



Ajoneuvohallintokeskus
Tutkimuksia ja selvityksiä

Fordonsförvaltningscentralen
Utredningar

Nro 2/2008

Selvitys katsastusalan kilpailun lisäämisestä

McKinsey & Company

Selvitys katsastusalan kilpailun lisäämisestä

McKinsey & Company

ALKUSANAT

AKE on katsastustoimintaa valvovana viranomaisena selvittänyt liikenne- ja viestintäministeriön toimeksiannosta Suomen katsastusmarkkinoiden hintakilpailun toimivuutta ja mahdollisuuksia sen kehittämiseen.

Tässä selvityksessä kuvataan Suomen katsastusmarkkinoiden kehitystä ja nykytilaa sekä vertaillaan markkinoiden rakennetta muihin maihin. Selvityksessä tuodaan esille ehdotuksia katsastusmarkkinoiden hintakilpailun lisäämiseksi sekä pohditaan niiden vaikutuksia alalle.

Selvityksen on AKEn pyynnöstä tehnyt McKinsey & Company.

Helsingissä, 29. syyskuuta 2008

Kari Wihlman

ylijohtaja
Ajoneuvohallintokeskus AKE

FÖRORD

Fordonsförvaltningscentralen AKE har i egenskap av tillsynsmyndighet över besiktningsverksamheten på uppdrag av trafik- och kommunikationsministeriet utrett hur väl priskonkurrensen fungerar på besiktningsmarknaden i Finland och vilka utvecklingsmöjligheter det finns.

I denna utredning beskrivs utvecklingen av besiktningsmarknaden i Finland och dess nuläge. Marknaden jämförs också med marknadsstrukturen i andra länder. I utredningen ger man förslag till hur priskonkurrensen på besiktningsmarknaden kunde utökas och dryftar vilken inverkan de olika förslagen har på branschen.

Utredningen har på AKEs begäran utförts av McKinsey & Company.

Helsingfors, den 29 september 2008

Kari Wihlman

överdirektör
Fordonsförvaltningscentralen AKE

FOREWORD

In its role as the authority monitoring vehicle inspection activities, the Finnish Vehicle Administration (AKE), commissioned by the Ministry of Transport and Communications, has surveyed the state of price competition in the Finnish inspection market and the opportunities to develop it.

This survey describes the development and current state of the Finnish inspection market and compares the market structure with that of other countries. It also offers proposals for increasing price competition in the market and discusses their impact on the field.

The survey was prepared by McKinsey & Company at the request of AKE.

Helsinki, 29 September 2008

Kari Wihlman

Director General
Vehicle Administration AKE

Sisällys

Index

Tiivistelmä
Sammanfattning
Abstract

1	JOHDANTO JA SELVITYKSEN TAVOITTEET	1
2	SELVITYKSEN TOTEUTUS.....	2
3	SUOMEN KATSASTUSMARKKINAT	3
3.1	Lainsäädännön vaikutus markkinoihin	3
3.1.1	Vaikutus kysyntään	3
3.1.2	Vaikutus tarjontaan.....	4
3.2	Kuluttajien katsastuspaikan valintaan vaikuttavat asiat	4
3.3	Katsastusaseman toimintamalli	7
3.4	Suomen katsastusmarkkinoiden kehitys	8
3.5	Katsastuksen kuluttajahintojen kehitys	11
3.5.1	Määräaikaikatsastuksen hintojen kehitys.....	11
3.5.2	Kustannusten vaikutus määräaikaikatsastuksen hintojen nousuun.....	11
3.5.3	Katsastuksen kokonaiskustannukset	14
3.5.4	Markkinoiden keskittyneisyyden vaikutus hintoihin.....	15
3.6	Katsastusyhtiöt hyvin kannattavia	17
3.7	Yhteenveto.....	18
4	KATSASTUS KANSAINVÄLISESTI.....	19
4.1	Kansainvälinen vertailu.....	19
4.2	Pohjoismaat	20
4.2.1	Ruotsi.....	21
4.2.2	Norja	21
4.2.3	Tanska	22
4.3	Yhteenveto.....	24
5	AKEN MUUTOSVAIHTOEHDOT SEKÄ NIIDEN ARVIOINTI	25
5.1	Esitetyt muutosvaihtoehdot ja alkuperäiset perustelut.....	25
5.2	Sidosryhmien näkemykset muutosvaihtoehdoista	26
5.3	Kevyen ja raskaan katsastuksen eriyttäminen	26

5.3.1	Vaikutukset kevyen liikenteen katsastustoimintaan	27
5.3.2	Vaikutukset raskaan katsastuksen hintaan ja saatavuuteen	28
5.3.3	Vaikutus raskaan liikenteen asiakaskuntaan	29
5.3.4	Raskaan kaluston katsastus muissa maissa	31
5.3.5	Riskit ja niiltä suojautuminen	32
5.3.6	Yhteenveto	33
5.4	Pelkästään kevyiden määräaikaikatsastuksien salliminen	33
5.5	Pidemmän välimatkan (50 km) salliminen raskaan ja kevyen kaluston katsastusasemille	34
5.5.1	Vaikutukset katsastuksen hintaan	34
5.5.2	Vaikutus katsastuksen saatavuuteen	35
5.5.3	Yhteenveto	35
5.6	Katsastuksien salliminen korjaamoille	36
5.6.1	Esimerkkinä Norja	36
5.6.2	Vaikutukset katsastuksen saatavuuteen ja hintaan	37
5.6.3	Vaikutukset katsastuksen laatuun ja nyky-yrittäjien liiketoimintaan	38
5.6.4	Yhteenveto	39
5.7	Vahinkotarkastustoiminnan salliminen katsastusasemille	39
5.8	Katsastajien sekä vastuuhenkilöiden koulutusvaatimusten lieventäminen	40
5.8.1	Arvioitu vaikutus kustannuksiin, hintaan ja palvelujen saatavuuteen	41
5.8.2	Arvioitu vaikutus laatuun ja turvallisuuteen	44
5.8.3	Muut vaikutukset katsastustoimintaan	45
5.8.4	Yhteenveto	45
5.9	Ajoratavaatimusten lieventäminen	45
5.9.1	Arvioitu vaikutus palvelujen saatavuuteen ja hintaan	45
5.9.2	Koeajon vaikutus liikenneturvallisuuteen	46
5.9.3	Yhteenveto	46
5.10	Yhteenveto muutosehdotuksista	47
6	KATSASTUSMARKKINOIDEN MUUTOSSKENAARIOT	49
6.1	Tarkasteltavat skenaariot	49
6.2	Skenaariot 1 ja 2 – Kilpailun asteittainen lisääminen ja kustannusten laskeminen 50	
6.2.1	Vaikutus hintaan ja palvelujen saatavuuteen	50
6.2.2	Mahdolliset riskit	52
6.3	Skenaario 3 – Uusien yrittäjien ja kilpailun lisääminen alan rakennetta muuttamalla 53	
6.3.1	Vaikutus hintaan ja palvelujen saatavuuteen	53
6.3.2	Mahdolliset riskit	56
6.4	Yhteenveto	57
7	LISÄTOIMENPITEET	58
7.1	Kuluttajien hintavalistaminen	58
7.1.1	Esimerkkejä muilta toimialoilta	59
7.1.2	AKEn mahdollisuudet	60
7.2	Katsastusaikavälin pidentäminen	61
7.2.1	Vaikutukset katsastuksien kustannuksiin ja nyky-yrittäjiin	61

7.2.2	Turvallisuusvaikutukset.....	62
7.2.3	Yhteenveto	63
7.3	Lisätoimenpiteiden vaikutus muutosskenaarioihin	63
8	JOHTOPÄÄTÖKSET	65
	LÄHTEET	67
	LIITTEET	69

TIIVISTELMÄ

Suomen autokatsastus on kehittynyt kuluttajille tärkeimpien kriteereiden, palveluiden sekä laadun, suhteen positiivisesti markkinoiden avautumisen jälkeen 1994. Markkinat ovat kuitenkin vielä keskittyneet, ja uuden yrityksen perustaminen on vaikeaa, mikä on vähentänyt kilpailua ja mahdollistanut hintojen nousun. Pitkällä aikavälillä (v. 1994 - 2008) hintojen nousu (17 eurosta 48 euroon) voidaan selittää kustannusten kasvamisella ja saatavuuden paranemisella. Lyhyemmällä aikavälillä (v. 2002 - 2008) hintojen noususta (28 eurosta 48 euroon) vain noin puolet selittyy näin.

Kansainvälisesti Suomen markkinat sijoittuvat määräaikaikatsastusten hintavertailussa keskikastiin. Suurta eroa muihin vapautuneisiin markkinoihin ei ole. Kuluttajien kokonaiskustannukset ovat Suomessa kuitenkin melko korkeat tiheän katsastusvälin ja lisämittausten (esim. OBD) vuoksi. Lisäksi Suomessa on tiukat koulutus- ja tilavaatimukset eikä kevyen ja raskaan liikenteen katsastuksia ole eriytetty.

AKEn esittämien muutosehdotuksien analysoimiseen käytetyt kriteerit olivat vaikutukset katsastuksen hintaan, katsastusyrittäjien liiketoimintaan, palvelujen laatuun ja turvallisuuteen sekä saatavuuteen. Muutosehdotuksista analysoidut vaikutukset ovat seuraavat:

- **Raskaan ja (määräaikaisen) kevyen katsastuksen eriyttäminen:** Katsastusmuotojen eriyttäminen voisi laskea kevyen katsastuksen hintoja keskimäärin noin 5 euroa, mutta nostaa raskaan kaluston katsastuksen hintaa jopa 80 euroa (70 %) ja vähentää asemien määrää 45 - 65 %. Vaikka raskaan kaluston palvelut vähenisivätkin, asiakkaille ei koituisi tästä kuitenkaan huomattavasti haittaa, koska katsastuspalvelut ovat maantieteellisesti keskittyneet.
- **Sallitun välimatkan pidentäminen kevyen ja raskaan katsastuksen välille:** Kustannusvaikutukset samankaltaisia kuin kevyen ja raskaan liikenteen eriyttämisellä, mutta laskeneiden kustannusten siirtyminen hintaan on epävarmaa vähäisen kilpailun lisääntymisen vuoksi.
- **Katsastusten salliminen korjaamoille ja vahinkotarkastajille:** Merkittävä hinnaanlennus (15 - 30 euroa) ja kuluttajatytyväisyyden parantuminen mahdollisia, mutta samalla saatettaisiin menettää katsastajien riippumattomuus ja laadun tasaisuus.
- **Koulutusvaatimusten muuttaminen:** Lisäisi katsastusyrittäjien työvoimajoustoa sekä helpottaisi uusien yritysten perustamista. Arvioitu kevyen katsastuksen kustannusvaikutus olisi -3 euroa mahdollisen työntekijämäärän lisääntymisen (+66 %) ja halvempien palkkakustannusten ansiosta. Kustannusvaikutus ilmenisi pitkällä aikavälillä niin, että työnantajien neuvotteluvoima paransi. Lyhyellä aikavälillä työehtosopimukset estävät nopean laskun.
- **Ajoratavaatimusten lieventäminen:** Vähentäisi uusien yritysten markkinoille tulon esteitä liikepaikkojen osalta, mikäli myös kevyt ja raskas katsastus eriytettäisiin. Suora vaikutus kustannuksiin on pieni.

Kun muutosehdotusten hintavaikutusta arvioidaan, niitä on tarkasteltava yhdessä. Suurimmat kevyen katsastuksen hintavaikutukset voitaisiin arvioidemme mukaan saavuttaa eriyttämällä kevyt ja raskas katsastus sekä lieventämällä koulutus- ja ajoratavaatimuksia (hinta 50 - 60 euroa katsastusta kohden). Markkinoiden rakenne kuitenkin muuttuisi, nyky-yrittäjien kannattavuus heikkenisi sekä raskaan kaluston katsastusasemat vähenisivät ja hinnat nousisivat:

- **Skenaario 1 (koulutus- ja ajoratavaatimusten muuttaminen):** Kustannusten on arvioitu laskevan 0 - 9 euroa pitkällä aikavälillä. Kilpailutilanne ei kuitenkaan merkittävästi muuttuisi uusien yrittäjien investointi- ja koulutustarpeiden vuoksi, mikä hillitsisi varsinaista hintojen laskua.
- **Skenaario 2 (koulutus, ajorata, välimatkan pidentäminen):** Ehdotus mahdollistaisi nyky-yrittäjille 0 - 13 euroa halvemmat kustannukset, mutta asettaisi uudet yrittäjät eriarvoiseen asemaan raskaan kaluston katsastusvelvoitteen vuoksi. Onkin epävarmaa, muuttuisiko kilpailutilanne uusien yrittäjien korkeiden kustannusten johdosta. Markkinahinnan arvioidaan tasapainottuvan 60 - 70 euroon.
- **Skenaario 3 (koulutus, ajorata, kevyen ja raskaan eriyttäminen):** Skenaario mahdollistaisi merkittävän kilpailun lisääntymisen, koska markkinoille tulo olisi helpompaa ja kustannukset laskisivat 7 - 15 euroa. Hinnan on arvioitu olevan pitkällä aikavälillä 50 - 60 euroa. Nyky-yrittäjien asema voisi kuitenkin heikentyä tilapäisesti, raskaan kaluston asemaverkko harvenisi ja hinnat kallistuisivat (ks. edellä oleva muutos-ehdotus).

Tarkasteltujen ehdotuksien lisäksi voidaan harkita sekä uusien autojen katsastustiheyden harventamista että aktiivisen hintatiedottamisen aloittamista. Molemmat vaihtoehdot mitä todennäköisimmin alentaisivat kuluttajien kokonaiskustannuksia sekä lisääisivät katsastustoimialan kilpailua.

SAMMANFATTNING

Bilbesiktningen i Finland har i fråga om de kriterier som är viktigast för konsumenterna, service och kvalitet, utvecklats gynnsamt alltsedan marknaden öppnades år 1994. Marknaden är emellertid fortfarande centraliserad och det är svårt att etablera nya företag, vilket har begränsat konkurrensen och möjliggjort prisförhöjningar. På lång sikt (1994–2008) kan prisstegringen (från 17 euro till 48 euro) förklaras med ökade kostnader och förbättrad tillgänglighet. På kort sikt (2002–2008) kan endast hälften av prisstegringen (från 28 till 38 euro) förklaras med nämnda faktorer.

Internationellt sett placerar sig den finländska marknaden i mittfilen i en prisjämförelse mellan periodiska besiktningar. Skillnaden är inte stor jämfört med andra frisläppta marknader. Totalkostnaderna för konsumenterna är emellertid höga i Finland på grund av täta besiktningintervaller och tilläggsmätningar (t.ex. OBD). Därtill är lagstiftningen en av de striktaste på grund av de höga kraven på utbildning och lokaler samt förena lätt och tung trafik.

Inverkan på besiktningens pris, besiktningsskötagarnas affärsverksamhet, servicens kvalitet, säkerhet och tillgänglighet blev de viktigaste kriterierna vid granskningen av ändringsförslagen. Synpunkterna på ändringsförslagen är följande:

- **Differentiering av besiktningen av tunga och (tidsbunden) lätta fordon** Differentiering av besiktningsskottformerna skulle kunna sänka priserna på besiktningen av lätta fordon med i genomsnitt cirka 4 euro, men höja priserna på besiktningen av tunga fordon upp till 60 euro (45 %) samt minska antalet stationer med 30–60 %. Minskningen av servicetillgången för tunga fordon skulle ha begränsade konsekvenser för kunderna på grund av besiktningarnas geografiska koncentration.
- **Utökande av det tillåtna besiktningsskottintervallet mellan lätta och tunga fordon:** Konstanspåverkan är densamma som vid differentiering av besiktningen av lätta och tunga fordon, men det är osäkert huruvida kostnadsbesparingarna skulle överföras till priserna på grund av den obefintliga konkurrensökningen.
- **Reparationsverkstäder/skadeinspektörer skulle tillåtas utföra besiktningar:** Detta skulle möjliggöra betydande prissänkningar (15–30 euro) och förbättra konsumentbelåtenheten, men skulle samtidigt leda till att besiktningsskottmännens oberoende går förlorad liksom även en garanterad jämn kvalitet.
- **Ändring av utbildningskraven:** Detta skulle förbättra besiktningsskottföretagens flexibilitet i fråga om arbetskraften och underlätta etableringen av nya företag. Den uppskattande kostnadsåverkan är -3 euro per besiktning som en följd av en större arbetstagarpotential (+66 %) och lägre lönekostnader. Kostnadsåverkan skulle synas på lång sikt som en följd av arbetsgivarnas förbättrade förhandlingskraft. Inverkan på kort sikt är oklar på grund av kollektivavtalen.
- **Lindring av kraven på körbana:** Skulle minska hindren för nya företag att etablera sig på marknaden i fråga om affärslokaler, om även besiktningen av lätt och tung trafik skulle differentieras. Den direkta kostnadsåverkan är liten.

Förslagen måste granskas tillsammans vid bedömningen av ändringsförslagets prisinverkan. Den största prisinverkan inom besiktningen av lätta fordon skulle man enligt vår uppfattning uppnå genom att differentiera besiktningen av

lätta och tunga fordon samt genom att sänka kraven på utbildning och körbana (pris 50–60 euro per besiktning). Negativa sidor är att marknadsstrukturen skulle bli annorlunda, de nuvarande företagens lönsamhet skulle försämrats och antalet besiktningskontor för tunga fordon skulle minska och prisen öka:

- **Scenario 1 (ändring av kraven på utbildning och körbana):** Kostnaderna har uppskattats sjunka med 0–9 euro på lång sikt. Konkurrenssituationen skulle inte förändras avsevärt på grund av stora investerings- och utbildningsbehov hos nya företagare, vilket skulle stävja en faktisk prissänkning.
- **Scenario 2 (utbildning, körbana, utökande av besiktningsintervallen):** Förslaget skulle möjliggöra en kostnadsinbesparing på 1–12 euro för nuvarande företagare, vilket skulle ställa nya företagare i en ojämlig situation på grund av skyldigheten att besiktiga tunga fordon. Det kan ifrågasättas huruvida Konkurrenssituationen skulle ändras. Marknadspriset har uppskattats stabiliseras till 60–70 euro.
- **Scenario 3 (utbildning, körbana, separering av besiktningen av lätta och tunga fordon):** Scenariot möjliggör en betydande konkurrensökning, eftersom det blir lättare för nya företag att etablera sig på marknaden. Förslaget skulle också sänka kostnaderna med 7–14 euro per besiktning. Priset har på lång sikt uppskattats vara 50–60 euro. Negativa sidor är att de nuvarande företagens ställning tillfälligt kunde försvagas och stationsnätverket för tunga fordon skulle minska och priserna stiga (se ändringsförslaget ovan).

Utöver nämnda ändringsförslag kunde man i Finland därtill överväga att öka besiktningsintervallen för nya bilar och att aktivt börja informera om priserna. Bägge alternativ skulle sannolikt minska konsumenternas totala kostnader och utöka konkurrensen inom besiktningsbranschen.

ABSTRACT

The Finnish car inspection market was opened for competition in 1994. Since then there has been a significant increase in the number of stations. Consumers have benefited from the development as new stations have opened and the quality of services increased, two attributes that are valued the most by consumers. Still, the market today is consolidated and competition among the stations low in most regions. The price increase from 17 EUR per inspection in 1994 to 48 EUR in 2008 can be mostly explained by the increased number of stations, rising costs and new legislative requirements. However, the short-term increase (2002-2008) from 28 EUR to 48 EUR cannot be completely explained by these factors.

Basic periodic inspection prices in Finland are average for Europe. Taking into account the additional OBD and emission tests as well as the current inspection frequency, however, Finland ranks among the most expensive countries. Finland also has one of the strictest regulatory regimes in Europe due to high education and facility requirements as well as the mandatory coupling of light and heavy inspections.

AKE's change proposals were evaluated based on the impact on price, service availability, companies, and safety and quality. Our perspective on the potential impact is as follows:

- **Separating light and heavy inspections:** Light inspection prices could be reduced by 5 EUR on average. However, the number of heavy inspection stations could be reduced by 45-65% and prices increased by up to 80 EUR (70%). The negative effect of reduced number of stations would be limited to most customers due to the geographic concentration of heavy inspections.
- **Increasing the allowed distance between heavy and light stations:** Cost reduction for new stations (similar to the previous option). Price reductions unlikely in the short term as competitive situation would not change.
- **Allowing inspections for car repair shops:** Prices could be reduced significantly (15-30 EUR) and consumers would benefit from time synergies between car repairs and inspections. As a side effect, the proposal could cause more variance in inspection quality and loss of objectiveness during the process.
- **Reducing the educational requirements:** The proposal would benefit companies by increasing the amount of employees available by 66%. The long-term price effect is estimated to be -3 EUR per inspection. In the short term, the collective labor agreements would prevent significant wage reductions.
- **Reducing the test track requirements:** Small price reduction possible as a result of lower rents. Increased competition would help new entrepreneurs to find attractive locations.

To evaluate the full effect of the proposals for change, three sample scenarios were created. The largest effect, excluding the repair shop proposal, would come from separating light and heavy inspections and reducing the educational and test track requirements (expected new price: 50-60 EUR per inspection). The drawbacks could be lower profitability for existing companies and a reduced number of heavy inspection stations:

- **Scenario 1 (reducing educational and test track requirements):** Costs could be reduced by 0-9 EUR in the long term. However, the competitive situation is not likely to change due to high investments and heavy inspection education requirements.
- **Scenario 2 (education, test track, increased distance):** Existing companies would benefit from reduced costs (0-13 EUR), but new businesses would be in an unequal position due to higher costs and less attractive business locations. Also, competition would not increase significantly. The long-term price expected to settle at 60-70 EUR.
- **Scenario 3 (education, test track, light and heavy separation):** The scenario is expected to significantly increase competition and reduce light inspection costs by approximately 7-15 EUR. The long-term price expected to settle at 50-60 EUR. The drawbacks of the scenario would be that existing companies would not be as competitive in the short term; the number of heavy inspection stations would drop by 45-65% and prices for heavy inspection would rise by up to 70%.

In addition to the analyzed change proposals, AKE could catalyze increased competition and reduce consumer prices by lowering the inspection frequency for new cars and by informing consumers of inspection prices.

1 Johdanto ja selvityksen tavoitteet

Suomen katsastusmarkkinoiden tilasta on alettu käydä aktiivista julkista keskustelua, kun ala yksityistettiin vuonna 1994. Etenkin kohonneet katsastushinnat sekä keskittynyt toimialarakenne ovat puhuttaneet viime aikoina.

Syksyllä 2007 Ajoneuvohallintokeskus (AKE) tilasi Talent Publichaus Oy:ltä selvityksen hintakehityksen syistä sekä markkinoiden nykytilasta. Esityksen perusteella AKE laati keväällä 2008 luettelon toimenpide-ehdotuksista, joilla Suomen katsastusmarkkinoiden lainsäädäntöä voitaisiin uudistaa, yrittäjien kustannuksia vähentää ja kilpailua lisätä.

Toimialan ja sidosryhmien alustavien kommenttien jälkeen Liikenne- ja viestintäministeriö (LVM) antoi AKElle lisätoimeksiannon, jossa sen tuli arvioida tarkemmin muutosvaihtoehtojen vaikutusta katsastusmarkkinoihin ja laatia toteutuskelpoiset säädösmuutosehdotukset vuoden 2008 loppuun mennessä.

Jotta muutosvaihtoehtoja voitaisiin objektiivisesti arvioida, AKE pyysi ulkopuolista tahoa, McKinsey & Companyä, tekemään selvityksen muutosehdotusten vaikutuksista syyskuussa 2008. Selvityksen tavoitteena oli

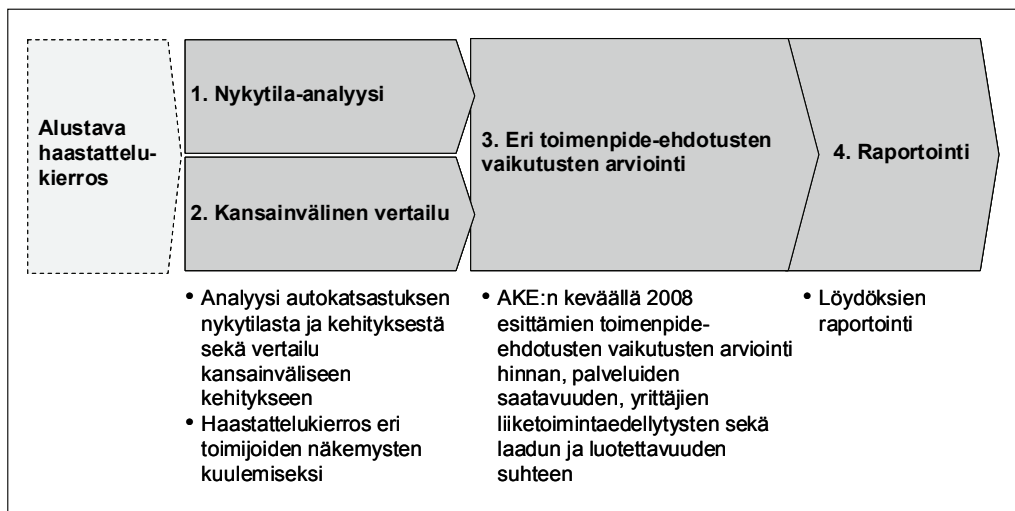
- kuvata Suomen katsastusmarkkinoiden kehitystä ja nykytilaa sekä verrata markkinoiden rakennetta muiden maiden katsastusmarkkinoihin
- määrittää kriteerit, joilla voidaan arvioida esitettyjä muutosvaihtoehtoja
- arvioida muutosvaihtoehtojen vaikutusta katsastusmarkkinoihin.

Raportissa esitellään selvityksen toteutus (luku 2), syvennyttään tämän jälkeen Suomen katsastusmarkkinoihin (luku 3) ja vertaillaan niitä kansainvälisiin markkinoihin (luku 4). Katsastusmarkkinoiden nykytila-analyysin jälkeen analysoidaan muutosehdotusten vaikutusta (luku 5). Ehdotusten kokonaisvaikutusten selvittämiseksi raportissa kartoitetaan myös sitä, miten ehdotukset yhdessä vaikuttaisivat toimialaan. Tätä tarkastellaan luvussa 6. Lopuksi raportissa esitellään selvityksen aikana esiin tulleita lisäehdotuksia siitä, miten Suomen katsastusmarkkinoiden kilpailutilannetta voitaisiin helpottaa ja miten hintoja voitaisiin laskea (luku 7).

2 Selvityksen toteutus

Katsastusmarkkinoiden nykytilaa ja muutosvaihtoehtojen oletettua vaikutusta koskeva selvitys toteutettiin syyskuussa 2009. Selvityksen teki McKinsey & Company.

Hankkeen tässä vaiheessa analysoitiin nykytilannetta ja vertailtiin Suomen tilannetta kansainvälisiin markkinoihin sekä arvioitiin toimenpide-ehdotusten vaikutusta sekä raportoitiin tuloksista. Markkinoiden kehittämistä ei annettu suosituksia. Aineisto kerättiin julkisista lähteistä sekä haastattelemalla katsastusmarkkinoilla toimivia yrityksiä, suomalaisia ja ulkomaisia viranomaisia sekä Suomessa ja vertailumarkkinoilla toimivia eri järjestöjä. (Kuva 1)



Kuva 1 - Projektisuunnitelma

3 Suomen katsastusmarkkinat

Suomen katsastusmarkkinoiden ominaispiirre on valtion ja lainsäädännön keskeinen osuus markkinoiden luonnissa ja toimivuudessa. Autonomistajat ovat velvoitettuja katsastamaan autonsa määräajoin ja katsastusliiketoimintaa säädel-
dellään lailla.

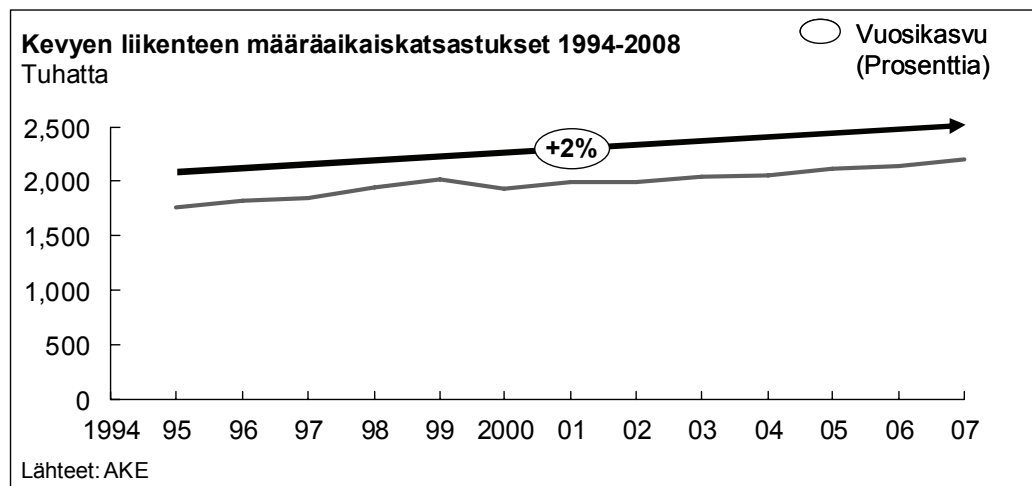
Tämä luku tarkastelee Suomen katsastusmarkkinoiden kehittymistä ja nykyti-
laa sekä pyrkii objektiivisesti kuvaamaan markkinoiden tämänhetkiset haasteet
ja vahvuudet.

3.1 Lainsäädännön vaikutus markkinoihin

3.1.1 Vaikutus kysyntään

Ajoneuvoille on lainsäädännössä asetettu katsastusväli ajoneuvoluokan mu-
kaan. Esimerkiksi henkilöauton katsastusrytmi määräytyy auton iän mukaan:
uuden auton ensimmäinen katsastus on kolmen vuoden kuluttua rekisteröinnis-
tä, seuraava katsastus kaksi vuotta sen jälkeen ja seuraavat katsastukset suo-
ritetaan vuosittain. Sen sijaan kevytperävaunut on tarkastettava joka toinen
vuosi.

Suomessa katsastuksia tehdään noin kolme miljoonaa vuosittain, ja niistä
85 % on henkilöautojen katsastuksia, 10 % kevyiden pakettiautojen katsastuk-
sia ja loput raskaan kaluston katsastuksia. Koska Suomen autokannan määrä
on varsin vakiintunut, myös katsastusten määrä on pysynyt lähes samana
(vuosikasvu ~2 % vuosina 1994–2007, Kuva 2).



Kuva 2 - Katsastuksien kokonaismäärä Suomessa

3.1.2 Vaikutus tarjontaan

Katsastusliiketoiminta on kysynnän ohella säädeltyä toimintaa. Asetettujen pykälien tarkoitus on turvata katsastuksen saatavuus sekä laatu ja luotettavuus. Parhaimmillaan lainsäädäntö tasapainottaakin markkinoiden kysyntää ja luo kuluttajia hyvin palvelevan markkinan.

Laki määrittelee tarkasti sekä katsastuksen sisällön että puitteet (esimerkiksi toimitilat). Seuraavaksi tarkastellaan merkittävimpiä lainsäädännön asettamia vaatimuksia sekä niiden mahdollisia vaikutuksia markkinoiden toimivuuteen.

3.1.2.1 Katsastuksen koulutusvaatimukset

Katsastushenkilökuntaa koskevat tiukat koulutusvaatimukset, joilla voidaan taata laadukas katsastustoiminta. Lain mukaan katsastajalta edellytetään peruskoulutuksena vähintään teknillisen oppilaitoksen autotekniikan opintolinjan tai vastaavan soveltuvan teknikkotason tutkinnon suorittamista. Lisäkoulutuksena edellytetään henkilön katsastustehtäviä vastaavia katsastuskoulutuksia (määräaikaisten ja erikoistumiskoulutukset) sekä niihin liittyviä, määräajoin tapahtuvaa täydennyskoulutusta.

Katsastuksen koulutusvaatimukset ovat Suomessa, kuten myös Saksassa, vaatimustasoltaan Euroopan tiukimmat. Koulutusvaatimus rajoittaakin uusien työntekijöiden ja yritysten alalle tuloa sekä luo työvoimapulaa.

3.1.2.2 Kevyen ja raskaan kaluston katsastuksien velvollisuus

Suomen laki vaatii kaikkia katsastusasemia tarjoamaan sekä raskaan että kevyen kaluston katsastuksia joka puolella maata, jotta raskaan kaluston katsastukset voidaan taata. Laissa kuitenkin sallitaan raskaan ja kevyen kaluston katsastuspaikkojen välinen ajomatka, joka voi olla enintään 10 km tai 15 minuuttia.

Tämä vaatimus rajoittaa mahdollisten liiketoimipaikkojen määrää, koska raskaan kaluston katsastus vaatii paljon sekä ulko- että sisätilaa.

Koska kevyen kaluston katsastuksia tehdään raskasta kalustoa enemmän, ne subventoivat raskaan kaluston katsastuksia. Raskaan kaluston katsastuslinjan investointi on noin kaksi kalliimpi verrattuna siihen, mitä kevyt kalusto vaatii, mutta katsastusmäärät ovat huomattavasti pienempiä. Tämä nostaa katsastuskustannuksia.

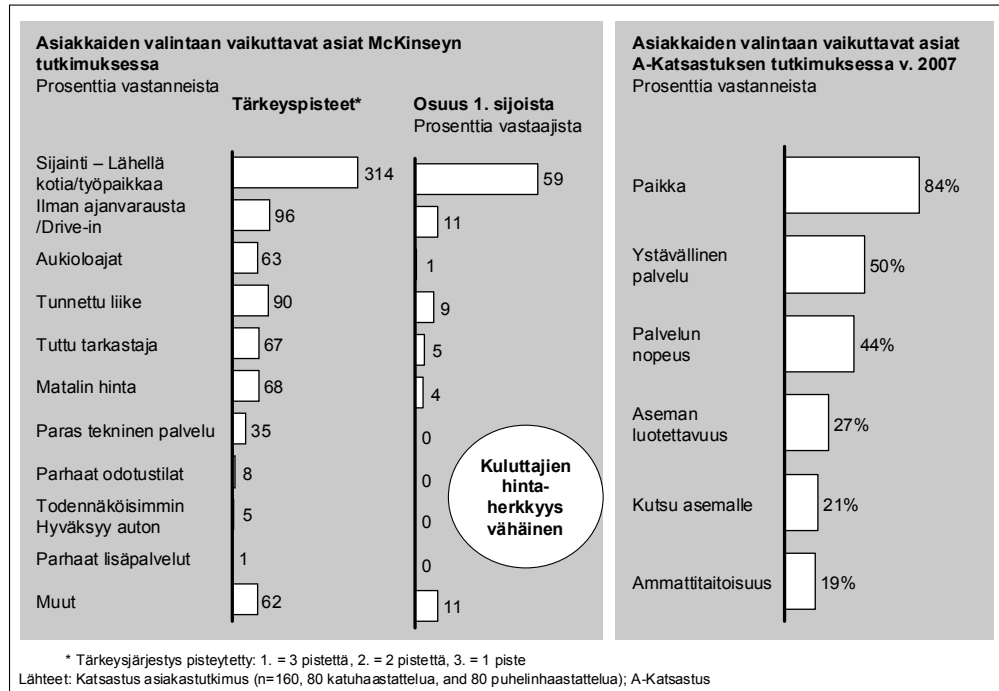
3.1.2.3 Ajoratavaatimus

Laki vaatii 50 metrin suljetun ajoradan, jolla voidaan testata ajoneuvon ajettavuutta ja jarruja. Ajotestausta on pidetty tärkeänä, koska siinä paljastuu vikoja, joita laitteet eivät välttämättä havaitse. Ajoradan vaatima tila kuitenkin vaikeuttaa liikepaikkojen sijoittumista lähelle kuluttajia.

3.2 Kuluttajien katsastuspaikan valintaan vaikuttavat asiat

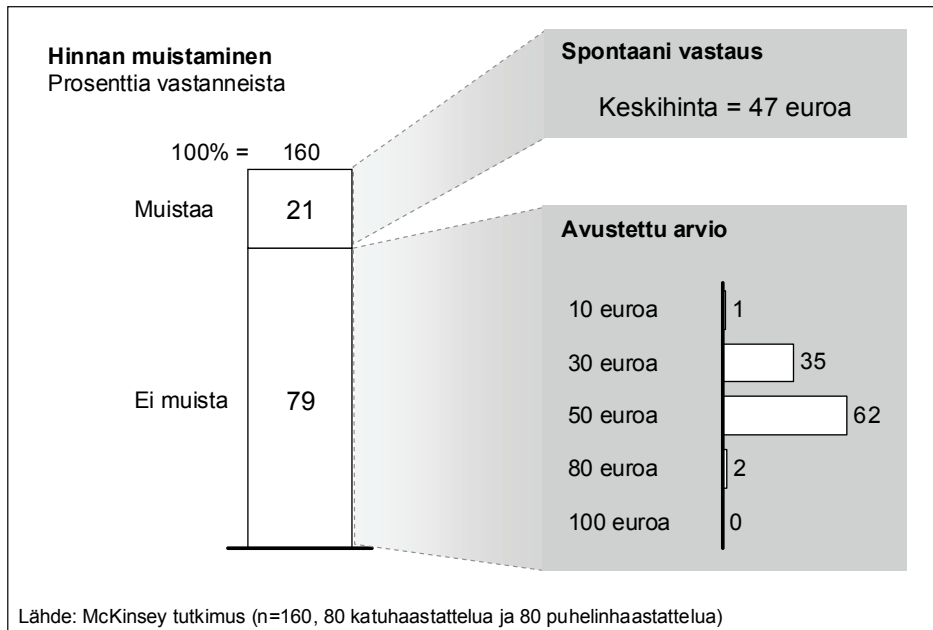
Katsastuksen hintaa pidetään yleisesti ottaen korkeana. Kuitenkin sekä McKinseyn että esimerkiksi A-Katsastuksen tekemissä kuluttajatutkimuksissa katsastusaseman sijainti, palvelun joustavuus ja luotettavuus ovat hintaa tärkeämpiä

asioita (Kuva 3). Esimerkiksi McKinseyn teettämässä kyselytutkimuksessa hinta on vasta kuudenneksi tärkein tekijä.



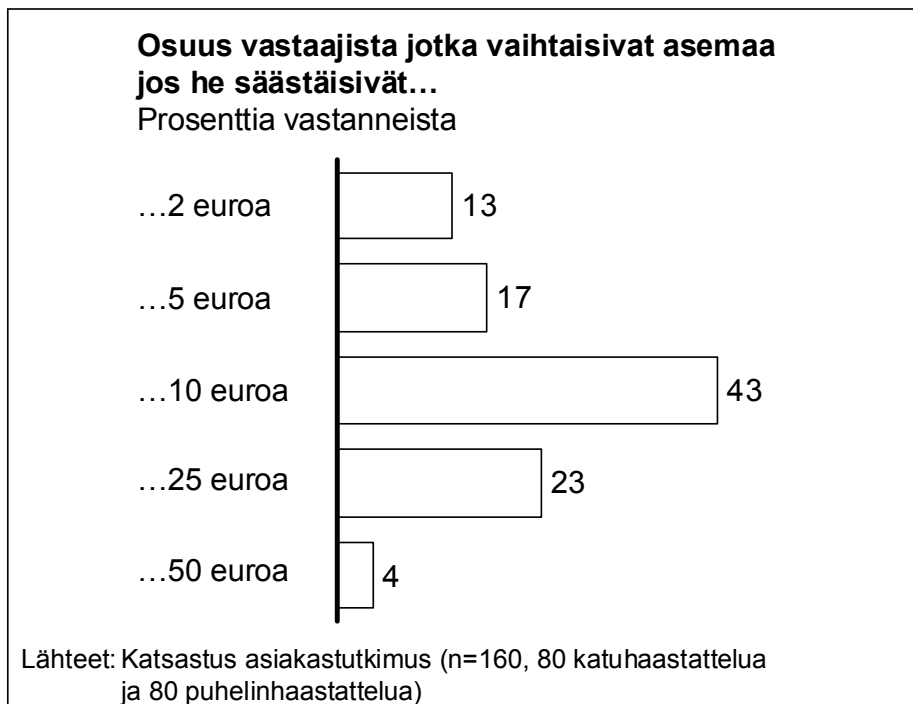
Kuva 3 - Kuluttajien katsastuspaikan valintaan vaikuttavat tekijät

Hinnan merkitystä on tutkittu myös testaamalla kuluttajien hintatietoisuutta (Kuva 4). Suurin osa kyselyyn vastanneista kuluttajista (79 %) ei muistanut katsastuksen hintaa.



Kuva 4 - Katsastuksen hintatietoisuus

Hintatietoisuuden lisäksi myös kuluttajien hintaherkkyys on hyvin vähäistä. McKinseyn tekemän tutkimuksen mukaan tarvittaisiin vähintään 10 euron hinnanalennus, jotta noin 70 % kuluttajista vaihtaisi katsastusasemaa. Todellinen hinnan merkitys lienee vieläkin vähäisempi, kun otetaan huomioon kuluttajien hintatietoisuus ja sijainnin merkitys. (Kuva 5)



Kuva 5 - Kuluttajien hintajousto

Yhteenvetona voidaan todeta, että kuluttajien vähäinen hintajousto ja hintatietoisuus vähentävät katsastusasemien tarvetta laskea hintojaan kilpailuasetman parantamiseksi.

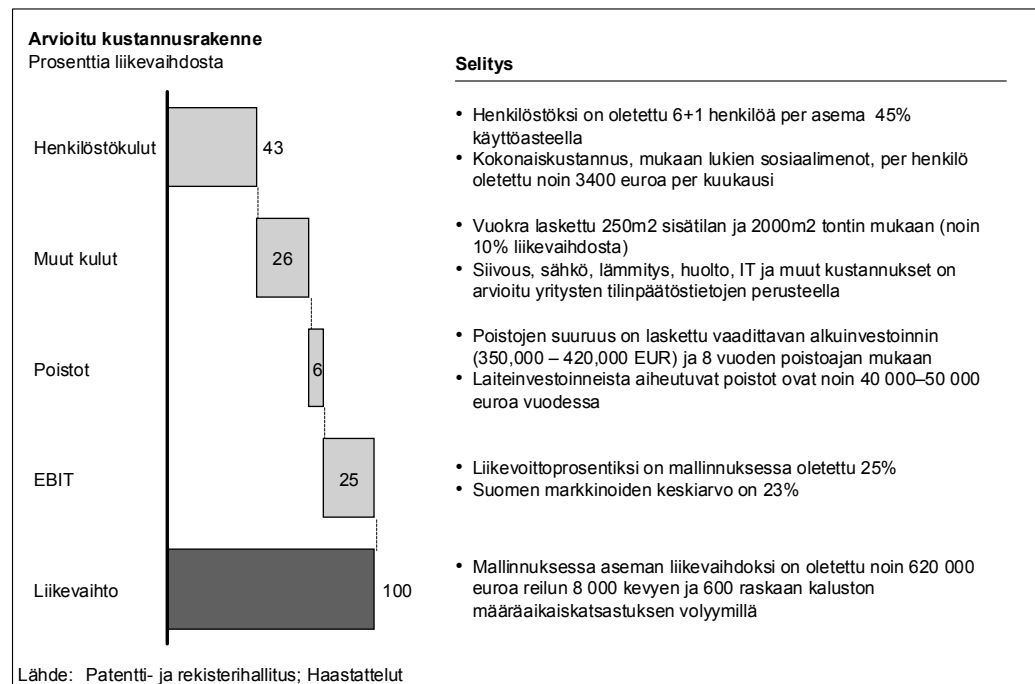
3.3 Katsastusaseman toimintamalli

Katsastusliiketoimintaan vaikuttavat merkittävästi aseman käyttöaste sekä hintataso, koska muuttuvien kustannusten osuus on vähäinen.

Uuden katsastusaseman investoinnit riippuvat siitä, toimitaanko omissa vai vuokratiloissa. Nykyisen kaltainen kahden kevyen ja yhden raskaan linjan aseman (pois lukien tilojen rakennus) maksaa noin 350 000–420 000 euroa. Tästä 100 000–120 000 euroa muodostuu kevyen liikenteen linjoista ja 70 000–80 000 raskaan kaluston linjasta. Loput investoinnit muodostuvat laitteiden asennus- sekä toimitilan muutos- ja remonttikustannuksista (ks. liitteet).

Keskivertoasema saavuttaa Suomessa noin 400 000–600 000 euron liikevaihdon 40–50 %:n käyttöasteella. Suurin osa liikevaihdosta (~10 %) muodostuu kevyen kaluston määräaikaikatsastuksista. Raskaan kaluston katsastukset ovat vain noin 10 % suuresta investoinnista huolimatta.

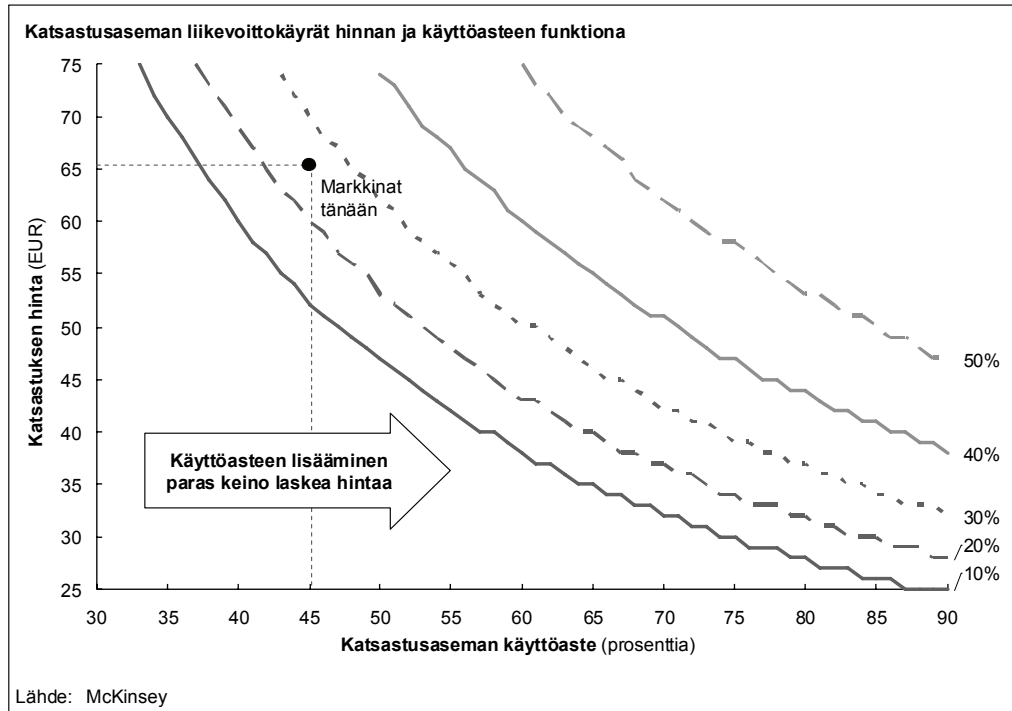
Suurin osa toimintakuluista muodostuu henkilöstökuluista, jotka katsastusaseman liikevaihdosta ovat keskimäärin noin 43 %. Henkilöstökulut joustavat hie- man katsastusmäärän vaihtelun mukaan. Asemilla on kuitenkin pidettävä henkilö- kuntaa myös hiljaisempina aikoina, koska nykyään suurin osa asiakkaista tulee katsastukseen ilman ajanvarausta. Investoinneista aiheutuvat poistot jää- vät keskimäärin noin 4–5 %:iin liikevaihdosta. Tilat ovat usein vuokratiloja, ja niiden kulut ovat noin 6–10 % liikevaihdosta. (Kuva 6)



Kuva 6 - Katsastusaseman kulurakenne

Katsastusaseman kannattavuutta kuvaa käyttöasteen ja hinnan suhde (Kuva 7). Tähän vaikuttavat kiinteät investoinnit ja korkeat sekä suhteellisen joustamattomat henkilöstökulut. Yksittäinen katsastusasema voikin saada merkittä- vää etua laskemalla hintojaan ja näin parantamalla käyttöastettaan. Aseman käyttöastetta voidaan pyrkiä nostamaan myös hakemalla asemalle paras mah- dollinen sijainti kuluttajien kannalta. Vastaavasti, mikäli käyttöaste laskee

markkinoiden kokonaiskapasiteetin kasvaessa, on yrittäjien nostettava hintoja säilyttääkseen voittotasonsa.

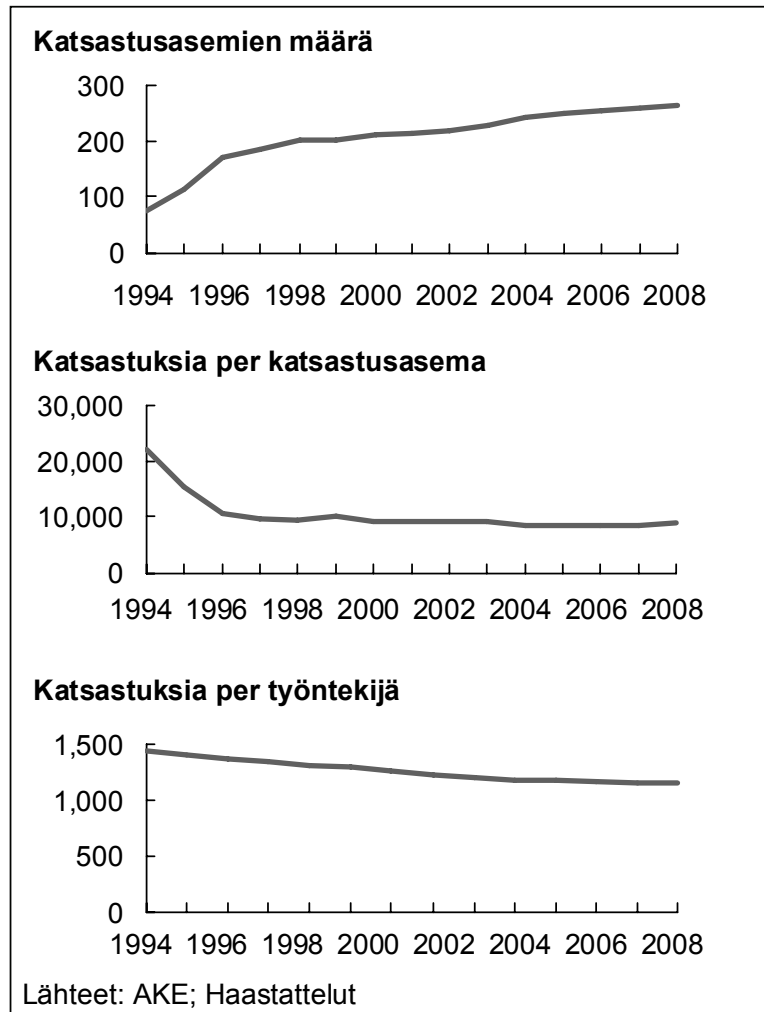


Kuva 7 - Katsastusasemien liikevoittokäyrät

Tarkasteltaessa Suomen markkinoiden nykytilannetta (Kuva 7) huomataan, että pelkkä asemien määrän lisääminen ei merkittävästi alentaisi katsastusten hintaa vähäisen käyttöasteen (~45 %) vuoksi. Näin ollen onkin syytä miettiä, kuinka myöhemmin tarkastellut muutosehdotukset (luku 5) vaikuttavat kustannusrakenteeseen sekä kilpailutilanteeseen ja sitä kautta käyttöasteeseen.

3.4 Suomen katsastusmarkkinoiden kehitys

Suomen katsastusmarkkinat vapautettiin kilpailulle asteittain vuosina 1994 ja 1995, minkä jälkeen asemien määrä on kasvanut 250 % (vuonna 1994 asemia oli 77 ja vuonna 2008 asemia on 267) ja yritysten määrä yhdestä 29:ään. Muutos on hyödyttänyt kuluttajia siten, että katsastuksien suhteellinen määrä on vähentynyt asemaa ja työntekijää kohden (Kuva 8). Näin kuluttajien aseman valintaan vaikuttavat tekijät eli saatavuus ja palvelu ovat parantuneet.

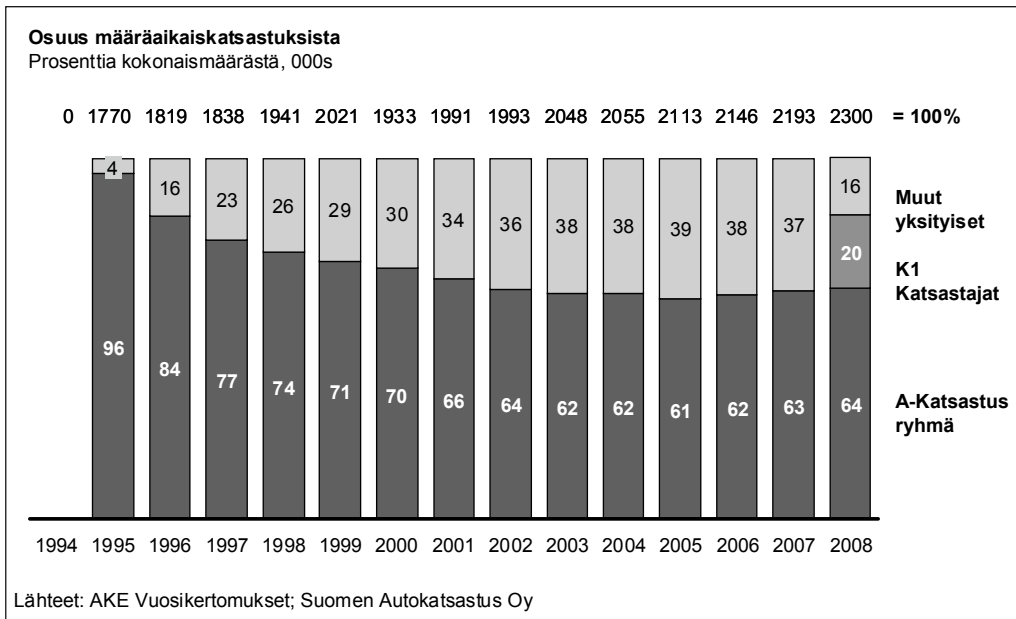


Kuva 8 - Katsastuksen saatavuuden parantuminen

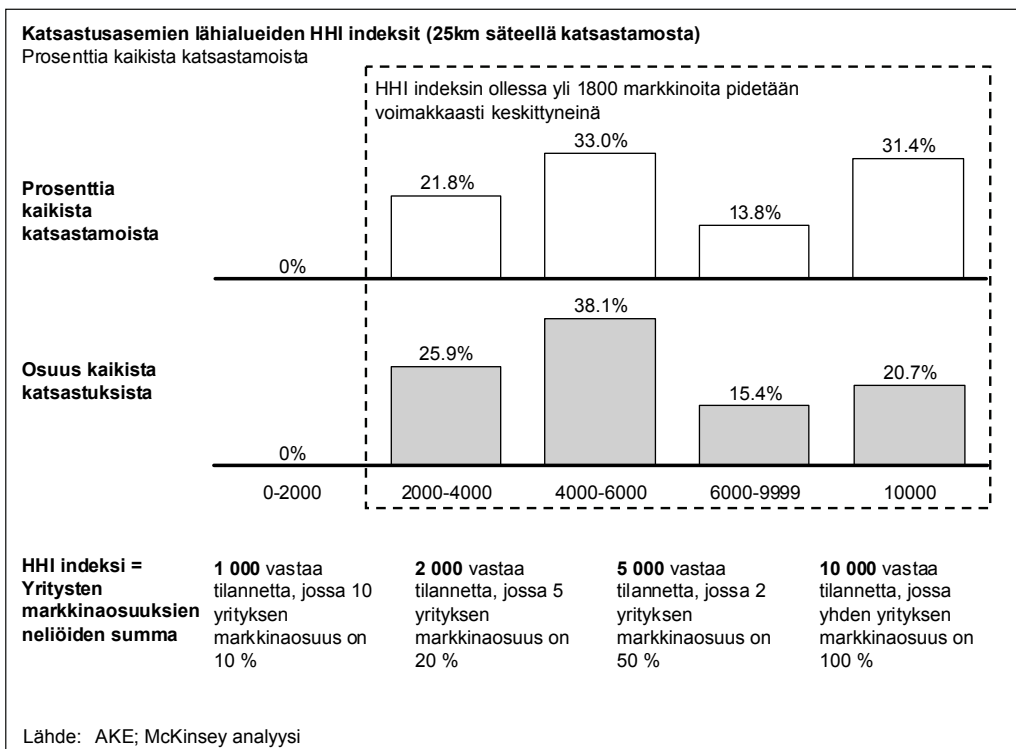
Kuluttajat pitävät kehitystä pääosin positiivisena. Asiakaspalautteissa on kiiteltä parantunutta asiakaspalvelua sekä lyhentyneitä jonotusaikoja. Saatavuuden parantuminen on myös mahdollistanut sen, että nykyään melkein kaikkien alan yrittäjien asemilla suurin osa katsastuksista tehdään ilman ajanvarausta.

Uusien asemien lisääntynyt määrä on muuttanut alan markkinadynamiikkaa vain hieman. Entisen valtionyhtiön, A-Katsastuksen, markkinaosuus on nykyään noin 64 %. A-Katsastus on jopa pystynyt kasvattamaan markkinaosuuttaan 61 %:sta 64 %:iin vuoden 2005 jälkeen, koska se on ostanut useita pieniä katsastusyrityksiä. Tärkeimmän kilpailijan, K1 Katsastajien, markkinaosuus on 20 % ja muiden yhtiöiden yhteensä vain noin 15 %. (Kuva 9)

Koska katsastustoiminta on hyvin paikallista, on myös syytä tarkastella alan keskitystä yksittäisten asemien alueella. Olemme käyttäneet tähän Herfindahl-Hirschmanin indeksiä (HHI), jolla voidaan arvioida markkinoiden ja hinnanmuodostuksen toimivuutta sekä mitata markkinoiden keskittyneisyyttä niin paikallisesti kuin valtakunnallisesti. Markkinoita pidetään keskittyneinä, mikäli HHI on yli 1 800. Indeksillä laskettuna kaikki Suomen katsastusasemat sijaitsevat alueilla, joilla tämä kriteeri täyttyy. Jopa 31,8 % asemista sijaitsee alueilla, joilla kyseinen asema on ainoa vaihtoehto (HHI = 10 000). (Kuva 10)



Kuva 9 - Markkinaosuuksien kehitys katsastusmarkkinoilla



Kuva 10 - Katsastustoiminnan keskittyneisyys

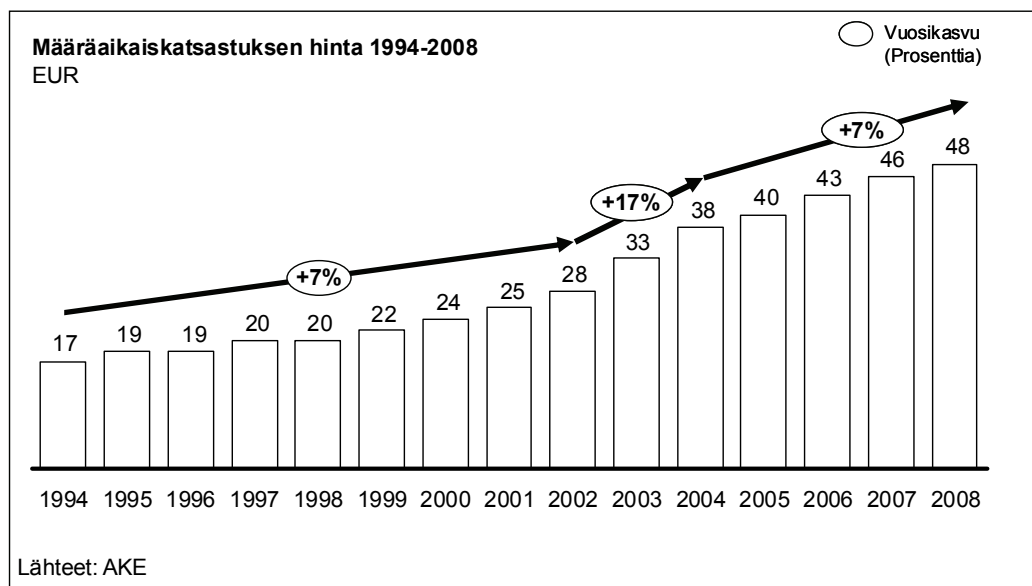
Vaikka Suomen katsastusmarkkinat ovat kehittyneet kuluttajille suotuisien tekijöiden osalta (saatavuus, palvelu) voimakkaasti, on syytä tarkastella myös hin-
nanmuodostusta. Seuraavassa arvioidaan kuluttajahinnan kehitystä sekä sii-
hen vaikuttaneita tekijöitä.

3.5 Katsastuksen kuluttajahintojen kehitys

Katsastushintojen kallistuminen on aiheuttanut paljon keskustelua hinnannousuun vaikuttaneista tekijöistä. Seuraavassa tarkastellaan kehityksen taustatekijöitä sekä niiden vaikutusta nykyiseen hintatasoon.

3.5.1 Määräaikaikatsastuksen hintojen kehitys

Katsastushintojen kehityksessä vuodesta 1994 on erotettavissa kolme eri vaihetta: vuodet 1994–2002, 2002–2004 ja 2004–2008. Markkinoiden avautumisen jälkeen vuodesta 1994 vuoteen 2002 katsastushinnat nousivat suhteellisen tasaista vuosivauhtia (~7 %). Vuosina 2002–2004 keskimääräinen hintojen vuosikasvu oli 17 %. Tänä aikana tapahtuivat myös merkittävät alan rakenteelliset sekä vaatimusten muutokset. Vuoden 2004 jälkeen hintojen nousu hidastui jälleen 7 %:n vuosittaiseen kasvuvauhtiin. (Kuva 11)

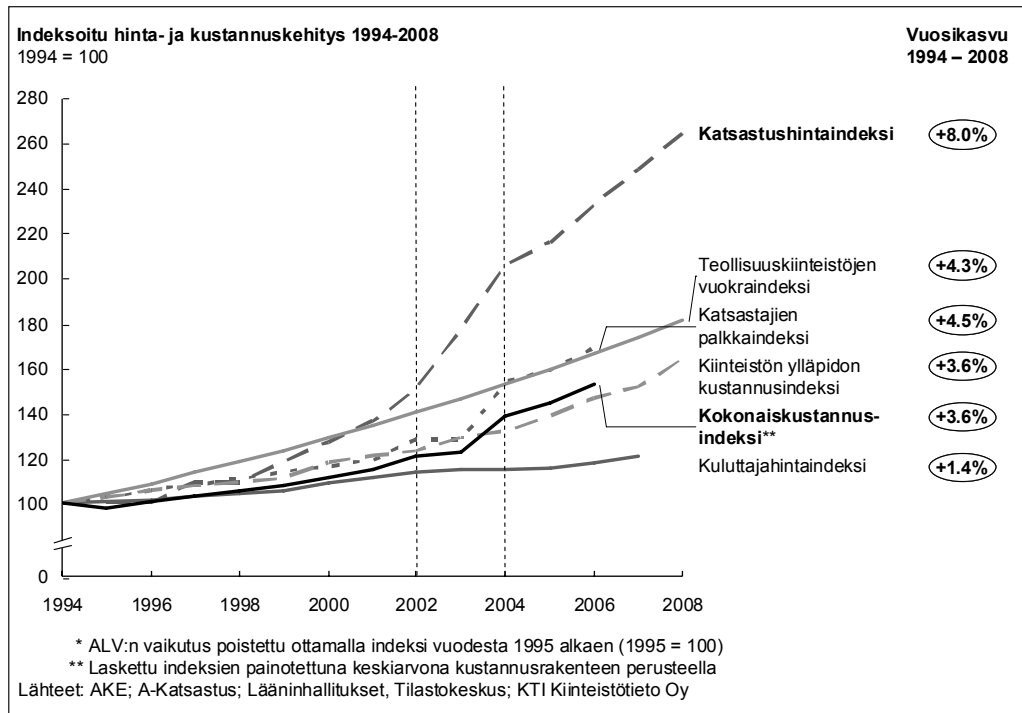


Kuva 11 - Määräaikaikatsastuksen hintakehitys

3.5.2 Kustannusten vaikutus määräaikaikatsastuksen hintojen nousuun

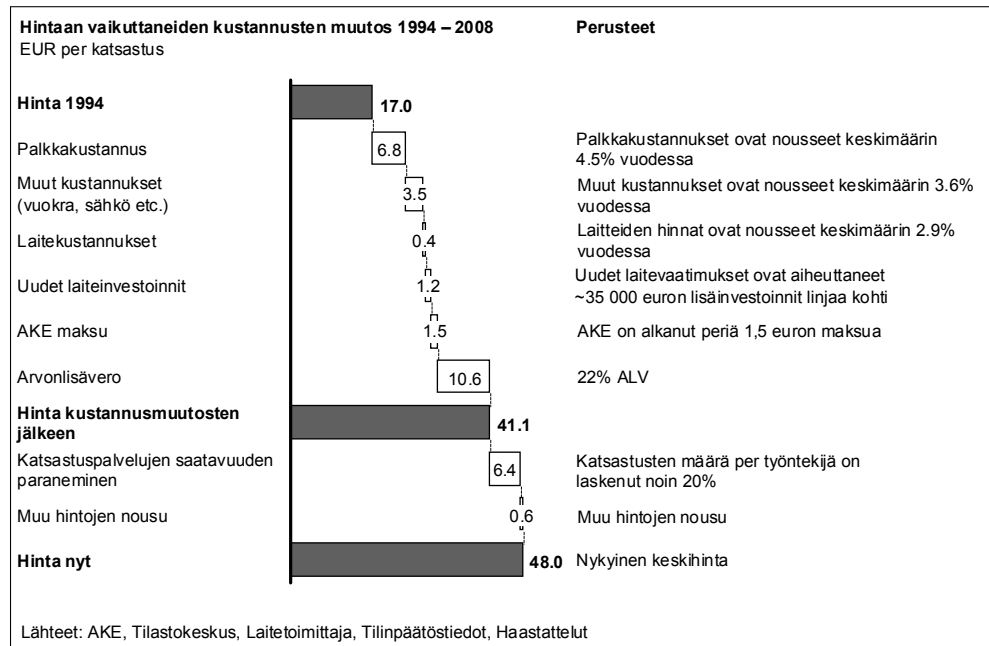
Alan yritykset ovat perustelleet edellä kuvattua hintojen nousua kustannusrakenteen muutoksella sekä erityisesti kasvaneilla investointi- ja henkilöstökustannuksilla.

Tarkasteltaessa kustannusten nousua vuosina 1994–2008 on katsastusase-
man kokonaiskustannusindeksi noussut noin 3,6 % vuodessa, kun otetaan huomioon luvun 3.3 kustannusrakenne, kun taas katsastusten hintaindeksi on noussut 8,0 %. Erityisen suuri muutos on ollut vuosina 2002–2004, jolloin hinta kasvoi 17 % vuodessa, mutta kokonaiskustannusten vuosittainen kasvu oli vain 7,2 % (Kuva 12). Katsastushintaindeksistä on poistettu ALV:n vaikutus aloittamalla hintaindeksi vuodesta 1995, jolloin ALV sisältyi jo hintoihin. (1995 = 100)



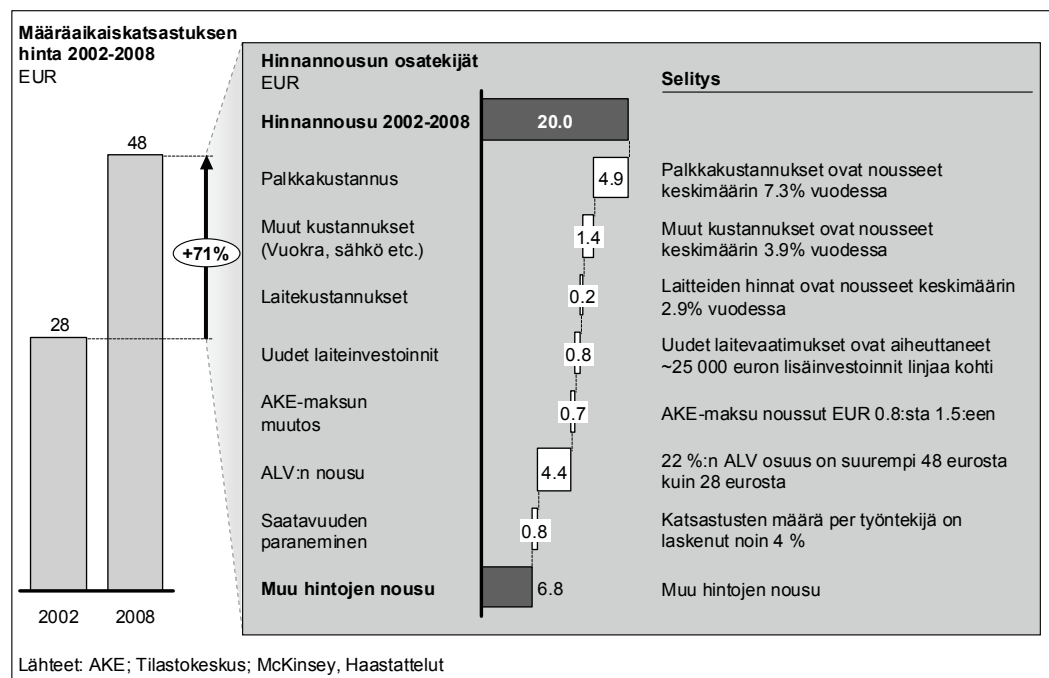
Kuva 12 - Hinta- ja kustannusindeksien kehitys 1994-2008

Vuosien 1994–2008 hintakehitys voidaan selittää kuitenkin kustannustekijöiden nousulla ja saatavuuden parantumisella (Kuva 13). Katsastushinnan nousu 17 eurosta 41 euroon selittyy kasvaneilla palkka-, tila- ja laitekustannuksilla, kallistuneella AKE-maksulla, uusilla laiteinvestoinneilla sekä arvonalisäverolla. Saatavuus on parantunut merkittävästi (katsastusten määrä työntekijää kohti eli käyttöasteen lasku, joka ottaa huomioon myös pidentyneen katsastusajan) kyseisenä ajanjaksona, ja tällä voidaan selittää hinnannousu 41 eurosta 47 euroon. Näitä tekijöitä tarkasteltaessa selittämättömäksi nousuksi jää noin yksi euro. Näiden lisäksi täytyy myös huomioida uudet OBD- ja pakokaasumittaukset, joiden oletettu kannattavuustaso ja sitä kautta vaikutus yritysten voittoon on merkittävä (katso kappale 4.5.3).

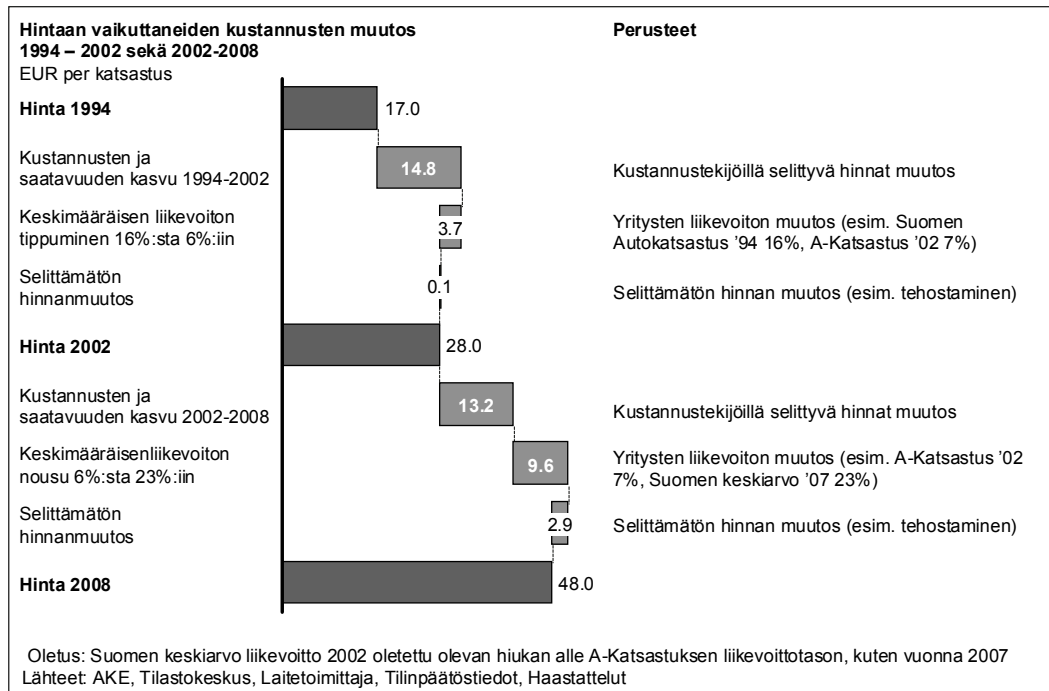


Kuva 13 - Kustannus- ja hintakehityksen tarkastelu 1994-2008

Tarkasteltaessa hintakehitystä lyhyemmällä aikavälillä eli vuosina 2002–2008 hinnan kehitystä ei voida enää selittää kustannusten kasvamisella ja saatavuuden paranemisella. Arvioidemme mukaan ajanjakson aikana tapahtuneesta 20 euron määräaikaikatsastusten hinnannoususta vain noin 13 euroa voidaan selittää esimerkiksi palkka- ja laitekustannuksilla sekä laiteinvestointien ja veron kasvulla. Jäljelle jäävä 7 euron hintojen nousu aiheutuu muista tekijöistä. Tässä tapauksessa mitä todennäköisimmin hintoja on nostettu liiketoiminnan kannattavuuden parantamiseksi. (Kuva 14)



Kuva 14 - Kustannus- ja hintakehityksen tarkastelu 2002-2008

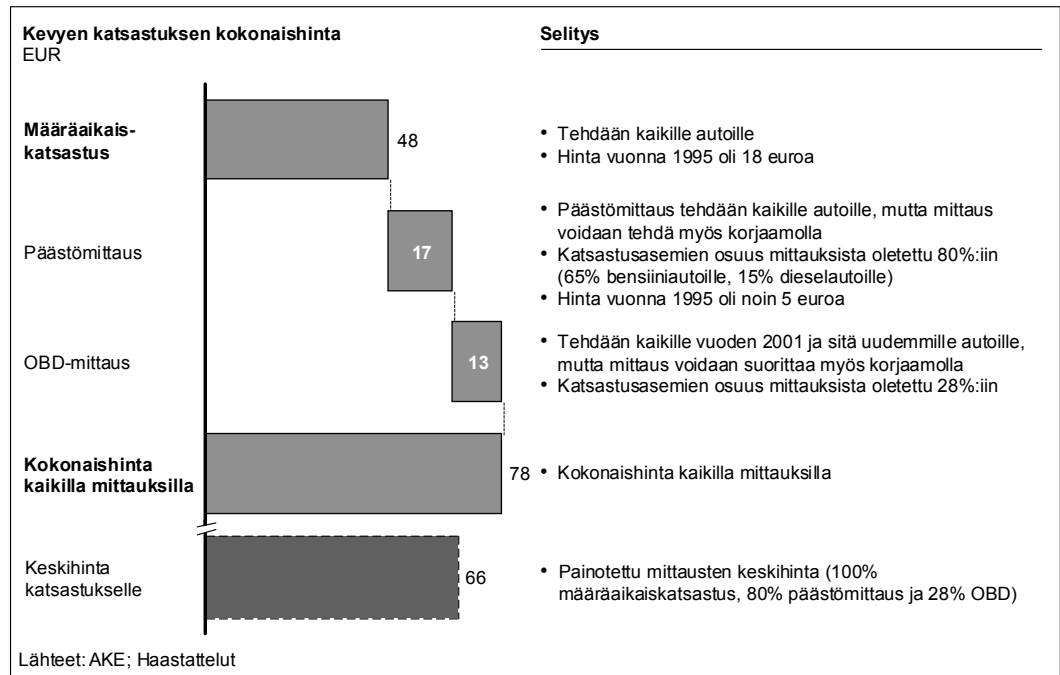


Kuva 15 - Kustannus- ja hintakehityksen tarkastelu 1994-2002 sekä 2002-2008

Aikavälitarkasteluissa ilmi tullut ero voidaan selittää katsastusyri-tysten liikevoit-toprosenttien muutoksella. Katsastuksen monopoliyri-tyksen, Suomen Autokat-sastus Oy:n, liikevoittoprosentti oli 16 % vuonna 1994, kun markkinajohtaja A-Katsastus teki 7 %:n liikevoiton vuonna 2002 ja 27 %:n liikevoiton vuonna 2006. Vuosina 1994-2002 kustannukset nousivat siis hintoja nopeammin, kun taas vuosina 2002-2008 ovat hinnat kohonneet merkittävästi kustannuksia nope-
ammin. (Kuva 15)

3.5.3 Katsastuksen kokonaiskustannukset

Kohonneen määräaikaikatsastuksen hinnan lisäksi katsastusvaatimuksiin on sisällytetty myös pakokaasu- ja OBD-mittaukset. Uuden auton kokonaiskatsas-tuskustannukset ovat näin ollen nousseet niin, että vuonna 1994 katsastuksen hinta oli 22 euroa (17 euron määräaikaikatsastus ja 5 euron päästömittaus) ja vuonna 2008 hinta oli 78 euroa. (Kuva 16)



Kuva 16 - Katsastuksen kokonaishinta vuonna 2008

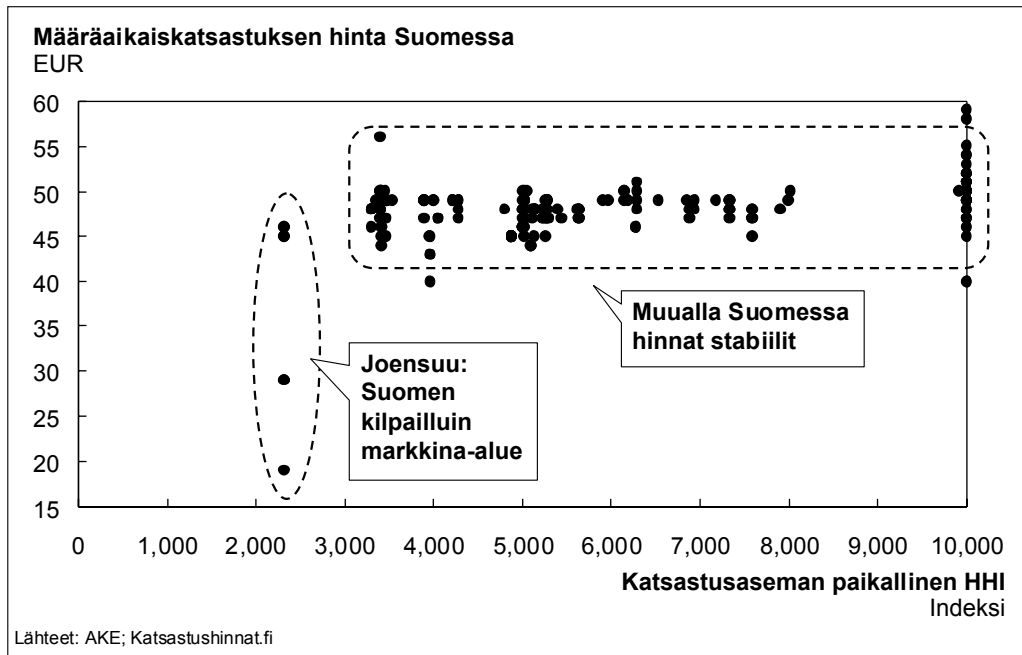
Pakokaasumittaus oli pakollinen jo vuonna 1994, ja se tehdään nykyisin kaikille autoille. Pakokaasumittauksen hinta on noussut niin, että vuonna 1994 hinta oli 5 euroa ja nykyisin se on keskimäärin 17 euroa (9,1 %:n vuosikasvu). Laiteinvestointien kustannus on noussut samaan aikaan vain noin 1,3 % vuodessa alan yrittäjien arvioiden mukaan.

OBD-mittaus tuli pakolliseksi vuonna 2004 vuoden 2001 jälkeen valmistettuihin autoihin. OBD-mittauksen keskihinta Suomessa on noin 13 euroa, mutta laitekustannus alle yhden euron katsastusta kohden.

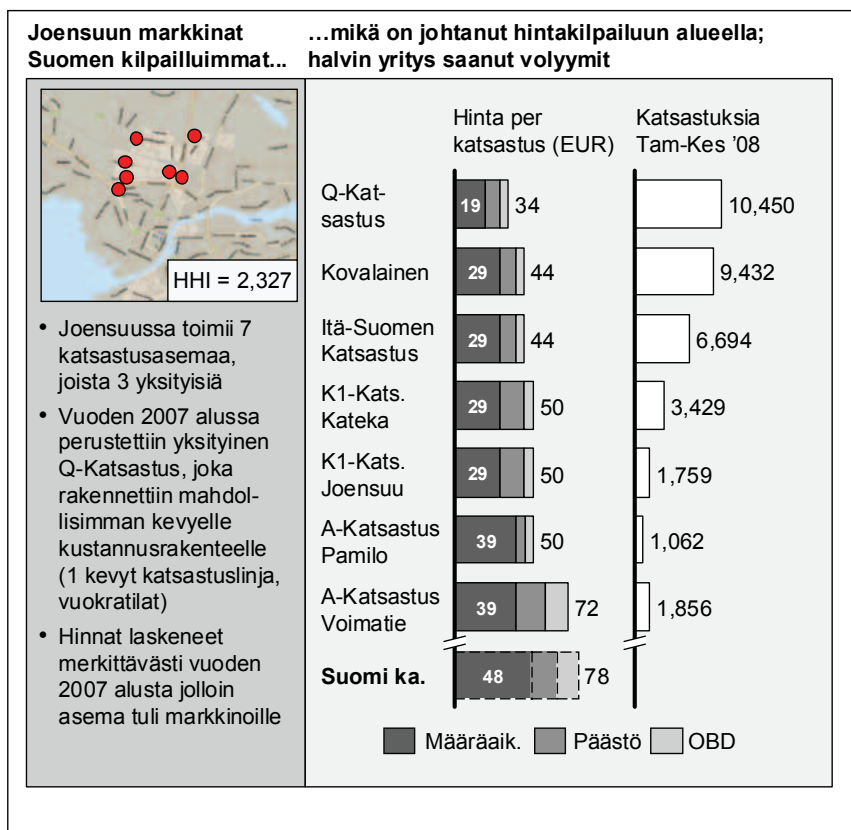
3.5.4 Markkinoiden keskittyneisyyden vaikutus hintoihin

Kuten kappaleessa 3.4 todettiin, katsastusmarkkinat ovat alueellisesti hyvin keskittyneet. Kuva 17 näkyy, miten hinta vaihtelee paikallisen HHI-indeksin mukaan. Joensuu erottuu kuvassa sekä pienimmän HHI-indeksin että hintatason ansiosta. Laajempaa korrelaatiota hintatason ja keskittyneisyyden välillä ei kuitenkaan ole. Seinäjoen alin 40 euron hinta poikkeaa myös maan keskiarvosta (HHI = 3 963).

Suurin osa asemista, joilla hinta on keskimääräistä suurempi (≥ 50 euroa), sijaitsevat paikkakunnilla, joilla kyseinen asema on ainoa vaihtoehto (24 asemaa 26:sta).



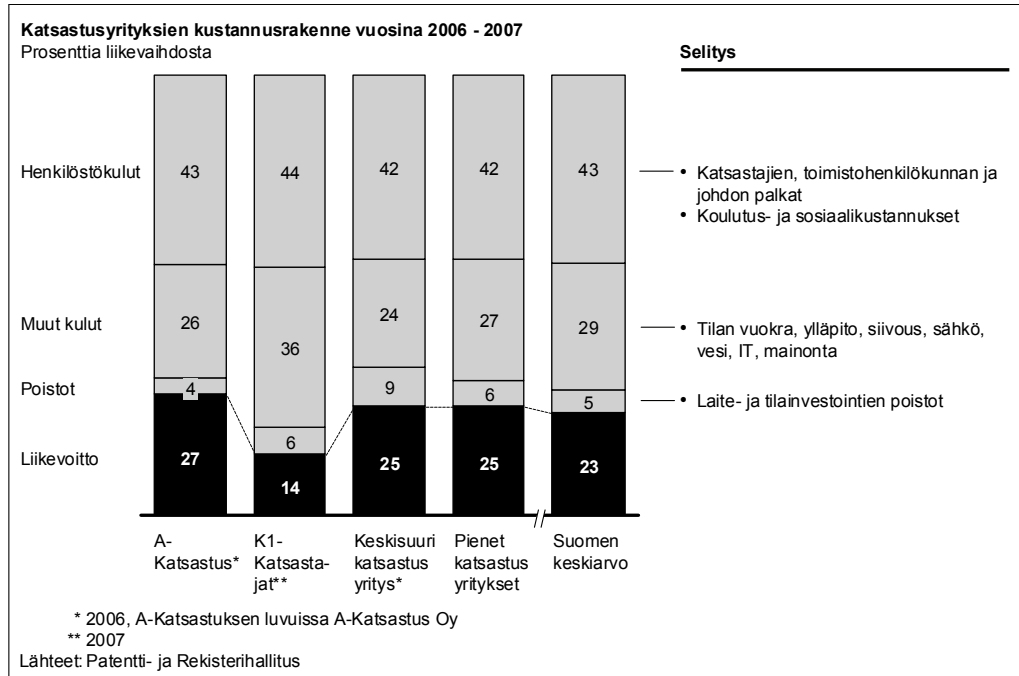
Kuva 17 - Keskittyneisyyden vaikutus katsastuksen hintaan



Kuva 18 - Esimerkkinä Joensuu – Voimakas hintakilpailu on auttanut uutta yrittäjää kasvattamaan markkinaosuutta

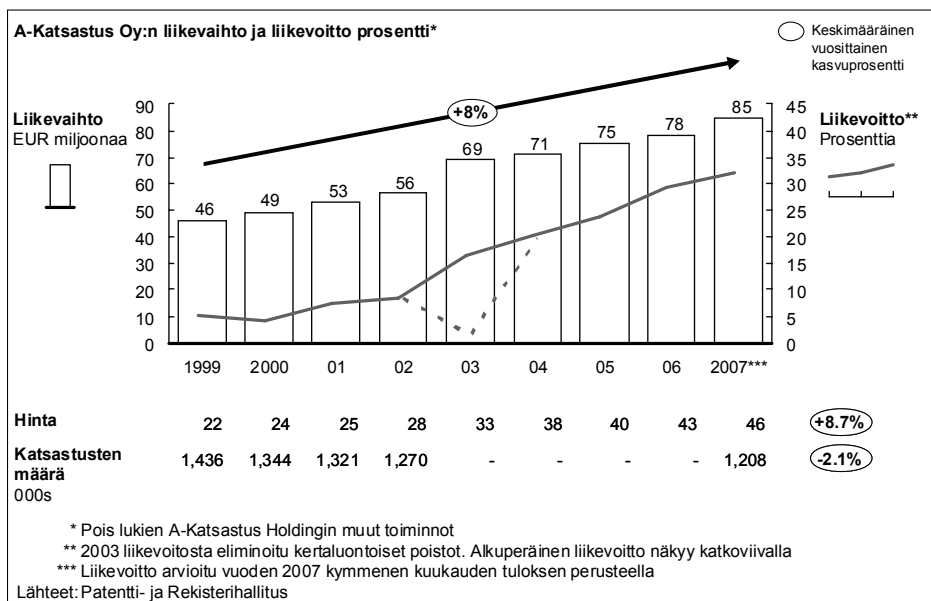
3.6 Katsastusyhtiöt hyvin kannattavia

Hintojen nopea kohoaminen vuosina 2002–2008 ja alan keskittynyt rakenne heijastuvat myös katsastusyhtiöiden kannattavuuteen. Keskimääräinen liikevoitto oli vuonna 2006 noin 23 % liikevaihdosta. (Kuva 19)



Kuva 19 - Katsastusyhtiöiden kustannusrakenne

Esimerkkinä voidaan tarkastella A-Katsastusta, joka 64 %:n markkinaosuudellaan kuvaa hyvin alan yleistä kehitystä. A-Katsastuksen Suomen katsastustoimintojen liikevaihto ja -voitto ovat nousseet hintojen nousun mukana vuoden 2002 jälkeen. Samaan aikaan katsastusten määrä on kuitenkin pysynyt lähes vakiona. (Kuva 20)



Kuva 20 - A-Katsastuksen liikevaihdon ja -voiton kehitys

3.7 Yhteenveto

Määräaikaikatsastusten hintakehitys on ollut kustannusindeksejä nopeampaa vertailuvälillä 1994–2008. Kokonaiskehitys voidaan selittää kustannusten lisäksi parantuneella saatavuudella sekä veromuutoksilla. Samaan aikaan myös kuluttajille tärkeimmät kriteerit, palveluiden saatavuus ja laatu, ovat parantuneet merkittävästi katsastusasemien nousseen määrän myötä.

Edellisen kuuden vuoden (2002–2008) 20 euron määräaikaikatsastusten hinnannoususta enää vain 13 euroa pystytään selittämään kustannuksilla, saatavuudella ja lisäinvestoinneilla. Loppu selittyyne suurimmaksi osaksi sillä, että yritykset ovat halunneet korottaa hintoja parantaakseen liikevoittoa.

Kun tarkastellaan katsastusmarkkinoiden kilpailun toimivuutta, alaa ei voida pitää optimaalisesti toimivana markkinana:

- **Markkinarakenne on hyvin keskittynyt ja kasvu vähäistä:** Kahdella yrityksellä on yhteensä yli 80 % markkinaosuus ja myös alueellisesti markkinat ovat keskittyneet (keskiarvo HHI = 4 482). Jopa 31 % asemista on paikkakunnilla, joilla on vain yhden yrityksen asemia. Lisäksi markkinat kasvavat hitaasti (1,8 % vuosina 1994–2008), kun uusien yhtiöiden liiketoiminnan aloittaminen on hankalaa.
- **Alan kannattavuus on hyvä:** Alan keskimääräinen liikevoittoprosentti on 23 % ja oman pääoman tuotto monilla yrityksillä >20 %. Näitä lukuja voidaan pitää hyvin korkeina, sillä ala ei vaadi suurta alkupääomaa suhteessa aseman liikevaihtoon.
- **Uusien yritysten kilpailuedellytykset ovat niukat:** Lainsäädännön asettamat yrittäjää koskevat tiukat vaatimukset, sopivien liikepaikkojen vähyys sekä kuluttajien vähäinen hintaherkkyys vaikeuttavat alalle tuloa, minkä seurauksena nykyisten yritysten kilpailuasema on vakaa, vaikka niiden liikevoitto olisikin huomattavan suuri.

4 Katsastus kansainvälisesti

Kansainvälisesti vertailtuna Suomi on ollut edelläkävijä katsastusmarkkinoiden yksityistämisessä. Tässä luvussa vertaillaan markkinoiden nykytilaa sekä hintaa ja laatua muihin Pohjoismaihin sekä joihinkin Euroopan maihin.

4.1 Kansainvälinen vertailu

Euroopan katsastusmarkkinat eroavat rakenteellisesti toisistaan (Kuva 21). Tärkeimmät huomiot ovat:

- **Pohjoismaiden markkinat on vapautettu kilpailulle** (Ruotsissa yksityistäminen on meneillään), kun taas monilla Euroopan markkinoilla valitsee vielä hinnan tai vapaan kilpailun säännöstely.
- **Suomen koulutusvaatimukset ovat tavanomaista tiukemmat.** Ainoastaan Saksa vaatii Suomen lisäksi insinöörikoulutuksen, kun taas muissa maissa riittää mekaanikon koulutus.
- **Ainoastaan Suomessa kevyen ja raskaan liikenteen katsastus on yhdistetty.** Tarkastelluista maista Suomi on ainoa, jossa kevyen ja raskaan liikenteen katsastus on yhdistetty.

	Suomi	Ruotsi ennen	Ruotsi uudistus	Norja	Tanska	Saksa	Englanti	Espanja
Hintamekanismi	Vapaa	Säännöstelty	Vapaa	Vapaa	Vapaa	Säännöstelty	Säännöstelty	Osittain, neuvoteltavissa
Saatavuus, ajan varaus	Vapaa	Varattava	Vapaa	Vapaa	Vapaa	Säännöstelty	Vapaa	Vapaa
Yritykset	Vapaa kilpailu	Monopoli	Vapaa kilpailu	Vapaa kilpailu	Vapaa kilpailu	Alueellinen toimilupa	Vapaa	Alueellinen toimilupa
Itsenäisyys- vaatimus	Kyllä	Kyllä	Kyllä	Ei	Kyllä	Kyllä	Ei	Kyllä
Alueellinen jako / vaatimus	Ei	Ei	Ei	Ei	Ei	Kyllä	Ei	Kyllä
Koulutus- ja tila- vaatimukset	- Ammatti- korkeakoulu tutkinto - Ajourata	- Tekninen kompetenssi - SWEDAC hyväks. tilat	- Tekninen kompetenssi - SWEDAC hyväks. tilat	Omat tilat	Mekaanikon kompetenssi	Insinööri	Työkokemus, Katsastajan koe	Ei tietoa
Kevyt ja raskas liikenne yhdessä	Kyllä	Ei	Ei	Ei	Ei	Ei	Ei	Ei tietoa

Lähde: Kansalliset valvontaviranomaiset

Kuva 21 - Katsastusmarkkinoiden vertailu rakenteellisten kriteereiden mukaan

Kansainvälisessä hintavertailussa Suomi sijoittuu määräaikaikatsastuksissa keskikastiin (Kuva 22) (ottamatta huomioon päästö- ja OBD-mittauksia). Halvimmat hinnat ovat valtion kontrolloimilla markkinoilla (Belgia, Ruotsi, Espanja), joissa toiminnan tehokkuus on varmistettu lisäämällä asemien käyttöastetta, jolloin saatavuus ja joustava palvelu heikkenevät. Korkeimmat hinnat ovat

markkinoilla, joilla kilpailun vapautumisen seurauksena on syntynyt ylikapasiteettia.

Kokonaiskustannuksiltaan Suomen katsastusmarkkinat nousevat hintavertailun yläpäähän, kun päästö- ja OBD-mittaukset otetaan huomioon. Lisäksi Suomen muita Pohjoismaita, paitsi Ruotsia, tiheämpi katsastusväli lisää kuluttajien kustannuksia.

Maa	Keskimääräinen hinta EUR per katsastus 2008	Katsastus tiheys***	Hinta säännöstely	Kilpailu lainsäädäntö	Korjaamo- katsastukset	Kevyt/raskas eriytetty	Koulutus vaatimukset
Belgia*	30**	4,1,1	Säännöstely	Alueellinen monopoli	Ei sallittu	-	Matala
Ruotsi	32**	3,2,1,1	Säännöstely	Monopoli	Ei sallittu	-	Matala
Espanja*	30-35**	4,2,2,1,1	Osittain	Alueellinen toimilupa	Ei sallittu	Kyllä	Matala
Suomi	48 78*	3,2,1,1	Vapaa	Vapaa	Ei sallittu	Ei	Korkea
Saksa	51 89	3,2,2	Säännöstely	Alueellinen markkina	Osittain – tarkastajat voivat kiertää korjaamoilla / varikoilla		Korkea
Tanska	52**	4,2,2	Vapaa	Vapaa	Ei sallittu	Kyllä	Matala
Norja	54 72	4,2,2	Vapaa	Vapaa	Sallittu	Kyllä	Matala
Hollanti*	65	-	Vapaa	Vapaa	Sallittu	Kyllä	Matala
Iso-Britannia	65**	3,1,1	Säännöstely	Vapaa kilpailu	Sallittu	Kyllä	Matala

* 2007 hintatieto
 ** Pitää sisälleen pakolliset mittaukset (esim. päästö ja OBD) – tarkka määrittely vaihtelee maakohittaisen lainsäädännön mukaan
 *** Tarkoittaa vuosia edellisestä katsastuksesta
 Lähde: Kansalliset valvontaviranomaiset

Kuva 22 - Katsastuksien hintavertailu maittain

4.2 Pohjoismaat

Pohjoismaisessa vertailussa Suomen markkinoiden hyvä palveluiden saatavuus (esimerkiksi aukioloajat) sekä tasainen laatu (autojen tasainen hylkäysprosentti) erottuvat edukseen (Kuva 23). Varsinkin laatu lienee seurausta Suomen markkinoiden vahvasta valvonnasta ja tiukoista vaatimuksista.

Suomessa on myös muihin maihin verrattuna korkeampi liikevoittoprosentti – Ruotsissa markkinat ovat valtion kontrolloimat, Tanskan markkinoilla on ylikapasiteettia ja Norjassa korjaamoiden välinen kilpailu kovaa.

		Ruotsi	Tanska	Suomi	Norja	
Hinta 2008	• Keskimääräinen hinta* (EUR)	32	52	48+17+13	54-62 + 18	• Ruotsin hinta alhaisin monopolista johtuen • Suomi Tanskan ja Norjan tasolla määräaikaiskatsastuksessa
Palvelujen saatavuus	• Avoinna klo. 18 jälkeen • Viikonloput • Vapaa ajanvaraus • Autoja per katsastusasema • Asemia per tuhatta km ²	Ei Ei Ei ~24,000 0.4	Ei Kyllä Kyllä ~6,000 7.7	Kyllä (osa) Kyllä Kyllä ~9,700 0.8	Ei Kyllä Kyllä ~1,000 7.2	• Suomi yksi joustavimmista markkinoista – katsastus- asemien tiheys tällä hetkellä keskitasoa
Luotettavuus	• Hylkäysaste • Asemien osuus +/- 5% keskimääräisestä hylkäys- asteesta	31% 71%	25% 64% ⁶	27% 83%	51% 25%	• Suomen autokatsastuksen laatu hyvin tasavertaista muihin Pohjoismaihin verrattuna
Liikenneturvallisuus	• Teknisten virheiden osuus kuolonkolareissa	~1%	-	<1%	-	• Teknisten virheiden osalta Suomi samaa tasoa Ruotsin kanssa
Taloudellisuus	• Katsastuksia / työntekijä • Liikevoitto (EBIT)**	2.001 3%	1.086 -15%	1.141 ~23	n/a ~10%	• Suomen markkinat hyvin kannattavat

* Tanska: Applus, Norja: Vegvesen, Ruotsi: Bilprovningen, Suomi: A-Katsastus
 ** Tanska: Applus, Ruotsi: Bilprovningen, Norja: NAF, Suomi: Markkinoiden keskiarvo
 Lähde: Kansalliset valvontaviranomaiset; WWW; haastattelut

Kuva 23 - Pohjoismainen vertailu

4.2.1 Ruotsi

Ruotsin nykyinen markkinarakenne vastaa tilannetta, joka Suomessa oli ennen vuotta 1994 tapahtunutta yksityistämistä. Ruotsin paikallisella katsastusviranomaisella, Bilprovningenilla, on monopoli. Tämän seurauksena Ruotsin katsastusverkko on rakennettu valtion näkökulmasta mahdollisimman tehokkaaksi: palveluiden saatavuus on heikompaa kuin Suomessa (mm. ajat tulee varata etukäteen) ja autoja on 24 000 yhtä asemaa kohti. Suomessa taas asemaa kohti on 9 700 autoa. Keskimääräinen katsastuksen hinta Ruotsissa on 32 euroa (Suomessa määräaikaiskatsastus maksaa 48 euroa, päästömittaus 17 euroa ja OBD 13 euroa).

Markkinoiden vapauttamiseksi on Ruotsissa suunniteltu uutta lainsäädäntöä, jossa sallittaisiin uusien yrittäjien markkinoille tulo ja helpotettaisiin koulutusvaatimuksia, eriytettäisiin kevyt ja raskas katsastus sekä lievennettäisiin tilavaatimuksia (esimerkiksi ei ajoradan vaatimusta).

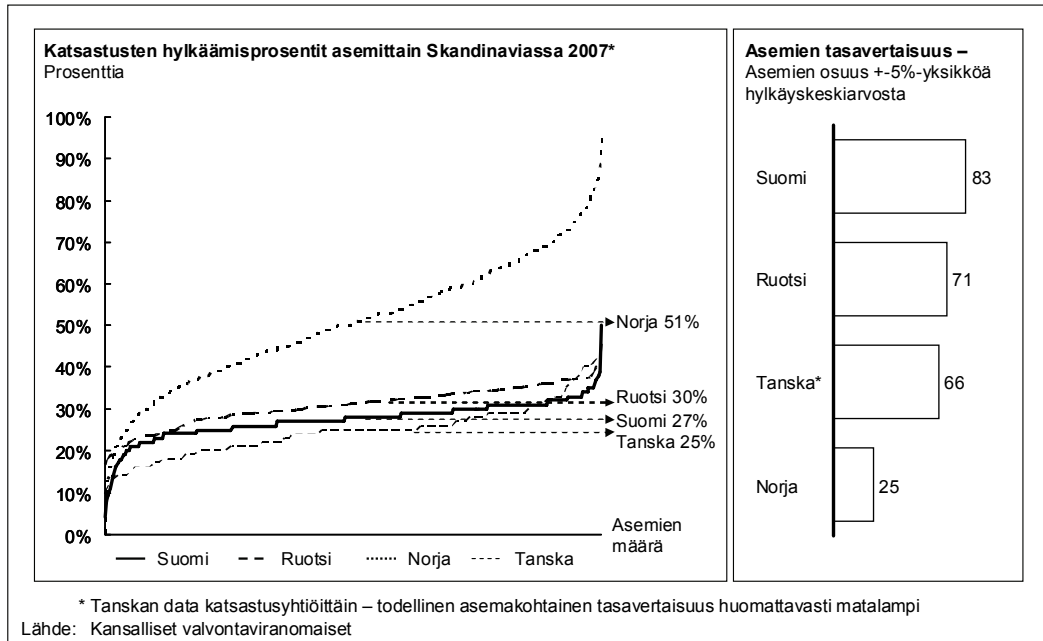
4.2.2 Norja

Norjan katsastusmarkkinat vapautettiin kilpailulle jo 1990-luvun alussa. Tällöin poistettiin myös riippumattomuusvaatimukset, minkä seurauksena korjaamot saivat luvan tehdä katsastuksia.

Kuluttajat ovat ottaneet korjaamoiden tarjoaman katsastusmahdollisuuden hyvin vastaan. Korjaamoilla onkin jo yli 90 % maan katsastusmarkkinoista, ja Norjan valvontaviranomainen, Vegvesen, on ilmoittanut lopettavansa oman katsastusketjunsä. Katsastushinnat ovat olleet usein jopa itsenäisiä katsastusasemia korkeammat. Kuluttajat ovat hyötäneet tilanteesta, kun katsastus ja vuosihuollot ja -korjaukset voidaan tehdä samassa paikassa.

Sen sijaan Norjassa on muihin Pohjoismaihin verrattuna merkittävästi suurempi katsastuksen laadunvaihtelu, sillä hylkäysprosentti on 51 % (Suomessa 27 %) ja asemien tekemien katsastusten laatu vaihtelee paljon (Kuva 24). Näin on

siitä huolimatta, vaikka Norjan katsastuksen valvontaorganisaatiolla on 50–60 katsastuksen valvojaa (Suomessa valvojia on vain kolme).

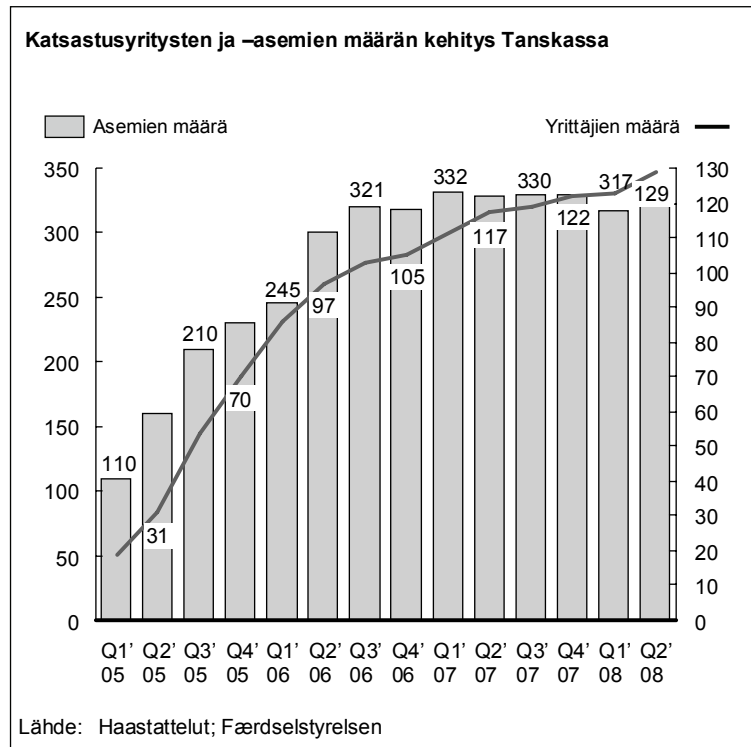


Kuva 24 - Hylkäysprosentit maittain

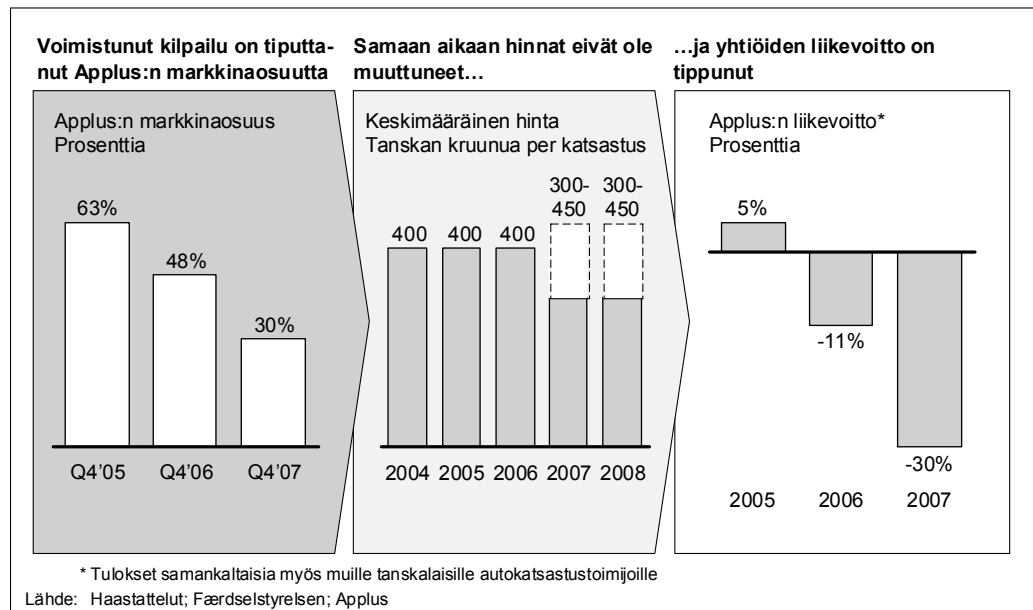
4.2.3 Tanska

Tanskan katsastustoiminta vapautettiin kilpailulle vuoden 2005 alussa, ja perusteena oli parempi asiakaspalvelu ja saatavuuden tarjoaminen kuluttajille. Samalla myös markkinoille tuloa helpotettiin merkittävästi. Katsastajan tutkintoon riittää kolmen viikon koulutus mekaniikoille, ajoratavaatimus poistettiin, kevyt ja raskas katsastus eriytettiin ja katsastushenkilöille tarjottiin mahdollisuutta työskennellä korjaamoiden toimitiloissa. Muista Pohjoismaiden markkinoista poiketen hintakatto jätettiin voimaan, jotta toiminta pysyisi tehokkaana.

Vapauttamisen jälkeen katsastusyriyten määrä kasvoi Tanskassa noin 100 yritykseen ja 300 katsastusasemaan kesään 2006 mennessä (Kuva 25).



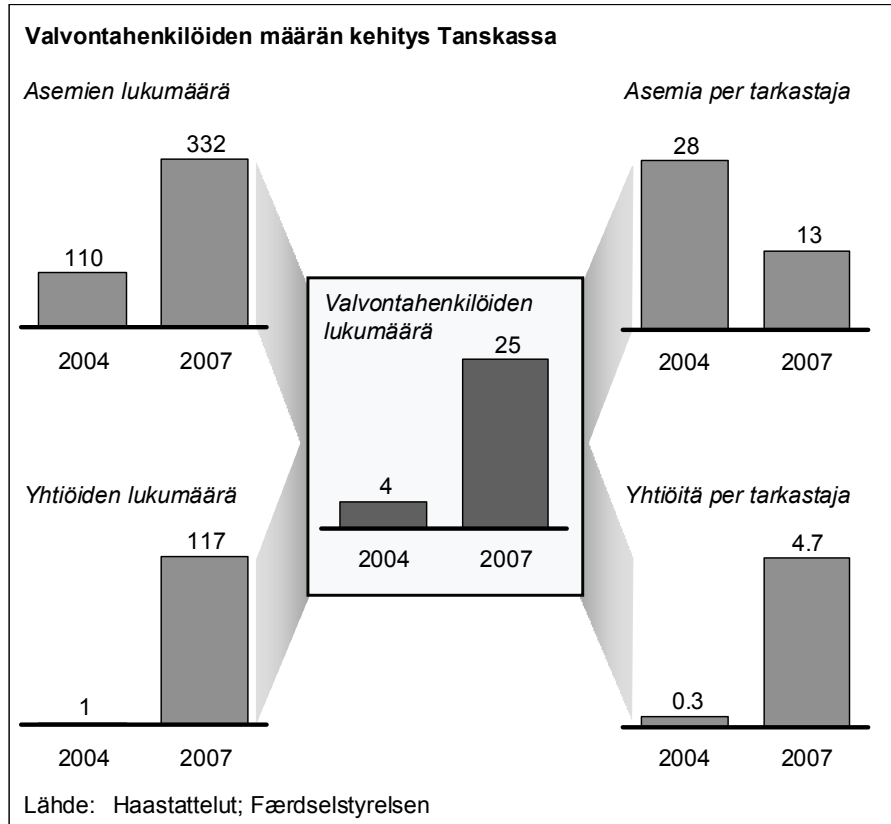
Kuva 25 - Katsastusyritysten ja -asemien määrän kasvaminen



Kuva 26 - Tanskan markkinoiden kehitys

Nopea kasvu sai aikaan merkittävän muutoksen markkinaosuuksissa. Entisen monopolin, Applusin, markkinaosuus väheni kolmessa vuodessa 30 %:iin, hintakattojen voimassaolo painoi liikevoiton -30 %:iin ja käyttöaste pysyi pienenä (Kuva 26). Markkinoilla uskotaan tällä hetkellä olevan merkittävää ylikapasiteettia, mikä johtaa asemien määrän huomattavaan vähenemiseen ja/tai lievään hintojen nousuun nyt, kun hintakatto on poistettu.

Asemien määrän nopean kasvun vuoksi myös paikallinen katsastusviranomaisen, Færdselstyrelsen, on joutunut lisäämään omaa henkilöstöään neljästä tarkastajasta (2004) 25 tarkastajaan (2007).



Kuva 27 - Valvontahenkilöiden määrä Tanskassa

4.3 Yhteenveto

Suomen katsastusmarkkinat erottuvat kansainvälisessä vertailussa myönteisesti tasaisen laadun sekä hyvän palvelujen saatavuuden vuoksi. Toisaalta Suomessa on tiukat vaatimukset, jotka koskevat katsastusyrittäjille koulutusta, ajorataa sekä kevyen ja raskaan liikenteen yhdistämistä. Tämä on vähentänyt kilpailua ja luonut muita Pohjoismaita suuremman keskittyneisyyden ja liikevoitot.

5 AKEn muutosvaihtoehdot sekä niiden arviointi

Keväällä 2008 AKE ja muut sidosryhmät ovat esittäneet luettelon muutosvaihtoehdoista, joilla pyritään helpottamaan Suomen katsastusmarkkinoiden haasteita (esimerkkinä vaikea markkinoille tulo ja korkeahko hintataso). Seuraavassa arvioidaan kyseisten esitysten vaikutusta katsastuksen hintaan, palvelujen saatavuuteen, yrittäjien liiketoimintaan sekä laatuun ja turvallisuuteen.

Arviomme vaikutuksista perustuvat sidosryhmien kanssa käytyihin haastatteluihin (katso liitteet, 32 haastattelua) sekä malliin alan liiketoiminnasta, jonka oletukset on käyty läpi AKEn ja alan yritysten asiantuntijoiden kanssa.

5.1 Esitetty muutosvaihtoehdot ja alkuperäiset perustelut

AKEn esiintuomat muutosvaihtoehdot pyrkivät helpottamaan katsastusmarkkinoiden tilaa niin, että katsastustoiminnan laajuuteen, riippumattomuuteen, koulutukseen ja ajoratavaatimuksiin liittyviä vaatimuksia muutettaisiin. Esitetyt vaihtoehdot ovat seuraavat (suluissa AKEn puoltamat muutosehdotukset keväältä 2008):

- **Kevyen ja raskaan katsastuksen eriyttäminen** – Ehdotus mahdollistaisi kevyen liikenteen katsastusasemien itsenäisen perustamisen, mikä voisi helpottaa uusien yrittäjien markkinoille tuloa, mutta toisaalta vähentää raskaiden katsastusten tarjontaa.
- **Kevyisiin määräaikaikatsastuksiin erikoistumisen salliminen** – Sallisi yrittäjien perustaa pelkkiä määräaikaikatsastuksia tekeviä asemia, mikä mahdollistaisi kevyemmän kustannusrakenteen sekä voisi taata raskaiden asemien pysyvyyden erikoistumisenpiteiden vuoksi (esimerkiksi muutos- ja rekisteröintikatsastukset).
- **Pidemmän välimatkan (50 km) salliminen raskaan ja kevyen kaluston tiloille (AKEn keväällä 2008 puoltama muutosehdotus)** – Auttaisi yrittäjiä rakentamaan kevyen liikenteen asemia vapaammin kuin nykytilassa, jossa raskaan liikenteen tilojen tulee sijaita enintään 15 minuutin ja/tai 10 kilometrin päässä kevyen liikenteen tiloista.
- **Katsastusten salliminen korjaamoille** – Katsastustoiminnan salliminen korjaamoille helpottaisi merkittävästi kuluttajien asioimista, sillä katsastus voitaisiin hoitaa vuosihuoltojen yhteydessä. Riskinä toimenpiteessä olisi katsastustoimenpiteen riippumattomuuden menettäminen, laadunvalvonta sekä nyky-yrittäjien liiketoiminnan kärsiminen.
- **Vahinkotarkastusten salliminen katsastusasemille** – Vahinkotarkastustoiminnan salliminen katsastusasemille (ja päinvastoin) olisi lisätulonlähde, jonka vuoksi katsastusasemat voisivat laskea hintoja ja toisaalta lisätä katsastuspalvelujen tarjontaa.
- **Katsastajien sekä vastuuhenkilöiden koulutusvaatimusten lieventäminen (AKEn keväällä 2008 puoltama muutosehdotus)** – Ehdotus helpottaisi sekä katsastusalan työvoimapulaa että uusien yritysten pe-

rustamista, mikä mahdollistaisi kustannuksien vähenemisen ja kilpailun lisääntymisen.

- **Ajoratavaatimusten lieventäminen (AKEn keväällä 2008 puoltama muutosehdotus)** – Uusien yritysten perustaminen helpottuisi, mikäli nykyistä 50 metrin suoran ajoradan vaatimusta lievennettäisiin ja se korvattaisiin katsastuksen yhteydessä tehtävällä koeajolla.

5.2 Sidosryhmien näkemykset muutosvaihtoehdoista

Esitetyt muutosvaihtoehdot on otettu vastaan ristiriitaisesti eri intressiryhmissä. Yleisesti hyväksytyin muutosehdotus on sekä katsastajan että vastuuhenkilön koulutusvaatimusten lieventäminen. Noin puolet sidosryhmistä kannattaa myös ajoratavaatimuksen lieventämistä sekä pidemmän välimatkan sallimista kevyen ja raskaan katsastuksen asemille. (Kuva 28)

		Suuret asemat* (n=3)	Pienet asemat* (n=8)	Viranomaiset (n=7)	Järjestöt (n=15)	
Katsastustoimiluvan laajuus	1 Kevyen ja raskaan kaluston toimiluvat eriytetään	0%	13%	29%	33%	ka. 28%
	2 Katsastuslupa kevyen kaluston määräaikaikatsastuksiin eriytetään	0%	13%	29%	20%	ka. 19%
	3 Kevyen ja raskaan katsastuksen pisteiden sallitun välimatkan kasvattaminen	33%	63%	29%	33%	ka. 44%
Riippumatto- muus	4 Katsastusten salliminen korjaamoille	0%	0%	14%	27%	ka. 16%
	5 Vahinkotarkastusten salliminen katsastusyhtiöille	0%	0%	14%	13%	ka. 9%
Muut vaatimukset	6 Mekaanikon kelpuuttaminen katsastajaksi ja vastuuhenkilöksi	67%	88%	86%	80%	ka. 80%
	7 Koeajoratavaatimusten lieventäminen / poistaminen	33%	63%	43%	47%	ka. 53%

* Suuret asemat määriteltä yli viiden aseman ketjuiksi, pienet kolme tai alle

Lähde: Haastattelut; vastineet AKE:n muutosehdotukselle

Kuva 28 - Sidosryhmien kannatus eri ehdotuksille

Kyseisten ehdotuksien kannatusta perustellaan siten, että ne keventäisivät kustannusrakennetta sekä helpottaisivat nyky-yrittäjien työvoimapolua ja kilpailuedellytyksiä (esimerkiksi uusien asemien perustamista). Ehdotuksiin suhtautuvat kriittisimmin suuret katsastusalan yhtiöt, joilla on jo laaja asemaverkko.

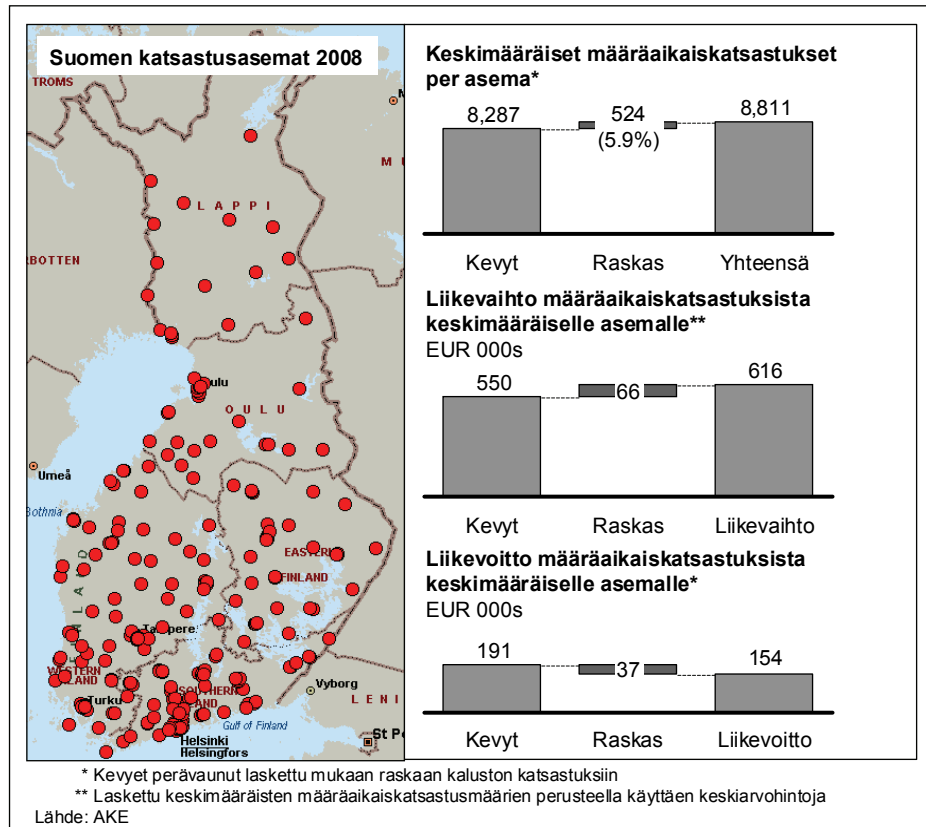
Kiistellyimmät ja samalla torjutuimmat vaihtoehdot ovat olleet alan riippumattomuutta koskevat muutokset: katsastusten salliminen korjaamoille ja vahinkotarkastusten salliminen. Näiden varjopuolena pidetään katsastustoiminnan objektiivisuuden menettämistä ja siitä seuraavaa laadun heikkenemistä. Ehdotukset voisivat myös vaikuttaa kielteisesti nyky-yrittäjien liiketoimintaan.

5.3 Kevyen ja raskaan katsastuksen eriyttäminen

Kevyen ja raskaan liikenteen katsastusten pitäminen yhdessä on ollut Suomessa periaatepäätös kattavan raskaan liikenteen katsastusverkon takaami-

seksi. Kaikki katsastusasemat ovat täten joutuneet investoimaan molempien katsastuslajien toimitiloihin tai vuokraamaan raskaan kaluston tilat.

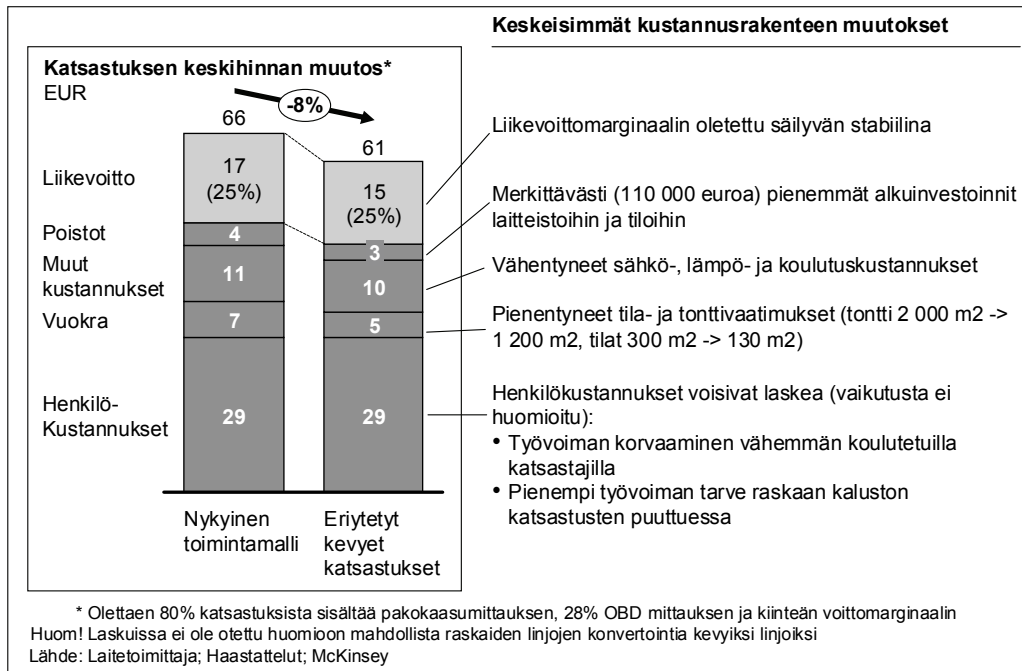
Koska raskaan liikenteen asemia on paljon, keskimääräiset raskaat volyymit asemaa kohden ovat olleet vain 5,9 % kokonaisvolyyminä. Lisäksi jopa 33 % kaikista katsastusasemista tekee alle 2 % kokonaisvolyyminä raskaita katsastuksia, mikä osoittaa nykyisen katsastusverkon ylityksen. Arvioimme mukaan raskaan kaluston linjat tekevätkin tappiota noin 37 000 euroa asemaa kohden vuodessa, mikä katetaan kevyen liikenteen katsastuksilla. (Kuva 29)



Kuva 29 - Katsastusasemien volyymit per asema

5.3.1 Vaikutukset kevyen liikenteen katsastustoimintaan

Kevyen liikenteen katsastusten eriyttäminen omaksi toiminnakseen laskisi arvioimme mukaan katsastusten keskimääräistä hintaa nykyisestä 66 euron keskihinnasta noin 5 euroa (-8 %) 61 euroon (nykyiseen keskihintaan oletettu 48 euron peruskatsastusmaksu, minkä lisäksi 80 prosentille autoista suoritettava pakokaasumittaus 17–25 euroa sekä 28 % autoista suoritettava OBD-mittaus 13 euroa katsastusta kohden). Merkittävimmät kustannussäästöt tulisivat tilakustannuksista ja tontista sekä pienentyneistä investoinneista. (Kuva 30)



Kuva 30 – Muutosehdotuksen vaikutus kevyen kaluston katsastuksen kustannuksiin

Kevyen ja raskaan kaluston katsastusvaatimusten ja toimintojen eriyttämisen seurauksena kevyen kaluston katsastusten kapasiteetti tulisi luultavasti lisääntymään merkittävästi:

- **Raskaiden linjojen muutos kevyiksi** – Osa toimipaikoista mahdollisesti muuttaisi nykyiset vähäisellä käytöllä olevat raskaan kaluston linjat kevyen kaluston linjoiksi.
- **Nyky-yrittäjien uudet asemat** – Kevyen ja raskaan kaluston toimilupien eriyttäminen lisäisi mahdollisten liikepaikkojen määrää nyky-yrittäjille.
- **Uusien yrittäjien markkinoille tulo** – Eriyttämisen myötä uusia yrittäjiä tulisi markkinoille, koska alkuinvestoinnit olisivat pienemmät ja työvoiman koulutusvaatimusten lievemmat.

5.3.2 Vaikutukset raskaan katsastuksen hintaan ja saatavuuteen

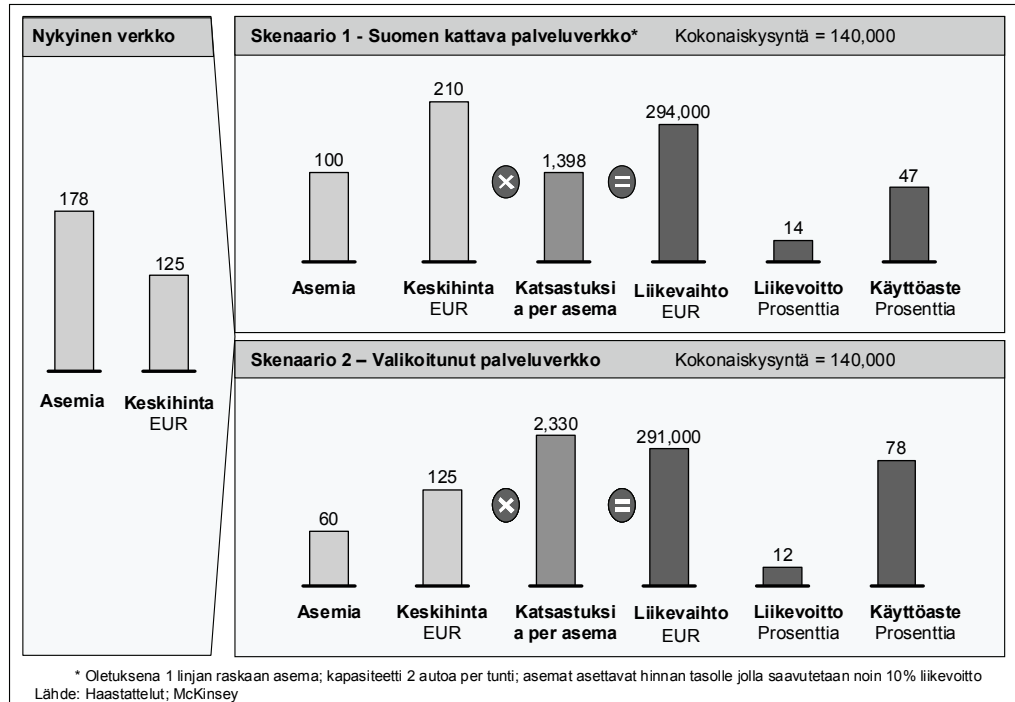
Toimintojen eriyttäminen tulisi oletettavasti nostamaan raskaan kaluston katsastuksen hintaa ja supistamaan asemaverkkoa, koska nykyinen kevyen katsastuksen subventointi loppuisi.

Arvioitaessa lopullisen vaikutuksen suuruutta on sekä hinta että asemaverkon koko arvioitava yhdessä realistisen kuvan saamiseksi. Kuva 31 on esitetty kaksi skenaariota siitä kuinka laajaksi asemaverkko tulisi:

- **100 aseman verkko – katsastus 210 euroa:** Mikäli raskaan kaluston asemaverkko olisi noin 100 asemaa, hinta asettuisi 210 euron keskihintaan. Näin asemien kulut saadaan katettua ja yritys saa kohtuullisen liikevoiton (noin 10 %).

- **60 aseman verkko – katsastus 125 euroa:** Jos asemaverkko supistuisi 60 asemaan, voisi hinta pysyä nykyisessä noin 125 eurossa suurempien volyymien ja sitä kautta paremman käyttöasteen ansiosta.

On myös mahdollista, että raskaan liikenteen tarjonta säilyisi edellä esitettyjä arvioita laajempaan, koska monilla asemilla on jo valmiit tilat sekä osaavat työntekijät tai ne ovat pystyneet tekemään edulliset vuokrasopimukset korjaamoiden kanssa.

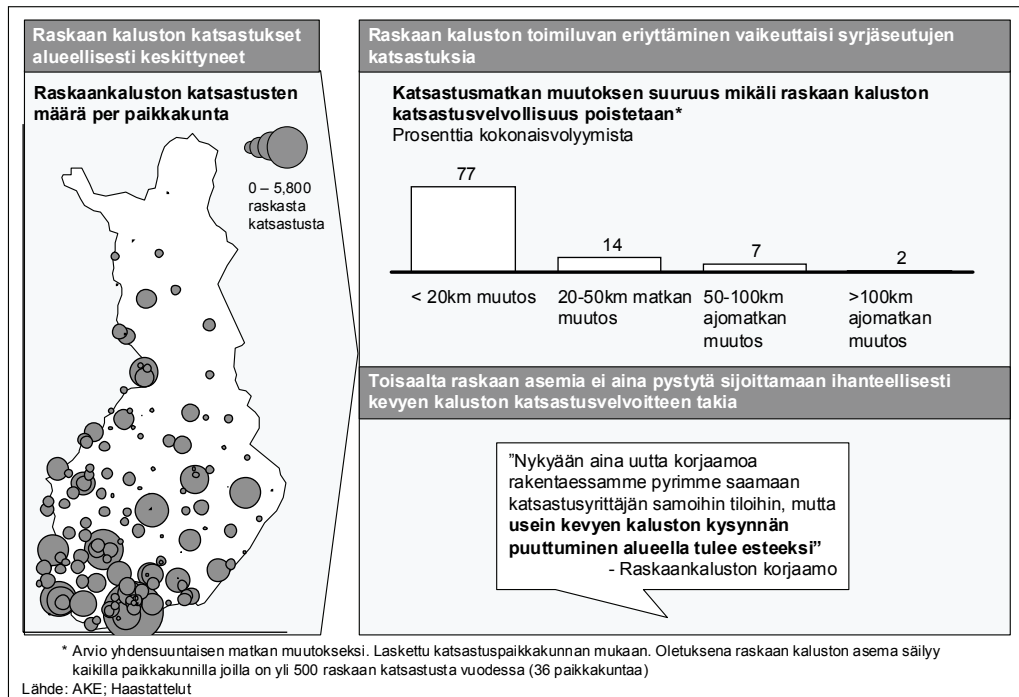


Kuva 31 - Raskaan liikenteen skenaariot

5.3.3 Vaikutus raskaan liikenteen asiakaskuntaan

Raskaan liikenteen katsastukset ovat tällä hetkellä keskittyneet Etelä- ja Lounais-Suomeen (Kuva 32). Varsinkin Pohjois-Suomessa katsastuksia tehdään hyvin vähän isoja asuinkeskittymiä (muun muassa Oulu ja Rovaniemi) lukuun ottamatta.

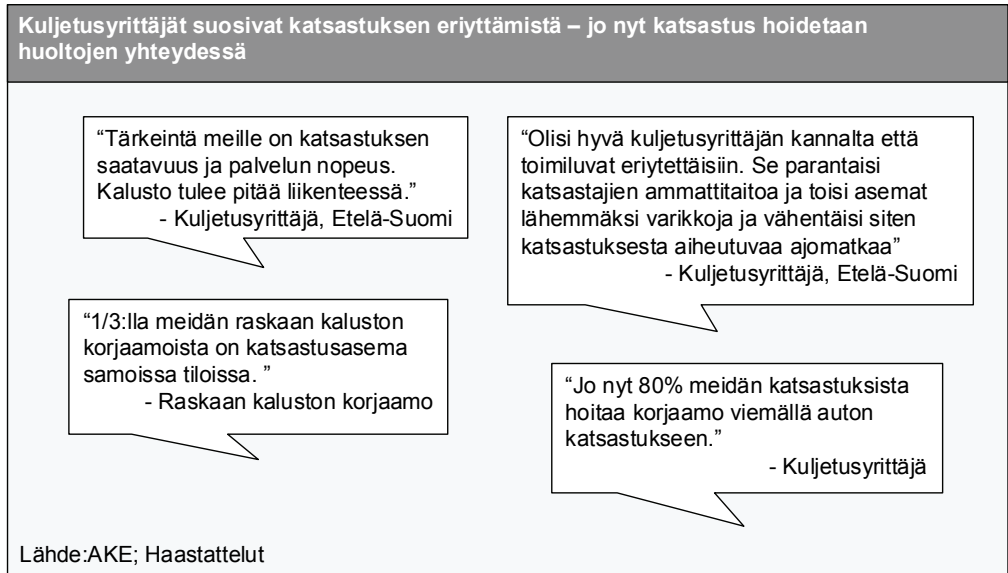
Näin ollen mikäli raskaan liikenteen katsastusverkko harventuisi merkittävästi ja keskittyisi 36 suurimmalle paikkakunnalle, katsastusmatka säilyisi arviomme mukaan käytännössä samana 77 %:lle raskaaseen liikenteeseen kuuluvalle ajoneuvolle. Vain noin 10 % joutuisi vaihtamaan katsastuspaikkaa yli 50 kilometrin päähän.



Kuva 32 - Raskaan kaluston katsastukset ja eriyttämisen vaikutukset

Raskaan kaluston katsastusten lievästä saatavuuden laskusta huolimatta yrittäjät näkevät eriyttämisen mahdollisuudet. Monet kaupunkien lähellä toimivat kuljetusyrittäjät ovat sitä mieltä, että toimilupien eriyttäminen voisi parantaa palvelua ja mahdollistaa paremmat synergiat korjaamotoimintojen kanssa. Esimerkiksi haastatellulla raskaan kaluston korjaamoketjulla on ollut vaikeuksia saada katsastuskumppania toimipaikoilleen, koska tarjolla on liian vähän kevyen liikenteen katsastuksia. Positiivisia vaikutuksia muutoksesta voisivat olla (Kuva 33):

- Voisi parantaa palvelun sijaintia
- Ei merkittävästi vaikuttaisi katsastusmatkan pituuteen (vain noin ~20 % katsastusmatka pidentyisi yli 20 km:iin)
- Mahdollistaisi paremman yhteistyön raskaan kaluston korjaamoiden ja katsastusasemien välillä
- Parantaisi raskaan kaluston katsastajien mahdollisuuksia ylläpitää ammattitaitoa, koska volyymit olisivat suurempia
- Mahdollistaisi paremmin raskaan kaluston katsastustekniikan pitämisen ajantasaisena, koska aktiviteetti olisi korkeampaa
- Parantaisi katsastusten laatua ja tasaisuutta

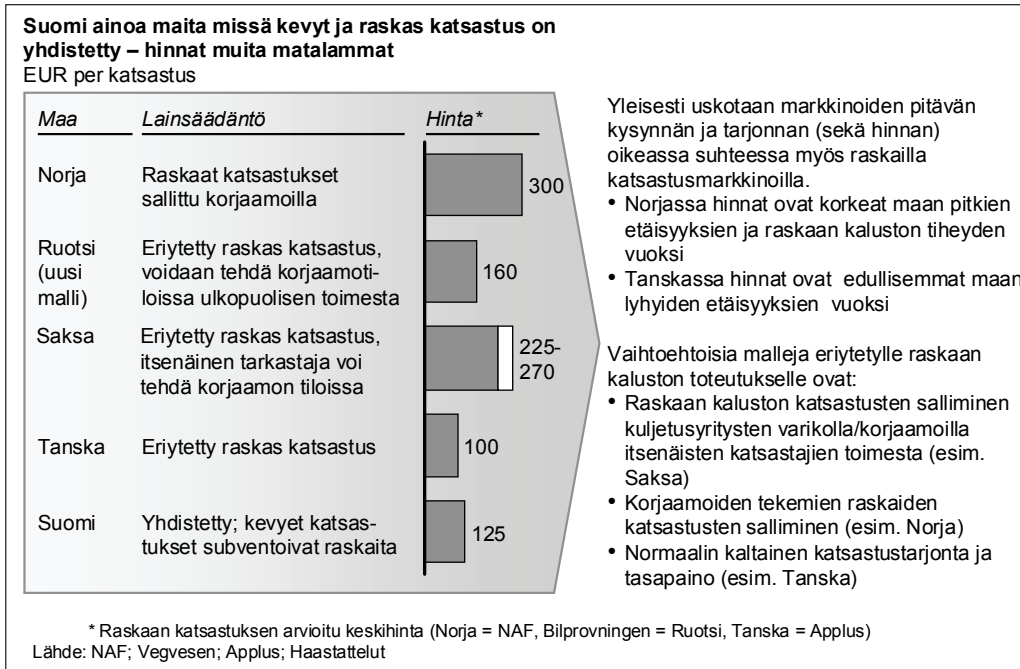


Kuva 33 - Kuljetusyrittäjien näkemyksiä eriyttämiseen

Toimilupien eriyttämisen haittapuolena on raskaan liikenteen katsastuspalveluiden mahdollinen vähentyminen syrjäseuduilla. Tämä tulisi erityisesti vaikuttamaan yksityishenkilöiden tekemiin raskaan kaluston katsastuksiin, kuten perävaunuihin. Mahdollisia haittavaikutuksia voidaan kuitenkin pienentää kappaleessa 5.3.5 esitetyillä toimenpiteillä.

5.3.4 Raskaan kaluston katsastus muissa maissa

Kansainvälisessä vertailussa Suomen kevyen ja raskaan kaluston katsastamisen yhdistäminen on poikkeus (Kuva 34: Norja, Ruotsi, Tanska, Saksa). Raskaan kaluston saatavuutta ei myöskään ole pidetty ongelmallisena kyseisissä maissa, vaan tarjonnan on nähty sopeutuvan kysyntään. Onkin huomattavaa, että Tanskaa lukuun ottamatta kaikissa maissa on merkittävästi Suomea korkeammat raskaan katsastuksen hinnat, mikä johtuu toiminnan itsenäisyydestä.



Kuva 34 - Raskaan kaluston kansainvälinen vertailu

5.3.5 Riskit ja niiltä suojautuminen

Toimenpide-ehdotuksen suurimmat riskit liittyvät raskaan kaluston katsastusten saatavuuden takaamiseen kaikkialla maassa, sillä ehdotuksella ei tule vaikeuttaa kuljetusyritysten toimintaa. Mikäli AKE toteuttaa ehdotuksen, tulee myös miettiä mahdollisia keinoja ehkäistä liiallista palveluiden heikkenemistä. Seuraavassa on haastatteluissa esiin tulleita ajatuksia ehdotuksen vahvistamiseksi, mikäli palvelut supistuvat merkittävästi:

- Yleisen palvelun vaatimus:** Velvoitetaan alueen johtavassa markkina-asemassa oleva yritys tarjoamaan alueellisesti raskaan kaluston katsastuspalveluja. AKE voisi subventoida mahdolliset tappiot. Toimiluvat myöntävänä viranomaisena AKE määrittäisi, milloin ennalta sovittujen periaatteiden mukaisesti yleisen palvelun velvollisuus täyttyisi, ja sopisi palvelun toteutuksesta alueen yritysten kanssa.
- Raskaan kaluston katsastusluvan myöntäminen korjaamoille:** Raskaan kaluston korjaamoverkko kattaa maan tärkeimmät keskuskeskukset sekä syrjäseudut. Mikäli palvelutarjonta ei osoittaudu riittäväksi, riippumattomuusvaatimusta voisi keventää raskaan kaluston katsastuksissa ja näin taata koko Suomen kattava raskaan kaluston katsastus.
- AKE ostaa raskaan kaluston katsastuspalvelun alueellisesti:** Kolmantena vaihtoehtona AKE voisi myös ostaa raskaan kaluston katsastuspalvelut joillakin valituilla seuduilla, joissa saatavuus muuten olisi liian huono (koko maa / maakunta / kunta).

Toinen riski asemaverkon pientymisen lisäksi on raskaan kaluston katsastuksen hinnan oletettu nousu. Nykyisessä tilanteessa kevyen kaluston katsastustoiminta tukee taloudellisesti raskaan kaluston katsastuksia. Jos toimiluvat eriytetään, on hinnannousua vaikea estää ilman hintojen rajoittamista.

Kolmanneksi kevyen kaluston katsastusta koskevana riskinä on se, että eriyttämisestä johtuva kustannusrakenteen keventyminen ei siirry hintoihin. Tämä voi toteutua, mikäli uusia kevyemmän kustannusrakenteen yrityksiä ei tule tarpeeksi markkinoille ja nykyiset yritykset siirtävät kustannussäästöt voittoihinsa.

Neljänneksi on mietittävä tarkoin, mitkä ajoneuvoluokat kuuluvat raskaaseen kalustoon. Tällä voidaan turvata yksityishenkilöiden omistamien nyt raskaaseen kalustoon kuuluvien ajoneuvojen ja perävaunujen katsastusten saatavuus syrjäseuduilla. Esimerkkinä tästä on kevyet perävaunut, joihin kuuluvat esim. asuntovaunut.

5.3.6 Yhteenveto

Kevyen ja raskaan kaluston katsastuslupien eriyttäminen toisi kevyen kaluston katsastuksiin noin 5 euron kustannussäästön katsastusta kohden. Mikä osa kustannussäästöstä siirtyy hintoihin, riippuu siitä, kuinka paljon kilpailu lisääntyy muutoksen seurauksena.

Kuluttajat hyötyisivät kevyen katsastuksen tarjonnan lisääntymisestä. Uusia katsastusasemia olisi mahdollista perustaa paremmille paikoille lähemmäs kuluttajia, kun raskaan kaluston tilojen sijoittaminen ei enää rajoittaisi paikan valintaa.

Raskaan kaluston katsastusten hinnat nousisivat arvioidemme mukaan nykyisestä 125 euron keskihinnasta noin 125–210 euroon. Hinnanmuutoksen suuruus riippuisi merkittävästi jäljelle jäävän raskaan kaluston asemaverkon suuruudesta.

Vaikka raskaan kaluston katsastusten saatavuus heikkenisi, ei muutos kuitenkaan vaikuttaisi merkittävästi katsastusmatkan pituuteen (77 % raskaita ajoneuvojaan katsastavista). Osa kuljetusyrittäjistä jopa kokee, että muutos voisi tuoda raskaan kaluston toimipisteen heidän kannaltaan paremmille paikoille ja parantaa samalla palvelua. Syrjäseuduilla muutos voisi pidentää katsastusmatkaa merkittävästi. Tätä vaikutusta voitaisiin kuitenkin pienentää mahdollisilla lisätoimenpiteillä, mikäli tilanne sitä vaatii.

5.4 Pelkästään kevyiden määräaikaikatsastuksien salliminen

Muutosehdotuksen ero kevyen ja raskaan kaluston katsastuksen eriyttämiseen on pelkkien kevyiden määräaikaikatsastusten erillistoiminnan salliminen. Edellisessä ehdotuksessa (luku 5.3) kevyet asemat joutuisivat tekemään myös muutos- ja rekisteröintikatsastukset

Ehdotuksen vaikutus kevyen kaluston katsastuksen hintaan olisi samaa luokkaa kevyen ja raskaan liikenteen eriyttämisen kanssa (noin 5 euroa per katsastus). Määräaikaikatsastusten saatavuus voisi parantua jopa enemmän, koska koulutusvaatimukset aseman perustamiselle olisivat lievemmat. Työntekijöiden kannalta ehdotus johtaisi kapeampaan urapolkuun, sillä erikoistuminen vaativimpiin kevyen ja raskaan katsastuksen toimintoihin vähentyisi.

Ehdotuksen toteutusperusteena on ollut toive säilyttää kattava raskaiden ja kevyiden erikoiskatsastusten verkosto Suomessa. Koska erikoiskatsastusten rahallinen määrä on varsin pieni (noin ~20 % asemien liikevaihdosta), tämä voisi

johtaa myös erikoiskatsastusverkon merkittävään supistumiseen raskaan katsastuksen ohella, mikä vaikeuttaisi yksityishenkilöiden tekemiä katsastuksia.

Kokonaisuudessaan ehdotusta voidaan pitää kevyen ja raskaan katsastuksen eriyttämisehdotuksen lisäosana. Monet yrittäjät ovatkin sitä mieltä, että asetelma johtaisi nopeasti tilanteeseen, jossa heidän kannattaisi perustaa vain kevyen kaluston määräaikaikatsastusasemia.

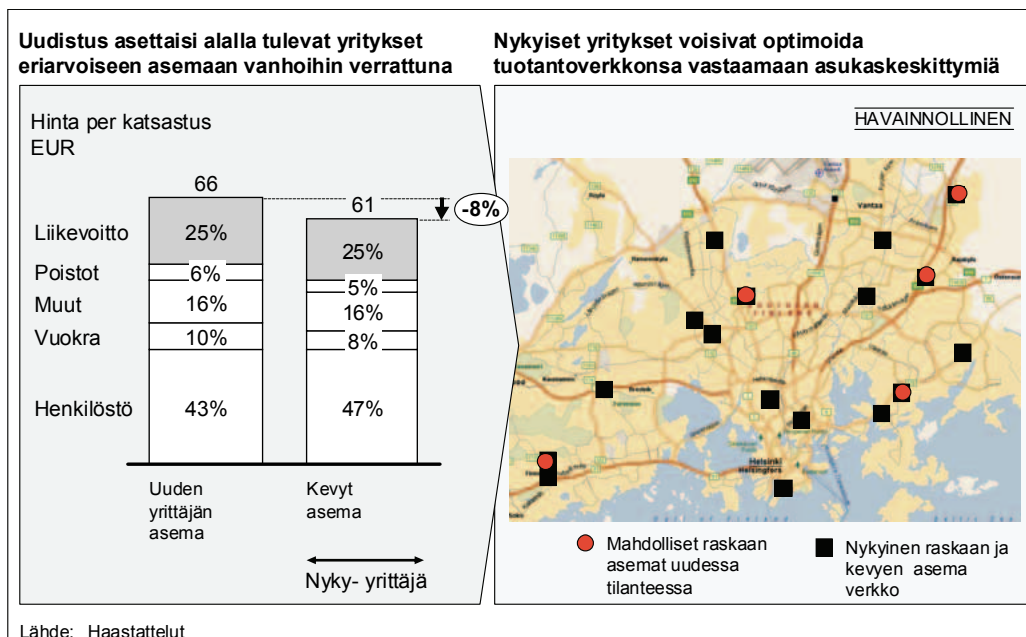
5.5 Pidemmän välimatkan (50 km) salliminen raskaan ja kevyen kaluston katsastusasemille

Viimeinen katsastustoimiluvan laajuutta koskeva ehdotus on ollut sallia pidempi välimatka (50 km) raskaan ja kevyen kaluston katsastusasemien välille. Muutoksen ansiosta nyky-yrittäjien asemaverkko tehostuisi ja kustannusrakenne kevenisi, mutta samalla taattaisiin raskaan liikenteen katsastuksen säilyminen kevyen ja raskaan liikenteen täydellistä eriyttämistä paremmin.

5.5.1 Vaikutukset katsastuksen hintaan

Jos asemien välinen pidempi etäisyys sallittaisiin, yritykset voisivat optimoida asemaverkkonsa kattavuuden nykyistä paremmin varsinkin tiheään asutuilla alueilla (esimerkiksi pääkaupunkiseutu). Kevyeen kalustoon erikoistuneiden asemien hinnat voisivat näin laskea noin 61 euroon. (Kuva 35)

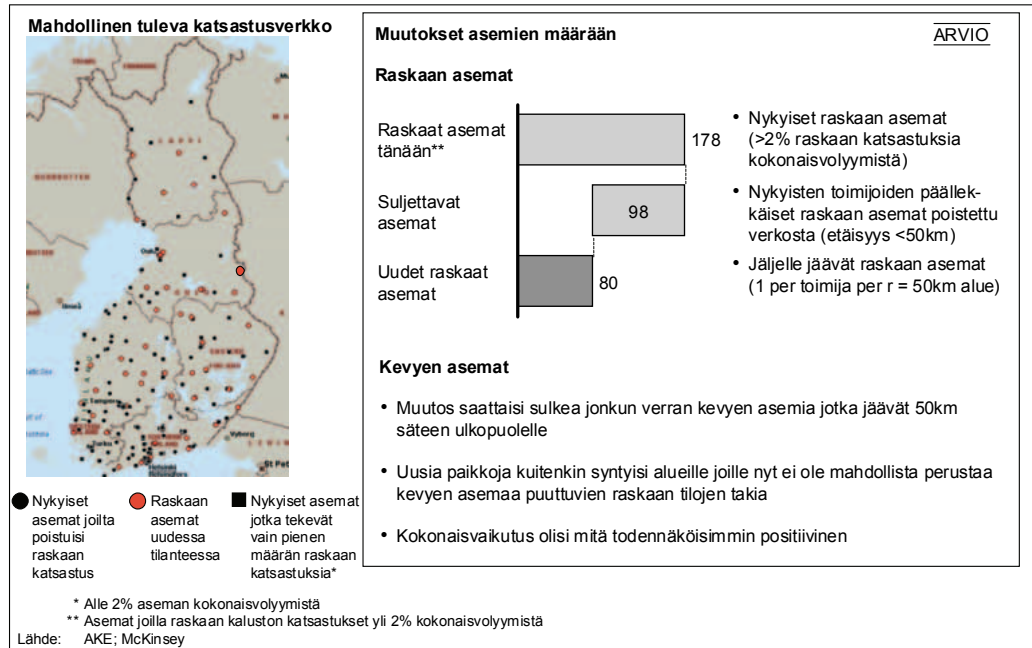
Hinnanlaskun toteutuminen on kuitenkin epävarmaa alentuneista kustannuksista huolimatta. Muutosehdotus hyödyttää eniten nyky-yrittäjiä, jotka voivat laajentaa katsastusverkkoaan uusilla, kevyiden kustannusten asemilla. Uudet yrittäjät joutuisivat edelleen rakentamaan tai vuokraamaan raskaan kaluston tilat, mikä pitäisi heidän kustannuksensa nykyisellä tasollaan ja rajoittaisi hintakilpailukykyä. Tämän vuoksi nyky-yrittäjien hinnanlaskutarpeet saattaisivat olla vähäisiä ja kilpailua luovaa vaikutusta ei syntyisi ainakaan täysimääräisesti.



Kuva 35 - Muutosehdotuksen vaikutus kevyen kaluston katsastuksen kustannuksiin uudelle ja nykyiselle yrittäjälle

5.5.2 Vaikutus katsastuksen saatavuuteen

Kevyen ja raskaan liikenteen eriyttämisen tapaan muutosehdotus vähentäisi raskaan liikenteen saatavuutta, kun yrittäjät optimoisivat katsastusverkon kannattavuutta. Vaikutus jäisi kuitenkin pienemmäksi välimatkavaatimuksen vuoksi. Mikäli kaikki toimijat sulkisivat omat päällekkäiset 50 km:n etäisyydellä olevat asemansa, arvioidemme mukaan raskaan kaluston asemien verkko vähenisi noin 80 asemaan. Esimerkiksi tällä periaatteella laskettuna A-Katsastuksen katsastusverkko voisi tulla optimoinnin jälkeen keskittymään nykyisestä 114:stä raskaan kaluston pisteestä arviolta noin 45:een raskaan kaluston pisteeseen. (Kuva 36)



Kuva 36 - Muutos raskaan kaluston katsastusasemien määrässä

Muutos saattaisi myös sulkea osan niistä kevyen kaluston katsastuksen asemista, jotka jäisivät 50 km:n etäisyyden ulkopuolelle, koska niiltä vaadittaisiin edelleen raskaan kaluston tilat. Tämä vaikutus olisi todennäköisesti pieni. Uusia paikkoja voisi syntyä alueille, joille nyt ei ole mahdollista perustaa kevyen kaluston asemaa puuttuvien raskaan tilojen takia. Kokonaisvaikutus kevyen kaluston katsastusten saatavuuteen olisi mitä todennäköisimmin neutraali.

5.5.3 Yhteenveto

Muutosehdotuksen vaikutus nykyiseen hintatasoon olisi luultavasti vähäinen, mutta se mahdollistaisi nyky-yrittäjille paremmin kuluttajia palvelevan katsastusasemaverkon rakentamisen ja lisäisi heidän kilpailukykyään. Raskaan kaluston asemien määrä vähenisi mitä todennäköisimmin ehdotuksen seurauksena noin 80:een nykyisestä noin 180 asemasta.

5.6 Katsastuksien salliminen korjaamoille

Katsastustoiminnan salliminen korjaamoille on ollut kiistelty ehdotus monissa maissa. Ehdotuksen meriteiksi on luettu lisääntynyt palveluntarjonta, toimintamallin soveltuvuus kuluttajien käyttäytymiseen sekä mahdollisesti alentunut hinta. Haittapuolina taas nähdään riippumattomuuden menettäminen sekä laadunvaihtelun merkittävä lisääntyminen.

Useimmat Euroopan maat eivät ole sallineet korjaamokatsastuksia. Malli onkin käytössä esimerkimaistamme ainoastaan Norjassa ja Isossa-Britanniassa.

5.6.1 Esimerkkinä Norja

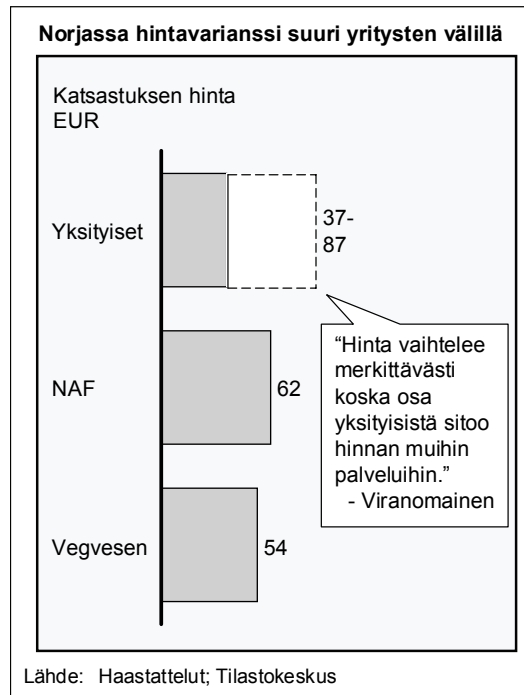
Norjan katsastusmarkkinat vapautettiin 1990-luvun alussa kilpailulle ja samalla sallittiin korjaamoiden tekemät katsastukset. Toimenpiteen seurauksena katsastuksen tarjonta kasvoi merkittävästi, ja nykyisin yksityiset korjaamot kattavat jo yli 90 % maan katsastusmarkkinoista (Kuva 37). Norjassa yksityistämistä on pidetty menestyksekkäänä ja kuluttajien kannalta toimivana ratkaisuna.

Huomionarvoista Norjan mallissa on ollut katsastuksen hintavaihtelu. Riippumattomuusvaatimuksen poistuttua korjaamot ovat hinnoitelleet palvelunsa eri tavoin oman hinnoittelupolitiikan ja tuotteistuksen perusteella (Kuva 38). Valtaosalla korjaamoista hinta on korkeampi kuin valtion katsastuslaitoksen Vegvesenin vastaava hinta. Kuluttajat ovat olleet valmiita maksamaan korkeamman hinnan pystyessään yhdistämään katsastuksen vuosihuoltoihin.

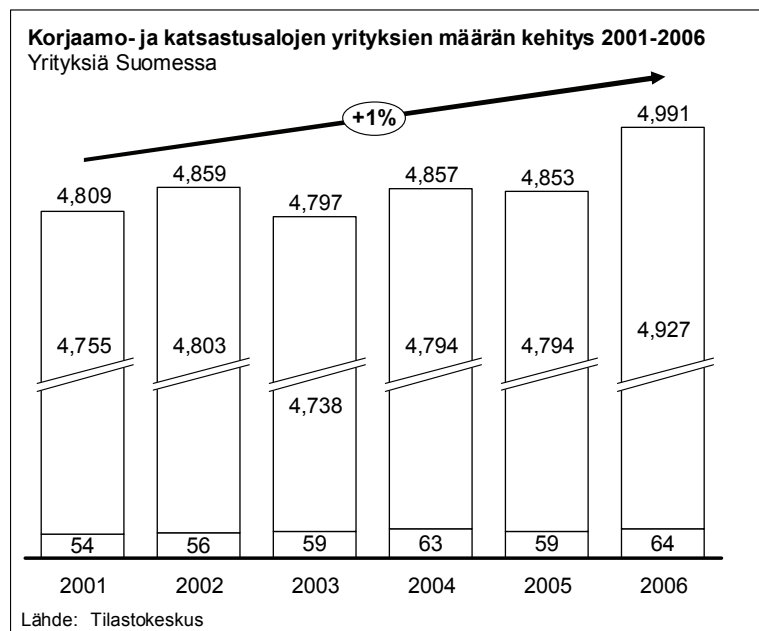
Norjassa katsastuksen laatu vaihtelee merkittävästi muita Pohjoismaita enemmän. Siellä keskimääräinen hylkäysprosentti on 51 % (Suomessa 27 %). Hylkäysprosentin vaihtelut ovat suuria eri katsastusasemien välillä (Kuva 24). Tähän vaikuttaa se, että Norjassa on paljon katsastusasemia sekä erilaisia toimintatapoja, jotka tekevät laadunvalvonnasta vaikeaa. Vegvesenillä onkin noin 50–60 katsastusvalvojaa, kun AKElla on Suomessa vain kolme.



Kuva 37 - Norjan katsastusmarkkinoiden markkinaosuudet



Kuva 38 - Katsastushinnan vaihtelu Norjassa

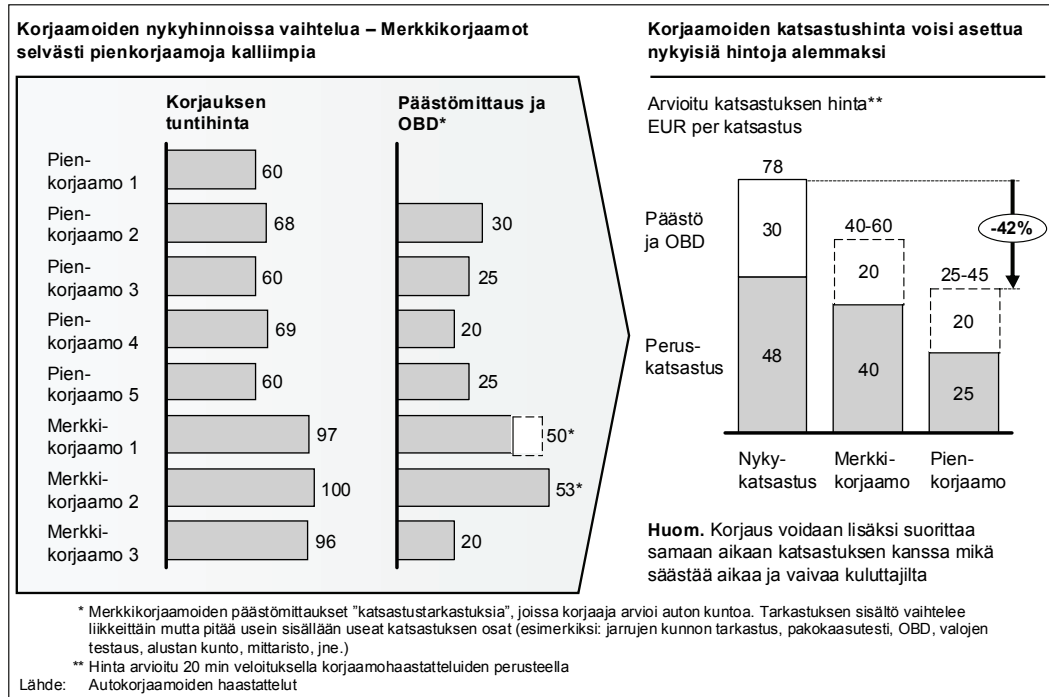


Kuva 39 - Korjaamo- ja katsastusyritysten määrä

5.6.2 Vaikutukset katsastuksen saatavuuteen ja hintaan

Katsastuksien salliminen korjaamoille lisäisi palveluiden saatavuutta. Korjaamoyrittäjiä on miltei satakertainen määrä katsastusyrityksiin verrattuna (Kuva 39). Vaikkakin palvelutaso on jo nykyään hyvä, olisi tämä kiistaton etu kuluttajille.

Korjaamoiden nykyhinnoittelu on kohtuullisen edullista katsastukseen nähden: pienkorjaamo veloittaa tunnin työstä 60–70 euroa ja merkkikorjaamo noin 100 euroa. Muutettuna katsastuksen hinnaksi tämä vastaisi 25–45 euron katsastushintaa pienkorjaamoissa ja 40–60 euroa merkkikorjaamoissa mukaan lukien päästömittaukset (oletettu noin 20 minuutin katsastusaika). Merkkikorjaamoilla onkin jo ”katsastustarkastuksia”, joissa mekaanikko arvioi katsastusmaisesti auton kunnon 50–55 euron hintaan. (Kuva 40)



Kuva 40 - Korjaamoiden tuntiveloitukset ja arvioitu katsastuksen kustannus

Alentuneiden hintojen lisäksi on syytä ottaa huomioon myös säästöt, joita kuluttaja voisi saada paremman ajankäytön myötä. Kun auto katsastettaisiin korjaamolla, vuosihuollot ja muut korjaustoimenpiteet voitaisiin yhdistää osaksi katsastusta. Näin ollen aikaa säästyy ja kokonaistyö vähenee.

5.6.3 Vaikutukset katsastuksen laatuun ja nyky-yrittäjien liiketoimintaan

Lisääntyneen palveluntarjonnan ja yhdistettyjen toimintojen käänköpuolena voidaan nähdä merkittäviä haittapuolia:

- **Katsastuksen laadunvaihtelu ja valvonnan korostuminen** – Kuten Norjan esimerkki osoittaa, suuresta palveluntarjoajien määrästä on seurauksena todennäköisesti suuri asemien välinen laadunvaihtelu ja valvontaorganisaation kasvu.
- **Katsastuksen tekijöiden objektiivisuuden menetys** – Nykyisin korjaamotyöntekijät toimivat osittain provisiopalkalla, joka määräytyy tehtyjen töiden mukaan. Katsastuksien salliminen vaatisi vähintään palkkaussmallin muuttamista tai objektiivisuuden säilyttämistä jakamalla korjaus- ja katsastustehtävät eri henkilöille.
- **Nyky-yrittäjien liiketoimintamallin häviäminen** – Haittana olisi myös nyky-yrittäjien mahdollinen liiketoiminnan vähentyminen. On todennä-

köistä, että Norjan tavoin korjaamot valtaisivat suurimman osan markkinoista ja ajaisivat näin katsastusyrietykset konkurssiin.

5.6.4 Yhteenveto

Katsastuksen salliminen korjaamoille johtaisi arviolta 15–30 euron hinnanalennukseen verrattuna nykyiseen 78 euron kokonaishintaan, johon kuuluvat myös päästö- ja OBD-mittaukset. Lisäksi kuluttajat hyötyisivät, koska he pystyisivät yhdistämään autonsa korjauksen ja katsastuksen. Uudistuksen kääntöpuolena on riippumattomuuden menetyksestä aiheutuvat sivuvaikutukset: laadunvaihtelu, katsastuksen tekijöiden objektiivisuuden menetys sekä nyky-yrittäjien liiketoiminnan vähentyminen.

Mikäli korjaamokatsastusta pidetään kuitenkin mielekkäänä vaihtoehtona, voidaan luoda myös vaihtoehtoinen malli. Saksassa itsenäiset katsastajat voivat toimia korjaamoiden tiloissa. Erona Suomen vaatimuksiin on, ettei katsastusyrietyksen tarvitse vuokrata tiloja tarjotakseen palveluita korjaamon tiloissa ja kuluttajat hyötyvät korjaus- ja katsastuspalvelujen yhdistämisestä. Tällöin ei myöskään laatu tai objektiivisuus heikkene.

5.7 Vahinkotarkastustoiminnan salliminen katsastusasemille

Vahinkotarkastuksen ja katsastustoiminnan yhdistämisehdotus on seurausta alojen osaamis- ja toimitilasynergioista. Alojen liiketoimintamallissa on kuitenkin myös eroja, joten niiden ymmärtäminen on tärkeää tarkasteltaessa kokonais kuvaa.

Vahinkotarkastustoiminnan markkinat ovat varsin pysyvät. Tarkastuksia hoitavat pääosin vakuutusyhtiöt ja yksityiset vahinkotarkastajat. Fennian ja Tapiolan omistamalla Suomen Vahinkotarkastuksella on noin 30 %:n osuus markkinoista, ja loppu on jakautunut eri vakuutusyhtiöiden sisäisten tarkastusyksiköiden ja pienten yksityisten toimijoiden kesken.

Toimintamalliltaan vahinkotarkastus eroaa katsastuksesta. Suomen Vahinkotarkastuksen 31:tä asemaa lukuun ottamatta yritykset eivät omista omia tilojaan. Toiminta on järjestetty korjaamoiden yhteyteen, joissa vahinkotarkastajat aika ajoin vierailevat. Näin ollen katsastuspalvelujen lisääntyminen olisi luultavasti vähäistä eikä hintaan tulisi muutoksia. Myös katsastusasemien kyky tarjota vahinkotarkastuspalveluja ja siitä saatu hyöty ovat kyseenalaisia. Vakuutusyhtiöillä on jo omat organisaationsa ja katsastusasemien nykyinen, ilman ajanvarausta toimiva palvelumalli ei tue vahinkotarkastustoimintaa.

Vahinkotarkastajien riippumattomuus on myös syytä ottaa huomioon. Vahinkotarkastajat tekevät päätöksiä auton kunnosta ja korvauksista (esimerkiksi lunastukset). Näin ollen he eivät ole objektiivisessa asemassa tehdäkseen mahdollisen rekisteröintikatsastuksen samalle ajoneuvolle.

Yhteenvetona todettakoon, että vahinkotarkastusten salliminen korjaamoille tuskin merkittävästi vaikuttaisi katsastustoiminnan hintaan, saatavuuteen tai luotettavuuteen. Näin ollen muutosvaihtoehdolla ei olisi AKEn tavoittelemaa vaikutusta alan kilpailuun tai kustannuksiin.

5.8 Katsastajien sekä vastuuhenkilöiden koulutusvaatimusten lieventäminen

Suomen katsastustoiminnan laadun takaamiseksi on katsastajille asetettu tiukat koulutusvaatimukset. Katsastajilta edellytetään teknikkotason peruskoulutusta ja vastuuhenkilöiltä toimilupaa vastaavaa määrääkäs- ja erikoiskatsastuskoulutusta sekä työkokemusta. Teknikkotason koulutuksen päätyttyä tämä on merkinnyt AMK-tason tutkintoa.

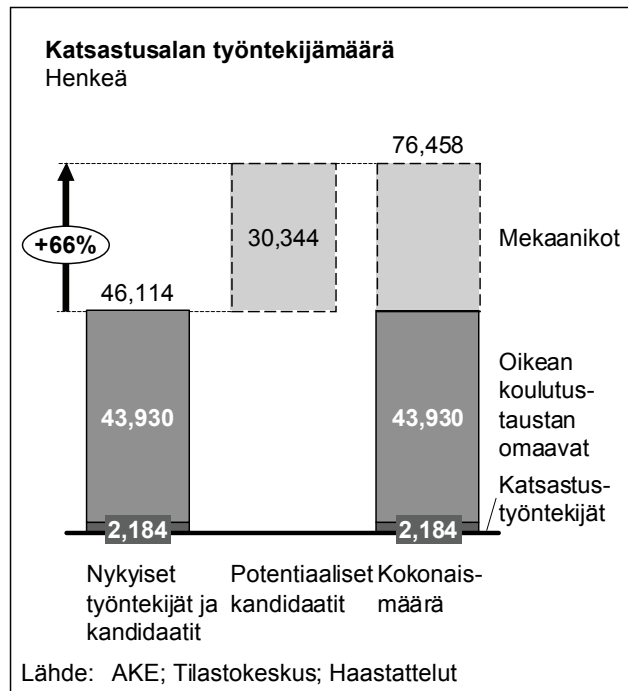
Tiukat vaatimukset ovat aiheuttaneet esimerkiksi seuraavia haasteita:

- **Työvoiman saatavuuden väheneminen** – Uutta työvoimaa saadaan vain AMK:n insinöörikoulutuksesta.
- **Kohonneet palkkakustannukset** – Uuden työvoiman korkea koulutuskustanne sekä työvoiman vähyys ovat nostaneet palkkakustannuksia 2000-luvulla keskimäärin ~7 % vuodessa.
- **Huono työvoiman joustavuus** – Työvoiman vähyys on heikentänyt työnantajien neuvotteluasemaa ja näin vaikeuttanut toiminnan laadun ja tehokkuuden parantamista.
- **Vähäiset uudet yrittäjät ja kilpailun vähyys** – Uusien katsastusasemien vastuuhenkilöiltä on edellytetty korkeaa koulutustasoa ja lisätutkintoja (mm. raskaan katsastuksen erikoisluvut), mikä on vähentänyt mahdollisten yrittäjien määrää. Vain kokeneimmat katsastajat nyky-yrityksistä voivat tällä hetkellä ryhtyä uuden aseman vastuuhenkilöksi.

AKEn ehdottaman mallin mukaan katsastustoiminta olisi tulevaisuudessa sallittu henkilöille, joilla on ammattioppilaitoksen automekaanikon tai autoalan ammattitutkinto. Lisäksi muilta kuin vähintään teknisen tason tutkinnon omaavilta edellytettäisiin kolmen vuoden työkokemusta. Seuraavaksi tarkastellaan kyseisen ehdotuksen vaikutuksia katsastustoimintaan keskusteltujen kriteereiden perusteella.

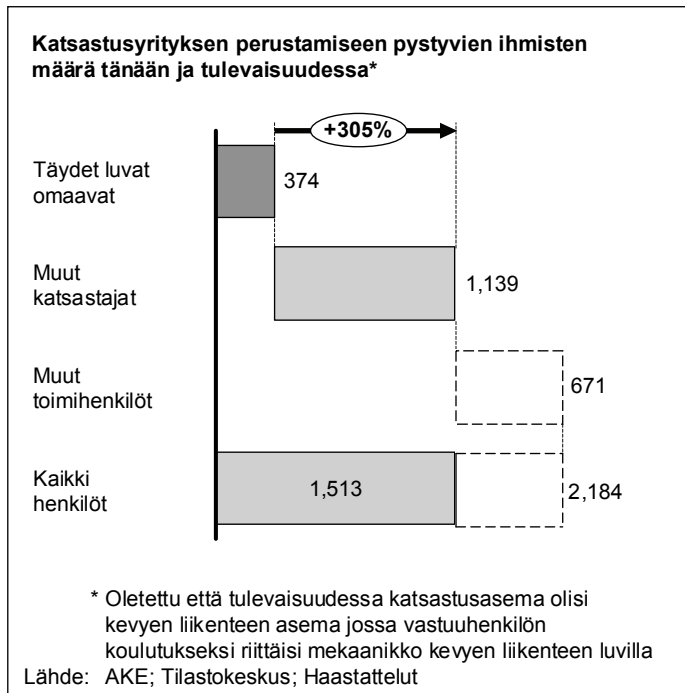
5.8.1 Arvioitu vaikutus kustannuksiin, hintaan ja palvelujen saatavuuteen

Koulutusvaatimuksien lieventämisellä olisi merkittävä vaikutus alan työvoimapotentiaaliin. Suomessa on arviolta noin 44 000 katsastustoimintaan koulutuksen puolesta sopivaa henkilöä, joista kuitenkin varsinaisia katsastustyöntekijöitä on vain noin 2 200. Ammattitutkinnon salliminen lisääisi kokonaistyöntekijäpotentiaalia 30 000 henkilöllä (66 %:n lisäys, Kuva 41). Todellinen vaikutus lienee vielä suurempi, koska on mahdollista, että mekaanikoilla on insinöörejä suurempi kiinnostus siirtyä alalle.



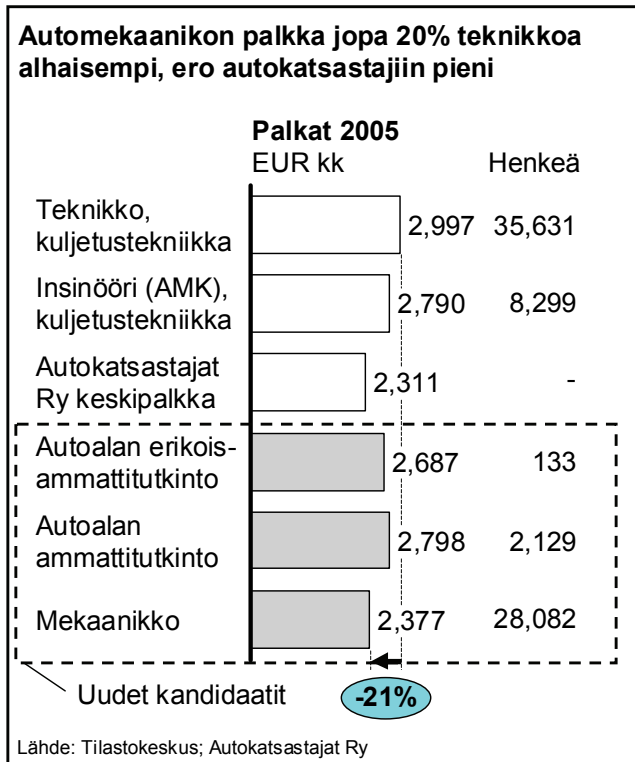
Kuva 41 - Työntekijäpotentiaalin lisäys

Vastuuhenkilön vaatimusten lieventäminen ja mahdollinen kevyen ja raskaan kaluston katsastuksen eriyttäminen mahdollistaisi myös kilpailun lisääntymisen helpottuneen yrityksen perustamisen myötä. Suomessa on vain 370 täydet kevyen ja raskaan katsastuksen luvat omaavaa henkilöä, jotka pystyvät perustamaan katsastusaseman. Jos tämä suhteutetaan nykyiseen ~270 katsastusasemaan, se tarkoittaa hyvin pientä lisäyrittäjäpotentiaalia. Lieventämällä vastuuhenkilön vaatimuksia potentiaalisten vastuuhenkilöiden määrä nousisi pelkästään nykykatsastajista noin 1 500 henkilöön ja kasvua tulisi olisi 300 % (Kuva 42).



Kuva 42 - Yrittäjäpotentiaalin lisäys

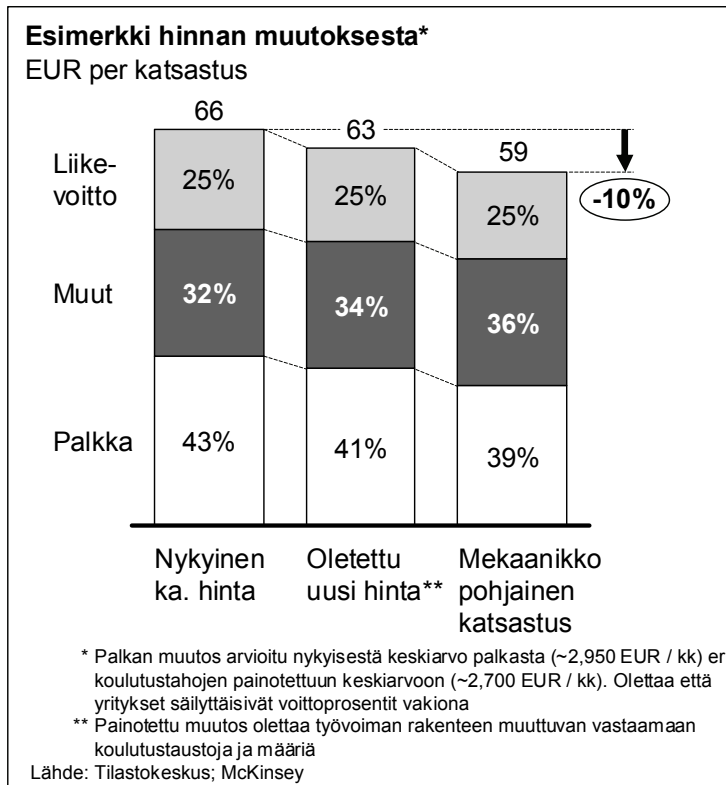
Kasvaneen työntekijä määrän lisäksi ehdotuksella voisi olla vaikutusta myös alan keskipalkkaan ja tämän myötä yritysten kustannuksiin. Yrittäjien arviot nykyisistä palkkakustannuksista, ottaen huomioon myös katsastusasemien johtajat, ovat noin 2 600–3 000 euroa/kk. Tämä on vertailukelpoinen tilastotiedoista saatujen teknikkojen (3 000 euroa/kk) sekä AMK-insinöörien (2 800 euroa/kk) keskipalkan kanssa. Mekaanikkokoulutuksen saaneen henkilön keskipalkka on noin 20 % pienempi (2 400 euroa/kk). Autokatsastajat Ry:n mukaan todellinen palkka on kuitenkin mekaanikkojen tasoa, noin 2 400 euroa/kk (2005, 2008 keskipalkka ~2 600 euroa/kk). (Kuva 43)



Kuva 43 - Koulutusluokkien keskipalkat

Katsastuksen keskihinta voisi täten lievempien koulutusvaatimuksien vuoksi laskea nykyisestä 66 eurosta arviolta jopa noin 63 euroon (-5 %) valtakunnallisesti sekä jopa 59 euroon (-10 %) yksittäisellä asemalla, jolla olisi pelkästään ammattitutkinnon suorittaneita henkilöitä. (Kuva 44).

Tämä kustannusvaikutus olettaa, että alan palkkataso voi joustaa alaspäin. Alalla on kuitenkin voimassa oleva yleissitova työehtosopimus, joka määrittää katsastajien vähimmäispalkan, ja nykyiset palkat katsastajille ovat jo alhaiset. Toimenpide pitkällä aikavälillä kuitenkin lisää merkittävästi alalla tulevan työvoiman määrää ja voi näin vaikuttaa laskevasti palkkojen nousupaineeseen. Alan palkat ovat nousseet keskimäärin 7,3 % vuosina 2003–2006, mikä ylittää yleisen palkkojen nousun.



Kuva 44 - Muutosehdotuksen vaikutus kevyen kaluston katsastuksen kustannuksiin

5.8.2 Arvioitu vaikutus laatuun ja turvallisuuteen

Ehdotuksen arvioitu vaikutus katsastuksen laatuun ja turvallisuuteen on vähäinen:

- **Kansainvälisesti Suomessa on hyvin tiukat koulutusvaatimukset eikä laadussa ole havaittavaa eroa** – Suomessa ja Saksassa on selkeästi tiukimmat katsastushenkilöiden koulutusvaatimukset. Suurimassa osassa Euroopan maista vaaditaan katsastushenkilöltä enintään mekaanikon koulutus. Vaikutuksia katsastuksen laatuun (esimerkiksi hylkäysprosentit, onnettomuudet) ei kuitenkaan ole havaittu.
- **Alemman koulutustason riittävyys on yleisesti hyväksytty** – Ammattioppilaitostason koulutuksen riittävyyttä katsastustoimintaan pidetään yleisesti hyväksyttävänä, ja tämä koskee kaikkia sidosryhmiä (82 % kaikista AKEn muutosehdotuksiin vastanneista tukevat ehdotusta). Osa katsastusyrittäjistä on sitä mieltä, että työ motivoi mekaanikkoja enemmän kuin insinöörejä, mikä voi parantaa myös työn laatua.

Vaikkakin arvioitu laatu- ja turvallisuusvaikutus on pieni, katsastajien jatkokoulutukseen sekä valvontaan on syytä kiinnittää huomiota vähintään yhtä paljon kuin nykyään. Erityisesti raskaat ajoneuvoyhdistelmät sekä muutos- ja rekisteröintikatsastukset vaativat erikoisosaamista, joka voidaan saavuttaa vain koulutuksella ja kokemuksen myötä.

5.8.3 Muut vaikutukset katsastustoimintaan

Mikäli lievemmat koulutusvaatimukset sallittaisiin, voisi tällä olla vaikutusta myös nykyisiin katsastustyöntekijöihin. Koska katsastushenkilöiltä on pitkään vaadittu tekniikan tai insinöörin koulutus, alan järjestöt ja työntekijät ovat huolestuneita työntekijöiden motivaatiosta, yleisestä palkkatasosta ja alan arvostuksen vähenemisestä. Näin ollen on tärkeää, että AKE pystyy luomaan tasavertaisen koulutusjärjestelmän sekä selkeän urapolun työntekijöille.

5.8.4 Yhteenveto

Koulutusvaatimusten lieventämisellä olisi sekä katsastus- että vastuuhenkilöille esitettyjen arvioiden perusteella positiivinen vaikutus:

- **Keskihinnat laskisivat oletettavasti 66 eurosta 63 euroon** kevyemmän kustannusrakenteen vuoksi.
- **Palvelujen joustavuus ja saatavuus paranisi** suuremman työntekijämäärän vuoksi (esimerkiksi joustavammat aukioloajat).
- **Vaikutus laatuun ja luotettavuuteen neutraali.** Kansainvälisen vertailun ja alan toimijoiden mukaan alalla ei tapahtuisi laadun heikkenemistä.

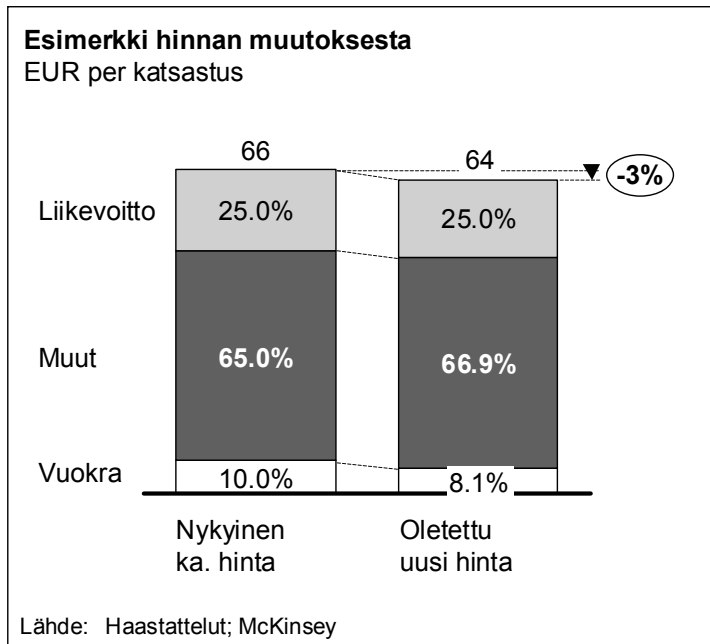
Hinnanmuutoksessa on hyvin todennäköistä, että alan palkat eivät laske koulutusvaatimuksen lieventämisen ansiosta. Alalla on voimassa oleva yleissitova työehtosopimus, joka määrittää katsastushenkilöiden palkat. Lieventäminen voisi kuitenkin vähentää tulevaisuudessa palkan nousupaineita ja siten hillitä kustannusten ja hintojen nousua.

5.9 Ajoratavaatimusten lieventäminen

Katsastusasemilla on nykyisin oltava 50 metrin pituinen suljettu suora, jolla katsastettavat autot koeajetaan. Käytännössä kyseisen tilan järjestäminen on ollut hyvin hankalaa etenkin kaupunkien lähellä ja pääkaupunkiseudulla. Tämä on rajoittanut uusien yritysten ja kilpailun syntymistä. AKEn ehdotuksen mukaan tulevaisuudessa koeajovelvollisuus kuuluisi edelleen katsastukseen, mutta toteutus olisi yrittäjän ratkaistavissa.

5.9.1 Arvioitu vaikutus palvelujen saatavuuteen ja hintaan

Ajoratavaatimuksen lieventämisen kustannusvaikutus olisi parhaassakin tapauksessa hyvin pieni, vain noin 2 euroa katsastusta kohden. Yritysten vuokra-kustannukset ovat nykyisin noin 6–10 % liikevaihdosta, ja säästöä vähentyneestä tilantarpeesta (tontti) tulisi arviolta noin 20 %. (Kuva 45)



Kuva 45 - Ajoradanvaatimuksen lieventämisen vaikutus kustannuksiin

Merkittävin etu ajoratavaatimuksen lieventämisellä olisi palveluiden saatavuudella sekä uuden liiketoimintamallin mahdollistamisella. Haastatellut katsastusyrittäjät pitivät ajorataa liiketoimintaa ja kilpailua heikentävänä tekijänä, sillä sopivan liiketilan löytäminen on usein vaikeaa. Muutoksen myötä nyky-yrittäjät, joilla on jo raskaan kaluston asemia kaupunkien laitamilla, voisivat rakentaa etäasemia tuottaville paikoille lähelle asiakkaita.

5.9.2 Koeajon vaikutus liikenneturvallisuuteen

Koeajon säilyttämistä on perusteltu sen laatua varmistavalla merkityksellä. Vuosina 2000–2006 tehdyistä testauksista 9,7 %:ssa ajoneuvoista havaittiin viakka koeajon aikana. Yleisimpiä kohteita ovat peilit, tuulilasi ja ikkunat, merkinantolaitteet, ohjattavuus ja jarrut. Varsinaisia hylkäyspäätöksiä ei koeajoissa juurikaan tehty, vaan ne tukivat aiempia laitteilla tehtyjä havainnoita.

Alan yrittäjät ja työntekijät pitävät koeajoa edelleen tärkeänä ja keskeisenä osana katsastusta. Harvat kuitenkaan pitävät tarpeellisena 50 metrin suljetun koeajosuoran vaatimusta, vaan jopa suosisivat monipuolisempaa koeajoa, jossa voisi tehdä esimerkiksi käännöksiä.

Kansainvälisessä vertailussa Suomi on ainoita maita, missä koeajo on pakollinen katsastuksen yhteydessä.

5.9.3 Yhteenveto

Koeajoratavaatimusten lieventämisellä voisi olla kilpailua lisäävä ja kustannuksia laskeva vaikutus, koska yritysten perustaminen olisi helpompaa. Lisäksi uudet liiketoimintamallit (keskustojen pienet asemat) mahdollistaisivat myös entistä paremman kuluttajien palvelun.

5.10 Yhteenveto muutosehdotuksista

AKEn esittämät muutosvaihtoehdot kohdistuvat eri katsastustoiminnan haasteisiin, ja ne vaikuttaisivat merkittävästi hintaan, saatavuuteen, liiketoimintamalliin / nyky-yrittäjien asemaan sekä laatuun ja luotettavuuteen. (Kuva 46)

		Hinta*	Saatavuus	Yrittäjien liiketoiminta	Laatu ja luotettavuus
Katsastustilauksen laajuus	1 Kevyen ja raskaan kaluston toimiluvat eriytetään	↓ Kevyen hinnat laskisivat 5€ (8%) ↑ Raskaan hinnat nousisivat 0-85€ (0-70%)	↑ Kevyen asemien määrä nousisi ↓ Raskaat asemat vähenisivät 180:sta 60-100:een (-45-65%)	↑ Yrittäjien liiketoiminta helpottuisi suuremman vapauden myötä	↔ Ei muutosta
	2 Katsastuslupa kevyen kaluston määräaikaikatsastuksiin eriytetään				
	3 Kevyen ja raskaan katsastuksen pisteiden sallitun välimatkan kasvattaminen	↓ Potentiaalia hintojen laskuun, mutta toteutuminen epävarmaa	↓ Raskaan kaluston asemat vähenisivät	↔ Mahdollisuus nyky-yrittäjille tehostaa toimintoja	↔ Ei muutosta
Riippumatto-muus	4 Katsastusten salliminen korjaamoille	↓ Hinta voisi pudota noin 15-30 euroa (20-40%)	↑ Lisääntynyt palveluntarjonta ja kuluttajaystävällisyys	↓ Nykyisen liiketoimintamallin poistuminen markkinoilta	↓ Haasteita suuresta asemien määrästä ja riippumattomuudesta
	5 Vahinkotarkastusten salliminen katsastusyrityksille	↔ Vahinkotarkastus-yrityksiä vähän; ei muutosta hintaan	↔ Vaikutus pieni, vain osalla yrityksistä omat tilat	↔ Vaikutus rajattu eri toimintamallien vuoksi	↔ Ei muutosta
Muut vaatimukset	6 Mekaanikon kelpuuttaminen katsastajaksi ja vastuhenkilöksi	↓ Mahdollisuus alentaa hintaa 3€ per katsastus pitkällä aikavälillä	↑ Merkittävä nousu yrittäjien ja työntekijöiden määrässä	↑ Parempi työvoiman saatavuus, ja helpottunut asemien perustaminen	↔ Mekaanikot hyvin soveltuvia katsastustoimintaan
	7 Koeajoratavaatimusten lieventäminen / poistaminen	↔ Pieni (n. 2€) hintavaikutus mahdollinen uusille yrittäjille	↑ Yritysten perustamisen helpottuisi liikapaikkojen johdosta	↔ Mahdollistaisi uuden liiketoimintamallin – asemat lähellä asutuskeskuksia	↔ Ei muutosta

* Oletus että yritykset säilyttävät liikevoittoprosenttinsa vakiona
Lähde: Haastattelut, Analyysi

Kuva 46 - Arvioidut muutosvaihtoehtojen vaikutukset

Arviolta myönteisimmät vaikutukset ovat koulutusvaatimusten (kappale 5.8) sekä ajoratavaatimuksen lieventämisellä (kappale 5.9). Kyseiset toimenpiteet ovat helppo keino alentaa yrittäjien kustannuksia sekä parantaa saatavuutta, eikä nämä merkittävästi vaikuta laatuun eikä luotettavuuteen. Ehdotuksien heikkous on kuitenkin niiden vähäinen yksittäinen vaikutus toimialan kilpailuun. Hinnat eivät luultavasti laskisi, mutta ehdotukset voisivat vähentää hintojen nousupainetta tulevaisuudessa.

Riippumattomuutta koskevat ehdotukset – katsastuksien salliminen korjaamoille (kappale 5.6) ja vahinkotarkastuksien salliminen katsastusasemille (kappale 5.7) – ovat puolestaan ristiriitaisia. Korjaamokatsastuksien salliminen voisi alentaa katsastuksen hintaa sekä tarjota kuluttajille sopivan palvelumallin. Tästä voisi kuitenkin aiheutua katsastuksen objektiivisuuden menetys sekä huomattavaa laadunvaihtelua. AKE joutuisikin mitä todennäköisimmin kasvattamaan nykyorganisaatiotaan taatakseen mallin toimivuuden ja laadun. Vahinkotarkastuksien sallimisen hyödyt ovat taas pienet.

Katsastustoiminnan laajuutta käsittelevät muutosvaihtoehdot vaikuttaisivat puolestaan Suomen katsastusmarkkinoiden rakenteeseen ja etenkin raskaan kaluston katsastusten tarjontaan ja hintaan merkittävästi:

- **Kevyen ja raskaan liikenteen katsastuksien eriyttäminen (kappale 5.3)** – Ehdotus laskisi kevyen liikenteen katsastushintoja arviolta 5 euroa katsastusta kohden (8 %) sekä lisäisi tarjontaa uusien yrittäjien markkinoille tulon helpottumisen ansiosta. Lisäksi muutoksen toteutta-

minen lopettaisi raskaan liikenteen katsastusten subventoinnin, mikä voisi nostaa raskaan kaluston katsastuksen hintoja jopa 70 % ja vähentää asemien määrää 45–65 %.

- **Kevyen ja raskaan liikenteen sallitun välimatkan pidentäminen (kappale 5.3)** – Kevyen ja raskaan liikenteen eriyttämisestä poiketen ehdotuksen myötä nyky-yrittäjät voisivat rakentaa halvemman kustannusrakenteen asemia ja raskaan kaluston tarjonta pysyisi hyvänä. Uusille yrityksille ehdotus ei toisi suoranaista hyötyä, vaan voisi jopa vaikeuttaa heidän kilpailumahdollisuuksiaan. Näin ollen kustannushyödyn siirtyminen kuluttajahintaan ei ole varmaa.

Kokonaisuutta tarkasteltaessa muutosehdotukset eivät saa yksinään aikaan merkittävää muutosta yritysten kustannusrakenteessa tai kilpailutilanteessa. Jotta AKEn tavoitteisiin päästäisiin, täytyykin tarkastella ehdotuksien yhteisvaikutusta. Tätä tarkastellaan seuraavassa luvussa.

6 Katsastusmarkkinoiden muutosskenaariot

Jotta kilpailua lisäävän ja kustannuksia alentava muutos saataisiin Suomen katsastusmarkkinoille, ehdotuksia on tarkasteltava kokonaisuutena. Esimerkiksi ajoratavaatimuksen lieventäminen hyödyttää yrittäjiä merkittävästi vain, jos myös kevyen ja raskaan liikenteen vaatimusta muutetaan. Seuraavassa tarkastellaan käsiteltyjä muutosehdotuksia kolmen skenaarion avulla ja pyritään arvioimaan näiden mahdollista vaikutusta sekä katsastusten hintaan että saatavuuteen.

6.1 Tarkasteltavat skenaariot

Keväällä 2008 esitettyjen muutosehdotusten yhteydessä AKE esitti myös oman, alustavan suosituksensa toteutettavista ehdotuksista. Suosituksen tavoitteena oli lisätä kilpailua sekä parantaa nyky-yrittäjien toimintaedellytyksiä ja kustannustehokkuutta alan rakennetta kuitenkin mullistamatta. Keskeiset suositukset olivat koulutusvaatimusten ja ajoratavaatimuksen lieventäminen sekä kevyen ja raskaan liikenteen sallitun välimatkan pidentäminen 50 kilometriin.

AKEn alustavan esityksen (Skenaario 2) lisäksi olemme ottaneet tarkasteluun myös kaksi muuta skenaariota. Skenaariossa 1 lievennettäisiin koulutus- ja ajoratavaatimusta. Skenaariossa 3, kevyen ja raskaan liikenteen välimatkan kasvattamisen sijaan toiminnot eriytettäisiin toisistaan kokonaan. Skenaariosta huomataan, että uusien yritysten perustaminen helpottuisi merkittävästi ja toisi näin alalle lisää kilpailua. (Kuva 47)

	Skenaario 1 – <i>Kilpailun asteittainen lisääminen ja toimintakustannusten laskeminen</i>	Skenaario 2 – <i>Kilpailun asteittainen lisääminen ja raskaan kaluston verkon optimointi</i>	Skenaario 3 – <i>Uusien yrittäjien ja kilpailun lisääminen alan rakennetta muuttamalla</i>
<i>Katsastustoimiluvan laajuus</i>	Ei muutosta	Kevyen ja raskaan kaluston asemien tulee olla enintään 50 km:n etäisyydellä toisistaan	Kevyen ja raskaan kaluston asemien eriyttäminen
<i>Koulutusvaatimus</i>	Automekaanikon koulutus tarvittavalla kokemuksella sekä katsastukseen että vastuuhenkilöksi	Automekaanikon koulutus tarvittavalla kokemuksella sekä katsastukseen että vastuuhenkilöksi	Automekaanikon koulutus tarvittavalla kokemuksella sekä katsastukseen että vastuuhenkilöksi
<i>Ajoratavaatimus</i>	Koeajon vaatimus, ajorataa ei määritelty	Koeajon vaatimus, ajorataa ei määritelty	Koeajon vaatimus, ajorataa ei määritelty
Tavoitteet	 <i>Alennetaan nyky-yritysten toimintakustannuksia ja parannetaan työvoiman saatavuutta</i>	 <i>Alennetaan kustannuksia, lisätään kilpailua asteittain ja vähennetään raskaan kaluston kustannuksia</i>	 <i>Helpotetaan uusien yritysten kilpailumahdollisuuksia merkittävästi</i>

Lähde: Haastattelut; McKinsey

Kuva 47 - Tarkasteltavat skenaariot

6.2 Skenaariot 1 ja 2 – Kilpailun asteittainen lisääminen ja kustannusten laskeminen

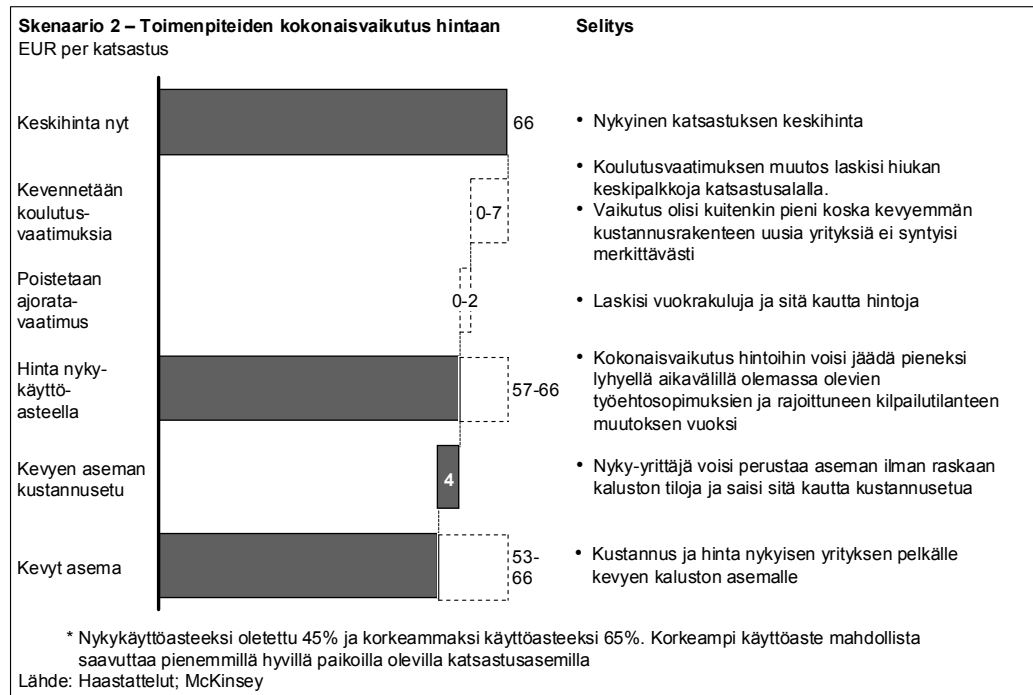
Ensimmäinen ja toinen tarkasteltavista skenaarioista keskittyy nyky-yrittäjien kustannuksien laskemiseen ja pyrkii vaikuttamaan positiivisesti viime vuosien hintakehitykseen. Oletetut muutokset ovat ensimmäisessä skenaariossa koulutusvaatimusten (luku 5.8) ja ajoratavaatimuksen lieventäminen (luku 5.9). Toisessa skenaariossa oletamme lisäksi pidemmän välimatkan sallimisen kevyen ja raskaan liikenteen asemien välille (luku 5.5).

6.2.1 Vaikutus hintaan ja palvelujen saatavuuteen

Skenaariot voisivat vaikuttaa katsastuksen hintaan edullisimpien kustannuksien myötä. Merkittävimmät muutokset yrittäjien kustannusrakenteeseen olisivat koulutusvaatimusten lieventymisen myötä tulleet alentuneet palkkakustannukset (0–7 euroa) sekä lieventynyt ajoratavaatimus (0–2 euroa). Yrittäjät voisivat näin ollen hinnoitella katsastuspalvelun jopa 57 euroon liikevoiton siitä kuitenkin kärsimättä. (Kuva 48)

Toisessa skenaariossa nyky-yrittäjien mahdollisuus laskea hintaa olisi vielä tätä suurempi, sillä he voisivat rakentaa uudet asemansa (enintään 50 km:n etäisyydelle raskaista asemista) pelkiksi kevyen liikenteen asemiksi ja laskea kustannuksia vielä noin 4 euroa katsastusta kohden. Hinnanlaskupotentiaalia olisi noin 53 euroon saakka. (Kuva 48)

Huomioitavaa toisen skenaarion tarkastelussa on nyky-yrittäjien saama kilpailuetu, joka koskee sekä kustannuksia että katsastusasemapaikkaa. Asema voidaan rakentaa lähemmäksi liikenteen solmukohtia ja kaupunkien keskustoja, kun kevyen ja raskaan kaluston asemille sallittaisiin pidempi välimatka. Varsinainen hintojen lasku olisi mitä todennäköisimmin kustannuspotentiaalia pienempi alalla olevien työehtosopimusten, muuttumattoman markkinarakenteen sekä vähäisen kilpailun lisääntymisen vuoksi.



Kuva 48 - Kustannusrakenteen muutos skenaariossa 1 ja 2

Lopullinen hinnanmuutos markkinoilla riippuu kilpailun lisääntymisen suuruuden lisäksi myös markkinoille tulevasta kevyen liikenteen kapasiteetista. Kapasiteetin nousun myötä asemakohtainen käyttöaste laskisi ja sitä kautta kustannukset nousisivat. Tämä voi suuren kapasiteetin lisäyksen vuoksi luoda paineita nostaa hintoja.

Arvioidemme mukaan lopullinen katsastuksen hinta asettuisi skenaarioissa noin 60–70 euroon vähäisen uusien yrittäjien määrän vuoksi. Kuva 49 pyrkii kuvaamaan eri markkinatilanteita ja hinnan muodostumista pitkällä aikavälillä (3–5 vuotta) ottaen huomioon vaihtelut sekä yritysten liikevoitto-odotuksissa (kilpailu) että katsastuskapasiteetissa (oletukset esitetty Liitteissä). Mahdolliset kehityskulut ovat seuraavat:

- A. Hinta asettuu noin 62 euroon, mikäli kapasiteetti ja voitto-odotukset ovat nykytasoa:** Todennäköisessä skenaariossa muutokset eivät vaikuttaisi nyky-yrittäjien toimintatapaan ja kilpailun lisäys olisi vähäistä ottaen huomioon heidän paremman kustannusrakenteen. Näin ollen sekä kapasiteetti että liikevoitto-odotus säilyisivät nykyisellään ja hinta markkinoilla asettuisi noin 62 euroon (olettaen, ettei kustannussäästöjä siirretä hintojen sijaan liikevoittoihin).
- B. Maltillinen kapasiteetin lisäys (+10 %) alentaa voitto-odotuksia ja asettaa hintakeskiarvon 63–68 euroon:** Mikäli kapasiteetti ja kilpailu lisääntyisivät vain hieman (+10 %), markkinatasapaino asettuisi 64–68 euroon pienentyneen käyttöasteen seurauksena. Kyseinen skenaario on hyvin todennäköinen etenkin tiheästi asutuilla alueilla, kuten pääkaupunkiseutu.
- C. Merkittävästi lisääntynyt kapasiteetti (+30 %) nostaa hinnat 65–75 euroon:** Suuri kapasiteetin lisäys (+30 %) vaikuttaisi katsastusasemien

käyttöasteeseen ja korostaisi hinnan merkitystä. Onkin mahdollista, että kyseisessä tapauksessa hinnat eivät laskisi vaan jopa nousisivat hieman. Skenaario on todennäköinen pienemmillä paikkakunnilla, joilla on jo 2–4 katsastusasemaa.

Skenaario 2
Keskihinta voitto-odotuksen ja kapasiteetin lisäyksen funktiona*
 Euroa per katsastus

Yhtiöiden keskimääräinen liikevoitto-odotus
 Prosenttia liikevaihdosta

	5%	10%	15%	20%	25%	30%
0%	48	51	54	58	62	67
10%	52	55	59	63	68	73
20%	57	60	64	68	73	79
30%	61	65	69	74	79	85
40%	66	70	74	79	85	92
50%	53	57	60	64	69	74

Kokonaiskapasiteetin lisäys
 Prosenttia

* Olettaa markkinatilanteen jossa markkinoilla on yhtä paljon 2 kevyen & 1 raskaan linjan ja 2 kevyen linjan asemia
 Lähde: McKinsey

Kuva 49 - Markkinatasapaino skenaariossa 2

Kevyen kaluston katsastusten saatavuuden arvioimme parantuvan molemmis- sa skenaarioissa, koska asemien perustaminen tulisi halvemmaksi nykyisille yrittäjille ja koulutusvaatimuksen lieventäminen sekä ajoratavaatimuksen pois- taminen helpottaisi uusien yrittäjien tuloa markkinoille.

Skenaariossa 2 vaikutukset raskaan kaluston asemaverkostolle olisivat samat kuin luvussa 5.5 mainitut – asemien määrä pienenesi noin 80 asemaan, mutta vaikutukset hintaan olisivat mitä luultavimmin vähäiset, koska kevyen liikenteen subventointi jatkuisi.

6.2.2 Mahdolliset riskit

Arvioidemme mukaan skenaarioissa voi olla ainakin kolme riskiä muutosehdo- tusten rakenteen vuoksi:

- **Skenaario 2 – Ylikapasiteetti markkinoille (>20 % lisäkapasiteettia):** Merkittävä kapasiteetin kasvu, ilman voitto-odotuksiin vaikuttamista, pi- täisi hinnat pysyvinä tai jopa nostaisi niitä (esimerkiksi 20 % kapasitee- tin lisäys asettaisi hinnat 75 euroon, 40 %:n lisäys 85 euroon). Kehitys on mahdollinen, koska nykyisten yritysten markkina-asema paranisi.

- **Skenaario 2 – Pitkän aikavälin kilpailuetu nykyisille katsastusyrittäjille:** Nykyisten katsastusyrittäjien olisi skenaariossa mahdollista laajentaa asemaverkkoaan parhaille kevyen liikenteen paikoille raskaiden asemien läheisyydessä (<50 km), mikä heikentäisi mahdollisten tulevien kilpailua lisäävien toimenpide-ehdotusten tehoa.
- **Skenaariot 1 ja 2 – Laskeneiden kustannuksien vähäinen siirtymisen hintoihin:** Vähäisen kilpailun lisääntymisen vuoksi nyky-yrittäjien tarve laskea hintoja olisi pieni eivätkä kustannussäästöt näkyisi kuluttajahinnoissa.

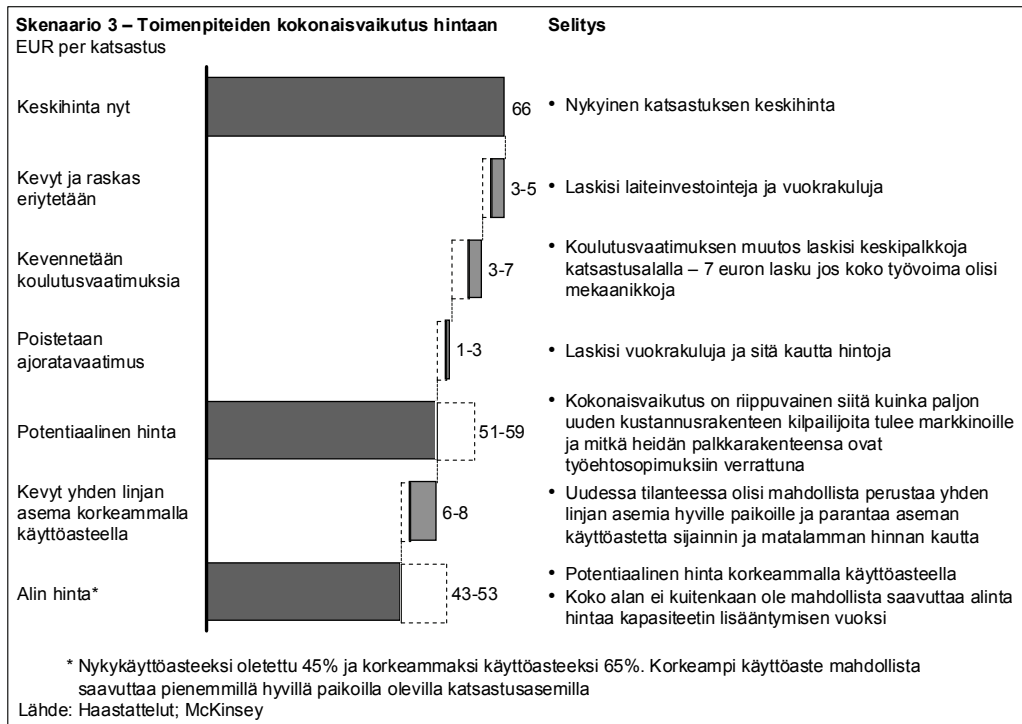
6.3 Skenaario 3 – Uusien yrittäjien ja kilpailun lisääminen alan rakennetta muuttamalla

Skenaario 3 tarkastelee, kuinka kilpailun lisääminen niin, että kevyen ja raskaan liikenteen toimiluvat eriytettäisiin, vaikuttaisi Suomen katsastusmarkkinoiden hintaan ja palvelujen saatavuuteen.

6.3.1 Vaikutus hintaan ja palvelujen saatavuuteen

Ensimmäisestä ja toisesta skenaariosta (luku 6.2) poiketen kolmas skenaario vaikuttaisi sekä uusiin että nykyisiin yrittäjiin hinnan ja markkinoille tulon muodossa.

Arvioitu kustannusten mahdollistama hintojen lasku olisi 7–15 euroa sen mukaan, kuinka suuri osuus säästöistä siirtyy hintoihin. Merkittävimmät säästöt tulisivat kevyen ja raskaan liikenteen eriyttämisen pienentämistä laite- ja tilakustannuksista (3–5 euroa), koulutusvaatimusten lieventämisestä (3–7 euroa) sekä ajoratavaatimusten lieventämisestä (1–3 euroa). Säästöt olisivat myös samat sekä nykyisille että uusille yrityksille, mikä asettaisi yritykset tasavertaiseen kilpailuasetelmaan. (Kuva 50)



Kuva 50 - Kustannusrakenteen ja hintapotentiaalin muutos skenaariossa 3

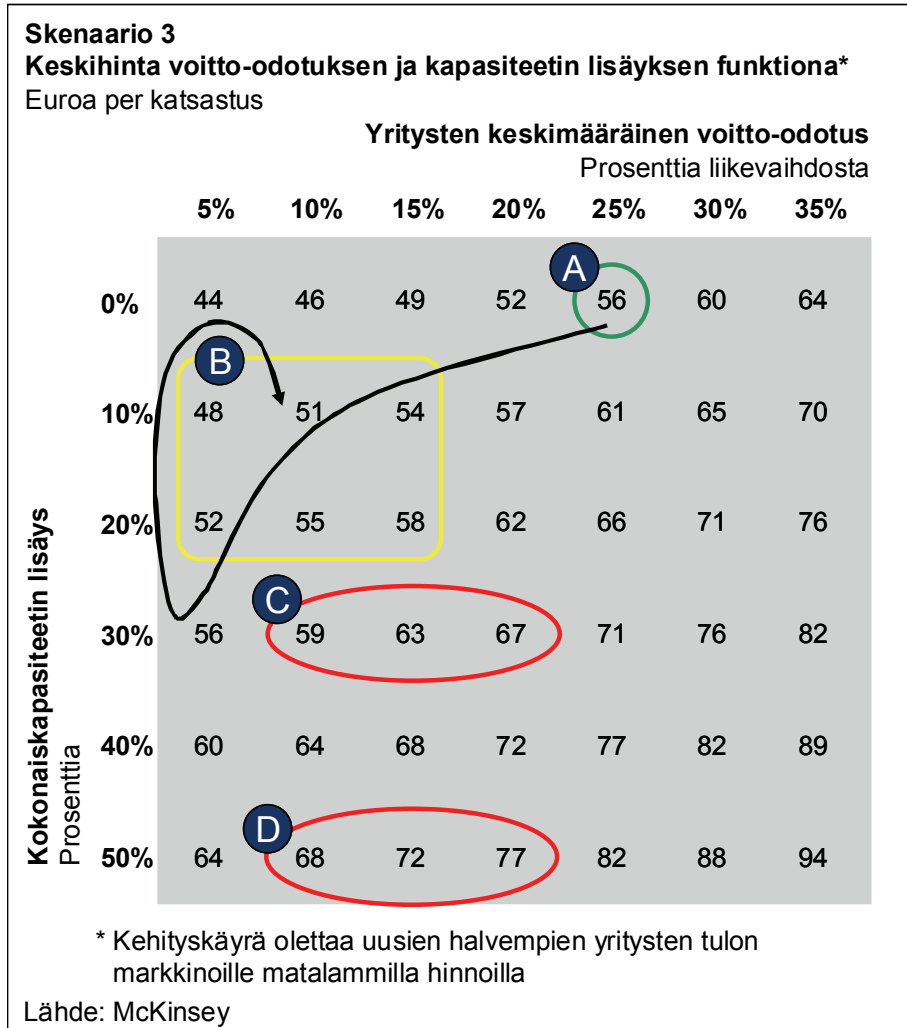
Koska ajoratavaatimuksen poisto ja kevyen ja raskaan liikenteen eriyttäminen mahdollistaisi asemien tuonnin lähemmäksi kuluttajia, hyvällä toimipaikalla oleva asema voisi laskea hintoja korkeamman käyttöasteen vuoksi vielä 51–59 eurosta 43–53 euroon. (Kuva 50)

Arvioidemme mukaan lopullinen katsastuksen hinta asettuisi skenaariossa noin 50–60 euroon sen mukaan, miten kapasiteetti lisääntyisi. Kuva Y pyrkii kuvaamaan eri markkinatilanteita ja hinnan muodostumista pitkällä aikavälillä (3–5 vuotta) ottaen huomioon vaihtelut sekä yritysten liikevoitto-odotuksissa (kilpailu) että katsastuskapasiteetissa (oletukset esitetty Liitteissä). Seuraavassa on tarkasteltu mahdollisia tuloksia (Kuva 51):

- A. Muuttumattomassa kilpailutilanteessa keskihinta voisi laskea 56 euroon:** Kustannusten laskun seurauksena keskihinta voisi laskea 56 euroon, mikäli toimijoiden voitot eivät muuttuisi. Todennäköisesti nyky-yrittäjät joutuisivat kuitenkin merkittävästi laskemaan hintoja ja voitto-odotuksia estääkseen uusien yritysten markkinoille tulon (hinta 43–53 euroa) tai vaihtoehtoisesti kapasiteetin määrä nousisi.
- B. Kiristynyt kilpailu (pääkaupunkiseudulla) asettaisi keskihinnan 50–60 euroon:** Mitä todennäköisimmin skenaarion seurauksena markkinoille tulisi uusia, edullisen kustannusrakenteen asemia, jotka laskisivat hintoja merkittävästi alle nyky-yrityksien hintojen. Toimenpiteen seurauksena markkinoille tulisi ylikapasiteettia ja keskihinnat laskisivat. Tehottomien asemien poistuessa kilpailu tasaantuisi ja hinta asettuisi 50–60 euroon.
- C. Lisääntynyt kapasiteetti keskikokoisessa kaupungissa asettaisi keskihinnan 60–70 euroon:** Keskikokoisessa kaupungissa (noin 20 000–30 000 asukasta) yhden uuden katsastusaseman perustaminen

toisi merkittävää ylikapasiteettia markkinoille (+30 %) ja näin ollen keskihinta laskisi vain hieman nykytasolta. On kuitenkin mahdollista, että pitkällä aikavälillä markkinoille tulisi tällöin uusia, edullisia asemia, jotka saisivat volyymit vanhoilta yrityksiltä ja keskihinta laskisi 50–60 euroon tehottomien asemien poistuessa markkinoilta.

- D. Lisääntynyt kapasiteetti pienessä kaupungissa nostaisi hintoja väliaikaisesti 70–75 euroon:** Uuden aseman tulo pieneen kaupunkiin vaikuttaisi merkittävästi kapasiteetin käyttöasteeseen ja keskihinta nousisi asemien yrittäessä pysyä voitollisina. Pitkällä aikavälillä hinta voisi kuitenkin tasapainottua 50–60 euroon tehottomien yritysten poistuessa.



Kuva 51 - Markkinatasapaino skenaariossa 3

Kokonaisuutena kevyen kaluston katsastusten saatavuus parantuisi isoissa kaupungeissa, uudet asemat tulisivat lähemmäksi kuluttajia ja kilpailun lisääntyminen laskisi hintoja. Pienemmissä kaupungeissa kapasiteetin lisäys voisi nostaa hintoja keskipitkällä aikavälillä, mutta tähän vaikuttaisi vanhojen asemien poistuminen ja toiminnan tehostuminen.

Alentuneen keskihinnan ohella on syytä huomioida muutoksen aiheuttama nykyisten yritysten liiketoimintaedellytysten muuttuminen. Useat yrittäjät ovat perustaneet toimintansa yhdistetylle kevyen ja raskaan kaluston mallille, jota eh-

dotus tulisi muuttamaan. Näin ollen moni yksittäinen yritys voisi joutua taloudellisiin ongelmiin uusien, edullisemman kustannusrakenteen asemien tullessa markkinoille.

Vaikutukset raskaan kaluston asemaverkostoon ovat samat kuin kevyen ja raskaan liikenteen muutosehdotusta tarkastellessa esitetyt: raskaan kaluston asemien määrä laskisi mitä todennäköisimmin 60–100 asemaan ja keskihinnat nousisivat nykyisestä ~125 eurosta jopa 210 euroon (luku 5.3).

6.3.2 Mahdolliset riskit

Pääriski skenaariossa on asiakkaiden pieni hintajousto ja tämän kautta mahdollistunut pitkän aikavälin ylikapasiteetti.

Skenaarion oletettu vaikutus perustuu kuluttajien hintajoustoja tarkastelemaan markkinatutkimukseen. Mikäli oletettu muutos ei tapahtuisi, helpotettu yritysten perustaminen voisi johtaa pysyvään ylikapasiteettiin ja tätä kautta hintojen nousemiseen sekä yritysten heikentyneeseen kannattavuuteen Tanskan esimerkin mukaisesti. Hintojen palautuminen normaalitasolle olisi myös epätodennäköistä, sillä hintakilpailu ei hyödyttäisi yrityksiä. Arvioidemme mukaan todennäköisyys tälle on kuitenkin pieni muualla paitsi pääkaupunkiseudulla, jossa alan yrittäjien mukaan kuluttajien hintaherkkyys on vähäisin.

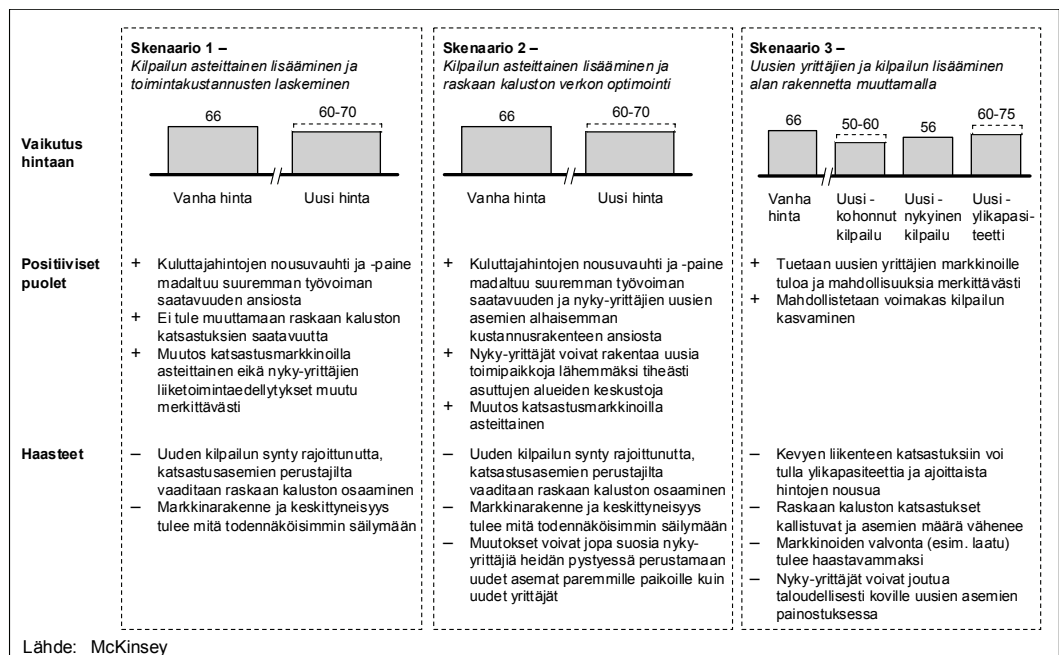
Ratkaisuna on AKEn tekemä aktiivinen kuluttajien valistaminen ja hintatietoisuuden lisääminen, mitä tarkastelemme seuraavassa luvussa (7).

6.4 Yhteenveto

Tarkasteltujen skenaarioiden vaikutukset katsastusmarkkinoihin eroavat toisistaan hinnan, markkinarakenteen ja kilpailun suhteen. (Kuva 52)

Skenaarioissa 1 ja 2 voidaan nähdä, miten kilpailu lisääntyisi asteittain Suomen katsastusmarkkinoilla. Arvioidemme mukaan hintatasapaino asettuisi noin 60–70 euroon. Skenaarion vahvuutena nyky-yrittäjien liiketoiminta säilyisi samana ja raskaan kaluston asemaverkko muuttuisi vain hieman (skenaario 2). Heikkoutena puolestaan voidaan nähdä juuri skenaarioiden vahvuudet, eli merkittävää muutosta alan kilpailutilanteeseen tuskin tulisi.

Kolmannen skenaarion hintaa alentava vaikutus olisi arvioidemme mukaan suurempi ja hinta asettuisi 50–60 euroon. Vaihtoehto tukisi uusien yrittäjien markkinoille tuloa ja näin ollen lisäisi kilpailua. Heikkoutena markkinoille voisi tulla ylikapasiteettia, mikä nostaisi hintoja (60–75 euron tasolle) ja nyky-yrittäjät voisivat joutua taloudellisesti koville uusien asemien painostuksessa. Lisäksi raskaan kaluston katsastukset kallistuvat ja markkinoiden valvonta vaikeutuisi suuremman yrittäjämäärän vuoksi.



Kuva 52 - Skenaarioiden vaikutukset Suomen markkinoilla

7 Lisätoimenpiteet

AKEn tavoitteena muutosvaihtoehtojen luomisessa on ollut yritysten kustannusrakenteen alentaminen ja kilpailun lisääminen. Esitetyt vaihtoehdot ja skenaariot eivät kuitenkaan välttämättä riitä yksinään saamaan aikaan haluttuja muutoksia. Selvityksen aikana on noussut esiin kaksi ehdotusta, joilla kilpailua voidaan lisätä ja kokonaiskustannuksia laskea:

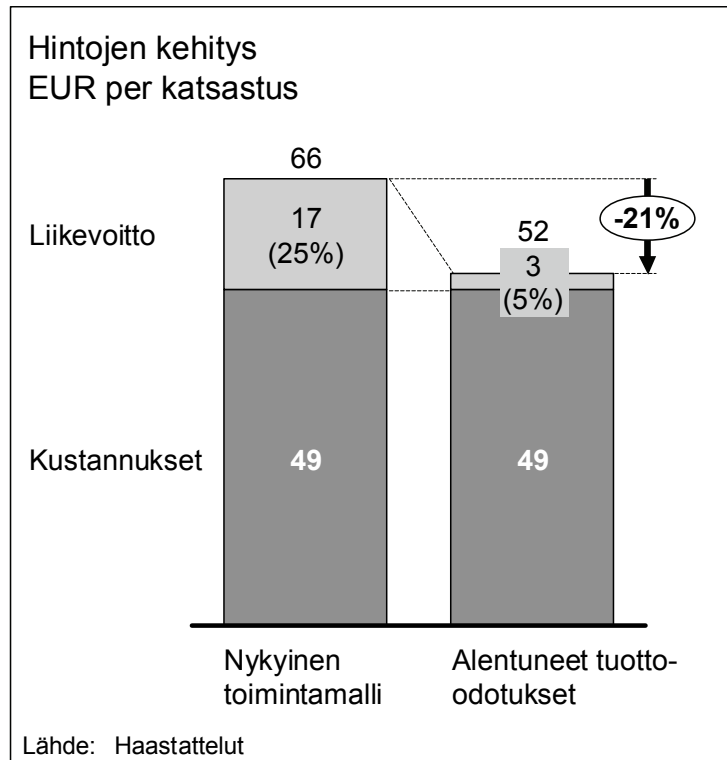
- **Kuluttajien valistaminen** – Kuluttajien hintatietoisuuden ja -herkkyyden lisääminen, mikä edistää yritysten välistä kilpailua.
- **Katsastusaikavälin pidentäminen** – Kuluttajien kokonaiskustannuksien laskeminen katsastusaikaväliä pidentämällä.

Lisäksi myös muista ehdotuksista, kuten markkinoiden taloudellisesta kontrolloimisesta joko hintakaton tai asetettujen tuottorajoitusten avulla, on keskusteltu, mutta näiden on todettu olevan avoimien markkinoiden periaatteita vastaan eikä ehdotuksia ole sen vuoksi tarkasteltu lähemmin.

7.1 Kuluttajien hintavalistaminen

Kuluttajien käyttäytyminen on ollut merkittävä tekijä, joka on vaikuttanut kustannusten ulkopuoliseen hinnannousuun vuosina 2002–2008. Palveluiden saatavuutta ja läheisyyttä arvostetaan eniten, ja yleinen hintatietoisuus on vähäistä: useimmat kuluttajat eivät ole miettineet hintaa palvelua valitessaan (luku 4). Näin ollen yritysten tarve laskea hintoja sekä tehdä tarjouskampanjoita on vähäistä.

Käyttäytymiseen vaikuttaminen ja sen muuttaminen on yksi merkittävimpiä mahdollisuuksia laskea katsastuksen hintaa. Katsastusyrietykset voisivat toimia vielä 5–10 % liikevoittoprosenteilla, mikä tarkoittaa hinnan alenemista noin 52 euroon (Kuva 53). Tämä vastaa jälkimmäisessä skenaariossa esitettyjä hintapotentiaaleja.



Kuva 53 - Kuluttajakäyttämisen vaikutus katsastushintaan

Lisäksi on syytä ottaa huomioon se, ettei yritysten kustannusrakenteen aleneminen tarkoita edullisempia hintoja. Tähän tarvitaan kuluttajakäyttämisen muutosta.

7.1.1 Esimerkkejä muilta toimialoilta

Esimerkkejä onnistuneesta kuluttajavalistamisesta löytyy muilta toimialoilta. Näistä tunnetuimmat lienevät polttoaineiden hinnanseurantaan erikoistunut Polttoaine.NET ja sähkön hinnan kilpailutuspalvelu Sähkönhinta.fi.

- **Polttoaine.NET (Kuva 54):** Yksityisen henkilön 1990-luvulla perustama polttoainehinnan seurantapalvelu, joka perustuu kuluttajien päivittäisiin hintatietoihin. Sivustolla käy kuukaudessa yli 100 000 vierailijaa, joka kattaa noin 5 % koko Suomen henkilöautokannasta.
- **Sähkönhinta.fi (Kuva 55):** Energiamarkkinaviraston sähkönkilpailutamiseen kehittämä palvelu on herättänyt kiinnostusta kuluttajissa ja mediassa. Palvelu onkin ollut hyvin suosittu, kun sähkön hinnasta keskustellaan mediassa.

Tausta

- Yksityisen kuluttajan hallinnoima web-portaali, joka seuraa reaaliajassa Suomen polttoainehintoja
- Perustuu autoilijoiden päivittäisiin hintoihin, jotka tarkastetaan järjestäjien toimesta
- Palvelun rahoitus järjestetty mainostuloilla
- Palvelu ollut hyvin suosittu noin 100,000 eri kävijällä kuukaudessa

Esimerkki palvelusta

"Ilmoita hintoja" – Helppo tapa lisätä hintoja

"Näytä 20 halvinta" – Halvimmat polttoainehinnat Suomessa

"Helsinki" – Alueellinen hintavertailu halutusta kaupungista

Lähde: Polttoaine.net; haastattelut

Kuva 54 - Polttoaine.NET

Tausta

- 2005 syksyllä energiamarkkinaviraston toimesta perustettu palvelu, jonka ideana on helpottaa kuluttajien sähkön kilpailutusta
- Saavuttanut aktiivisen ja vankan aseman kuluttajien keskuudessa
- Positiivista palautetta sekä kuluttajilta että sähköntuottajilta, jotka ovat hyötynneet palvelun "ilmaisesta markkinoinnista" (esimerkiksi "vihreä sähkö" tai halvimmat hinnat)

Esimerkki palvelusta

1. Selkeä etusivu ja hintavertailu

2. Omien tietojen syöttö

3. Arvioitu sähkönhinta annetuilla tiedoilla eri tuottajien kautta

Lähde: Energiamarkkinavirasto; haastattelut

Kuva 55 - Sähköhinta.fi

7.1.2 AKE:n mahdollisuudet

AKella on katsastusviranomaisena kyky vaikuttaa kuluttajien hintatietoisuuteen ja -käyttäytymiseen. Mahdollisuuksia ovat muun muassa massamarkkinointi ja valistus, hintapalvelujen ja -seurannan tukeminen sekä tiedotus katsastusajoi-
sta ja -hinnoista.

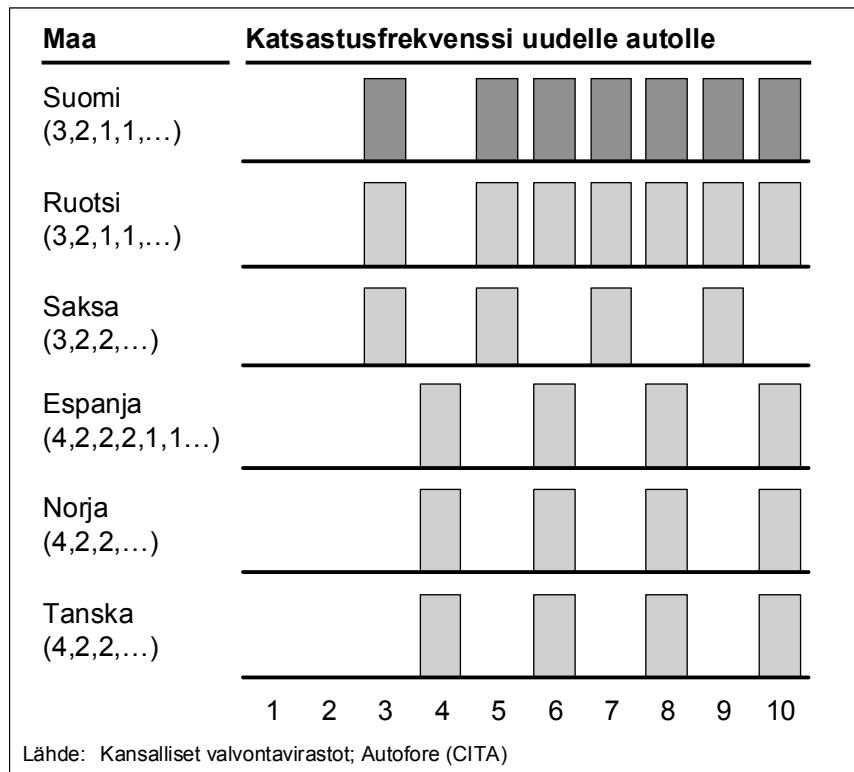
Esimerkiksi suoraan kuluttajiin kohdistettu tiedotus voisi olla hyödyllistä. Nykyisin katsastusrekisterin yhteystiedot myydään katsastusyriyksille, jotka puolestaan voivat lähettää oman kutsunsa (mainoksen) kuluttajille. Jotta tasapuoli-
suus voitaisiin taata ja hintatietoisuutta lisätä, AKE voisi lähettää kuluttajille

muistutuksen lähenevästi katsastuksesta sekä alueella olevien katsastusasemien yhteystiedot ja hinnat.

AKE voisi myös tukea palveluja, kuten Katsastushinnat.fi-verkkosivustoa, ajanmukaisilla katsastusasematiedoilla ja markkinoimalla palvelua sekä tuemalla sitä taloudellisesti.

7.2 Katsastusaikavälin pidentäminen

Kansainvälisessä vertailussa Suomessa ja Ruotsissa käytössä oleva katsastusväli on tiheämpi kuin monessa muussa Euroopan maassa (Kuva 56). Kansainvälinen katsastusviranomaisten järjestö CITA teetti vuonna 2007 Autofore-tutkimuksen. Siinä todettiin, että optimaalinen katsastusväli yli 7- tai 8-vuotiaalle autolle on yksi vuosi, kun otetaan huomioon yhteiskunnalle aiheutuvat kokonaiskustannukset. Katsastusväliä voitaisiin siis muuttaa nykyisestä mallista 3,2,1,1 (jossa luvut kuvaavat katsastusvuosien tiheyttä auton iän karttuessa vuosi kerrallaan) esimerkiksi seuraaviin malleihin: 3,2,2,1,1 tai 4,2,2,1,1 tai 3,2,2.



Kuva 56 - Katsastusvälin vaihtelu

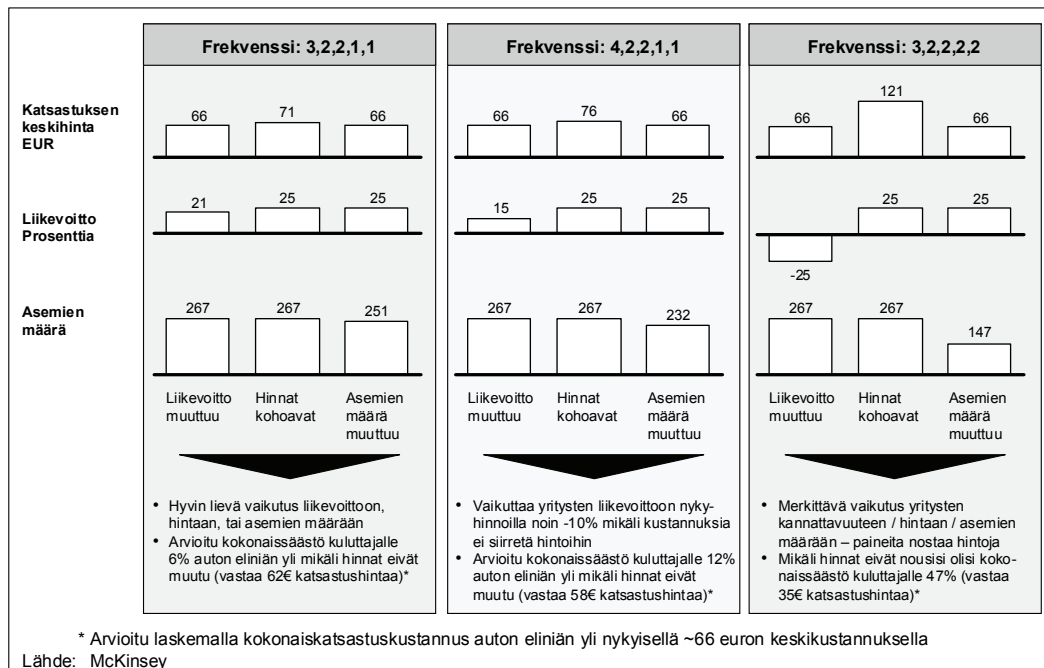
7.2.1 Vaikutukset katsastuksien kustannuksiin ja nyky-yrittäjiin

Katsastustiheyden pidentäminen vähentäisi merkittävästi katsastusten määrää. Hinnat voisivat paikoitellen nousta, kun katsastusyrietykset kompensoisivat katsastusten pienempiä volyymeja, mutta kuluttajien kokonaiskustannus laskisi auton eliniän aikana.

Frekvenssin muuttaminen 3,2,2,1,1-malliin vähentäisi yrittäjien katsastusvolyymeja 6 %, 4,2,2,1,1-malli 12 % ja 3,2,2-malli 45 %. Tätä seuraava vaikutus liiketoimintaan olisi pieni maltillisilla muutoksilla, mutta kahden vuoden väliin

perustuva katsastusmalli muuttaisi toimialan rakenteen perusteellisesti (Kuva 57):

- **3,2,2,1,1:** Yrityksien keskimääräinen liikevoitto vähenisi 21 %:iin volyymien pienenemisen myötä, ellei hintoja nostettaisi. Kuluttajille katsastusmalli vastaisi 6 %:n katsastussäästöjä auton eliniän aikana (~62 euron katsastushintaa vastaava summa).
- **4,2,2,1,1:** Uudistus laskisi yritysten liikevoittoa 15 % – yritysten taloudellinen toimintaperuste ja alan nykyrakenne olisivat vielä vankat. Ilman hinnannousuja saavutetut 12 % säästöt vastaisivat ~58 euron katsastushintaa.
- **3,2,2:** Kahden vuoden väliin perustuva malli vaikuttaisi dramaattisesti nyky-yrittäjien liiketoimintaan, kun volyymit puolittuisivat. Seurauksena olisi mitä luultavimmin merkittävä katsastushinnan kallistuminen (120 euroon) tai asemien määrän puolittuminen. Kuluttajien kokonaissäästö olisi 47 % auton eliniän aikana, mikäli hinnat eivät nousisi (epätodennäköistä – vastaa 35 euron katsastushintaa).



Kuva 57 - Katsastustiheyden vaikutus yrityksiin

7.2.2 Turvallisuusvaikutukset

Katsastusaikavälin pidentäminen voi olla perusteltua, mikäli tapaturmariski ei nouse merkittävästi toimenpiteen vuoksi.

Suomen katsastustilastojen mukaan hylkäysprosentti on 3 vuotta vanhoilla autoilla noin 8 % ja nousee tästä 14 %:iin auton tullessa 5 vuoden ikään. Mikäli katsastusaikaväliä lisättäisiin 3,2,2,1,1-tiheyteen, olisi kuudes ikäluokka katsastamatta (17 % hylkäystodennäköisyys). Olettaen, että kyseisten autojen onnettomuusherkkyyden on korkea, kokonaisonnettomuusriski nousisi 0,8 %. 4,2,2,1,1-tiheydellä riskin kasvu on 1,5 % ja 3,2,2-tiheydellä 9,1 %.

Absoluuttinen onnettomuusriskin kasvu on oletettavasti pieni. Suomessa sattuu vuosittain 2–6 (keskiarvo ~4) teknisistä vioista aiheutunutta kuolonkolaria. Vaikkakaan ihmishengen arvoa ei voi mitata, tilastollisesti riskin kasvaminen ei olisi merkittävää, jos 3,2,2,1,1- tai 4,2,2,1,1-malliin siirryttäisiin.

7.2.3 Yhteenveto

Katsastustiheyden muutos nykyisestä vuosittaisia katsastuksia kuvaavasta 3,2,1,1-mallista 3,2,2,1,1- tai 4,2,2,1,1-malliin voisi alentaa kuluttajien katsastuksen kokonaiskustannuksia. Alustavien arvioiden perusteella muutoksella ei olisi merkittäviä vaikutuksia alan yritysten toimintaan tai liikenneturvallisuuteen.

Jos katsastustiheyttä kuitenkin muutettaisiin, turvallisuusriskiä tarkkailevien tahojen olisi vielä arvioitava asiaa uudelleen.

7.3 Lisätoimenpiteiden vaikutus muutosskenaarioihin

Esitetyt toimenpiteet vaikuttaisivat mitä todennäköisimmin aiemmin tarkasteltujen muutosskenaarioiden (luku 6) hintaan.

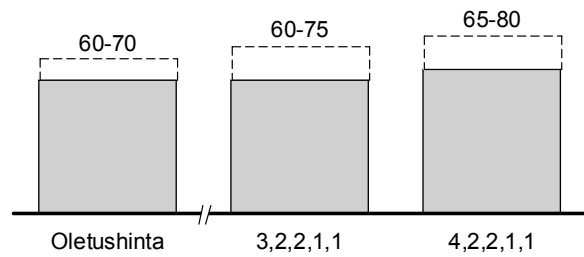
Kun kuluttajat olisivat hintatietoisempia, se tukisi hintaa laskevan vaikutuksen syntymistä yritysten alentuneiden kustannusrakenteiden sekä lisääntyneen hintakilpailun lisäksi. Lopullinen hinta tulisi mitä todennäköisimmin asettumaan molemmissa skenaarioissa pienemmälle liikevoittotasolle. Ensimmäisen skenaarion hinta voisi siis laskea arvioidusta 60–70 eurosta noin 55–65 euroon ja toisen mitä todennäköisimmin pysyisi jo arvioidussa 50–60 eurossa.

Katsastusvälin pidentämisen vaikutus skenaarioiden hintatasoon voisi olla jopa yksittäistä katsastuksen hintaa korottava. Lisääntyneen kilpailun vuoksi yritysten liikevoittomarginaalit ovat koetuksella ja ehdotusta seuraava volyyymien lasku vaikuttaisi kannattavuuteen huomattavasti (Kuva 58):

- **Skenaariot 1 ja 2** – Oletettujen korkeampien liikevoittomarginaalien vuoksi vaikutukset jäisivät vähäisiksi ja hinnat nousisivat vain hieman. Näin ollen hinnat asettuisivat 60–70 eurosta mitä todennäköisimmin 60–75 euroon (3,2,2,1,1) tai 65–80 euroon (4,2,2,1,1).
- **Skenaario 3** – Lisääntyneen kilpailun ja vähentyneiden volyyymien vuoksi liikevoittoprosentit pienenisivät entisestään toisessa skenaariossa. Näin ollen hinnat pysyisivät mitä todennäköisimmin 50–60 eurossa (3,2,2,1,1), mutta nousisivat hiukan isommalla aikavälin muutoksella (4,2,2,1,1) 55–65 euroon.

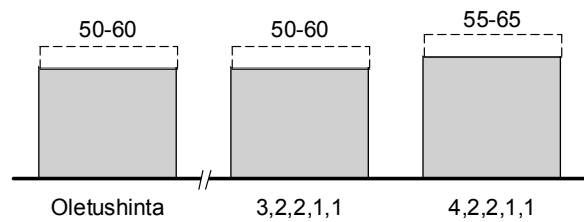
Vaikkakin katsastusvälin pidentäminen voisi jopa paikoitellen nostaa hintoja alueilla, jossa kilpailu on kovaa, kuluttajat hyötyisivät päätöksestä: koko auton eliniän aikana tulevat kokonaiskustannukset ja katsastukseen kuluva aika vähenisivät.

Skenaariot 1 ja 2 - Kilpailun asteittainen lisääminen



- Katsastusyritysten oletettu nostavan hintoja volyyymien ja kannattavuuden laskun kompensoimiseksi
 - 6% 3,2,2,1,1-tiheydellä
 - 13% 4,2,2,1,1-tiheydellä

Skenaario 3 – Uusien yrittäjien ja kilpailun lisääminen alan rakennetta muuttamalla



- Hintojen nousu alhaisempaa kuin skenaarioissa 1 ja 2 korkeamman kilpailun vuoksi
- 4,2,2,1,1-tiheydellä hinnat nousevat yritysten tuloksen säilymiseksi positiivisena

Lähde: McKinsey

Kuva 58 - Katsastusvälin muutoksen vaikutus skenaarioihin

8 Johtopäätökset

Suomen katsastusmarkkinoiden kehitys on ollut kuluttajia suosivaa vuoden 1994 jälkeen, jolloin markkinat avautuivat. Korkeimmalle arvostetut kriteerit, hyvä palvelu ja katsastuksen saatavuus, ovat parantuneet merkittävästi. Samaan aikaan kuitenkin määräaikaikatsastuksen hinta on noussut 17 eurosta (v. 1994) 48 euroon (v. 2008). Lisäksi katsastukseen on tullut lisämaksuja, kuten päästömittaus (bensiniautoille 17 euroa) ja OBD-mittaus (13 euroa). Pitkän aikavälin hinnanmuutos (vuosina 1994–2008) voidaan selittää kustannusten nousulla ja saatavuuden paranemisella. Lyhyellä aikavälillä (vuosina 2002–2008) hintojen nousu selittyy näiden tekijöiden lisäksi myös yritysten liikevoiton kasvulla.

Markkinoiden avautumisesta huolimatta Suomen katsastusmarkkinat ovat pysyneet hyvin keskittyneinä ja kahdella johtavalla yrityksellä on nykyisin 84 %:n markkinaosuus. Markkinarakenne onkin mahdollistanut suuret keskimääräiset liikevoitot (23 %). Merkittävimmät kilpailua rajoittavat tekijät ovat alalle tulon esteet, etenkin tila- ja koulutusvaatimukset sekä kevyen ja raskaan kaluston yhdistäminen.

Analysoitujen muutosehdotusten perusteella Suomen katsastusmarkkinoiden kilpailutilanteeseen ja katsastuksen hintaan vaikuttaisi selvimmin korjaamokatsastusten salliminen (-15–30 euroa katsastusta kohden). Tämä kuitenkin lisäisi laadunvaihtelua, poistaisi katsastajien objektiivisuuden ja muuttaisi toimialan rakennetta. Seuraavaksi eniten vaikutusta olisi kevyen ja raskaan liikenteen eriyttämisellä (-5 euroa katsastusta kohden) sekä koulutusvaatimuksien lieventämisellä (-3–7 euroa katsastusta kohden).

Muutosehdotusten kokonaisvaikutuksen arvioimiseksi luotiin kolme esimerkkiskenaariota, joissa analysoitiin koulutus- ja ajoratavaatimusten, kevyen ja raskaan kaluston sallitun välimatkan pidentämisen sekä kevyen ja raskaan kaluston eriyttämisen yhteisvaikutuksia. Korjaamokatsastukset jätettiin tarkastelujen ulkopuolelle.

Suurimmat kevyen katsastuksen hintavaikutukset voitaisiin saavuttaa eriyttämällä kevyt ja raskas katsastus sekä lieventämällä koulutus- ja ajoratavaatimuksia (keskiarvohinta 50-60 euroa katsastusta kohden mukaan lukien päästö- ja OBD-mittaukset). Markkinoiden rakenne kuitenkin muuttuisi, nykyrittäjien kannattavuus heikkenisi sekä raskaan kaluston katsastusasemat vähenisivät ja hinnat nousisivat.

- **Skenaario 1 – Hinta 60–70 euroa per katsastus (lievemmat koulutus- ja tilavaatimukset):** Parantunut työvoiman ja liikepaikkojen saatavuus laskisi kustannuksia jopa 9 euroa katsastusta kohden pitkällä aikavälillä. Lyhyen aikavälin vaikutus on epätodennäköistä alan työehtosopimusten vuoksi. Kilpailutilanne ei skenaariossa muuttuisi merkittävästi uusien yrittäjien tila- ja investointitarpeiden vuoksi, mikä hillitsi varsinaista hintojen laskua.
- **Skenaario 2 – Hinta 60–70 euroa per katsastus (lievemmat koulutus- ja tilavaatimukset, kevyen ja raskaan katsastuksen sallitun välimatkan pidentäminen):** Kustannusten mahdollinen lasku olisi jopa 13

euroa pienempi uusien asemien investointien vuoksi (verrattuna skenaario 1:een). Uudet yrittäjät olisivat kuitenkin nyky-yrittäjiin verrattuna eriarvoisessa asemassa raskaan kaluston katsastusvelvoitteen vuoksi. Arvioitu kilpailutilanteen muutos olisi täten pieni, ja hinnan uskotaan asettuvan 60–70 euroon.

- **Skenaario 3 – Hinta 50–60 euroa per katsastus (lievemmat koulutus- ja tilavaatimukset, kevyen ja raskaan katsastuksen eriyttäminen):** Skenaario mahdollistaisi merkittävän kilpailun lisääntymisen, kun markkinoille tulo olisi helpompaa ja yrittäjien kustannukset vähenisivät 7–15 euroa katsastusta kohden. Pitkän aikavälin hinnaksi arvioidaan muodostuvan 50–60 euroa per katsastus. Nyky-yrittäjien asema voisi kuitenkin heikentyä tilapäisesti, raskaan kaluston asemien määrä laskisi 45–65 % ja hinnat kohoaisivat jopa 80 euroon (70 %).

Tarkasteltujen ehdotusten lisäksi voidaan harkita uusien autojen katsastustihyden harventamista että aktiivisen hintatiedottamisen aloittamista. Molemmat vaihtoehdot mitä todennäköisimmin alentaisivat kuluttajien kokonaiskustannuksia sekä lisäisivät katsastustoimialan kilpailua.

Lähteet

- A-Katsastus (2008): Katsastusalan nykytilanne ja mahdolliset muutokset, A-Katsastus, Helsinki
- AKE (2008): Asemakohtaiset katsastusmäärät katsastuslajeittain ja ajoneuvo-luokittain tammikuu 2008 – elokuu 2008, AKE, Helsinki
- AKE (2008): Lista nykyisistä ja suljetuista katsastustoimipaikoista Suomessa, elokuu 2008, AKE, Helsinki
- AKE (2008): Katsastusasemien hylkäys prosentit 1994 – 2004, AKE, Helsinki
- AKE (2008): Tietoja autokatsastustoiminnan vaatimuksista ja asetuksista, AKE, Helsinki
- AKE (2008): Katsastushenkilöiden määrä 2008, AKE, Helsinki
- Asociación Española de Entidades Colaboradoras de la Administración en la Inspección Técnica de Vehículos (AECA), Espanja
- Autorekisterikeskus (1994): Vuosikertomus 1994, Autorekisterikeskus, Helsinki
- Bilprovingen, Ruotsi
- CITA: Autofore Study on the Future Options for Roadworthiness Enforcement in the European Union, CITA, Belgia
- Department for Transport, Transport Office, VOSA, Iso-Britannia
- Energiamarkkinavirasto, Helsinki
- Færdselsstyrelsen (The Road Safety and Transport Agency), Tanska
- Federacion de Consumidores en Accion (FACUA), Espanja
- INSEE (National statistical office), Ranska
- KTI Kiinteistötieto Oy (2008): Toimistokiinteistöjen vuokraindeksi, KTI Kiinteistötieto Oy, Helsinki
- NAF, Norja
- Patentti- ja Rekisterihallitus (2008): Tilinpäätösaineisto, n. 30 katsastusyrityksen tilinpäätökset v. 2006 ja 2007
- Spanish Ministry of Internal Affairs, Espanja
- Statens Vegvesen, Norja
- Suomen Autokatsastus Oy (1995-2002): Vuosikertomukset 1995-2002, Suomen Autokatsastus Oy, Helsinki
- Tilastokeskus (2008): Koulutusluokituksen mukaiset ansio- ja lukumäärätiedot 2005, Tilastokeskus, Helsinki
- Tilastokeskus (2008): Yritykset toimialoittain vuonna 2006: 74302 Autokatsastus, Tilastokeskus, Helsinki
- Tilastokeskus (2008): Kiinteistön ylläpidon kustannusindeksi 1995=100, Tilastokeskus, Helsinki
- Tilastokeskus (2008): Kuluttajahintaindeksi 1994-2008, Tilastokeskus, Helsinki
- Verkkosivu "Sécurité Routière", Ranska
- Verkkosivu UTAC-OTC (Organisme Technique Central), Ranska
- www.finlex.fi (2008): Laki ajoneuvojen katsastusluvista, Finlex.fi, Helsinki
- www.finlex.fi (2008): Asetus ajoneuvojen katsastuksesta, Finlex.fi, Helsinki
- www.goca.be, Belgia

www.katsastushinnat.fi

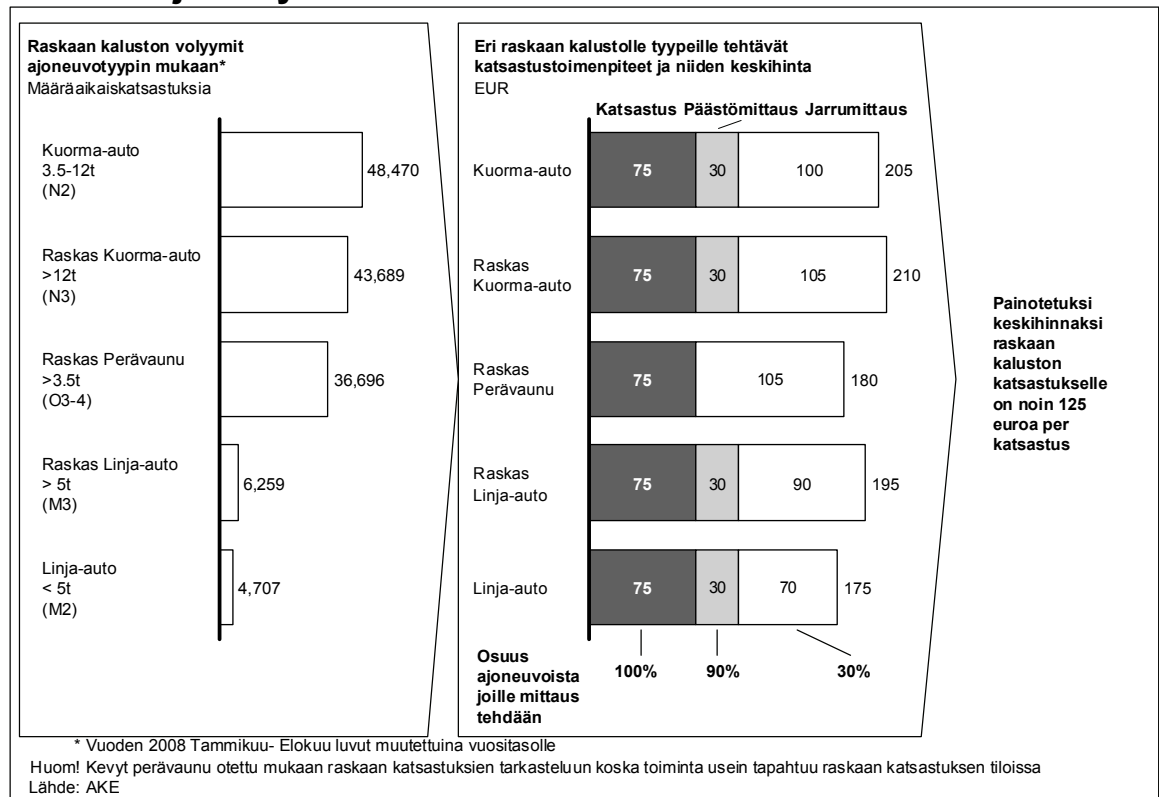
www.polttoaine.net

www.sähkönhinta.fi

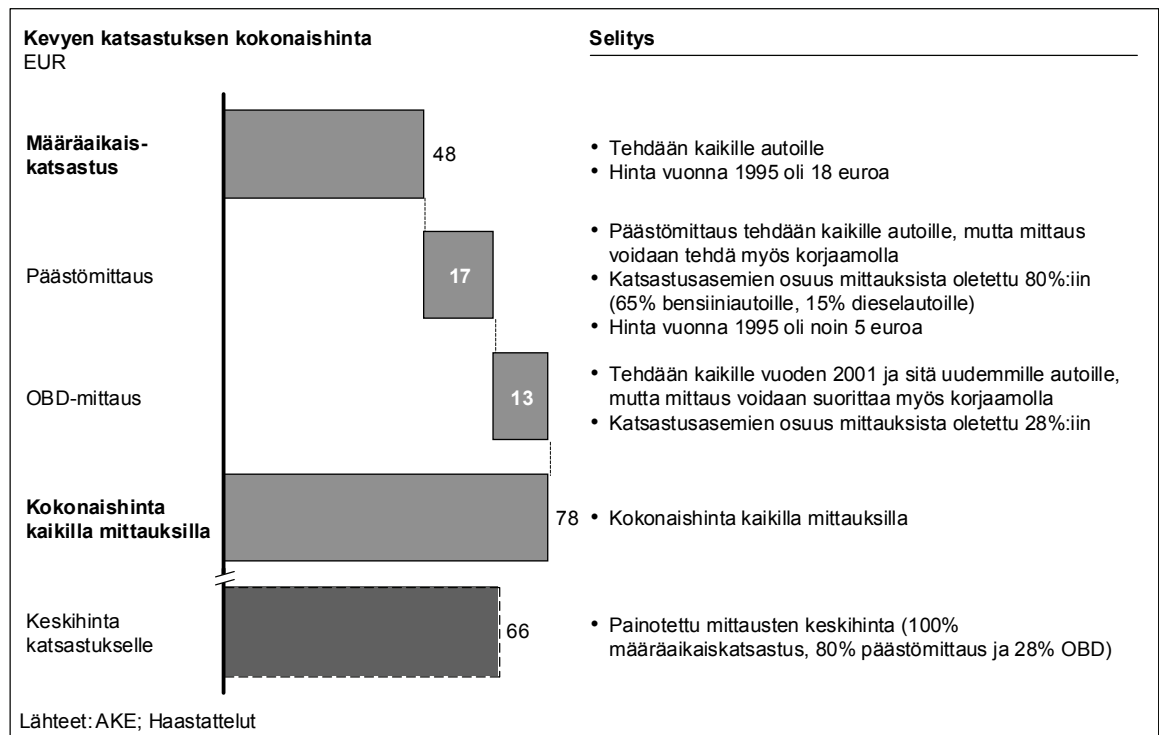
Xerfi (2008): "Le Contrôle Technique Automobile", Xerfi, Ranska

Liitteet

Raskaan ja kevyen kaluston katsastusten keskihinnat

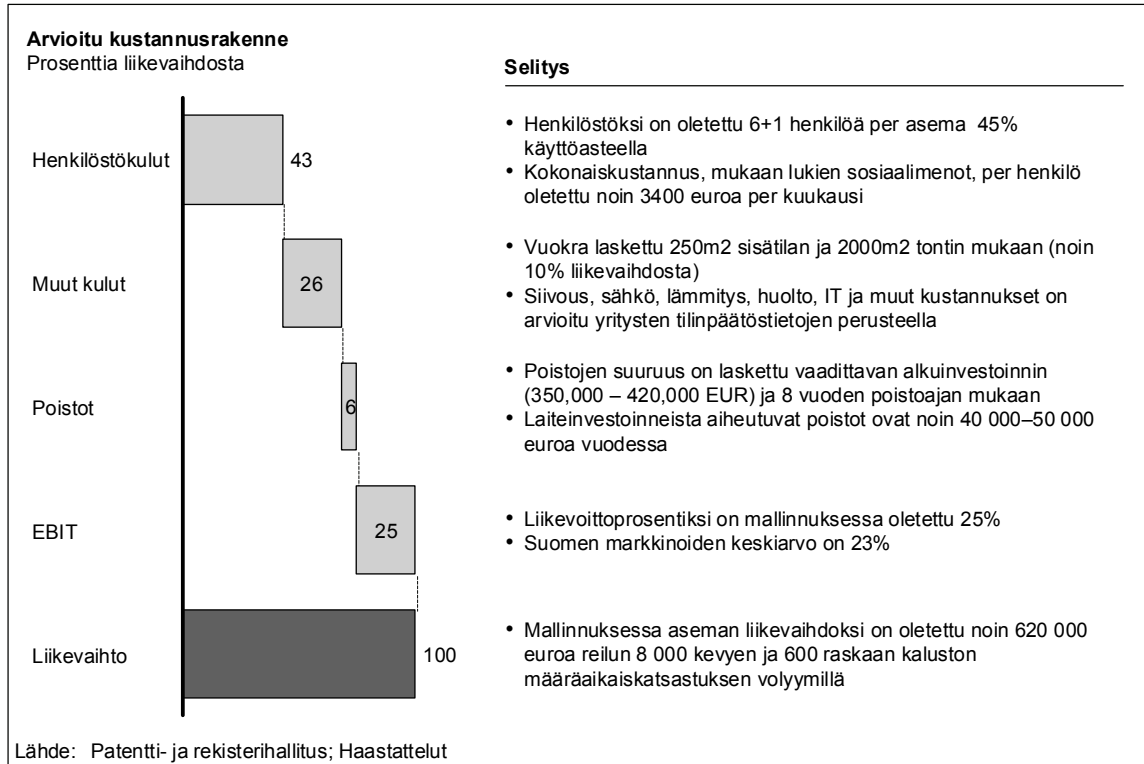


Kuva 59 - Raskaan kaluston määräaikaishatsastuksen keskihinta

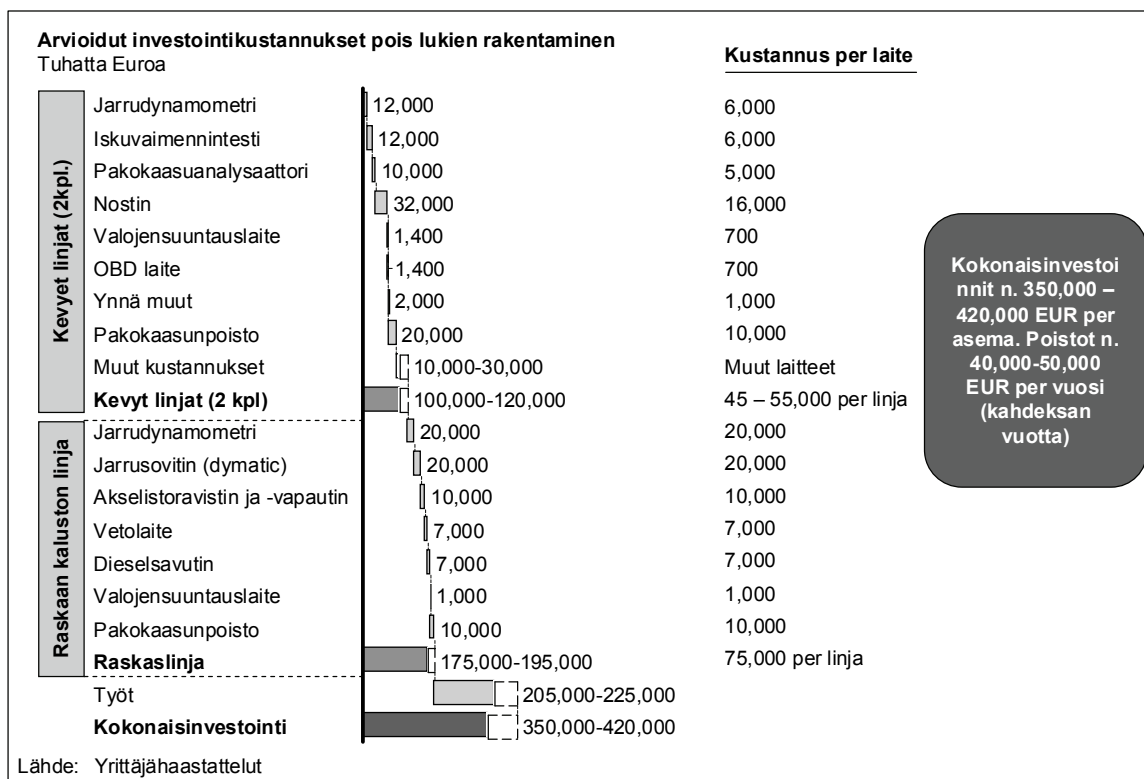


Kuva 60 - Katsastuksen kokonaishinta vuonna 2008

Katsastusaseman investointikustannukset



Kuva 61 - Katsastusaseman kulurakenne



Kuva 62 - Katsastusaseman vaatimat laitehankinnat ja työt

Muutosehdotusten analysoinnin oletukset

Käytetyt oletukset muutosehdotusten kustannusvaikutusta analysoinnissa ovat:

1. Keskihinnan muutos olettaa kaikille yrityksille alhaisemman kustannusrakenteen. Kustannusten muutos on todellisuudessa hitaampaa nykyisten yrittäjien kustannusrakenteen perustuessa nykyisille säädöksille.
2. Kustannusrakenne asettuu pitkällä aikavälillä muutosten mahdollistamaan, alhaisempaan kustannuksen rakenteeseen huolimatta mahdollisista lyhyen aikavälin esteistä kuten alan työehtosopimukset ja nykyyritysten joustamaton kustannusrakenne.
3. Kustannusten alentuminen heijastuu katsastuksen hinnoissa ja yrityksen liikevoitto säilyy vakiona (analyyseissä oletettu 25% liikevoittotaso. Suomen keskiarvo 23%).
4. Kustannusrakenteessa on mallinnuksessa oletettu että asema toimii vuokralla.

Raskaan kaluston toimintaa koskevat oletukset ovat:

5. Raskaan kaluston itsenäisen palvelumallin liikevoitto oletettu 10%:ksi.
6. Raskaankaluston asemaverkkoa laskiessa on oletettu kaikkien alan toimijoiden optimoivan raskaankaluston verkkonsa uusien säädösten mukaan ja sulkevansa samalla alueella sijaitsevat päällekkäiset asemat (asemien välimatkan lisäämisen ehdotus).

Skenaarioissa käytetyt oletukset

1. Keskihinnan muutos olettaa kaikkien asemien siirtyvän uuteen, skenaarioiden mahdollistamaan matalaan kustannusrakenteeseen pitkällä aikavälillä.
2. Lyhyellä aikavälillä hinta voi vaihdella merkittävästi skenaarioissa esitetyistä luvuista ja jopa nousta uuden kapasiteetin tullessa markkinoille. Korkeat hinnat mahdollistavat kuitenkin uusien yritysten tulon markkinoille alhaisilla hinnoilla, missä tapauksessa tehoton kapasiteetti poistuu markkinoilta.
3. Muutosehdotuksissa esitetyt oletukset toteutuvat
4. Kokonaisvaikutus olettaa että kuluttajien hintajousto on merkittävä hintakilpailun syntymisen kannalta.

Haastatellut henkilöt

Katsastusyritykset	Viranomaiset
A-Katsastus, Juha Tukiainen, Hannu Pellikka, Petri Kalmi	Kilpailuvirasto, Juhani Jokinen
Herttoniemen Autokatsastus, Juha Ovaska	Kuluttajavirasto, Anja Peltonen
Itä-Suomen Katsastus, Jouni Pursiainen	Poliisi, Jari Pajunen
K1 Katsastajat, Marko Aavikko	Vegvesen (Norja), Finn Larsstuen
Katsastus Kovalainen, Mikko Kovalainen	Järjestöt
Kehän Katsastus, Klaus Liusvaara	AEL, Pauli Lappalainen
Kunnon katsastus, Markku Kukkonen	Autoalan Keskusliitto, Pentti Rantala
Korjaamot	Autokatsastajat, Olli Virtanen
Autotalo Hartikainen, Kari Natunen	Autokatsastajat, Pekka Jääskeläinen
Korjaamoyrittäjä	Autoliitto, Pasi Nieminen
Muut yrittäjät	Autotuoajat ry, Pekka Puputti
Suomen Vahinkotarkastus, Matti Aarnio	Katsastusmiehet RY, Jukka Malinen
Diagno, Arto Lehtinen	Suomen kulj. ja logist., Iiro Lehtonen
Raskone, Tapani Riihijärvi	Toimihenkilöunioni, Jari-Pekka Suokas
Transpoint, Matias Lehtomäki	Yksityisten katsastustoim. Liitto, Matti Ojala
Kuljetusyrittäjä A	
Kuljetusyrittäjä B	