



Selvitys ajoneuvojen katsastusluvista annetun lain muutosehdotusten vaikutuksista

Ramboll Management Consulting

Selvitys ajoneuvojen katsastusluvista annetun lain muutosehdotusten vai- kutuksista

Ramboll Management Consulting

ALKUSANAT

Liikenne- ja viestintäministeriö sekä Liikenteen turvallisuusvirasto ovat yhteistyössä selvittäneet Suomen katsastusmarkkinoiden kehittämistä vuodesta 2007 alkaen. Tutkimusten pohjalta eniten katsastuspalvelun käyttäjiä hyödyttäväksi uudistuskokonaisuudeksi on esitetty vaihtoehtoa, jossa luovuttaisiin vaatimuksesta tarjota aina sekä kevyen- että raskaan kaluston katsastuspalveluita, päivitetäisiin koulutusvaatimuksia, poistettaisiin koeajoratavaatimus, asetettaisiin yritykset velvollisiksi päivittämään katsastushintatietonsa viranomaisen ylläpitämään hintarekisteriin, ja pelkästään määräaikaiskatsastuksia suorittavilta yrityksiltä poistettaisiin tiukka riippumattomuusvaatimus.

Tässä tutkimuksessa on selvitetty edellä mainitun kokonaisuuden vaikutuksia autoalan yrityksille sekä kuluttajille. Tutkimus liittyy liikenne- ja viestintäministeriössä valmistelussa olevaan hallituksen esitykseen uudeksi katsastuslupa- laiksi. Tutkimuksen on toteuttanut Ramboll Finland Oy.

Helsingissä, 23. syyskuuta 2010

Sami Mynttinen

Tutkimusjohtaja
Liikenteen turvallisuusvirasto (Trafí)

FÖRORD

Kommunikationsministeriet och Trafiksäkerhetsverket har genom samarbete klarlagt utvecklingen på Finlands besiktningmarknad sedan 2007. Med undersökningen som utgångspunkt presenteras ett genomgripande reformalternativ som är det mest fördelaktiga för användarna av besiktningstjänster. Alternativet skulle innebära att man gör avkall på kravet att alltid behöva erbjuda besiktningsservice för såväl lätta som tunga fordon, uppdaterar utbildningskraven, tar bort kravet på provkörningsbanor, ser till att företagen blir skyldiga att uppdatera sina prisuppgifter gällande besiktning i myndigheternas prisregister och tar bort det stränga kravet på oberoende för företag som enbart utför periodiska besiktningar.

I denna undersökning utreds hur ovan nämnda förändringar skulle påverka företag och konsumenter i bilbranschen. Utredningen hör samman med regeringspropositionen om en ny lag om besiktningstillstånd som bereds på kommunikationsministeriet. Undersökningen har utförts av Ramboll Finland Oy.

Helsingfors, den 23 september 2010

Sami Mynttinen

Forskningschef
Trafiksäkerhetsverket (Trafi)

FOREWORD

Since 2007, the Ministry of Transport and Communications and the Finnish Transport Safety Agency have collaborated in mapping the development of vehicle inspection markets in Finland. On the basis of this research, an alternative for a reform that is seen to most benefit users is put forward. In this alternative, the requirement that service providers always offer inspection services for both light and heavy vehicles would be relinquished; training requirements would be brought up to date; the requirement for test drive tracks would be abandoned; the obligation would be imposed for companies to update their inspection price data in the price register maintained by the authorities and the strict requirement of independence would be removed for companies performing only annual vehicle inspections.

This study charts the effects of the above-mentioned reform on consumers and companies in the motor trade. The study is connected to the bill in preparation at the Ministry of Transport and Communications for a new vehicle inspection act. The study has been implemented by Ramboll Finland Oy.

In Helsinki, 23th September 2010

Sami Mynttinen

Research Director
Finnish Transport Safety Agency (Trafí)

Sisällysluettelo

Index

Tiivistelmä

Sammanfattning

Abstract

1	Johdanto.....	1
2	Selvityksen toteutus.....	2
2.1	Kysely katsastusalan yrityksille.....	2
2.2	Kysely korjaamoille.....	3
3	Katsaus markkinoiden nykytilaan.....	6
3.1	Katsastusala	6
3.2	Markkina-asema	6
3.2.1	Tilinpäätöstietoja	8
3.2.2	Katsastushintojen kehitys	10
3.3	Korjaamoala pähkinäkuoressa	14
4	Vaikutukset korjaamo- ja katsastustoimialoihin	17
4.1	Katsastustoimiala	17
4.2	Korjaamotoimiala	18
5	Vaikutukset katsastushintoihin.....	23
5.1	Hintavaikutukset	23
5.2	Taloudelliset vaikutukset yrityksiin.....	26
6	Vaikutukset katsastusyritysten hallinnolliseen taakkaan	28

TIIVISTELMÄ

Selvityksessä on tarkasteltu katsastuslupalain muutosesitysten yritys- ja markkina vaikutuksia. Taloudellisia vaikutuksia on arvioitu yritysten tilinpäätöstietojen sekä aiempien tätä koskevien selvitysten perusteella. Lakiesityksen keskeisten sidosryhmien näkemyksiä on kartoitettu selvityksessä sekä haastatteluiden että sähköisten kyselyiden avulla.

Katsastustoiminta vapautettiin kilpailulle vuoden 1994 alusta voimaan tulleella toimilupalailla. Katsastusalan kilpailun vapauttamisen myötä alalle on tullut runsaasti uusia yrityksiä. Kun vuonna 1993 katsastusyrityksiä oli yhdeksän, oli niitä vuoden 2009 lopulla noin 50. Markkinat ovat kilpailun lisääntymisestä huolimatta yhä hyvin keskittyneet. A-Katsastus on tällä hetkellä markkinajohtaja 54 % markkinaosuudellaan ja K1-Katsastajat seuraavaksi suurin 20 % markkinaosuudellaan. Vuonna 2009 25 %:lla katsastusasemista oli alueellinen monopoli (25 km säteellä katsastusasemasta). Yksikään katsastusasema ei toiminut alueella, jolla markkinat olisivat kilpaillut tai vain lievästi keskittyneet.

Katsastusliiketoiminta on hyvin kannattavaa. Keskimääräinen liikevoittoprosentti vuonna 2009 oli 20 % ja mediaani 22 % (korjaamoalalla vastaavasti -8,8 % ja 3,7 %). Sijoitetun pääoman tuottoprosentin keskiarvo oli vuonna 2009 45,2 % ja mediaani 44,10 % (korjaamoalalla vastaavat luvut olivat 8 % ja 8,2 %). Määräaikaikatsastuksen hinnat (ilman päästömittauksia) ovat kasvaneet vuodesta 1994 vuoden 2009 marraskuuhun 17 eurosta 48 euroon. Noin 65 % hinnan noususta selittyy kustannusten nousulla.

Selvityksen perusteella lakiuudistus lisäisi huomattavasti kevyen kaluston katsastustoimipaikkojen määrää Suomessa. Suuntaa-antavien tulosten mukaan mahdollisten uusien kevyen kaluston määräaikaikatsastusta tarjoavien toimipisteiden lukumäärä olisi noin 2000, korjaamoalan yritysten ryhtyessä tarjoamaan katsastuspalveluita. On kuitenkin huomattava, että lakiesityksen vaatimus SFS-EN ISO 9001:2008 tai tätä uudemmassa vastaavan standardin mukaan sertifioidusta laadunhallintajärjestelmästä tulee käytännössä vähentämään niiden toimijoiden määrää, joilla tosiasiallisesti on edellytykset toiminnan aloittamiseen. Uusista katsastustoimipisteistä valtaosa keskittyy kasvukeskuksiin, joissa kysyntä on vilkkainta.

Raskaan kaluston toimipisteiden määrä tulisi sen sijaan selkeästi vähenemään. Kyselyn mukaan lähes puolet tämänhetkisistä katsastusyrityksistä aikoo luopua raskaan kaluston katsastamisesta kokonaan tai suunnittelee luopuvansa raskaan kaluston katsastuksista ainakin joissakin toimipisteissään. Tämä tarkoittaisi raskaan kaluston nykyisen katsastusverkoston harvenemista noin puoleen nykyisestä. Samaan aikaan kuitenkin raskasta kalustoa korjaavat autokorjaamot ovat erittäin kiinnostuneita tarjoamaan myös katsastuspalveluita. Raskaan kaluston korjaamoissa varustelutaso on jo nyt pitkälti riittävä katsastusten toteuttamiseen. Lisäksi korjaamot ovat keskittyneet asiakkaiden näkökulmasta edullisille paikoille ja niiden määrän koetaan olevan riittävä.

Selvityksessä toteutettujen haastattelujen ja kyselyn perusteella erikoiskatsastuspalveluiden maantieteellinen tarjonta heikkenee tulevaisuudessa. Käytännössä niillä katsastustoimipisteillä, jotka aloittavat myös korjaamopalveluiden tarjoamisen, ei ole mahdollisuutta tarjota erikoiskatsastuspalveluita. Tämä tarkoittaisi erikoiskatsastuspalveluiden vähenemistä noin viidennekseen nykyisestä.

Vaikka erikoiskatsastuspalvelujen tarjonta heikkenee, niin kyse on pitkälti nykyverkon ylikapasiteetin harventamisesta. Kun kaikkiaan katsastuksia on n. 3 miljoonaa vuodessa, on erikoiskatsastuksia alle 200 000 vuodessa.

Selvityksen perusteella lakimuutosten odotetaan hillitsevän hintojen nousupaineita ja jopa alentavan erityisesti kevyen kaluston katsastusten hintoja. Samansuuntaisia vaikutuksia odotetaan myös raskaan kaluston katsastuksille korjaamo- ja katsastuspalveluiden synergiaetujen hyödyntämisen helpottuessa sekä palveluiden sijoittautuessa kysynnän mukaan. Bensiinikäyttöisen henkilöauton keskimääräinen katsastushinta sisältäen määräaikaikatsastuksen sekä pakolliset päästömittaukset oli vuonna 2009 keskimäärin noin 84 euroa. Kevyen kaluston katsastuksista kiinnostuneiden korjaamoiden arvio tulevaksi määräaikaikatsastuksen hinnaksi sisältäen päästömittaukset on noin 42 euroa. Arvio osoittautui vain hieman korkeammaksi kuin Ruotsissa tänä kesänä kilpailun avauduttua yksityisen toimijan (Carspectin) tarjoaman katsastuksen hinta (n. 32 euroa.). Korjaamoiden arvio raskaan kaluston katsastukselle oli noin 90 euroa. Suoria hintavaikutuksia merkittävämpänä etuna voidaan kuluttajan näkökulmasta nähdä mahdollisuus hoitaa sekä auton katsastus että siihen mahdollisesti liittyvät huolto- ja korjaustoimenpiteet samassa paikassa.

SAMMANFATTNING

I utredningen granskas hur ändringsförslaget av lagen om besiktningstillstånd skulle påverka företag och marknaden. De ekonomiska effekterna har beräknats utifrån företagens bokslutsuppgifter och tidigare utredningar som rör detta ämne. Åsikterna hos lagpropositionens viktigaste intressegrupper har kartlagts i utredningen genom både intervjuer och elektroniska enkäter.

Besiktningensbranschen öppnades för konkurrens med koncessionslagen som trädde i kraft i början av 1994. I och med detta har det dykt upp en mängd nya företag i branschen. Medan det 1993 fanns nio besiktningföretag uppgick de i slutet av 2009 till omkring 50 stycken. Trots att konkurrensen har ökat är marknaden alltså väl koncentrerad. I dagsläget är A-Katsastus marknadsledare med en marknadsandel på 54 % och K1-Katsastajat näst störst med en marknadsandel på 20 %. År 2009 hade 25 % av besiktningstationerna regional monopol (en radie på 25 km från besiktningstationen). Ingen av besiktningstationerna var verksam på områden där marknaderna skulle ha konkurrerat eller blivit lite koncentrerade.

Besiktningensverksamhet är mycket lönsamt. Den genomsnittliga rörelsevinstprocenten 2009 var 20 % och medianen 22 % (motsvarande siffror för verkstadsbranschen var -8,8 % och 3,7 %). Den genomsnittliga avkastningsprocenten på sysselsatt kapital 2009 var 45,2 % och medianen 44,10 % (motsvarande siffror för verkstadsbranschen var 8 % och 8,2 %). Priserna för periodisk besiktning (utan utsläppsmätningar) har ökat från 17 euro år 1994 till 48 euro i november 2009. Prisökningen på cirka 65 % förklaras av kostnadsökningar.

Enligt undersökningen skulle lagreformen leda till en betydande ökning av antalet besiktningstationer för lätta fordon i Finland. Resultatet visar att det skulle kunna bli omkring 2 000 nya stationer som erbjuder periodisk besiktning för lätta fordon om företag inom verkstadsbranschen började erbjuda besiktningstjänster. Man måste dock ta i beaktande att den certifierade kvalitetsstyrningen, enligt SFS-EN ISO 9001:2008 eller en nyare motsvarande standard, som lagpropositionen kräver i praktiken kommer att minska antalet aktörer som faktiskt har förutsättningar att påbörja verksamheten. Av de nya besiktningstationerna koncentreras merparten till tillväxtcentrum där efterfrågan är som högst.

Besiktningstationerna för tunga fordon skulle däremot minska betydligt. Enligt enkätundersökningen kommer nästan hälften av de nuvarande besiktningföretagen att helt sluta med besiktning av tunga fordon eller planerar att göra det på åtminstone någon av sina stationer. Detta skulle innebära att det befintliga utbudet av besiktningstationer för tung trafik skulle halveras. Samtidigt är dock bilverkstäder som reparerar tunga fordon mycket intresserade av att erbjuda även besiktningstjänster. Utrustningsstandarden i verkstäder för tunga fordon är redan nu tillräcklig för besiktningensverksamhet. Därtill finns det tillräckligt många verkstäder och dessa är koncentrerade till områden som är fördelaktiga för kunderna.

Baserat på de intervjuer och enkätundersökningar som genomfördes i samband med utredningen kommer tillgången på specialbesiktningstjänster att försämrats geografiskt i framtiden. I praktiken har de besiktningstationer som även

kommer att börja erbjuda reparationservice inte möjlighet att erbjuda specialbesiktningstjänster. Detta skulle betyda att specialbesiktningstjänsterna minskar till ungefär en femtedel av dagens utbud. Även om utbudet av specialbesiktningstjänster skulle minska är det fråga om en minskning av dagens överkapacitet. Det genomförs totalt ca 3 miljoner besiktningar per år, varav mindre än 200 000 är specialbesiktningar.

Utredningen tyder på att en lagändring skulle hejda pristrycket och till och med sänka besiktningspriset för i synnerhet lätta fordon. Liknande effekter förväntas också för besiktningen av tunga fordon tack vare synergieffekterna av att reparations- och besiktningsservicen underlättas och att tjänsteutbudet följer efterfrågan. Besiktningspriset för en bensindriven personbil var i genomsnitt 84 euro 2009. I priset ingår periodisk besiktning och obligatoriska utsläppsmätningar. Verkstäder som är intresserade av att utföra besiktningar av lätta fordon uppskattar att priset för periodiska besiktningar inklusive utsläppsmätningar kommer att ligga på omkring 42 euro. Uppskattningen är bara något högre än det besiktningspris (ca 32 euro) som en privat aktör (Carspect) erbjöd när marknaden öppnades för konkurrens i Sverige denna sommar. Verkstädernas prisbedömning för besiktning av tunga fordon var ungefär 90 euro. Förutom direkta kostnadseffekter är den mest framstående skillnaden för konsumenten möjligheten att på samma ställe kunna genomföra både bilbesiktning och eventuella service- och reparationsåtgärder i samband med den.

ABSTRACT

This study examines the effects of the proposed reforms to the Vehicle Inspection Act on companies and the market. Financial effects have been estimated on the grounds of companies' financial statement data and previous reports on the matter. The views of the central interest groups affected by the bill have been charted in this study through interviews and electronic questionnaires.

Vehicle inspection operations were freed for competition with a licence act that came into force at the beginning of 1994. With the freeing of competition in the vehicle inspection trade, numerous new companies have entered the sector. Where in 1993 there were nine inspection companies in Finland, by the end of 2009 there were some 50. Despite the increase in competition, the market is still very concentrated. At the moment, the market leader is A-Katsastus with its 54% market share with K1-Katsastajat running second with its 20% market share. In 2009, 25% of vehicle inspection stations held a regional monopoly (at a radius of 25 km from the inspection station). No vehicle inspection station operated in an area which was highly competed or had only a slightly concentrated market.

Vehicle inspection operations are very profitable. In 2009, the average operating profit was 20% and the median 22% (whereas the corresponding figures in the repair shop trade were -8.8% and 3.7% respectively). The average return on investment in 2009 was 45.2% and the median 44.10% (whereas the corresponding figures in the repair shop trade were 8% and 8.2% respectively). From 1994 to November 2009, the prices for annual inspections (excluding emissions measurements) have grown from 17 euros to 48 euros. Approximately 65% of the price increase can be explained by the rise in costs.

The study shows that the reform of legislation would considerably increase the number of inspection stations for light vehicles in Finland. According to these indicative results, the number of possible new stations offering annual inspections for light vehicles would amount to some 2,000, as repair shop companies would start offering vehicle inspection services. It must be noted, however, that the requirement of the bill for a certified quality management system in compliance with SFS-EN ISO 9001:2008 or a newer corresponding standard will in practice decrease the number of players who actually meet the prerequisites for starting operations. Most of the new inspection stations will probably be concentrated in growth centres where the demand for this type of service is the greatest.

The number of stations providing services for heavy vehicles, on the other hand, would clearly decrease. According to the questionnaire, nearly half of the current vehicle inspection entrepreneurs are going to renounce services for heavy vehicles completely or are planning to stop inspections of heavy vehicles at least at some of their stations. This would mean that the current network of stations serving heavy vehicles would diminish to about half its current number. At the same time, repair shops for heavy vehicles are very interested in offering also inspection services. The equipment level of heavy vehicle repair shops is already largely sufficient for implementing vehicle inspections. In addition, these repair shops are situated at advantageous locations from the customers' point of view and their number is considered adequate.

On the basis of the data gained from the study's interviews and questionnaire, the geographical supply of special vehicle inspection services will decline in the future. In practice, those vehicle inspection stations which begin to offer also repair services will have no possibility of offering such services. This would result in the decrease of this type of services to approximately one fifth of the current number. Although the supply of this kind of service will decrease, the issue at stake is, to a large extent, the reduction of the excess capacity of the current network. Where there are annually approximately 3 million inspections in all, the number of special vehicle inspections is less than 200,000 a year.

On the basis of the study, the reform of legislation is expected to restrain the pressure on the prices to rise and even to reduce the prices of especially light vehicle inspections. Similar effects are expected to occur in the sector of heavy vehicle inspections, as the utilisation of the synergy benefits of repair shops and inspection services becomes easier and the services become located according to demand. In 2009, the inspection price for a petrol-driven private car, including annual inspection and the mandatory emissions measurements, was 84 euros on average. Repair shops interested in offering light vehicle inspections estimate that the future price of annual inspections, including emissions measurements, will be approximately 42 euros. This estimate turned out only slightly higher than the price (approximately 32 euros) of a private player (Carspect) in Sweden this summer after competition opened there. The estimate of repair shops for heavy vehicle inspections was approximately 90 euros. From the point of view of consumers, the possibility to have both the vehicle inspection and any possible service and repair operations required in connection with it handled at the same place can be considered a more significant benefit than the reduction in prices.

1 Johdanto

Katsastustoiminta vapautettiin kilpailulle vuoden 1994 alusta voimaan tulleella toimilupalailla. Samassa yhteydessä katsastuksen hinta vapautui viranomaissääntelystä. Alan kilpailulle vapauttamisen seuraukset ovat olleet pääsääntöisesti myönteisiä. Katsastuspalvelujen saatavuus on parantunut merkittävästi. Asemien määrä on vuoden 1994 tilanteeseen verrattuna kaksinkertaistunut ja samalla asemien sijainti on asiakkaiden kannalta parantunut.

Ajoneuvojen katsastustoiminta perustuu lainsäädännön asettamiin vaatimuksiin. Yrityksen kannalta tämä merkitsee sitä, että katsastuksen kokonaismarkkinat on tarkoin määriteltä ja niiden kokoon vaikuttavat lähinnä vain muutokset ajoneuvokannassa tai lainsäädännössä (esim. katsastusaikavälin muuttaminen, katsastusvelvollisuuden määrittäminen uusille ajoneuvoluokille).

Ajoneuvojen katsastusluvista annetun lain (1099/1998) 7 §:n mukaisesti toimilupa voidaan myöntää joko rajattuna määräaikaissä- ja valvontakatsastuksiin tai kaikkiin katsastuslajeihin. Pelkästään määräaikaissä- ja valvontakatsastuksiin myönnettävä lupa oikeuttaa suorittamaan sekä raskaan- (kokonaismassa yli 3500 kg) että kevyen kaluston määräaikaissä- ja valvontakatsastuksia. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että suppeamman toimiluvan saamiseksi yrityksellä on oltava katsastustilat sekä kevyelle että raskaalle kalustolle.

Ajoneuvohallintokeskuksen vuonna 2007 teettämän selvityksen mukaan henkilöautojen määräaikaissä- ja valvontakatsastuksen hinta on kaksinkertaistunut siitä, mitä se oli ennen katsastustoimen vapautumista kilpailulle. Selvityksen mukaan katsastustoimen vapaututtua kilpailulle määräaikaissä- ja valvontakatsastusten hintojen nousu on ylittänyt tuona ajanjaksona elinkustannusindeksin, joka on jäänyt alle 20 %:iin. Kilpailun aikana myös katsastustoiminnan harjoittamiseen liittyvät eri kustannustekijät ovat nousseet. Toiminnan kustannusnousuista huolimatta katsastusyritysten tyypillinen tilikauden voitto on ollut 20-30 % liikevaihdosta.

Katsastuslupalakia esitetään muutettavaksi usealla tavalla. Keskeisimmät muutokset ovat: (1) Kevyen- ja raskaan kaluston toimiluvat eriytetään toisistaan ja tehdään siten erityisesti kevyen kaluston määräaikaissä- ja valvontakatsastuksia tekeville yrityksille alalle tulo helpoksi; (2) Insinööritutkinnon lisäksi myös autoalan tehtävään soveltuva ammattitutkinto antaisi mahdollisuuden päästä alalle; (3) Ammatti- ja erikoisammattitutkinnon suorittaneet voisivat ryhtyä katsastusyrityksiksi; (4) Riippumattomuuspykälä koskisi vain rekisteröinti-, muutos- ja kytkentäkatsastusluvien hakijoita; (5) Koeajorataa koskeva vaatimus poistuisi.

Selvityksen tavoitteena on tuottaa kokonaisvaltainen selvitys muutosesitysten yritysten ja kuluttajavaikutuksista. Selvitys kattaa kaikkien keskeisten sidosryhmien näkemykset muutoksista sekä luo riippumattoman kuvan toimialaa koskevista odotetuista vaikutuksista. Sidosryhmien näkemyksiä on kartoitettu selvityksessä sekä haastatteluiden että sähköisten kyselyiden avulla. Näkemystiedon ohella taloudellisia vaikutuksia on arvioitu yritysten tilinpäätöstietojen sekä aiempien tätä koskevien selvitysten perusteella. Selvitys keskittyy yksinomaan muutosesitysten yritysten ja kuluttajavaikutuksiin, ja sitä kautta kuluttajavaikutuksiin; ehdotuksen muihin vaikutuksiin ei ole otettu kantaa.

Selvityksen on toteuttanut Ramboll Management Consulting. Selvityksen vastuullisena johtajana toimi dosentti Mikko Wennberg ja projektipäällikkönä VTM Annu Kotiranta.

2 Selvityksen toteutus

Selvityksen laatimisessa käytettiin useita eri metodeita sekä aineistoja.

Katsastusmarkkinoiden nykytila-analyysin lähtötietoina käytettiin neljää vuosina 2007–2009 laadittua katsastusalan markkinatilannetta koskevaa tutkimusta.¹ Tutkimusten tietoja täydennettiin lisäksi tuoreilla tilinpäätöstiedoilla sekä haastatteluilla.

Selvitystä varten toteutettiin kaksi sähköistä kyselyä, joiden avulla kartoitettiin sekä korjaamo- että katsastusyri-tysten näkemyksiä lakimuutosten vaikutuksista tulevaan markkinakehitykseen, katsastusten hintatasoon sekä saatavuuteen.

Katsastusalaan liittyviä sidosryhmiä kuultiin selvityksen valmistelun yhteydessä lukuisissa haastatteluissa. Haastatteluissa kartoitettiin katsastuslain muutoksiin liittyviä näkemyksiä sekä odotuksia sidosryhmien piirissä. Lista haastatelluista henkilöistä on selvityksen liitteenä.

Selvityksen toteutusta ohjasi Liikenne- ja viestintäministeriön sekä Liikenteen turvallisuusvirasto Traf- fin jäsenistä koostunut ohjausryhmä.

2.1 Kysely katsastusalan yrityksille

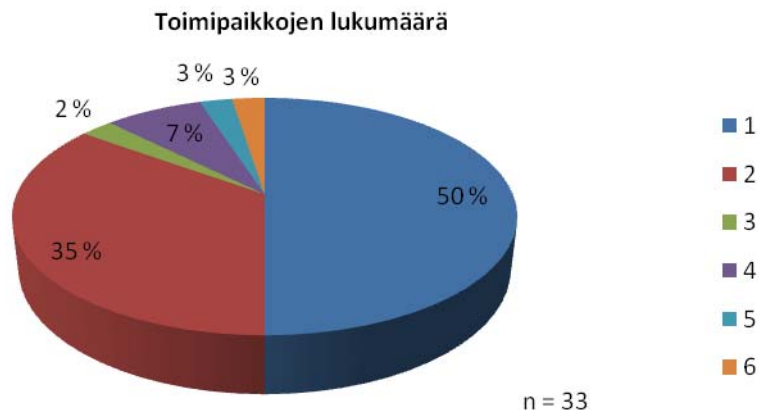
Katsastusalan kyselyyn vastasi yhteensä 33 yritystä. Kysely lähetettiin yhteensä 64 vastaanottajalle, joten vastausprosentiksi muodostui 51,6 %, mitä voidaan pitää erittäin hyvänä. Kyselyyn vastanneista yrityksistä puolet oli yhden toimipaikan yrityksiä ja noin kolmanneksella oli kaksi toimipaikkaa (Kuva 1. Kyselyyn vastanneiden katsastusalan yritysten toimipaikkojen lukumäärä). Katsastusyri-tysten toimipaikkojen sijainnit edustivat kaikkia Suomen maakuntia lukuun ottamatta Itä-Uusimaata, Kainuuta, Keski-Pohjanmaata sekä Päijät-Hämettä. Lukumääräisesti eniten katsastusasemia sijaitsi Uusimaalla (11 kpl) sekä Lapissa (7 kpl). Muista maakunnista katsastusasemia oli 1–4 kpl. Kahden toimipaikan katsastusyri-tysten toimipaikat sijaitsivat yhtä yritystä lukuun ottamatta samassa maakunnassa. Kolmen tai useamman toimipaikan katsastusyri-tyksillä oli toimipaikkoja pääosin kahdessa maakunnassa. Katsastusyri-tysten edustajista 30 ilmoitti tutustuneensa lakiuudistukseen ja loput olivat kuulleet uudistuksesta, mutteivät olleet perehtyneet siihen tarkemmin.

¹ Selvitys katsastustoiminnan hintakehityksestä, 2007, Jussi Kleemola ja Tapio Huomo, TalentPublicHaus Oy

Katsastusalan kilpailun lisääminen, 2008, McKinsey&Company

Katsastusalan markkinatilanteen kehityksen tilannekatsaus vuodelta 2009, 2009, McKinsey&Company

Katsastusalan kilpailun kehitys Suomessa 2008–2009, Aki Koponen & Jouni Saarni, Turun Kauppakorkeakoulun kilpailuinstituutti (Julkaisematoni)



Kuva 1. Kyselyyn vastanneiden katsastusalan yritysten toimipaikkojen lukumäärä

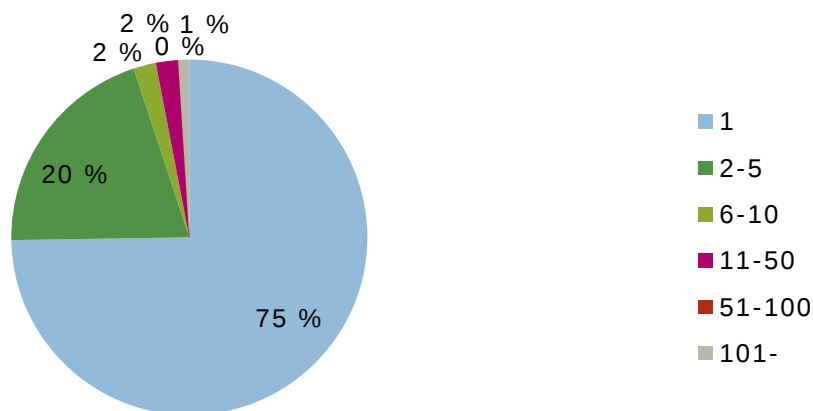
Kahdelle suurimmalle alan yritykselle (A-katsastus ja K1-katsastus) kysely toteutettiin haastatteluina. Nämä yritykset eivät ole mukana kuviossa 1, jossa on kuvattu vain sähköiseen kyselyyn vastanneiden yritysten jakauma toimipaikkamäärittäin.

2.2 Kysely korjaamoille

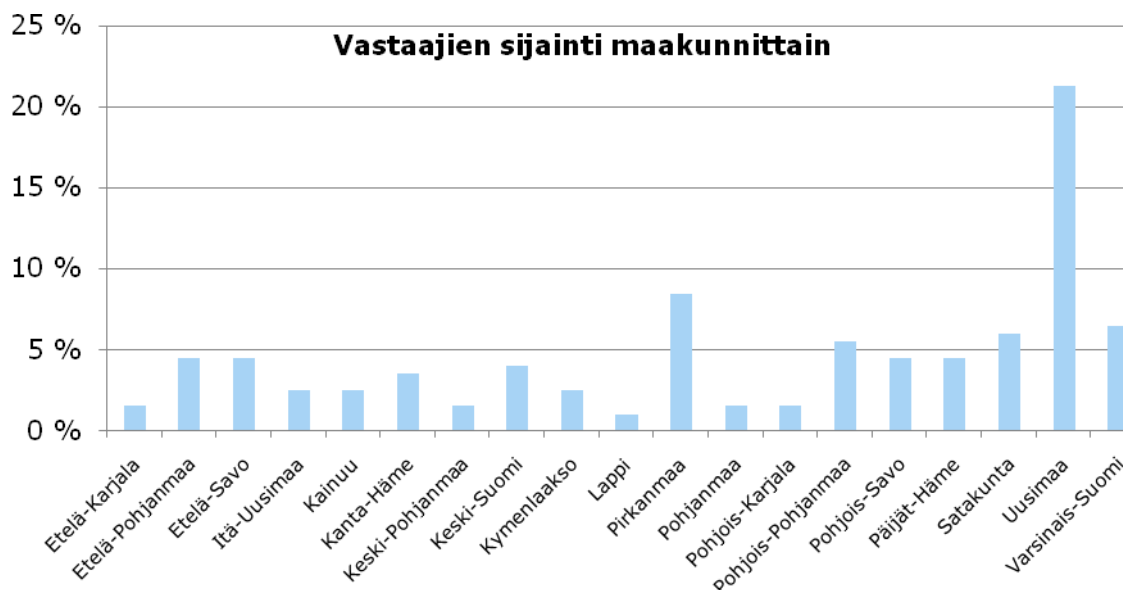
Korjaamoille osoitettu kysely lähetettiin sähköpostitse noin 1300 vastaajalle². Sähköpostiviestien lisäksi noin sadalle toimijalle soitettiin henkilökohtaisesti. Yhteensä korjaamoille suunnattuun kyselyyn saatiin vastauksia noin 200. Puhelinhaastattelujen perusteella vastausprosenttia heikensivät erityisesti lomakaudelle ajoittunut toteutusajankohta sekä niiden yritysten innottomuus osallistua kyselyyn, joille katsastustoiminnan aloittaminen ei ollut relevanttia.

Korjaamoille suunnattuun kyselyyn saatiin vastauksia kaikista maakunnista, eniten vastaajia oli Uudeltamaalta. Pääosalla vastaajista oli ainoastaan yksi toimipaikka, mutta vastaajajoukkoon mahtui myös suurten ketjujen edustajia, joilla korjaamotoimipisteitä oli yli 100.

Kyselyyn vastanneet yritykset toimipaikkojen lukumäärän mukaan jaoteltuna (n = 202)

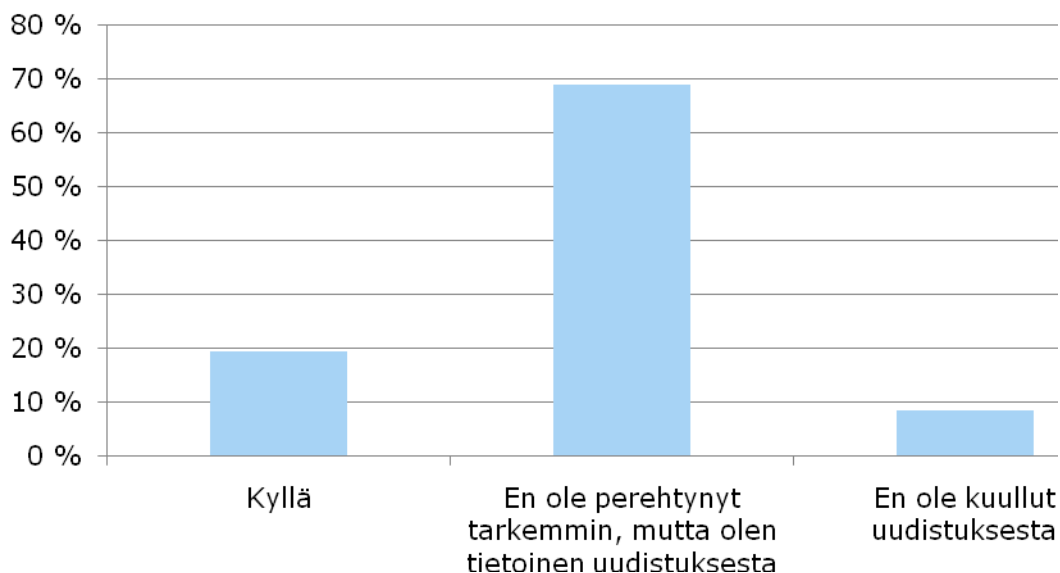


² Kyselylinkki lähetettiin yhteensä vajaan 1600 toimijan sähköpostiosoitteeseen. Viesteistä noin 300 ei kuitenkaan mennyt perille, sillä osoite oli vanhentunut tai vastaanottajan postilaatikko oli täynnä. Lisäksi saatiin kymmeniä automaattisia lomavastauksia.



Valtaosa korjaamoista oli kuullut suunniteltavasta uudistuksesta. Vastaajilla oli pääosin pintapuolista tietoa siitä, että uudistus oli käynnissä ja että sen myötä myös korjaamoalan yrityksille aukenisi mahdollisuus lähteä tarjoamaan katsastuspalveluita. Sen sijaan lain tarkemmasta sisällöstä tarkempaa tietoa oli vain noin joka viidennellä vastaajalla.

Oletteko perehtynyt meneillään olevaan katsastuslain uudistukseen?



Tiivistelmä

Selvitystä varten hyödynnettiin useita eri metodeita sekä aineistoja. Markkinatilanteen analyysi perustui yritysten tilinpäätöstietoihin sekä neljään vuosina 2007-2009 tehtyyn selvitykseen katsastusmarkkinoista.

Selvitystä varten toteutettiin kaksi sähköistä kyselyä, joiden avulla kartoitettiin sekä korjaamo- että katsastusyritysten näkemyksiä lakimuutosten vaikutuksista tulevaan markkinakehitykseen, katsastusten hintatasoon sekä saatavuuteen.

Katsastusalan kyselyyn vastasi yhteensä 33 yritystä 64:stä. Katsastusyritysten toimipaikkojen sijainnit edustivat neljää maakuntaa lukuun ottamatta kaikkia Suomen maakuntia. Katsastusyritysten edustajista 30 ilmoitti tutustuneensa lakiuudistukseen ja loput olivat kuulleet uudistuksesta, mutta eivät olleet perehtyneet siihen tarkemmin.

Korjaamoille osoitettu kysely lähetettiin sähköpostitse noin 1300 vastaajalle. Sähköpostiviestien lisäksi noin sadalle toimijalle soitettiin henkilökohtaisesti. Yhteensä korjaamoille suunnattuun kyselyyn saatiin vastauksia noin 200.

Korjaamoille suunnattuun kyselyyn saatiin vastauksia kaikista maakunnista. Valtaosa katsastajista oli kuullut suunniteltavasta uudistuksesta ja heillä oli pääosin pinta-puolista tietoa lainuudistuksesta sekä sen sisällöstä. Sen sijaan lain tarkemmasta sisällöstä tarkempaa tietoa oli vain noin joka viidennellä vastaajalla.

3 Katsaus markkinoiden nykytilaan

3.1 Katsastusala

Suomen katsastusmarkkinat avattiin kilpailulle vuosien 1994 ja 1995 aikana. Markkinoiden vapautumisen jälkeen katsastusasemien määrä on kasvanut merkittävästi ja erityisesti vuoden 2009 aikana alalle on tullut uusia toimijoita. Tässä luvussa tarkastellaan katsastusyriyten markkina-aseman, taloudellisen tilanteen ja hintojen kehittymistä vuoden 1994 jälkeen sekä selvitetään näiden kolmen tekijän tilannetta vuonna 2009.

3.2 Markkina-asema

Lainsäädännöllä on merkittävä vaikutus katsastusalan markkinoihin, sillä se vaikuttaa sekä katsastuspalvelujen kysyntään että tarjontaan. Ajoneuvoille on asetettu katsastusväli ajoneuvoluokan mukaan. Yksityisessä käytössä oleva henkilöauto tulee katsastaa ensimmäisen kerran kolmantena vuotena auton käyttöönoton jälkeen, toisen kerran viidentenä vuotena ja kuudennesta vuodesta lähtien vuosittain. Raskaat ajoneuvot on puolestaan katsastettava vuosittain ajoneuvon käyttöönotosta.

Suomen autokannan ollessa melko vakiintunut on myös katsastusten määrä pysynyt vuosien 1994–2007 välillä lähes samalla tasolla (vuosikasvu on ollut noin 2 %). Suomen kolmesta miljoonasta vuosittaisesta katsastuksesta 85 % on henkilöautojen katsastuksia, 10 % on pakettiautojen katsastuksia ja noin 5 % raskaan kaluston katsastuksia. Vuonna 2009 määräaikaikatsastuksia tehtiin puolestaan yhteensä noin 2,4 miljoonaa. (AKE 2009 ja McKinsey 2008.)

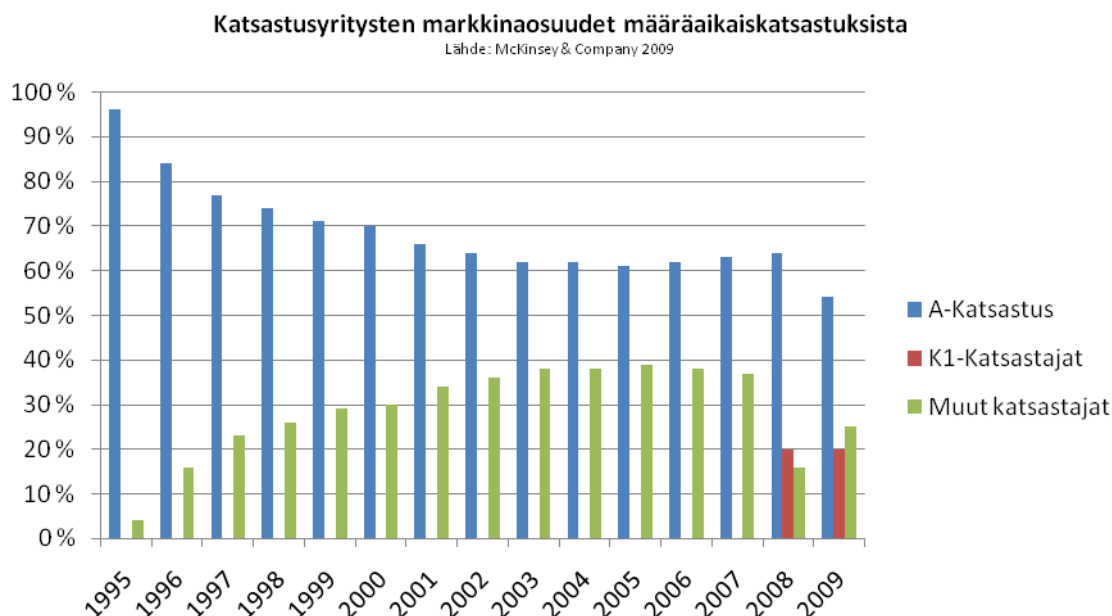
Lainsäädäntö määrittää katsastuspalveluille tarkasti katsastuksen sisällön sekä puitteet, tavoitteenaan turvata katsastuksen saatavuus, laatu ja luotettavuus. Keskeisimmät katsastuspalvelujen tarjontaan vaikuttavat lakisääteiset edellytykset katsastustoiminnalle ovat katsastuksen koulutusvaatimukset, kevyen ja raskaan kaluston katsastusten velvollisuus sekä ajoratavaatimus. Tämänhetkinen lainsäädäntö asettaa, että katsastajan tulee olla suorittanut vähintään teknillisen oppilaitoksen autotekniikan opintolinjan tai vastaavan soveltuvan teknikkotason tutkinnon sekä lisäkoulutuksena henkilön katsastustehtäviä vastaavia katsastuskoulutuksia (määräaikaikais- ja erikoistumiskoulutukset) ja niihin liittyvää, määräjain tapahtuvaa täydennyskoulutusta.

Lainsäädäntö määrää myös, että kaikkien katsastusasemien tulee tarjota sekä raskaan että kevyen kaluston katsastuksia raskaan kaluston katsastuspalveluiden takaamiseksi koko maassa. Raskaan ja kevyen kaluston katsastuspaikkojen välinen suurin sallittu ajomatka on 10 km tai 15 minuuttia. Kolmas keskeinen vaatimus on, että katsastusasemien läheisyydessä on 50 metrin pituinen, suljettu ajorata, jolla voidaan testata ajoneuvojen ajettavuutta ja jarruja.

Katsastusalan suurimmat toimijat ovat tällä hetkellä entinen valtionyhtiö A-Katsastus ja K1-Katsastajat. Näiden yhteenlaskettu markkinaosuus vuoden 2009 lopulla osuutena määräaikaikatsastuksista oli yli 70 % A-Katsastuksen ollessa markkinajohtaja. Edellä mainittujen katsastusyriyten markkinaosuuksien kehittymistä vuodesta 1995 eteenpäin on kuvattu alla (Kuva 2. Markkinaosuudet 1995-2009).

Kuten aikaisemmin mainittiin, on katsastusalan kilpailun vapauttaminen vaikuttanut uusien katsastusyritysten ja katsastusasemien perustamiseen vuoden 1994 jälkeen. Katsastusyritysten määrä kasvoi vuodesta 1994 vuoteen 2008 yhdestä 29:ään ja katsastusasemien lukumäärä puolestaan 77:stä 267:ään. Vuonna 2009 uusia katsastusasemia perustettiin yhteensä 25 (Koponen & Saarni 2010). Näistä katsastusasemista 20 kuului johonkin muuhun katsastusyritykseen kuin suurimpiin A- tai K1-ketjuihin. Vuoden 2009 lopussa Suomessa oli yhteensä 298 katsastustoimipaikkaa ja noin 50 katsastusyritystä.

Katsastusosalalla toimii kahden suuren katsastusyrityksen lisäksi muutama alueellinen pienketju, joilla on rinnakkaisia toimipaikkoja. Esimerkkejä edellä mainituista ovat Herttoniemen Autokatsastus ja Etelä-Savon Katsastus. Muut katsastusasemat ovat pitkälti itsenäisiä, yrittäjävetoisia yhden tai kahden aseman yrityksiä.

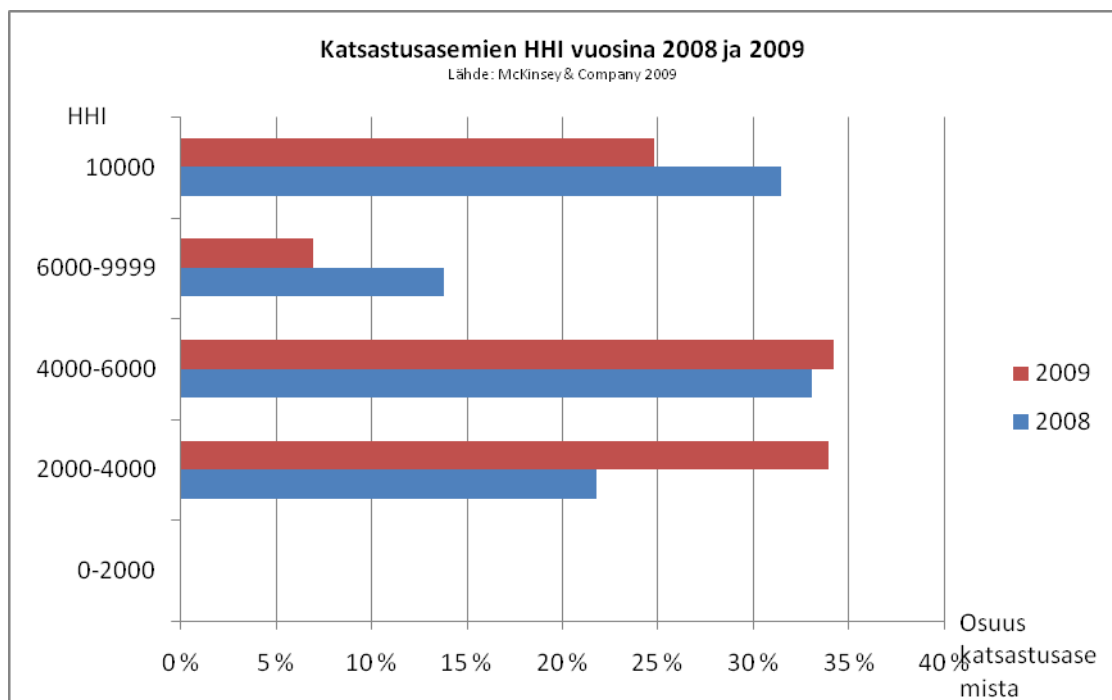


Kuva 2. Markkinaosuudet 1995-2009

Kuvasta 1 käy ilmi, että uusien katsastusasemien perustamisella on ollut markkinydynamiikkaan vain vähäisiä vaikutuksia ennen vuotta 2009. A-Katsastuksen markkinaosuus kasvoi vuosina 2005–2008 yrityskauppojen seurauksena kolmella prosenttiyksiköllä 64 %:iin. Vuonna 2009 A-Katsastuksen markkinaosuus laski 54 %:iin, mikä on muiden tekijöiden ohella seurausta siitä, että 80 % vuonna 2009 perustetuista katsastusasemista on yksityisten henkilöiden perustamia. Uudet katsastusasemat ovat lisänneet kilpailua etenkin suurissa asutuskeskuksissa. A-Katsastuksen tietojen mukaan sen markkinaosuus toukokuussa 2010 oli 50 %, K1-Katsastajien markkinaosuus 19,4 % ja muiden katsastusasemien yhteenlaskettu markkinaosuus puolestaan 30,6 %.

McKinsey & Companyn (2009) selvityksen mukaan lisääntynyt kilpailu katsastusosalalla on vaikuttanut kuitenkin suoraan kilpailuun vain 15 % katsastusasemista alan paikallisuudesta johtuen. Markkinoiden keskittyneisyyttä voidaan mitata Her-

findahl-Hirschman indeksin (HHI) avulla. Indeksi lasketaan summaamalla yhteen kaikkien alalla tai alueella toimivien yritysten markkinaosuudet korotettuna toiseen potenssiin. Mikäli indeksi on 0-999, pidetään markkinoita kilpailtuina, indeksin ollessa 1000–1800 pidetään markkinoita lievästi keskittyneinä ja indeksin ollessa yli 1800 pidetään markkinoita keskittyneinä. Mikäli HHI saa arvon 10000, toimii markkinoilla yksi yritys, jonka markkinaosuus on 100 %. McKinsey & Companyn (2009) laskelmien mukaan koko maan HHI laski vuosien 2008 ja 2009 välillä 6500 indeksipisteestä 5700 pisteeseen. Vuonna 2009 25 %:lla katsastusasemista oli alueellinen monopoli (25 km säteellä katsastusasemasta). Yksikään katsastusasema ei kuitenkaan toimi alueella, jolla markkinat olisivat kilpaillut tai vain lievästi keskittyneet (Kuva 3. Katsastusasemien HHI). Markkinoita voidaan siis yhä pitää voimakkaasti keskittyneinä.



Kuva 3. Katsastusasemien HHI

3.2.1 Tilinpäätöstietoja

Katsastusyritysten liikevaihdosta valtaosa muodostuu henkilöautojen määräaikaikatsastuksista. Vuonna 2006 henkilöautojen määräaikaikatsastukset muodostivat keskimäärin 72 % katsastusalan yritysten liikevaihdosta. Muut katsastukset vastasivat 17 % osuudesta, rekisteröintipalvelut 8 % ja muut palvelut 3 %. Kaikista määräaikaikatsastuksista puolestaan henkilöautot edustivat 95 % ja kuorma-autot 5 %. (Talent-PublicHouse 2007)

Alla olevassa taulukossa (

Taulukko 1. Katsastusalan liikevoitto 2007-2009) on esitetty katsastusalan yritysten liikevoitto vuonna 2009 sekä vuosina 2007 ja 2008. Vuoden 2009 luvut sisältävät ne katsastusalan yritykset, jotka on perustettu ennen vuotta 2009 ja jotka eivät ole lopettaneet toimintaansa vuoden 2009 aikana. Lisäksi vertailusta on jätetty pois ne katsastusalan toimijat, joilla on katsastuksen lisäksi muuta liiketoimintaa, koska näiden toimijoiden tunnusluvut sisältäisivät myös muiden toimintojen tiedot. Kaikkien yri-

tysten tilinpäätöstietoja vuodelta 2009 ei ollut vielä tämän selvityksen kirjoitushetkellä saatavilla Suomen Asiakastieto Oy:n tietokannasta.

Niiden katsastusalan yritysten keskimääräinen liikevoittoprosentti, joiden liikevaihto vuonna 2009 oli alle 10 000 000 €, laski vuonna 2008 22 %:iin ja vuonna 2009 20 %:iin. Syynä liikevoittoprosentin laskuun oli yhden yrityksen negatiivinen liikevoitto, joka painoi keskiarvoa alas kahden prosentin verran. Mikäli liikevoittoprosentin laskenta suoritetaan ilman kyseistä yritystä, muodostuu liikevoittoprosentiksi 25 %. Kaikkien yritysten keskimääräinen liikevoittoprosentti oli vuonna 2009 niin ikään 20 % ja vastaava luku ilman tappiollista katsastusyritystä 25 %. K1-Katsastajien liikevoitto kasvoi vuoden takaisesta kahdella prosentilla 23 %:iin.

Liikevaihdon volyymilla painotettu liikevoittoprosentin keskiarvo oli pienillä katsastusyrityksillä vuonna 2009 21 %. Kun painotetun liikevoittoprosentin keskiarvon laskemisessa huomioidaan K-Katsastajat, oli painotettu keskiarvo 22 %. Alan yritysten tilinpäätöksen tunnuslukuja tarkastellessa hieman haasteellista on se, että A-Katsastus Oy:n tilinpäätös yhdistettiin vuonna 2008 A-Katsastus Holding Oy:n tilinpäätökseen, eikä markkinajohtajan Suomen markkinoiden tunnuslukuja ole näin ollen saatavilla vuoden 2007 jälkeiseltä ajalta. Vuonna 2007 A-Katsastus Oy:n liikevoitto oli 27 %.

Tarkasteltaessa vuoden 2009 tilinpäätöstietojen tunnuslukuja käy ilmi, että katsastusala oli vuonna 2009 edelleen keskimääräistä kannattavampaa. Kaikkien toimialojen liikevoittoprosentin mediaani vuonna 2009 oli 4,5 % (n = 16 758) ja moottoriajoneuvojen huolto ja korjaus (pl. renkaat) -toimialan yritysten liikevoittoprosentin keskiarvo oli -8,8 % ja mediaani 3,7 % (n = 228). Tarkastelun kohteena olevien katsastusalan yritysten liikevoittoprosentin mediaani oli 22 % (n = 12). Liikevoittoprosentin lasku saattaa liittyä kiristyneeseen kilpailutilanteeseen.

Liikevoittoprosentin keskiarvo	2009³	2008⁴	2007
Liikevaihto alle 10 000 000 €	20 %	22 %	25 %
K1-Katsastajat (liikevaihto yli 10 000 000 €)	23 %	21 %	14 %
Keskiarvo kaikki katsastusyritykset	20 %	23 %	18 %⁵
Painotettu keskiarvo pienet katsastusyritykset	21 %		
Painotettu keskiarvo kaikki katsastus yritykset	22 %		

Taulukko 1. Katsastusalan liikevoitto 2007-2009⁶

Kun katsastusyritysten vuoden 2009 sijoitetun pääoman tuottoprosentin mediaania ja keskiarvoa vertaa kaikkien toimialojen vastaaviin arvoihin, käy ilmi että katsastusalan yritysten sijoitetun pääoman tuottoprosentti on moninkertainen näihin verrattuna (

³ n = 12

⁴ n = 20. Vuosien 2007 ja 2008 luvut: McKinsey & Company

⁵ Vertailtavuuden vuoksi keskiarvo laskettu ilman A-Katsastus Oy:tä

⁶ Lähde: Suomen Asiakastieto Oy ja Patentti- ja rekisterihallitus

Taulukko 2. Sijoitetun pääoman tuottoprosentteja 2009). Katsastusyritysten sijoitetun pääoman tuottoprosentin keskiarvo oli vuonna 2009 45,2 % ja sen mediaani oli 44,10 % kun kaikkien toimialojen keskimääräinen sijoitetun pääoman tuottoprosentti oli 6,4 % ja mediaani 8 %. Vuonna 2008 katsastusyritysten sijoitetun pääoman keskiarvo oli 38 % (McKinsey & Company 2009). Moottoriajoneuvojen huolto ja korjaus -alan yritysten sijoitetun pääoman mediaani (8,2 %) ja keskiarvo (8 %) ovat hie- man kaikkien toimialojen keskiarvoa ja mediaania parempia.

Sijoitetun pääoman tuotto % 2009	Keskiarvo	Mediaani
Katsastusyritykset (n = 14)	45,2 %	44,10 %
Kaikki toimialat (n = 54085) ⁷	6,4 %	8 %
Moottoriajoneuvojen huolto ja korjaus pl. Renkaat (n = 685) ⁸	8 %	8,2 %

Taulukko 2. Sijoitetun pääoman tuottoprosentteja 2009

3.2.2 Katsastushintojen kehitys

Määräaikaikatsastuksen hinta

Määräaikaikatsastuksen hinnat ovat kasvaneet vuodesta 1994 vuoden 2009 marras-kuuhun 17 eurosta 48 euroon, kuten alla olevasta kuvasta on havaittavissa (Kuva 4. Määräaikaikatsastuksen hinnan kehitys 1994-2009). Katsastushinnat kasvoivat vuosien 1994–2002 välillä noin 7 prosentin vuosivauhtia. Vuosina 2002–2004 hintojen kasvu kiihtyi 17 prosenttiin, mutta vuoden 2004 jälkeen hintojen nousu tasaantui jälleen 7 prosenttiin. Määräaikaikatsastusten hinnat pysyivät 48 eurossa vuosina 2008 ja 2009. Myös TalentPublicHouse Oy:n vuoden 2007 selvityksessä todettiin, että arvolisäveroton henkilöautojen määräaikaikatsastusten keskimääräinen kuluttajahinta kasvoi vuosien 1994–2007 välillä yli kaksinkertaiseksi. Elinkustannusindeksi kasvoi tällä aikavälillä 18 %.⁹

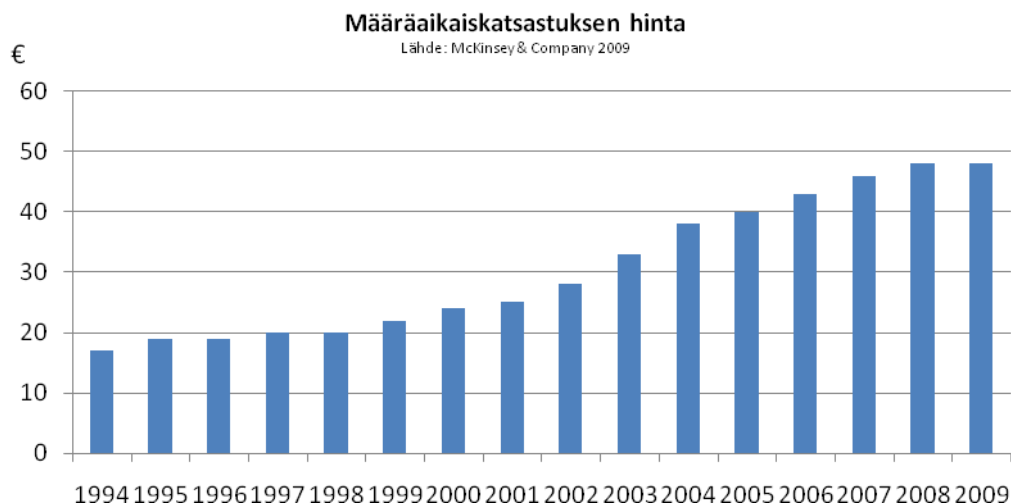
Katsastusliiketoiminnan toimintakuluista suurimman osan muodostavat henkilöstökulut, joiden osuus liikevaihdosta on keskimäärin 43 %. Muut kulut muodostavat noin 26 % liikevaihdosta. Nämä sisältävät toimintatilojen vuokran (6-10 % liikevaihdosta) sekä siivous-, sähkö-, huolto-, IT ja muita kustannuksia. McKinsey & Companyn (2008) mukaan vuosien 1994–2008 hintojen kasvu on selitettävissä kustannustekijöiden nousulla ja katsastuspalvelujen saatavuuden parantamisella. Katsastushintojen nousu 17 eurosta 41 euroon johtui kohonneista palkka-, tila- ja laitekustannuksista, kallistuneesta AKE-maksusta, uusista laiteinvestoinneista sekä arvonlisäverosta. Myös määräaikaikatsastusten saatavuus parani, jolloin katsastusasemien käyttöaste laski kyseisenä ajanjaksona merkittävästi. Tämä kehitys selittää osaltaan hinnan nousua kuuden euron edestä, jolloin loppusummaksi saadaan 47 euroa. Näin tarkasteltuna hinnoissa on tapahtunut pitkällä aikavälillä yhden euron selittämätön korotus.

⁷ Lähde: Suomen Asiakastieto Oy

⁸ Lähde: Suomen Asiakastieto Oy

⁹ ALV:n vaikutus poistettu indeksoimalla

Kun määräaikaikatsastuksen hintojen kehitystä tarkastellaan vuosien 2002–2008 aikana, ei hintojen korotus ole selitettävissä ainoastaan kustannusten nousulla ja saatavuuden paranemisella. Hinnat nousivat kyseisenä ajanjaksona 20 eurolla (28 eurosta 48 euroon). McKinsey & Companyn (2008) arvion mukaan noin 13 euroa eli 65 % hinnan noususta on selitettävissä palkka- ja laitekustannuksien nousulla, laiteinvestoinneilla sekä arvonlisäveron kasvulla. Selvityksen mukaan loput 35 % hinnan noususta aiheutuu muista tekijöistä, mitä todennäköisimmin pyrkimyksestä parantaa liiketoiminnan kannattavuutta. Liiketoiminnan kannattavuuden parantumista voidaan tarkastella markkinajohtaja A-Katsastuksen esimerkin avulla. Kun katsastusalan monopoliyrityksen, Suomen Autokatsastus Oy:n, liikevoittoprosentti oli vuonna 1994 16 %, oli A-Katsastuksen liikevoittoprosentti 7 % vuonna 2002 ja 30 % vuonna 2007 (Vuonna 2008 A-katsastus Oy:n tulos yhdistettiin A-katsastus Holding Oy:n tulokseen, jonka jälkeen A-Katsastus Oy:n tilinpäätöstä ei ole erikseen raportoitu). Vuosien 1994–2002 välillä kustannukset nousivat siis hintoja nopeammin ja vuosien 2002–2008 hinnat nousivat kustannuksia nopeammin.



Kuva 4. Määräaikaikatsastuksen hinnan kehitys 1994–2009

Kokonaishinta

Katsastusvaatimuksiin on lisätty uudemmille ajoneuvoille pakokaasu- ja OBD-mittaukset. Pakokaasumittaus oli pakollinen jo vuonna 1994 ja nykyisin se tehdään kaikille autoille. OBD-mittaus on ollut pakollinen vuoden 2001 jälkeen valmistetuille autoille vuodesta 2004 lähtien. Pakokaasumittauksen hinta bensiinikäyttöiselle autolle oli vuonna 1994 5 euroa ja vuonna 2008 hinta oli noussut 17 euroon¹⁰, eli hinta on noussut 9,1 % vuodessa. Vuonna 2009 pakokaasumittausten hinta jatkoi nousuaan 17 eurosta 19 euroon (+ 11,8 %). Katsastusalan yrittäjien mukaan myös laitekustannukset ovat nousseet vuodesta 1994 vuoteen 2008 noin 1,3 % vuodessa.

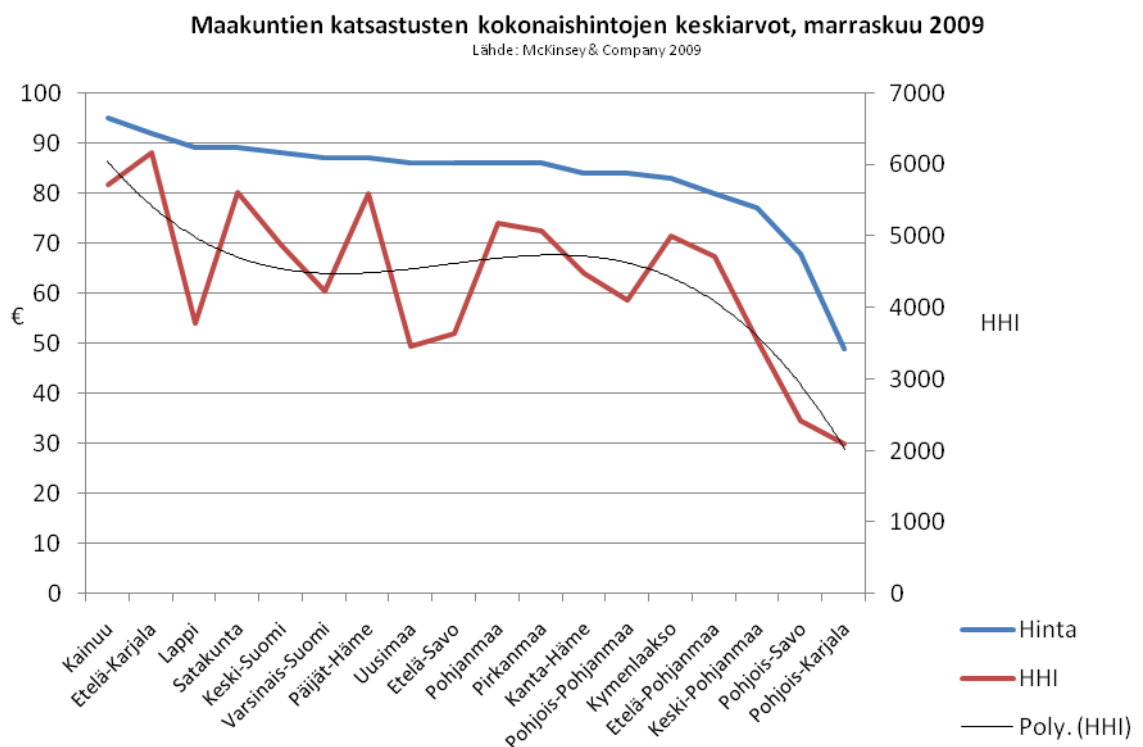
OBD-mittaus maksoi Suomessa vuonna 2008 13 euroa ja vuonna 2009 16 euroa. Laitekustannukset per katsastus ovat alle yhden euron. Katsastuksen kokonaiskustan-

¹⁰ Kaikki keskiarvot on laskettu käyttäen katsastushinnat.fi:stä sekä yritysten asemakohtaisilta Internet-sivuilta saatuja hintatietoja ja ne ovat syyskuulta 2008 sekä marraskuulta 2009. Keskiarvot on laskettu käyttäen suoraa keskiarvoa; ei volyymipainotettua keskiarvoa. Kaikki hintavertailut ovat kevyelle (alle 3500 kg), bensiinikäyttöiselle autolle.

nus sisältäen määräaikaikatsastuksen, pakokaasumittauksen ja OBD-mittauksen oli näin ollen 78 euroa vuonna 2008 ja 83 euroa vuonna 2009. (McKinsey & Company 2009.)

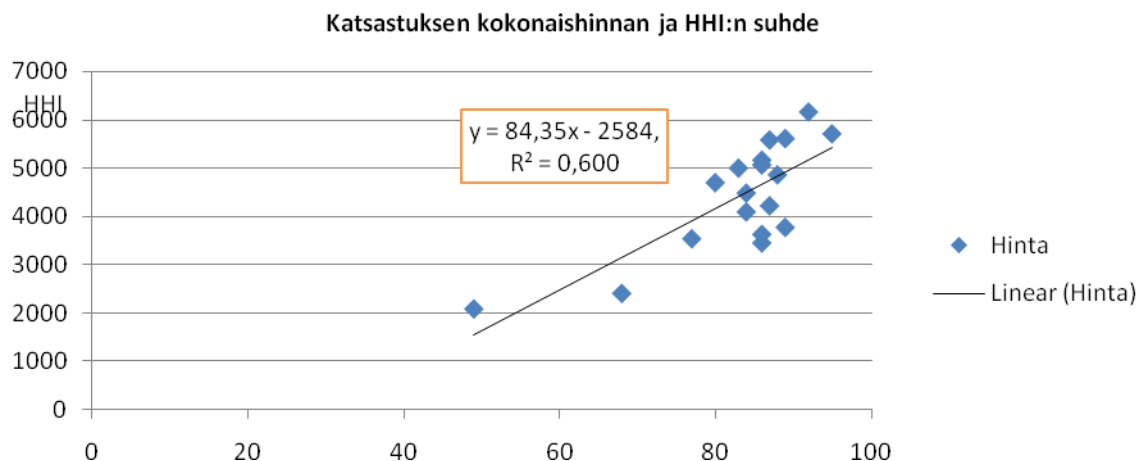
Markkinatilanteen vaikutus katsastushintoihin

Kuten aikaisemmin mainittiin, on alueellinen kilpailu katsastusalalla kiristynyt vuoden 2009 aikana uusien katsastusyrittäjien ja katsastusasemien perustamisen myötä. Katsastusten kokonaishintojen keskihajonta alueiden välillä nousi vuoden 2008 syyskuun ja 2009 marraskuun välillä kuudella eurolla 13 euroon. Maakuntakohtaisia katsastusten kokonaishintojen keskiarvoja on esitetty kuvassa 4. Edullisin katsastuksen kokonaishinnan keskiarvo löytyi marraskuussa 2009 Pohjois-Karjalasta (keskiarvo 49 euroa) ja kallein Kainuusta (keskiarvo 95 euroa). Alhaisin yksittäinen katsastuksen kokonaishinta löytyi Pohjois-Karjalasta (34 euroa) ja korkein Pohjois-Pohjanmaalta (101 euroa). Vuonna 2008 korkein kokonaishinta oli 92 euroa. Koko Suomen keskiarvo oli 83 euroa.



Kuva 5. Katsastusten kokonaishintojen keskiarvot marraskuussa 2009

Kuvista 4 ja 5 on havaittavissa alueellisten markkinoiden keskittyneisyyden yhteys katsastusten kokonaishintoihin. Kuvassa 4 HHI:tä kuvaava trendilinja myötäilee hintoja kuvaavaa käyrää. Katsastusten kokonaishinnat ovat keskimäärin alhaisemmat niissä maakunnissa, joissa markkinoiden keskittyneisyys on pienintä eli toimijoita on eniten. Kuva 5 havainnollistaa markkinoiden keskittyneisyyden ja katsastusten kokonaishintojen positiivista lineaarista yhteyttä (selitysaste 0,60). Niillä alueilla, joilla on korkeampi HHI, on sekä keskimääräistä korkeampi hintataso että keskimääräistä korkeampi hintojen nousu vuoden 2008 ja 2009 välillä.



Kuva 6. HHI:n vaikutus katsastuksen kokonaishintaan

Hintakilpailua ovat luoneet uudet riippumattomat yrittäjät. Uusien yrittäjien keskimääräinen kokonaishinta oli 73 euroa katsastusta kohden kun markkinajohtaja A-Katsastuksen keskihinta oli 88 euroa. A-Katsastuksen kokonaishinta nousi vuoden 2008 ja 2009 välillä kahdeksan prosenttia ja yksityisten vanhojen yrittäjien kokonaishinnat nousivat samalla ajanjaksolla 7 prosenttia.

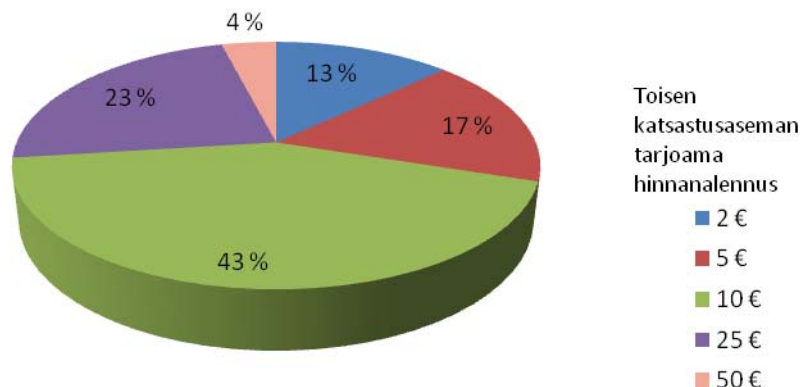
Hinnan merkitys asiakkaalle

Katsastuksen hinnalla on suhteellisen pieni merkitys asiakkaankatsastusaseman valintaan. Sekä McKinsey & Companyn että A-Katsastuksen tekemien asiakastutkimusten perusteella tärkein katsastusaseman valintaan vaikuttava tekijä on katsastusaseman sijainti. McKinseyn haastattelututkimuksen mukaan (80 katuhaastattelua ja 80 puhelinhaastattelua) hinta oli katsastusaseman valintakriteerien joukossa vasta kuudennella sijalla. Sijainnin jälkeen asiakkaille tärkeimmät valintakriteerit olivat mahdollisuus katsastukseen ilman ajanvarausta sekä katsastusaseman aukioloajat. 79 % vastaajista ei muistanut katsastuksen hintaa, joten asiakkaiden hintatietoisuus on melko alhaista.

McKinseyn haastattelututkimuksen mukaan katsastuksen hintojen tulisi alentua vähintään 10 €, jotta 73 % vastaajista vaihtaisi katsastusasemaa pelkän hinnan vuoksi (Kuva 7. Asiakkaiden halukkuus vaihtaa katsastusasemaa hinnan vuoksi). Kuluttajien hintaherkkyys näyttää siis olevan hyvin alhaista. Koska katsastushinnoilla on vähäinen merkitys asiakkaan katsastusaseman valintaan, ei katsastusasemilla ole juuri paineita alentaa katsastuksien hintoja kilpailuaseman parantamiseksi.

Osuus asiakkaita, jotka vaihtaisivat katsastusasemaa alhaisemman hinnan vuoksi

Lähde: McKinsey & Company 2008



Kuva 7. Asiakkaiden halukkuus vaihtaa katsastusasemaa hinnan vuoksi

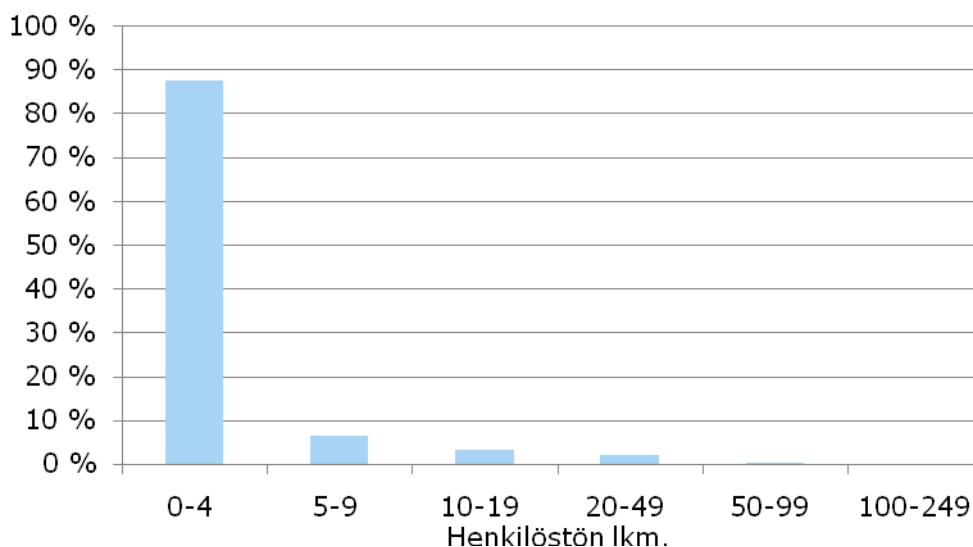
Tulosten tulkinnassa on huomioitava, että raskaan kaluston osalta hintaherkkyys on luultavasti alhaisempaa, koska kyseessä on ammattiliikenne. Tällöin muilla tekijöillä, kuten sijainnilla, on vieläkin suurempi merkitys kuin kuluttajien kohdalla.

3.3 Korjaamoala pähkinänkuoressa

Tilastokeskuksen TOL2008-toimialaluokituksen mukaan Suomessa toimi vuonna 2010 kesäkuussa noin 6400 moottoriajoneuvoalan korjaamoyritystä (TOL 45201). Näistä lähes 90 prosenttia on vasta-aloitaneita tai mikroyrityksiä, jotka työllistävät korkeintaan 4 henkilöä.

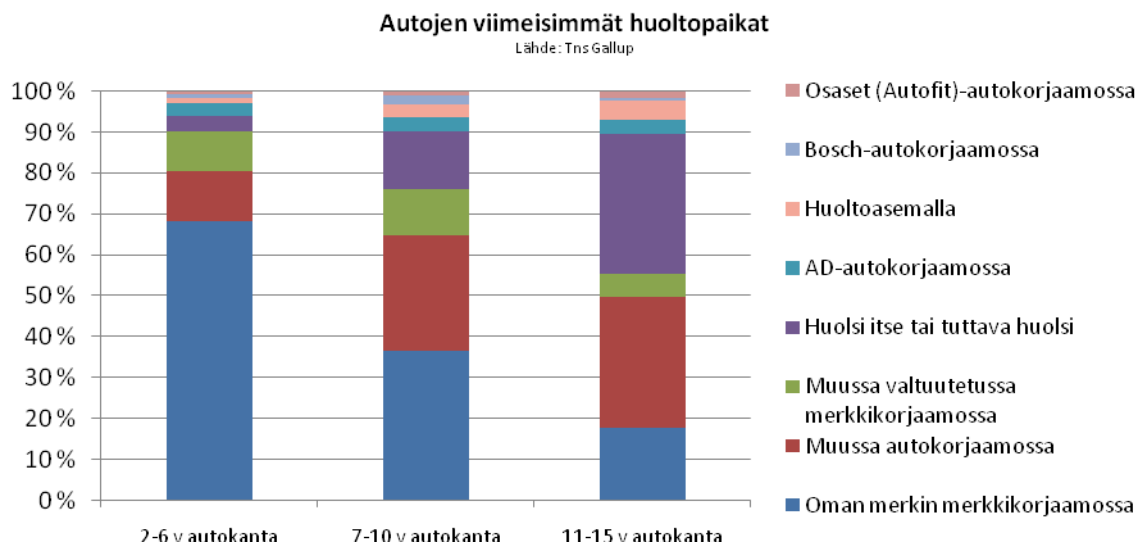
Korjausalan yritykset henkilöstön lukumäärän mukaan luokiteltuna (n=6396)

Lähde: Tilastokeskus



Kuva 8: Korjausalan yritykset henkilöstömäärittäin luokiteltuna

Korjaamoalaa hallitsevat useiden yksityisten toimijoiden lisäksi useat korjaamoalan ketjut. Lisäksi merkittävä markkinaosuus on muilla merkkikorjaamoilla, jotka huoltavat erityisesti uudempaa autokantaa. TNS-gallupin tekemän tutkimuksen mukaan 2-6 -vuotiaista autoista vajaa 70 % käy oman merkin merkkikorjaamossa.



Kuva 9: Henkilöautojen viimeisimmät huoltopaikat autokannan iän mukaan luokiteltuna

Tiivistelmä

Katsastusten määrä on kasvanut vuodesta 1994 maltillisesti, sillä Suomen autokanta on melko vakiintunut. Suomessa tehtiin vuonna 2009 noin 2,4 miljoonaa määräaikaikatsastusta. Näistä valtaosa (noin 85 %) on henkilöautojen katsastuksia.

Katsastusalan kilpailun vapauttamisen myötä alalle on tullut runsaasti uusia yrityksiä. Kun vuonna 1993 katsastusyrittäjiä oli yhdeksän, oli niitä vuoden 2009 lopulla noin 50. A-Katsastus on tällä hetkellä markkinajohtaja 54 % markkinaosuudellaan ja K1-Katsastajat seuraavaksi suurin 20 % markkinaosuudellaan. Muut yritykset ovat muutamaa alueellista ketjua lukuun ottamatta pääosin yrittäjävetoisia yhden tai kahden aseman yrityksiä.

Markkinat ovat kilpailun lisääntymisestä huolimatta yhä hyvin keskittyneet. Vuonna 2009 25 %:lla katsastusasemista oli alueellinen monopoli (25 km säteellä katsastusasemasta). Yksikään katsastusasema ei toiminut alueella, jolla markkinat olisivat kilpaillut tai vain lievästi keskittyneet.

Katsastusliiketoiminta on hyvin kannattavaa. Keskimääräinen liikevoittoprosentti vuonna 2009 oli 20 % ja mediaani 22 % (korjaamoalalla vastaavasti -8,8 % ja 3,7 %). Sijoitetun pääoman tuottoprosentin keskiarvo oli vuonna 2009 45,2 % ja mediaani 44,10 % (korjaamoalalla vastaavat luvut olivat 8 % ja 8,2 %).

Määräaikaikatsastuksen hinnat ovat kasvaneet vuodesta 1994 vuoden 2009 marraskuuhun 17 eurosta 48 euroon. Noin 65 % hinnan noususta selittyy kustannusten nousulla ja loput 35 % aiheutuu muista tekijöistä, kuten pyrkimyksestä parantaa liiketoiminnan kannattavuutta. Katsastusten kokonaishinnat heijastavat alueellisten markkinoiden keskittyneisyyttä. Hinnat olivat vuonna 2009 keskimäärin alhaisimmat niissä maakunnissa, joissa markkinoiden keskittyneisyys oli pienintä eli toimijoita oli eniten.

Kuluttajien hintaherkkyys on hyvin alhaista. Koska katsastushinnoilla on vähäinen merkitys asiakkaan katsastusaseman valintaan, ei katsastusasemilla ole juuri paineita alentaa katsastuksien hintoja kilpailuaseman parantamiseksi.

Tilastokeskuksen TOL2008-toimialaluokituksen mukaan Suomessa toimi vuonna 2010 kesäkuussa noin 6400 moottoriajoneuvoalan korjaamoyritystä. Näistä lähes 90 prosenttia on vasta-aloittaneita tai mikroyrityksiä, jotka työllistävät korkeintaan 4 henkilöä.

Korjaamoalaa hallitsevat useiden yksityisten toimijoiden lisäksi useat korjaamoalan ketjut. Lisäksi merkittävä markkinaosuus on muilla merkkikorjaamoilla, jotka huoltavat erityisesti uudempaa autokantaa. 2-6 -vuotiaista autoista vajaa 70 % käy oman merkin merkkikorjaamossa.

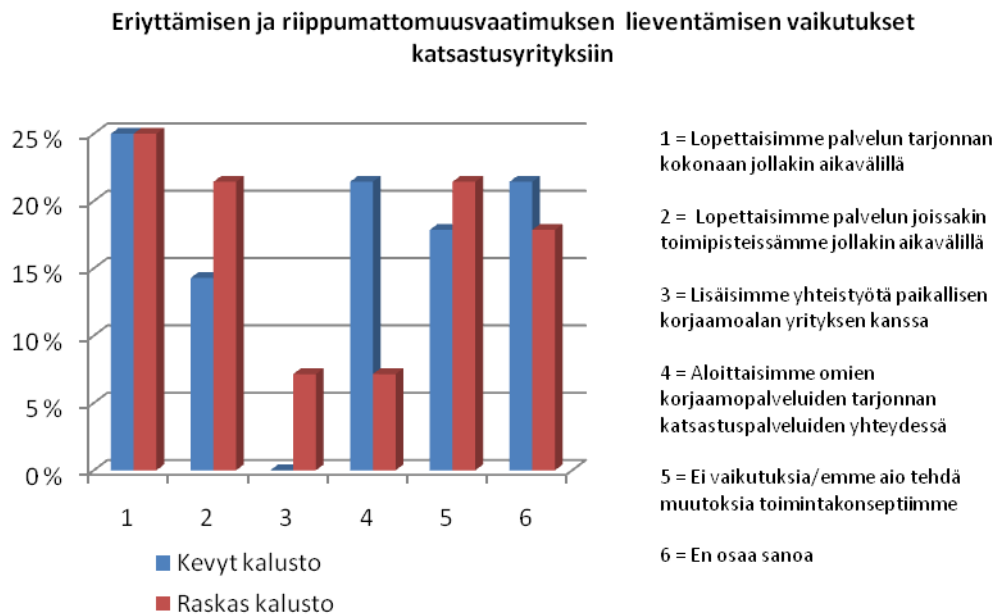
4 Vaikutukset korjaamo- ja katsastustoimialoihin

4.1 Katsastustoimiala

Selvityksen yhteydessä toteutetussa kyselyssä katsastusalan yrityksiltä kysyttiin, miten ne arvioivat katsastuslupien eriyttämisen (muutos 1) ja riippumattomuusvaatimuksen lieventämisen (muutos 2) vaikuttavan niiden katsastusliiketoimintaan. Neljäsosa vastaajista arvioi, että ne lopettaisivat muutosten seurauksena katsastustoiminnan kokonaan (Kuva 10. Katsastusyritysten suunnitelmat tulevaisuuden liiketoimintamalleiksi). 14 % vastaajista arvioi, että ne lopettaisivat kevyen kaluston katsastuspalvelut joissakin toimipisteissä ja viidesosa puolestaan arvioi, että ne lopettaisivat raskaan kaluston katsastustoiminnan joissakin toimipaikoissa. Avoimissa kommentissaan vastaajat ilmoittivat tämän liittyvän siihen, että korjaamoyritysten tullessa kilpailu kiristyy, mikä johtaisi jollakin aikavälillä siihen, että asiakasmäärät vähenisivät ja toiminta muuttuisi kannattamattomaksi.

Viidennes vastaajista arvioi, että ne aloittaisivat korjaamopalveluiden tarjonnan kevyelle kalustolle. Vastaajista 7 % arvioi, että ne alkaisivat tarjota omia korjaamopalveluita raskaalle kalustolle. Yksi keskeisistä syistä haluttomuuteen aloittaa korjaamopalveluja on se, että asemilla ei ole korjaamotoimintaan sopivia tiloja, eikä niillä siten ole mahdollisuutta kilpailla korjaamopalveluista korjaamojen kanssa. Monet vastaajat kritisoivat sitä, että aloittaakseen korjaamopalvelujen tarjonnan pitäisi heidän nykyisen lakiesityksen mukaan luopua rekisteröinti-, muutos- sekä kytkentäkatsastuspalveluista. Tämä riippumattomuusvaatimus johtaisi vastaajien mukaan siihen, että erikoiskatsastuksista luovuttaisiin kilpailun kiristymisen myötä, koska nämä eivät ole liiketoiminnan kannalta kovin kannattavia ja palveluvalikoimaan lisittäisiin korjaamopalveluita. Mikäli oletetaan, että erikoiskatsastuksia tarjoaisivat ainoastaan ne katsastustoimipaikat, jotka ilmoittivat kyselyssä, etteivät aio muuttaa toimintamalliaan, putoaisi erikoiskatsastuksia suorittavien toimipisteiden lukumäärä tämänhetkisten toimijoiden keskuudessa noin viidennekseen nykyisestä.

Yksikään kyselyyn vastannut katsastusyritys ei aio lisätä yhteistyötä paikallisen, kevyen kaluston korjaamoalan yrityksen kanssa. 7 % vastaajista arvioi, että ne lisäisivät yhteistyötä raskaan kaluston korjaamon kanssa. Noin viidesosa vastaajista ilmoitti, ettei muutoksilla ole vaikutusta niiden liiketoimintaan.



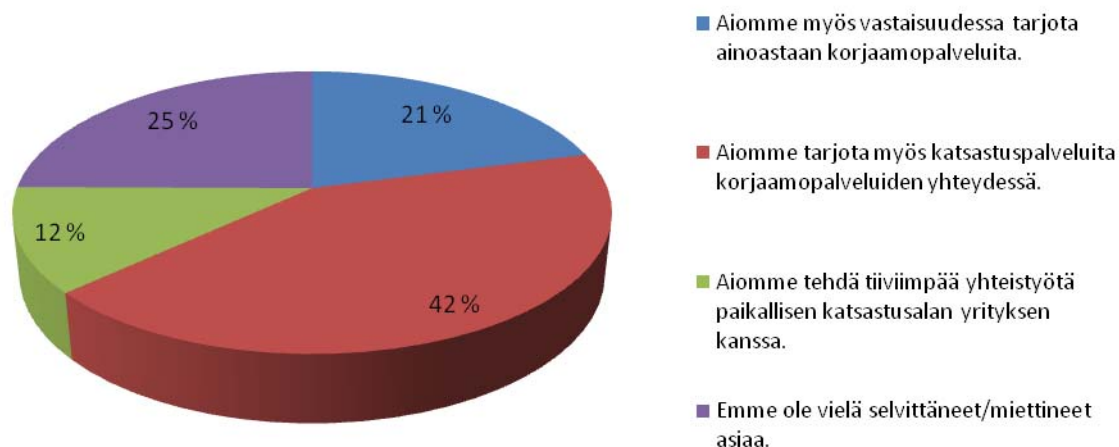
Kuva 10. Katsastusyrittysten suunnitelmat tulevaisuuden liiketoimintamalleiksi

Kyselyyn vastanneet katsastusalan yritykset arvioivat, että peruskoulutusvaatimuksen muuttaminen vaikuttaisi omien katsastuspalvelujen tarjontaan positiivisesti.

4.2 Korjaamotoimiala

Kyselyyn vastanneista korjaamoista yli 40 % on kiinnostunut tarjoamaan vastaisuudessa myös katsastuspalveluita. Vain korjaamopalveluita aikoo tarjota noin viidennes vastaajista ja yhteistyötään paikallisen katsastusalan yrittäjän kanssa aikoo tiivistää 12 % vastaajista. Kuitenkin joka neljäs vastaaja ilmoittaa, ettei ole vielä selvittänyt asiaa tai miettii vielä. Vastaajat painottavatkin lopullisen päätöksen riippuvan viime kädessä tarvittavien investointien suuruudesta sekä siitä, millaisia panostuksia lain asettamien vaatimusten noudattaminen edellyttää. Valtaosa korjaamokyselyyn vastanneista toimijoista ilmoitti, että niiden aiemmat tiedot lakiesityksestä ja sen sisällöstä ovat lähinnä sanomalehdistä luettuja pintapuolisia tietoja. Tästä syystä onkin mahdollista, että toimijoiden käsitykset lain asettamista vaatimuksista katsastustoiminnan aloittamiselle ovat osittain puutteellisia. Lisäksi on huomattava, että täydentävien puhelinhaastattelujen perusteella usein ne korjaamot, jotka eivät nähneet katsastuslain uudistuksessa mahdollisuuksia oman liiketoimintansa kehittämiseen, eivät vastanneet kyselyyn.

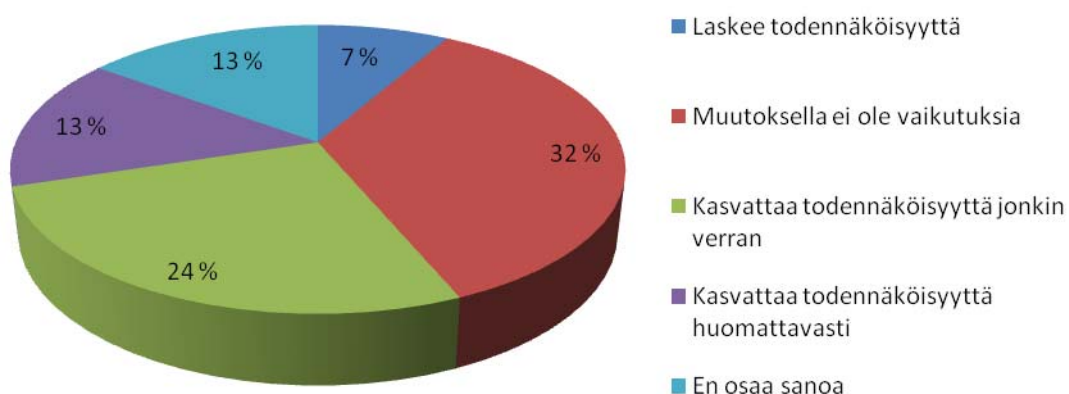
Myös korjaamoyrityksillä olisi tulevaisuudessa mahdollisuus tarjota katsastuspalveluita. Mitä seuraavista pidätte todennäköisimpänä vaihtoehtona oman liiketoimintanne kehittämiseksi tulevaisuudessa?



Kuva 11: Korjaamoyritysten suunnitelmat tulevaisuuden liiketoimintamalleiksi

Korjaamoyrityksiltä tiedusteltiin myös koulutusvaatimusten muutosten vaikutuksia halukkuuteen lähteä tarjoamaan katsastuspalveluita (Kuva 12). Noin 37 % näki muutoksen lisäävän todennäköisyyttä jonkin verran tai huomattavasti. Joka kolmannen vastaajan mukaan koulutusvaatimuksella ei ole vaikutuksia tehtäessä päätöksiä siitä, tarjotaanko korjaamolla tulevaisuudessa myös määräaikaikatsastuspalveluita.

Miten peruskoulutusvaatimuksen muutos vaikuttaa päätökseenne lähteä tarjoamaan katsastuspalveluita?



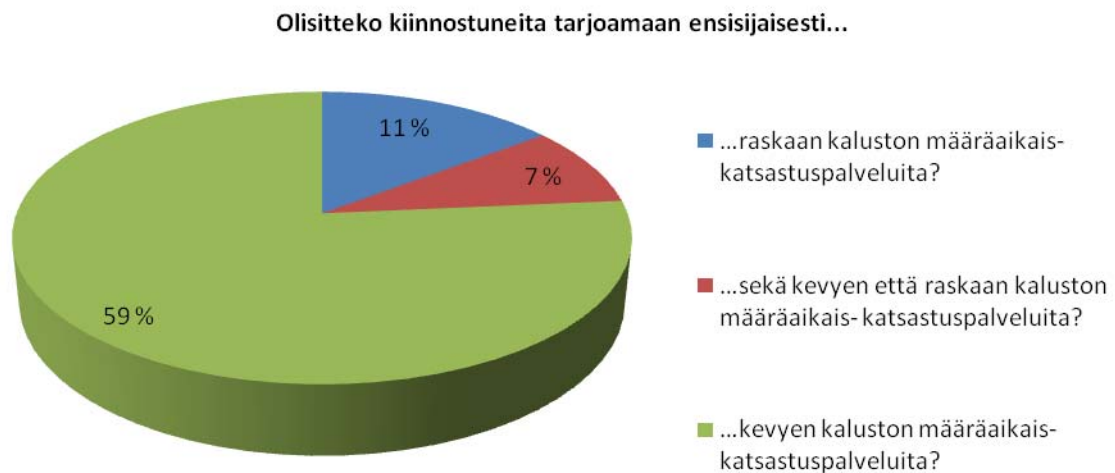
Kuva 12: Koulutusvaatimusten muutosten vaikutus korjaamoyritysten halukkuuteen tarjota katsastuspalveluita

Tilastokeskuksen mukaan Suomessa toimi vuonna 2010 noin 6400 moottoriajoneuvojen huoltoa ja korjausta tarjoavaa yritystä. Kyselytulosten sekä haastattelujen perusteella näistä noin kolmanneksen voidaan olettaa olevan kiinnostuneita tarjoamaan katsastuspalveluita. Tämä tarkoittaisi noin 2000 korjaamoalan toimijaa. Keskimäärin

toimijat arvioivat katsastavansa kuukaudessa noin 42 ajoneuvoa. Vaihteluväli on kuitenkin varsin suuri. On lisäksi huomattava, että lakiesityksen vaatimus SFS-EN ISO 9001:2008 tai tätä uudemmassa vastaavan standardin mukaan sertifioidusta laadunhallintajärjestelmästä tulee käytännössä vähentämään niiden toimijoiden määrää, joilla tosiasiallisesti on edellytykset toiminnan aloittamiseen.

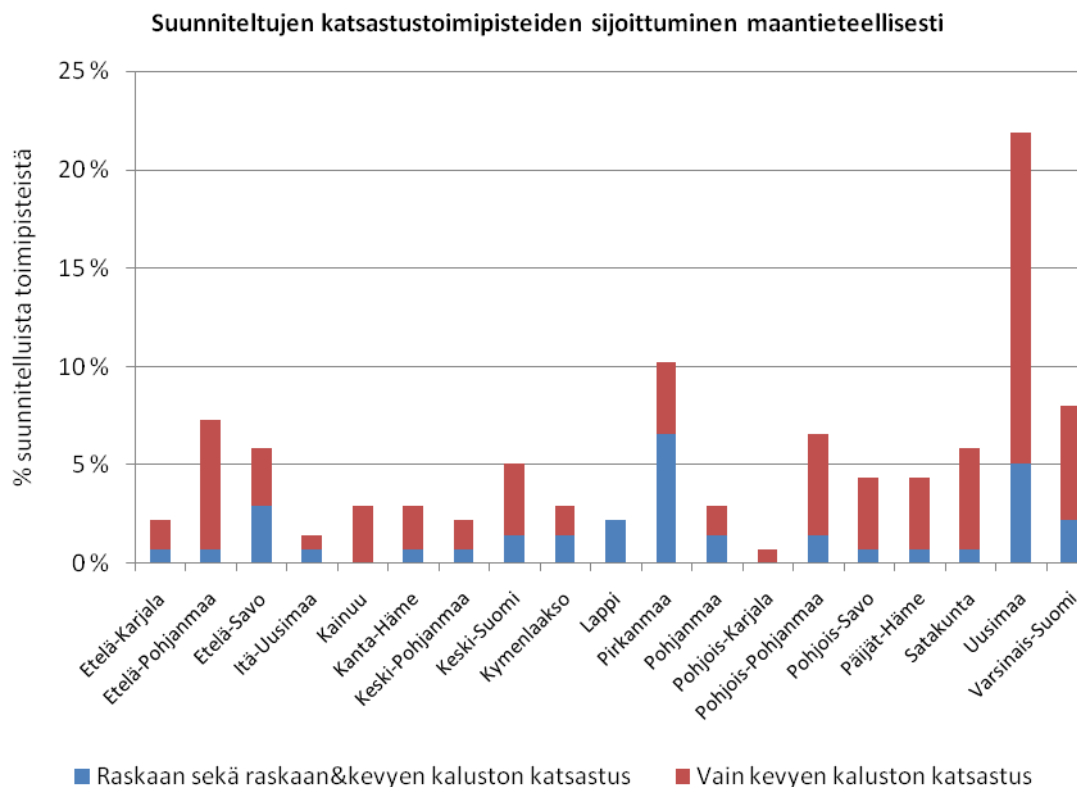
12 % vastaajista piti varteenotettavana vaihtoehtona yhteistyön tiivistämistä paikallisen katsastusalan toimijan kanssa. Huomionarvoista on kuitenkin, että katsastusyri-tyksistä yhteistyön tiivistämistä ei juuri pidetty mahdollisena - yksikään vastaaja ei pitänyt todennäköisenä yhteistyötä kevyen kaluston katsastuksissa ja raskaan kalus-ton puolella tiiviimpää yhteistyötä suunnitteli vain reilu 5 % vastaajista.

Valtaosa kyselyyn vastanneista ilmoitti olevansa kiinnostunut tarjoamaan ensisijai-sesti kevyen kaluston määräaikaikatsastuspalveluita (Kuva 13). Kuitenkin lähes 20 % vastaajista suunnitteli joko raskaan tai sekä raskaan että kevyen kaluston mää-räaikaikatsastuspalveluiden tarjoamista. Haastattelujen mukaan raskaan kaluston korjaamoi-sa varustelutaso onkin jo nyt pitkälti riittävä raskaan kaluston katsastusten toteutta-miseen. Raskaan kaluston katsastukset hoidetaan jo tällä hetkellä useissa toimipai-koissa lähistöllä sijaitsevan raskaan kaluston korjaamon tiloissa, joita katsastajat vuokraavat tarveperustaisesti. Haastattelujen mukaan luvanvaraisesta raskaasta kalus-tosta noin puolet käyttää korjaamopalveluihinsa ulkopuolista korjaamoa. Yksityisten, ei-luvanvaraiseen toimintaan käytettävien raskaan kaluston ajoneuvojen kohdalla ti-lanne on toinen.



Kuva 13: Korjaamoyritysten jakautuminen kevyen- ja raskaan kaluston katsastustoimipisteisiin

Kyselyssä tarkasteltiin myös palveluiden tarjonnan maantieteellistä kattavuutta. Yri-tyksiä, jotka olivat kiinnostuneita katsastuspalveluiden tarjoamisesta, löytyi kaikista Suomen maakunnista. Alla olevasta kuviosta (Kuva 14) nähdään, että eniten uusia katsastustoimipisteitä suunnitellaan Uudellemaalle. Raskaan kaluston katsastustoimi-pisteitä suunnittelevia löytyy erityisesti Pirkanmaalta.



Kuva 14: Suunniteltujen katsastustoimipisteiden sijoittuminen

Katsastuspalveluiden saatavuutta helpotetaan myös poistamalla ajoratavaatimus, sekä mahdollistamalla jälkikatsastus eri asemalla, kuin missä varsinainen katsastus on toteutettu. Ajoratavaatimuksen poistaminen helpottaa katsastusasemien sijoittautumisen lähelle kysyntää ja poistaa näin yhden palveluiden saatavuutta rajoittavan tekijän.

Tiivistelmä

Lakiuudistus lisäisi huomattavasti kevyen kaluston katsastustoimipaikkojen määrää Suomessa. Suuntaa-antavien tulosten mukaan mahdollisten uusien kevyen kaluston määräaikaikatsastusta tarjoavien toimipisteiden lukumäärä on noin 2000 korjaamoalan yritysten ryhtyessä tarjoamaan katsastuspalveluita. Uusista katsastustoimipisteistä valtaosa keskittyy kasvukeskuksiin, joissa kysyntä on vilkkainta.

Raskaan kaluston toimipisteiden määrä tulee sen sijaan selkeästi vähenemään. Kyselyn mukaan lähes puolet tämänhetkisistä katsastusyrittäjistä aikoo luopua raskaan kaluston katsastamisesta kokonaan tai suunnittelee luopuvansa raskaan kaluston katsastuksista ainakin joissakin toimipisteissään. Tämä tarkoittaisi raskaan kaluston nykyisen katsastusverkoston harvenemista noin puoleen nykyisestä. Samaan aikaan kuitenkin raskasta kalustoa korjaavat autokorjaamot ovat erittäin kiinnostuneita tarjoamaan myös katsastuspalveluita. Raskaan kaluston korjaamoissa varustelutaso on vastaajien mukaan jo nyt pitkälti riittävä katsastusten toteuttamiseen. Lisäksi korjaamot ovat keskittyneet asiakkaiden näkökulmasta edullisille paikoille ja niiden määrän koetaan olevan riittävä.

Erikoiskatsastuspalveluiden maantieteellinen tarjonta heikkenee tulevaisuudessa. Käytännössä niillä katsastustoimipisteillä, jotka aloittavat myös korjaamopalveluiden tarjoamisen, ei ole mahdollisuutta tarjota erikoiskatsastuspalveluita. Tämä tarkoittaisi erikoiskatsastuspalveluiden vähenemistä noin viidennekseen nykyisestä.

5 Vaikutukset katsastushintoihin

Katsastushintojen odotettuun kehitykseen vaikuttaa samanaikaisesti useampi mekaniismi. Tässä luvussa tarkastellaan katsastus- ja korjaamo- ja autoalan näkemyksiin sekä aiempiin tutkimuksiin perustuen lakimuutoksen odotettuja hintavaikutuksia.

Lakimuutosten odotetaan hillitsevän erityisesti kevyen kaluston katsastusten hintojen nousupaineita tai jopa alentavan katsastusten hintoja. Samansuuntaisia vaikutuksia odotetaan myös raskaan kaluston katsastuksille korjaamo- ja katsastuspalveluiden synergiaetujen hyödyntämisen helpottuessa sekä palveluiden sijoittautuessa kysynnän mukaan.

Suoria hintavaikutuksia merkittävämpänä etuna voidaan kuluttajan näkökulmasta nähdä mahdollisuus hoitaa sekä auton katsastus että siihen mahdollisesti liittyvät huolto- ja korjaustoimenpiteet samassa paikassa. Yli 50 prosenttia korjaamoyrityksistä ilmoitti aloittavansa oman katsastustoiminnan tai lisäävänsä yhteistyötä katsastusalan yritysten kanssa. Katsastusyrittäjistä puolestaan yli 20 prosenttia ilmoitti aloittavansa oman korjaamotoiminnan mikäli lakiuudistus toteutuu. Todellisuudessa luvut tulevat olemaan todennäköisesti suurempia. Kuluttajat suosivat palvelujen saatavuutta yhdestä pisteestä ja tämä pakottaa yritykset sopeuttamaan liiketoimintamallinsa uuteen tilanteeseen. Uudistuksen voi myös ennakoida parantavan korjaamotoiminnan laatua, koska katsastustoiminnan aloittaminen edellyttää mm. laatujärjestelmää.

5.1 Hintavaikutukset

Riippumattomuusvaatimuksen lieventäminen

Uusien katsastustoimipisteiden syntyminen korjaamoyritysten yhteyteen lisää katsastustoimipisteiden määrää, mikä johtaa kilpailun lisääntymiseen. Vuonna 2010 Suomessa toimi noin 330 katsastustoimipistettä. Vuoden 2009 lopussa Suomessa oli noin 2 800 000 henkilöautoa.¹¹ Aiemmin luvussa 4.2 korjaamosektorin mukaantulon arvioitiin lisäävän katsastustoimipaikkojen määrää jopa kahdella tuhannella.

Tällä hetkellä useissa katsastustoimipisteissä kaluston käyttöaste on verrattain alhainen. Keskimääräisen käyttöasteen ollessa noin 50 % tuntumassa on oletettavaa, että mahdollisuus hyödyntää jo olemassa olevia katsastamiseen tarvittavia tiloja saattaa parantaa sekä korjaamo- että katsastusyrittäjien käyttöastetta. Tämä synergiaetu realisoituu erityisesti raskaan kaluston korjaamo- ja katsastuspuolella, sillä jo nyt suuri osa raskaan kaluston katsastukseen käytettävistä tiloista vuokrataan tarveperustaisesti autokorjaamoilta. Samaan aikaan on myös huomattava, että mikäli tilojen käyttöasteet ovat jo nyt alhaiset, vähenevät myös katsastukset per toimipiste kilpailun kasvaessa. Tämä haastaakin nykyiset katsastusalan toimijat kehittämään palvelukonseptiaan siten, että toiminta säilyy kannattavana.

Katsastusmarkkinoiden avaaminen korjaamoyrityksille tuo mukanaan myös uudenlaisia hinnoittelumalleja. Esimerkiksi nk. merkkikorjaamoille aukeaa mahdollisuus lähteä tarjoamaan palvelupaketteja, joissa uusille autoille tarjotaan kampanjaluonteisesti jopa kokonaan ilmaisia katsastuspalveluita auton oston yhteydessä. Suurille au-

¹¹ Lähde: Tilastokeskus/Trafi

tokorjaamoketjuille katsastus saattaakin tulevaisuudessa olla vain yksi osa mahdollisimman kattavaa palvelupalettia, jonka ensisijaisena tehtävänä on taata sen asiakkaille ensiluokkaista palvelua.

Ne nykyiset katsastusyrietykset, jotka ryhtyvät tarjoamaan korjauspalveluita, eivät saa tulevaisuudessa toteuttaa nk. erikoiskatsastuspalveluita. Alan toimijoiden mukaan erikoiskatsastuspalvelut eivät tällä hetkellä ole sellaisenaan kannattavia, vaan niitä subventoidaan kevyen kaluston katsastuksesta saatavilla voitoilla. Oletettavasti riippumattomien katsastusasemien vähentyminen noin viidennekseen nykyisestä (Kuva 10: Katsastusyrietysten suunnitelmat tulevaisuuden liiketoimintamalleiksi) nostaisi erikoiskatsastuspalveluiden, kuten kytkentä- ja rekisteröintikatsastusten hintaa.

Eriyttäminen

Lakimuutoksella mahdollistettaisiin myös pelkkien kevyiden ajoneuvojen katsastus, kun aiemmin katsastusasemien on tullut tarjota sekä raskaan- että kevyen kaluston katsastuspalveluita. Lisäksi syrjäseuduilla sijaitseville korjaamoille tarjotaan mahdollisuutta ainoastaan raskaan kaluston korjauksiin. Tällä hetkellä voimassaoleva vaatimus on käytännössä johtanut siihen, että raskaan kaluston katsastuspisteitä on ollut yhtä paljon kuin kevyenkin kaluston katsastuspisteitä, vaikka katsastettavista ajoneuvoista vain noin 5 % on raskaan kaluston ajoneuvoja¹². Käytännössä tämä on johtanut siihen, että raskaan kaluston katsastuspisteiden ylitarjonta ja siitä seuraavat korkeat kulut on katettu kevyen liikenteen katsastuksista saatavilla tuloilla. Kannattamattomien toimintojen poistaminen palvelupalettista mahdollistaa näin ollen katsastuksista perittävien hintojen madaltumisen, kun hinnat laskevat vastaamaan todellisia kustannuksia. Vastaavasti myös kevyen kaluston katsastusta on tullut tarjota myös niissä toimipisteissä, joissa valtaosa katsastettavasta kalustosta on raskaita ajoneuvoja. Tämä on kuitenkin poikkeuksellista ja keskittyy lähinnä paikkakunnille, joissa raskasta liikennettä on poikkeuksellisen paljon johtuen raskaan kaluston valmistajien ja maa-hantuotistamien läheisyydestä¹³.

McKinsey & Companyn tekemän tutkimuksen mukaan keskimääräinen katsastushinta sisältäen määräaikaikatsastuksen sekä pakolliset päästömittaukset oli vuonna 2009 keskimäärin noin 84 euroa. Katsastus- ja korjaamoyrityksille suunnatuissa kyselyissä kartoitettiin toimijoiden näkemyksiä lakimuutoksen vaikutuksista määräaikaikatsastusten hintoihin. Katsastusyrittäjistä valtaosa arvioi, että muutoksella ei ole merkittäviä vaikutuksia kevyen kaluston katsastusten hintoihin. Korjaamot, jotka ilmoittivat olevansa kiinnostuneita erityisesti kevyen kaluston katsastuksista, arvelivat katsastushintojen laskevan noin 15 %. Sekä raskaan että kevyen kaluston katsastuksista kiinnostuneet korjaamot olivat arviossaan varovaisempia. Näiden vastaajien mukaan oletettava hinnanlasku on vain noin 4 %. Kevyen kaluston katsastuksista kiinnostuneiden korjaamoiden arvio tulevaksi määräaikaikatsastuksen¹⁴ hinnaksi oli noin 42 euroa. Arvio osoittautui vain hieman korkeammaksi kuin Ruotsissa tänä kesänä kilpailun avauduttua yksityisen toimijan (Carspectin) tarjoaman katsastuksen hinta (n. 32 euroa.). Korjaamoalan yritysten vastaava arvio raskaan kaluston katsastukselle oli noin 90 euroa.

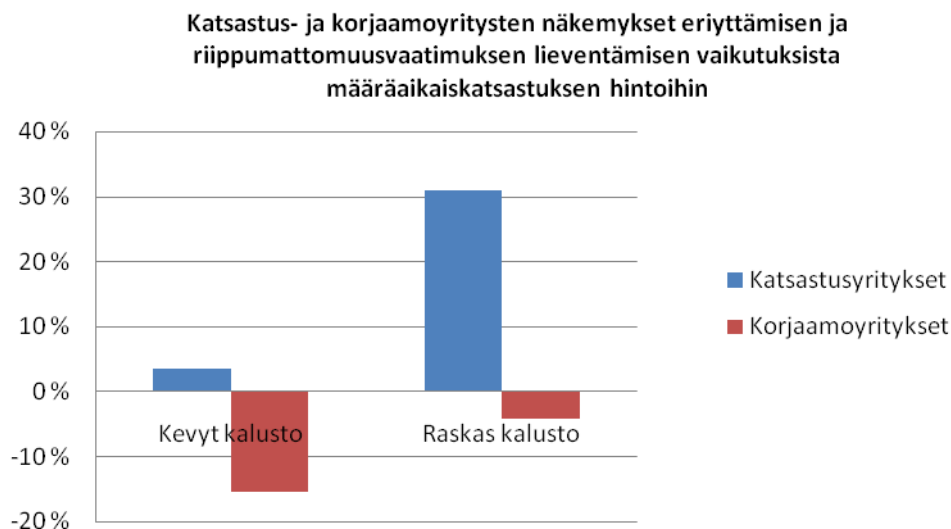
Katsastusalalla näkemykset hintojen kehityksestä olivat päinvastaiset. Katsastusyrietysten keskuudessa kevyen kaluston määräaikaikatsastushintojen arveltiin nousevan

¹² Lähde: McKinsey & Company, 2008

¹³ Esimerkkeinä tällaisista paikkakunnista voidaan mainita mm. Kristiinankaupunki, Hanko ja Närpiö

¹⁴ Sisältäen määräaikaikatsastuksen, pakokaasu- sekä OBD-mittauksen

noin 3,5 %. Raskaan kaluston hintojen nousuksi kyselyyn vastanneet katsastajat arvioivat noin 30 %. Syinä tälle esitettiin katsastusmäärien vähenemistä per toimipaikka, mikä laskevan käyttöasteen sekä ennallaan pysyvien kiinteiden kustannusten kanssa nostaa yksittäisen katsastuksen hintaa.



Kuva 15: Eriyttämisen ja riippumattomuusvaatimuksen lieventämisen vaikutukset katsastushintoihin

Lisäksi katsastajille suunnattuun kyselyyn vastaajilta tiedusteltiin näkemyksiä erikoiskatsastuspalveluiden hintakehityksestä. Kuten edellä (sivu 17, luku 4.1 Katsastustoimiala) todettiin, on hyvin todennäköistä, että erikoiskatsastuspalveluiden tarjonta vähenee huomattavasti, mahdollisesti jopa viidennekseen nykyisestä. Yhtä poikkeusta lukuun ottamatta kaikki vastaajat kokivat, että erikoiskatsastuspalveluiden hinnat tulevat nousemaan. Yli kolmannes vastaajista uskoi, että hinnat nousevat vähintään 50 %. Keskimäärin erikoiskatsastusten hintojen arveltiin nousevan noin 27 %. Haastattelujen mukaan esimerkiksi rekisteröintikatsastuksista pyydetyllä korvauksella ei tällä hetkellä kateta rekisteröintikatsastuksista syntyviä kuluja, vaan syntyneitä kustannuksia subventoidaan osaltaan kevyen kaluston katsastuksista saatavilla tuotoilla. Erikoiskatsastuspalveluiden poistaminen palveluvalikoimasta saattaakin siis osaltaan hillitä kevyen kaluston katsastuksen hintojen nousupaineita mutta samanaikaisesti nostaa erikoiskatsastuspalveluiden hintoja vastaamaan todellisia kustannuksia.

Koulutusvaatimusten muuttaminen

Koulutusvaatimusten päivittäminen siten, että katsastajalta ei enää vaadittaisi teknikko- tai insinööritason tutkintoa, ei kyselyyn vastanneiden katsastajien mukaan juuri vaikuta katsastusten hintatasoon. Noin kolme neljästä kyselyyn vastanneesta katsastusasemasta koki, ettei muutoksella olisi vaikutuksia hintatasoon. Vähäiseen hintojen laskuun (hinnat laskevat 1-12 %) uskoi noin 18 % vastaajista. Korjaamopuolella näkemykset olivat pitkälti yhteneviä. Noin 40 % vastaajista arvioi, ettei koulutusvaatimuksella ole vaikutusta hintoihin, vajaa 10 % vastaajista uskoi uudistuksen nostavan katsastushintoja ja loput vastaajista arvelivat muutoksen laskevan hintoja maltillisesti.

Kyselyyn vastanneista katsastusalan toimijoista muutama yksittäinen vastaaja totesi henkilöstöpulan olevan tällä hetkellä este toiminnan laajentamiselle. Erityisesti talouden nousukausien aikana katsastajien rekrytoinnin koettiin olleen työlästä. Pääasiassa alalla kuitenkin nähdään, että kouluttamisvaatimusten hyödyt kuluttajille sekä hinnoitteluun syntyvät mahdollisuudesta pidentää palveluaikoja, kun työvoiman saatavuus paranee. Sen sijaan katsastajien palkkatasoon muutoksiin ja sitä kautta tapahtuvaan hintojen laskuun ei vastaajien keskuudessa uskottu.

5.2 Taloudelliset vaikutukset yrityksiin

Katsastustoimiala

Mikäli laissa ehdotetut muutokset astuvat voimaan, on sillä väistämättä vaikutuksia nykyisten katsastusyrittäjien talouteen. Kohtalaisen vähäinen kilpailu yhdistettynä lakisääteisesti taattuun asiakasvirtaan on toistaiseksi mahdollistanut alan toimijoille erinomaiset liikevoittoprosentit. Katsastusalan liikevoittoprosentin mediaanin ollessa 22 %, on vastaava lukema korjaamoalalla noin 3, 7 %.

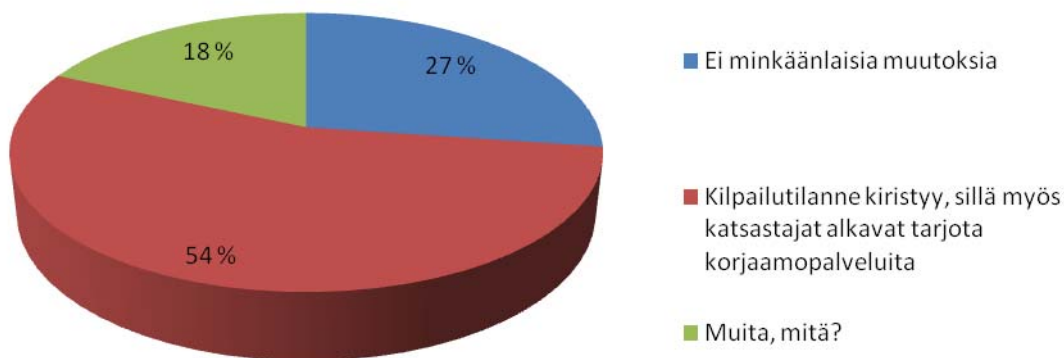
Ehdotettujen lakimuutosten seurauksena Suomen katsastusverkosto tulee kevyen kaluston katsastuspalveluiden osalta tihentymään huomattavasti. Koko maan kattavien autoketjujen edustajista kaikki ilmoittivat olevansa erittäin kiinnostuneita tarjoamaan korjaamopalveluiden lisäksi myös määräaikaikatsastuksia. Osalla toimijoista katsastustoiminnan aloittamiseen tarvittavat laite- ja tilainvestoinnit on jopa osittain jo toteutettu.

Kilpailutilanteen kiristyessä onkin oletettavaa, että myös katsastusalan liikevoittoprosentti laskee huomattavasti. Samaan aikaan kuitenkin katsastusasemille tarjoutuu tilaisuus lakkauttaa kannattamattomat raskaan kaluston katsastustoimipisteensä, mikä parantaa nykyisten toimijoiden taloudellista asemaa.

Korjaamotoimiala

Korjaamotoimialalle katsastuslainsäädännön muutos tarjoaa mahdollisuuden laajentaa jo olemassa olevaa liiketoimintaa myös katsastuspalveluiden puolelle. Lisäksi se tarjoaa mahdollisuuden ryhtyä yhteistyöhön jo toimivan katsastusaseman kanssa, mikäli omia laiteinvestointeja ei koeta mielekkäiksi. Samaan aikaan kuitenkin myös katsastusyrittäjille tarjoutuu mahdollisuus tarjota korjaamopalveluita. Yli puolet korjaamoista uskookin, että uudistus saattaa kiristää myös korjaamoalan kilpailutilannetta (Kuva 16). Lisäksi vastaajat tähdensivät kommenttikentässä, että kilpailutilannetta kiristää katsastusyritysten mukaantulon ohella erityisesti se, että ne korjaamot, joilla resurssit riittävät sekä korjaamo että katsastuspalveluiden tarjontaan, ovat tulevaisuudessa vahvoilla asiakkaista kilpailtaessa. Käytännössä tämä tarkoittaisi merkki- ja ketjukorjaamoiden jalansijan vahvistumista korjaamoalalla.

Millaisia vaikutuksia arvioitte riippumattomuusvaatimuksen lieventämisellä olevan korjaamoalan kilpailutilanteeseen?



Kuva 16: Lakimuutosten vaikutukset korjaamoalan kilpailutilanteeseen

Tiivistelmä

Lakimuutosten odotetaan hillitsevän hintojen nousupaineita ja jopa alentavan erityisesti kevyen kaluston katsastusten hintoja.

Samansuuntaisia vaikutuksia odotetaan myös raskaan kaluston katsastuksille korjaamo- ja katsastuspalveluiden synergiaetujen hyödyntämisen helpottuessa sekä palveluiden sijoittautumisen kysynnän mukaan. Keskimääräinen katsastushinta sisältäen määräaikaikatsastuksen sekä pakolliset päästömittaukset oli vuonna 2009 keskimäärin noin 84 euroa. Kevyen kaluston katsastuksista kiinnostuneiden korjaamoiden arvio tulevaksi määräaikaikatsastuksen hinnaksi sisältäen päästömittaukset on noin 42 euroa. Vastaava arvio raskaan kaluston katsastukselle oli noin 90 euroa.

Suoria hintavaikutuksia merkittävämpänä etuna voidaan kuluttajan näkökulmasta nähdä mahdollisuus hoitaa sekä auton katsastus että siihen mahdollisesti liittyvät huolto- ja korjaustoimenpiteet samassa paikassa.

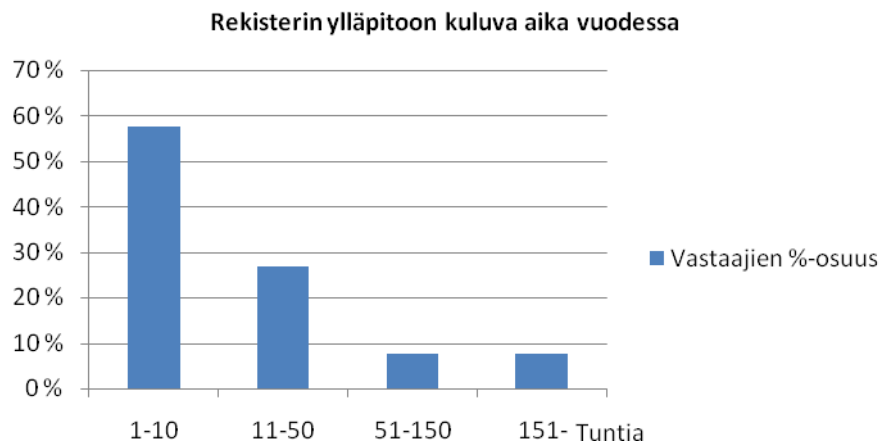
6 Vaikutukset katsastusyri-tysten hallinnolliseen taak-kaan

Katsastusalan kyselyssä yrityksiltä kysyttiin myös niiden kantaa Liikenteen turvalli-suusviraston tulevaisuudessa ylläpitämästä katsastuspalvelurekisteristä, jossa olisi julkisesti saatavilla tietoa katsastusluvan haltioista sekä mm. palveluajoista katsastus-laeittain, tarjottavista katsastuspalveluista sekä niistä perittävistä maksuista ajoneuvo-luokittain. Valtaosa katsastusyri-tyksistä ilmoitti ylläpitävänsä rekisterissä vaadittavia tietoa joka tapauksessa (Kuva 17. Katsastusrekisterissä tarvittavien tietojen ylläpitäminen). Tietojen pyytäminen katsastusyri-tyksiltä ei siis lisäisi hallinnollista taakkaa näiden yritysten tapauksessa. Yritykset kommentoivat, että monet yritykset ilmoitta-vat ko. tiedot tälläkin hetkellä omilla Internet-sivuillaan. Lisäksi katsastushinnat.fi – palvelu vastaa joidenkin vastaajien mielestä täysin suunnitteilla olevaa rekisteriä.



Kuva 17. Katsastusrekisterissä tarvittavien tietojen ylläpitäminen

Vastaajia pyydettiin myös arvioimaan, kuinka monta tuntia rekisterinpitoon vaaditta-vien tietojen ilmoittamisen sekä ylläpitäminen vuodessa veisi. Vastaajat arvioivat tie-tojen ilmoittamisen ja ylläpitämisen vievän keskimäärin 44 tuntia. Vastauksissa oli kuitenkin suurta vaihtelua pienimpien arvioiden ollessa 1 tunti ja suurimman vastaa-vasti 380 tuntia vuodessa. Tästä johtuen vastausten mediaani (5 tuntia) kuvaa arvioi-tua tuntimäärää osuvammin. Alhaalla olevasta kuvasta käy ilmi, että 58 % vastaajista arvioi rekisterin tietojen ylläpitämisen ja toimittamisen vievän 1-10 tuntia (Kuva 18. Rekisterin vaatimien tietojen ylläpitäminen ja toimittaminen).



Kuva 18. Rekisterin vaatimien tietojen ylläpitäminen ja toimittaminen

Yllämainitun rekisteröintivelvoitteen lisäksi lakiin ollaan sisällyttämässä katsastustoiminnan valvontaan liittyvää velvoitetta, jonka mukaan katsastustoimipaikan olisi pyydettäessä luovutettava toimitilansa viranomaisen haltuun tarkastuskatsastuksen suorittamiseksi. Tarkastuksia suoritettaisiin keskimäärin

1/katsastustoimipaikka/vuosi ja sen arvioitu kesto olisi noin 0,5-1 tuntia. Tarkastuksen suorittaisi valvovan viranomaisen (Liikenteen turvallisuusvirasto Trafi) henkilökunta.

Tiivistelmä

Lakiesitykseen sisältyy ehdotus Liikenteen turvallisuusviraston tulevaisuudessa ylläpitämästä katsastuspalvelurekisteristä. Vastaajista 81 % ilmoitti ylläpitävänsä Liikenteen turvallisuusviraston suunnitteleman katsastuspalvelurekisterin sisältämiä tietoja joka tapauksessa. Vastaajat arvioivat, että rekisterin sisältämien tietojen ylläpitäminen ja toimittaminen veisi vuodessa noin 5 tuntia. Lisäksi vuotuinen valvontakäynti keskeyttää työn teon noin 0,5-1 tunniksi vuosittain. Lakiesityksen vaikutukset yritysten hallinnolliseen taakkaan ovat siis vähäiset.

LIITE 1: HAASTATETTAVIEN LISTA

Nimi	Titteli	Organisaatio
Juha Tukiainen	Toimitusjohtaja	A-katsastus
Erik Hellberg	Toiminnanjohtaja	Autoalan ja korjaamoiden Liitto
Pekka Rissa	Toimitusjohtaja	Autoalan keskusliitto Ry
Tuomo Vikstedt	Puheenjohtaja	Autokatsastajat Ry
Pasi Nieminen	Toimitusjohtaja	Autoliitto
Aki Juhakorpi	Toimitusjohtaja	K1-katsastajat
Jukka Malinen	Puheenjohtaja	Moottoriajoneuvojen katsastusmiehet Ry
Petri Murto	Kuljetusasiantuntija	Suomen kuljetus ja logistiikka - SKAL
Matti Ojala	Toiminnanjohtaja	Yksityisten Katsastustoimipaikkojen Liitto Ry