

**Talous- ja sosiaalikomitean lausunto aiheesta "Kertomus asetuksen (EY) N:o 1475/95 arvioinnista (Lisälausunto XXIX kilpailupolitiikkaa koskevaa kertomusta käsittelevään lausuntoon)"**

(2001/C 221/23)

Talous- ja sosiaalikomitea päätti 23. tammikuuta 2001 antaa työjärjestyksensä 23 artiklan 2 kohdan nojalla lisälausunnon lausuntoon aiheesta edellä mainitusta kertomuksesta.

Asian valmistelusta vastannut "yhtenäismarkkinat, tuotanto ja kulutus" -jaosto antoi lausuntonsa 16. toukokuuta 2001. Esittelijä oli Giacomo Regaldo.

Talous- ja sosiaalikomitea hyväksyi 30. ja 31. toukokuuta 2001 pitämässään 382. täysistunnossa (toukokuun 30. päivän istunnossa) seuraavan lausunnon äänin 83 puolesta, 22 vastaan 8:n pidättyessä äänestämästä.

## 1. Johdanto

1.1. Perustamissopimuksen 81 artiklan 3 kohdan soveltamisesta moottoriajoneuvojen jälleenmyyntiä ja huoltopalvelua koskevien sopimusten ryhmiin 28. kesäkuuta 1995 annetun komission asetuksen (EY) N:o 1475/95<sup>(1)</sup> 11 artiklan mukaisesti Euroopan komissio on laatinut kertomuksen<sup>(2)</sup>, jonka tarkoituksena on arvioida asetuksen soveltamisen vaikutuksia erityisesti sen osalta, mikä vaikutus jälleenmyyntiä koskevalla poikkeusjärjestelmällä on uusien moottoriajoneuvojen hintaeroihin eri jäsenvaltioissa ja kuluttajille tarjottavien palvelujen laatuun. Kertomuksessa otetaan huomioon myös kaksi komission tiedonantoa, jotka täydentävät tai selventävät joitakin asetukseen sisältyviä kohtia: asetusta (ETY) N:o 123/85 koskeva tiedonanto<sup>(3)</sup> sekä moottoriajoneuvojen välittäjien toimintaa koskeva selvitys<sup>(4)</sup>.

1.2. Kertomus on alkuvaihe prosessille, jonka kuluessa on määriteltävä yhteisön linjaukset, jotka liittyvät moottoriajoneuvojen jälleenmyyntiä koskeviin sopimuksiin tulevaisuudessa sovellettavaan oikeudelliseen järjestelmään, sen jälkeen kun nyt voimassa oleva poikkeusasetus (EY) N:o 1475/95 lakkaa olemasta voimassa 30. syyskuuta 2002.

1.3. Kertomus on jaettu kolmeen pääjaksoon, jotka käsittelevät

- yhteisön nykyistä moottoriajoneuvojen jälleenmyyntiä koskevien sopimusten puitesäännöstöä
- alan tämänhetkistä rakennetta ja viimeisintä kehitystä
- asetuksella (EY) N:o 1475/95 säädettyjen rajoitusten analyysiä suhteessa alan tilanteeseen ja kilpailudynamiikkaan.

## 2. Moottoriajoneuvojen jälleenmyyntiä ja huoltopalvelua koskeva oikeudellinen kehys

2.1. Sellaiset yritysten väliset sopimukset, jotka haittaavat jäsenvaltioiden välistä kauppaa ja rajoittavat kilpailua, on kielletty perustamissopimuksen 81 artiklan 1 kohdan nojalla. Mikäli kuitenkin 81 artiklan 3 kohdassa määrätty neljä ehtoa täyttyvät, komissio voi määrätä tapauskohtaisesti tai asetuksen nojalla, että 1 kohdan kiello ei päde yritysten väliseen sopimukseen tai sopimusten ryhmiin.

2.2. Komissio päätti ensimmäisen kerran moottoriajoneuvojen jälleenmyyntiä ja huoltopalvelua koskevien sopimusten poikkeusjärjestelyistä vuonna 1974 niin sanotussa BMW:n tapauksessa.

Tämä ennakkotapauksen muodostava päätös on leimannut alan myöhempää lainsäädäntöä, sillä antaessaan luvan 81 artiklan 3 kohdan nojalla valmistajan harjoittamalle valikoivalle ja yksinomaiselle jälleenmyyntikäytännölle komissio otti konkreettisesti huomioon paitsi tiukan juridiset myös kyseiseen tuotteeseen kiinteästi liittyvät sosioekonomiset näkökohdat. Täten komissio tunnusti tämäntyyppisen jakelun olevan siinä määrin yleisen edun mukaista, että se tuli sallia.

2.3. BMW-päätökseen liittyneet päälinjaukset, jotka pätevät yhä nykyäänkin, on otettu mukaan myös myöhempiin moottoriajoneuvojen jälleenmyyntiä ja huoltopalvelua koskeviin alakohtaisiin ryhmäpoikkeusasetuksiin. Nämä ovat 1. heinäkuuta 1985 voimaan tullut asetus (ETY) N:o 123/85, jonka kymmenvuotinen voimassaoloaika päättyi 30. kesäkuuta 1995, sekä 1. heinäkuuta 1995 voimaan tullut asetus (EY) N:o 1475/95, jonka seitsemän vuoden voimassaoloajan on määrä päättyä 30. syyskuuta 2002.

2.4. Asetuksella (ETY) N:o 123/85, jota sovellettiin yksinomaista ja valikoivaa jakelua ja huoltopalvelua koskeviin sopimuksiin, komissio pyrki löytämään tarpeellisen ja järkevän kompromissin ottaen huomioon moninaiset asiaan liittyvät etunäkökohdat ja intressiryhmät:

<sup>(1)</sup> EYVL L 145, 29.6.1995, s. 25; TSK:n lisälausunto EYVL C 133, 31.5.1995, s. 27.

<sup>(2)</sup> KOM(2000) 743 lopullinen, 8.11.2000.

<sup>(3)</sup> EYVL C 17, 18.1.1985.

<sup>(4)</sup> EYVL C 329, 18.12.1991.

- kuluttajat, joiden edun mukaista oli voida hankkia uusia ajoneuvoja ja huoltopalveluita ja saada laadukkaita tuotteita ja niihin liittyvät takuut koko unionin alueella kilpailukykyiseen hintaan
- eurooppalaisen teollisuuden, jonka edun mukaista oli säilyttää kuva tuotemerkestä ("brand") ulkoistamalla jälleenmyyntitoiminta rationaalaisella ja tehokkaalla tavalla oman kilpailukykyyn lisäämiseksi maailmanmarkkinoilla
- jälleenmyyjät, joiden edun mukaista oli ratkaista parhaalla mahdollisella tavalla velvoitteet asiakaskuntaa kohtaan – uusien autojen hankinta, varaosat sekä myyntiä edeltävät ja myynnin jälkeiset palvelut; lisäksi oli tarpeellista luoda suotuisat puitteet sille, että liiketoiminnan edellyttämät investoinnit alkavat tuottaa ja että jälleenmyyjien taloudellinen itsenäisyys säilyy
- varaosien valmistajat, joiden edun mukaista oli ylläpitää yhteyksiä jälleenmyyjäverkostoon ja säilyttää tutkimus- ja kehitysmahdollisuudet EU:ssa
- itsenäiset autokorjaamot, joiden edun mukaista oli pelkistää korjaus- ja huoltotarkoituksiin käytettävien varaosien hyvä saatavuus.

2.4.1. Edellä mainittujen tavoitteiden saavuttamiseksi sopimukseen on kirjattu välttämättömät rajoitukset, joiden on täytettävä perustamissopimuksen 81 artiklan 3 kohdassa määrätty neljä ehtoa ja joilla pyritään rationalisoitiin ja siten saamaan aikaan moottoriajoneuvojen toimivampi jälleenmyynti ja huoltopalvelu. Rajoitukset takaavat valmistajalle mahdollisuuden sitoa jakelija seuraaviin velvoitteisiin: jakelijan

- ei pidä myydä myyntisopimusautojen kanssa kilpailevia moottoriajoneuvoja
- tulee myydä ainoastaan lopullisille asiakkaille tai muille jakeluverkon jälleenmyyjille
- ei pidä etsiä asiakkaita oman sopimusalueensa ulkopuolelta
- ei pidä harjoittaa aktiivista jälleenmyyntiä oman sopimusalueen ulkopuolella
- ei pidä myydä eikä käyttää sopimukseen kuuluvien varaosien kanssa kilpailevia tai laadultaan heikompia varaosia
- on tarjottava sopimukseen kuuluvia tuotteita ainoastaan loppukäyttäjille tai luvan saaneille jälleenmyyjille, jotka kuuluvat valmistajan jakeluverkkoon
- on tarjottava huoltopalveluita.

2.4.2. Jakelijoiden etujen ja taloudellisen riippumattomuuden suojelemiseksi määrättiin

- jakelijalle vapaus määritellä sopimustavaroiden jälleenmyynnissä käytettävät hinnat, hinnanalennukset ja ostohyvitykset
- sopimusten vähimmäiskestoksi neljä vuotta tai toistaiseksi voimassa oleva sopimus, jonka irtisanomisaika on vähintään yksi vuosi.

2.4.3. Poikkeusjärjestelyä koskeva lupa voitiin peruuttaa neljässä erityistapauksessa:

- kilpailun puute
- rinnakkaiskaupan ja siten myös markkinoiden yhdyntymisen esteet
- asetuksesta aiheutuvat liialliset hintaerot
- perusteettomat hinnat tai eriarvoiset ehdot.

2.5. Talous- ja sosiaalikomitea kannatti tätä asetusta 28. ja 29. syyskuuta 1983 pidetyssä täysistunnossa hyväksymässään lausunnossa<sup>(1)</sup>.

Todetessaan erityisryhmäpoikkeusjärjestelmän tarpeellisuuden moottoriajoneuvoalalle sekä valikoivan jakelun (laadullisen ja määrällisen) että yksinmyynnin osalta, komitea toi erityisesti esiin sen myönteiset vaikutukset kilpailun voimakkuuteen EU:n alueella eri automerkkien kesken. Komitea myös korosti, kuinka tärkeää oli taata terve tasapaino molempien osapuolten oikeuksien ja velvollisuuksien kesken, sillä se on kilpailun ja kuluttajien etujen mukaista.

2.6. Asetuksen (ETY) N:o 123/85 voimassaolon päätyttyä komissio hyväksyi uuden ryhmäpoikkeuksen, asetuksen (EY) N:o 1475/95, joka pohjautui pääosin vanhan asetuksen pääperiaatteille yksinmyynnin ja valikoivan jakelun osalta. Siinä esitettiin kuitenkin syväluotaavia muutoksia, joilla pyrittiin parantamaan moottoriajoneuvojen sisämarkkinoita ja voimistamaan kilpailua jakeluvaiheessa sekä saamaan aikaan parempi tasapaino osapuolten kesken siten, että jakelijoille annettiin itsenäisempi asema suhteessa valmistajiin. Varaosien itsenäisten valmistajien ja jakelijoiden pääsyä markkinoille helpotettiin ja kuluttajien valinnanmahdollisuuksia lisättiin.

2.7. Asetuksen (EY) N:o 1475/95 tärkeimmillä muutoksilla ja tavoitteilla pyrittiin seuraavaan:

<sup>(1)</sup> EYVL C 341, 19.12.1983, s. 18.

2.7.1. Pyrittiin varmistamaan moottoriajoneuvojen jakelun ja huollon tehokkuus kuluttajan etua silmällä pitäen sekä takaamaan todellinen kilpailu autonvalmistajien jakeluverkkojen välillä ("interbrand") sekä niiden sisällä ("intra-brand").

2.7.2. Pyrittiin laajentamaan kuluttajien valinnanmahdollisuuksia yhtenäismarkkinoiden periaatteiden mukaisesti seuraavilla toimilla:

- markkinoiden sovittelujärjestelmän kehittäminen rinnakkaistuonnilla
- uusien moottoriajoneuvojen aktiivinen myynninedistäminen sopimusalueen ulkopuolella ei-yksilöidyn mainonnan avulla
- jälleenmyyjille asetettu velvoite tarjota huolto- ja korjauspalveluita muun jälleenmyyntiverkkoon kuuluvan yrityksen myymälle ajoneuvolle
- riippumattomille varaosanvalmistajille ja -jakelijoille tarjottu mahdollisuus helpompaan markkinoille pääsyyn.

2.7.3. Pyrittiin vahvistamaan jälleenmyyjän riippumattomuutta suhteessa valmistajaan ja lisäämään kilpailukykyä seuraavilla toimilla:

- antamalla jälleenmyyjälle mahdollisuus myydä kilpailevia ajoneuvoja eri myyntitiloissa (monimerkkiliikkeet)
- tarjoamalla jälleenmyyjälle mahdollisuus harjoittaa minikäläistä liiketoimintaa tahansa paitsi myydä verkkoon kuulumattomille jälleenmyyjille
- kieltämällä valmistajaa muuttamasta yksipuolisesti jälleenmyyjän asemaa tai sopimuksen kattamaa myyntialuetta.

2.7.3.1. Jälleenmyyjän taloudellisen riippumattomuuden vahvistamiseksi asetuksessa määrätään

- sopimusten voimassaoloajan pidentämisestä neljästä viiteen vuoteen ja toistaiseksi voimassa olevien sopimusten vähimmäisirtisanomisajan pidentämisestä yhdestä vuodesta kahteen vuoteen, jotta investoinnit turvataisiin paremmin
- mahdollisuudesta turvautua ulkopuoliseen asiantuntijaan tai välimieheen, mikäli valmistajan ja jälleenmyyjän välillä ei päästä sopimukseen myyntitavoitteista, varaston suuruudesta ja esittelyajoneuvojen määrästä.

2.7.4. Asetuksen mukaan on lisättävä kilpailua asiakkaille suunnattujen huoltopalvelujen markkinoilla seuraavilla toimilla:

- Jälleenmyyjällä on oltava oikeus hankkia kolmansilta osapuolilta varaosia, jotka ovat laadullisesti samantasoisia kuin alkuperäiset.

- Itsenäisille varaosanvalmistajille on annettava mahdollisuus tarjota em. tuotteita valitsemilleen jälleenmyyjille.
- Itsenäisille autokorjaamoille on annettava mahdollisuus saada valmistajalta tarpeelliset tekniset tiedot moottoriajoneuvojen korjaamiseksi (lukuun ottamatta niitä teknisiä tietoja, jotka on suojattu henkistä omaisuutta koskevalla lainsäädännöllä tai jotka ovat salaista taitotietoa).

2.8. Komitea kannatti<sup>(1)</sup> myös uutta asetusta (EY) N:o 1475/95 ja korosti vankkaa käsitystään siitä, että asetus hyödyttäisi autonvalmistajia, varaosanvalmistajia, jakelijoita ja kuluttajia.

Komitea painotti erityisesti välimieskäytännön myönteistä roolia, kiellettyjen sopimusehtojen laajentamista, lainsäädännön yhdenmukaistamisen tarvetta henkisen omaisuuden osalta sekä 12. joulukuuta 1984 asetuksesta (ETY) N:o 123/85 annetun tiedonannon samoin kuin 18. joulukuuta 1991 välittäjistä annetun lisäselvityksen ajantasaistamista, jotta ne olisivat yhteneväisempiä asetuksen kanssa.

### 3. Viiitteet vertikaalisia rajoituksia koskeviin uusiin yhteisön puitteisiin

3.1. Euroopan komissio on tehnyt syväältäluotaavan vertikaalisia rajoituksia koskevan kilpailupolitiikan tarkistuksen ja hyväksynyt yleisluonteisen asetuksen (EY) N:o 2790/99<sup>(2)</sup> sekä tiedonannon toiminnan suuntaviivoista. Kyseiset asiakirjat muodostavat tulkinallisen välineen.

3.2. Edellä mainitulla asetuksella korvataan aikaisemmat komission poikkeusasetukset, jotka koskevat yksinmyyntisopimuksia [asetus (ETY) N:o 1983/83]<sup>(3)</sup>, yksinostosopimuksia [asetus (ETY) N:o 1984/83]<sup>(4)</sup> ja luvakesopimuksia [asetus (ETY) N:o 4087/88]<sup>(5)</sup>. Asetukseen sisältyy myös valikoiva jakelu, jota ei ollut aikaisemmissa poikkeusasetuksissa.

3.3. Vaikka komissio on täsmentänyt alusta lähtien, että nämä puitteet eivät koske autoalaa, mikä on myös TSK:n lausunnoissaan voimakkaasti tukema kanta, on huomioitava, että asetuksessa (EY) N:o 1475/95 määritellyn vertikaalisten

<sup>(1)</sup> EYVL C 133, 31.5.1995, s. 27.

<sup>(2)</sup> EYVL L 336, 29.12.1999, s. 21; TSK:n lausunto EYVL C 116, 18.4.1999, s. 22.

<sup>(3)</sup> EYVL L 173, 30.6.1983, s. 1.

<sup>(4)</sup> EYVL L 173, 30.6.1983, s. 5.

<sup>(5)</sup> EYVL L 359, 28.12.1988, s. 46.

sopimusten erityissäädöstön tarkistus tulee toteuttaa vertikaalisia sopimuksia koskevan, yhteisön toimintalinjojen uudistuksella aikaansaadun uuden oikeudellisen kehityksen mukaisesti.

3.4. Riittävien sovittelukanavien takaamiseksi markkinoiden välille, jotka eivät ole yhdennettyjä, uudessa asetuksessa (EY) N:o 2790/99 säädetään, ettei ryhmäpoikkeusta sovelleta sellaisiin sopimuksiin, joissa ostajalta kielletään aktiivinen myynti samoin kuin myynti välittäjille tai luvattomille jälleenmyyjille.

Uudessa erityissäädöstössä varataan komissiolle lisäksi oikeus ilmoittaa (asetuksella) poikkeusjärjestelyn soveltamatta jättämisestä sellaisissa tapauksissa, joissa rinnakkaisten vertikaalisten sopimusten verkostot kattavat yli 50 % markkinoista.

Kuten TSK on uutta säädöstöä koskevissa lausunnoissaan toistuvasti korostanut, nämä säännökset ja pk-yritysten kaikenlaisen suojan puuttuminen sekä sopimuksen lopettamista ja välimiesmenettelyä koskevien vähimmäisvaatimusten puuttuminen aiheuttavat vakavia ongelmia moottoriajoneuvojen vähittäiskauppaa koskevien sopimusten yhteensovittamiselle vertikaalisia sopimuksia koskevien yhteisön uusien puitteiden, periaatteiden ja rajoitteiden kanssa, kun otetaan huomioon moottoriajoneuvojen vähittäiskauppaa koskevien sopimusten luonne ja levinneisyys.

#### 4. Euroopan moottoriajoneuvojärjestelmän haasteet

4.1. Autoalaa koskeva yhteisön erityislainsäädäntö, joka perustuu valikoivaan yksinmyyntikäytäntöön, on toiminut jo yli 25 vuoden ajan Euroopan moottoriajoneuvojärjestelmän perustana. Tälle järjestelmälle on ominaista se, että kyseessä on tiukasti yhdentynyt ja voimakkaaseen kilpailuun perustuva ala, jolla tuotanto ja jakelu on jakautunut automerkeittäin. Valmistajat suorittavat jakelun valikoitujen yhteistyökumppaneiden kanssa yhteisiin hankkeisiin perustuen. Kyseessä ovat komponenttien ja varaosien toimittajat tuotannon alkupäässä sekä jakeluketju ja huoltopalvelut tuotannon loppupäässä.

4.2. Euroopan moottoriajoneuvojärjestelmään kokonaisuudessaan kuuluu 120 000 yritystä (jakelujärjestelmän osalta 98 % näistä on pk-yrityksiä), jotka työllistävät 3 900 000 henkilöä (näistä 1 500 000 työskentelee jakeluketjussa) ja joiden vuosittainen liikevaihto on noin 400 miljardia euroa.

4.3. Euroopassa tuotetaan vuosittain 16,5 miljoonaa moottoriajoneuvoa, joiden takuu vaihtelee yhdestä kolmeen vuoteen. Kahden vuoden takuusta tulee pakollinen tammikuun 1. päivästä 2002 lähtien, kun kulutushyödykkeiden takuita koskeva direktiivi 1999/44/EY tulee voimaan. Euroopan moottoriajoneuvojärjestelmän ansiosta myös Euroopassa liikkuvat 200 miljoonaa autoilijaa voivat olla varmoja varaosien sekä

huolto- ja korjauspalveluiden saatavuudesta koko unionin alueella. Tämän taustalla on yrityshallinnon filosofia, joka pohjautuu laadullisiin standardeihin, jatkuvaan asiakastytyväisyyden tutkimiseen, monivuotisiin henkilöstön täydennyskoulutusohjelmiin sekä kehittyneiden ATK- ja viestintätekniikoiden käyttöönottoon.

4.4. Näiden merkittävien sosioekonomisten piirteiden lisäksi alan luonnetta kuvastavat myös muunlaiset tekijät: ajoneuvoilla on vaikutuksia ihmisten turvallisuuteen ja ympäristön tilaan, ne vaativat sekä säännöllistä että satunnaista korjausta ja huoltoa, ja niiden täytyy olla tiukkojen teknisten ja ympäristöstandardien mukaisia.

Auton ostaminen on monille elämän toiseksi tärkein investointi, ja eurooppalaisten arvioidaan käyttävän noin 13–15 % perheen budjetista autoon. Kaikki nämä tekijät muodostavat Euroopan moottoriajoneuvojärjestelmälle haasteen, johon sen on jatkuvasti vastattava tyydyttääkseen kaikkien osapuolten ja erityisesti kuluttajien vaatimukset.

4.5. Maanteiden henkilö- ja tavaraliikenteeseen tarkoitettujen moottoriajoneuvojen asetettava tähän viitekehykseen: kyseessä ovat teollisuuden hyötyajoneuvot ja linja-autot, jotka ovat strategisia tekijöitä sekä yhteiskunnan että unionin talouden kannalta. Niille on myös luonteenomaista se, että niiden loppuasiakkaana on ammatillinen toimija, jolla on yritystaloudellisia tavoitteita.

4.6. Komitea kehottaa komissiota pohtimaan kysymystä perusteellisesti ja ottamaan huomioon kaikki nämä näkökohdat ennen yhteisön moottoriajoneuvojen jälleenmyyntiä koskevien nykyisten puitteiden lopullista tarkistusta.

#### 5. Yleistä

5.1. Komission arviointiraportti moottoriajoneuvojen jälleenmyyntisopimuksia koskevan asetuksen (EY) N:o 1475/95 soveltamisesta tuo –aivan oikein esiin merkityksen, joka tällä tärkeällä ja herkällä Euroopan talouden alalla on. Komitea onkin tyytyväinen komission tekemään arvokkaaseen työhön.

5.2. Vaikkei raportin tarkoituksena olekaan ehdotusten tekeminen nykyisen asetuksen voimassaolon päättymisen jälkeistä tilannetta silmällä pitäen, se on kuitenkin lähtökohta ja esimerkki komission tuleville alaa käsitteleville töille.

5.3. Edelliseen viitaten komitea toteaa, että raportista puuttuu tiivistelmänomainen loppupäätelmäosio yhteisön nykyisen moottoriajoneuvoja koskevan lainsäädännön niistä näkökohdista, joita komissio pitää kaikkein tärkeimpinä kilpailun turvaamisen ja markkinoiden yhdyntymisen kannalta.

5.4. Olisi ollut hyödyllistä tehdä ero asetuksessa nimenomaan sallittujen rajoitusten (kuten esim. alueellinen yksinmyyntioikeus sekä jälleenmyyntikielto itsenäisille jälleenmyyjille) ja niiden rajoitusten välillä, jotka juontuvat siitä, että jotkut toimijat ovat rikkoneet rajoituksia, joihin voidaan soveltaa poikkeusasetusta (kuten loppukuluttajille suunnatun passiivisen myynnin esteet tai liiketoimet valtuutettujen jälleenmyyjien kesken suhteessa ko. kuluttajien tai jakelijoiden sijaintiin yhteisön alueella).

5.5. Yleisesti ottaen komitea toteaa raportin osalta, että komission kartellilainsäädännössä esitetty valikoivaa jakelua koskeva säännöstö on mahdollistanut sen, että Euroopan autoteollisuus on voinut viimeksi kuluneiden 25 vuoden aikana uusia rakenteitaan ja nostaa kilpailukykyään vastatakseen yleismaailmallisiin haasteisiin tuotantojärjestelmän optimoinnilla, mikä tarkoittaa optimaalisen joustavaa ja oikea-aikaista tuotantoa ja robotiikan hyväksikäyttöä. Jakelujärjestelmän osalta taas on turvaututtu rakenneuudistukseen ja yhä kiinteämpään yhdyntymiseen myyntiverkoston kanssa, mikä merkitsee mahdollisimman joustavaa jakelua.

5.6. Vahvan merkki-imagon säilyttäminen, joka on oleellinen tekijä maailmanlaajuisessa tuotemerkkien välisessä kilpailussa, sekä valmistajien ja jakelijoiden yhteisvastuullisuus EU:n direktiivien ja asetusten laadulle ja turvallisuudelle asettamien yhä suurempien vaatimusten täyttämiseksi ovat tekijöitä, jotka ovat tulleet mahdollisiksi valikoivaan yksinmyyntiin perustuvien moottoriajoneuvojen jälleenmyyntijärjestelmien ansiosta.

5.7. Tästä näkökulmasta katsottuna valikoivaan yksinmyyntiin perustuva jakelujärjestelmä näyttää mahdollistaneen sen, että Euroopan moottoriajoneuvojärjestelmässä on pystytty noudattamaan perustamissopimuksen 81 artiklan 3 kohdan määräystä, jonka mukaan voidaan hyväksyä mikä tahansa yritysten välinen sopimus tai sopimusten ryhmä, jos se "osaltaan tehostaa tuotantoa tai tuotteiden jakelua taikka edistää teknistä tai taloudellista kehitystä jättäen kuluttajille kohtuullisen osuuden näin saatavasta hyödyistä".

5.8. Lisäksi komissio, jonka kantaa komitea voimakkaasti tukee, myönsi vertikaalisia rajoituksia koskevassa asetuksessa (EY) N:o 2790/99, että valikoivaan yksinmyyntiin perustuvat vertikaaliset jakelujärjestelmät eivät ole tärkeitä pelkästään talousjärjestelmän kannalta, vaan ne myös tuovat lisähyötyä kuluttajille.

5.9. Yksinmyyntiin perustuvan valikoivan jakelun ja autoalan välisen yhteyden osalta komitea toteaa raportista käyvän ilmi, että USA:n jakelujärjestelmä on suurelta osin verrattavissa eurooppalaiseen järjestelmään käytännön toiminnan suhteen. Komitea tähdentää lisäksi, että USA:n lainsäädännöllinen kehys, joka koostuu yksittäisten osavaltioiden erillisistä laeista, on luonteeltaan sitova eikä valinnaisuuteen perustuva kuten EU:ssa, ja sen puitteissa jälleenmyyjän taloudellista suojelua suhteessa valmistajaan pidetään – sekä sopimuksen purkamisen että verkon kautta tapahtuvan myyntivelvoitteen osalta – välttämättömänä välineenä kuluttajasuojan takaamiseksi.

5.10. Eri osapuolten välisen tasapainon ja kuluttajien saaman hyödyn osalta raportissa kiinnitetään huomiota siihen, että asetuksen (EY) N:o 1475/95 tuomista parannuksista huolimatta jälleenmyyjän taloudellinen riippumattomuus on edelleenkin varsin rajallista valmistajaan nähden. Tämä vaikuttaa siihen, kuinka hyvin kuluttajien tarpeet pystytään tyydyttämään.

5.11. Tässä yhteydessä komitea toistaa aikaisemmin useaan kertaan ilmaisemansa kannan, että tulevassa tätä alaa koskevassa lainsäädännössä on tarpeellista säätää todellisesta jälleenmyyjien suojelusta siten, että pyritään parantamaan myyntiverkostoihin kuuluvien pk-yritysten taloudellista ja sopimusoidellista asemaa, mikä tapahtuu laajentamalla niin paljon kuin mahdollista asiantuntijoiden ja välimiesten toiminta-alaa sopimussuhteen kaikkiin näkökohtiin liittyen ja erityisesti sopimussuhteen päättämisen osalta.

## 6. Erityistä

### 6.1. Johdanto

6.1.1. Komission kertomuksesta käy ilmi<sup>(1)</sup>, että asetuksella (EY) N:o 1475/95 haluttiin pääasiallisesti saavuttaa seuraavat tavoitteet: toimia siten, että moottoriajoneuvojen jälleenmyynti tapahtuisi tehokkaasti ja kuluttajien hyödyksi, sekä siten, että taattaisiin todellinen kilpailu eri automerkkien kesken (interbrand) ja saman automerkin jakelijoiden kesken (intra-brand). Edellä mainittuihin tavoitteisiin liittyvät myös tavoite laajentaa kuluttajien valintamahdollisuuksia yhtenäismarkkinoilla sekä rinnakkaismarkkinoiden mahdollisuuksien parantaminen. Asetuksella pyrittiin myös vahvistamaan valtuutetun jälleenmyyjän riippumattomuutta valmistajaan nähden.

6.1.2. Kertomus osoittaa, että tällä hetkellä on syytä olettaa eri merkkien välillä (interbrand) olevan todellista kilpailua moottoriajoneuvojen myynnin alalla Euroopan unionissa (kertomuksen kohta 6.1.1.4, päätelmä). Komitean mielestä kyseessä on tärkeä taloudellinen tosiseikka, johon voidaan tukeutua myös arvioitaessa kilpailun tasoa saman automerkin

<sup>(1)</sup> KOM(2000) 743 lopullinen, 8.11.2000.

jakelijoiden kesken (intra-brand). Viimeksi kuluneiden viiden vuoden aikana myyntihinnat ovat jatkuvasti laskeneet ja autojen tekniikan taso on asteittain noussut siten, että ne ovat entistä turvallisempia ja saastuttavat ympäristöä entistä vähemmän. Myös jakelu on parantunut sen ansiosta, että valmistajat ja jälleenmyyjät ovat kiinnittäneet enemmän huomiota yhä tehokkaampien ja helposti saatavien palvelujen tarjoamiseen. Lisäksi jälleenmyyntiverkot ovat voineet todeta asiakastytyvyyden jatkuvasti lisääntyneen.

6.1.3. Sitä vastoin kertomuksessa kyseenalaistetaan saman automerkin jakelijoiden välinen todellinen kilpailu, kuten käy ilmi komissiolle osoitetuista valituksista sekä komission suorittamista tutkimuksista (ks. kertomus s. 55 sekä liitteet III ja IV). Komitea toteaa vaikuttavan siltä, että kertomuksessa keskitytään liikaa Yhdistyneen kuningaskunnan markkinoihin, jolloin kilpailupolitiikan ulkopuoliset tekijät (verotusjärjestelmä ja valuuttaan liittyvät tekijät) saattavat johtaa hätäisiin päätelmiin järjestelmästä, joka on toiminut hyvin muualla yhteisön markkinoilla. Lisäksi valitusten määrä (200–300 kirjettä vuodessa Yhdistyneestä kuningaskunnasta ja 50–60 kirjettä vuodessa muilta eurooppalaisilta kuluttajilta) suhteessa 16 miljoonaan vuosittain Euroopassa myytyyn autoon on prosenttimäärältään varsin pieni, mikä asettaa väitteen intra-brand-kilpailun tehottomuudesta uuteen perspektiiviin.

## 6.2. Saman merkin jälleenmyyjien välinen kilpailu (intra-brand)

6.2.1. On kaksi tärkeää tekijää, jotka olisi otettava huomioon: sääntelykehys ja valmistajien jälleenmyyjien kohdistama kaupan kontrolli.

### 6.2.2. Saman merkin jälleenmyyjien välistä kilpailua koskeva sääntelykehys

Pääasialliset toimet, jotka on esitetty asetuksessa (EY) N:o 1475/95 saman merkin jälleenmyyjien välisen kilpailun parantamiseksi sekä rinnakkaistuonnin mahdollisuuksien laajentamiseksi, ovat seuraavat:

- jakelijoiden oikeus edistää aktiivisesti uusien ajoneuvojen myyntiä loppukuluttajille – joko suoraan tai välittäjän välityksellä – oman sopimusalueen ulkopuolella mainosten välityksellä, kunhan vain vältetään henkilökohtaista mainontaa (3 artiklan 8 kohdan b alakohta)
- jakelijoiden oikeus myydä muille samaan verkkoon kuuluville jakelijoille
- jakelijoiden velvollisuus suorittaa huoltotöitä jälleenmyyntiverkkoon kuuluvan muun yrityksen myymille ajoneuvoille (5 artiklan 1 kohdan 1 alakohdan a alakohta)

- kielto, joka koskee jakelijan palkkion määrittelyä suhteessa edelleen myytyjen ajoneuvojen määräraikan sijaintiin (6 artiklan 1 kohdan 8 alakohta)
- samanaikaisesti asetuksessa kuitenkin sallitaan valmistajien asettaa jakelijoille kielto myydä jakeluverkkoon kuulumattomille tai ”riippumattomille” jälleenmyyjille (3 artiklan 10 ja 11 kohta).

6.2.3. Kokonaisuudessaan nämä säännöt tuntuvat tarjoavan vankan oikeusperustan intra-brand-kilpailulle ja rinnakkaistuonnille. Pääasiallisena intra-brand-kilpailun tukena nykyisessä järjestelmässä näytävät olevan välittäjät, jotka toimivat kuluttajien nimissä.

6.2.4. Tärkeimmät jakelijoiden riippumattomuuden vahvistamiseksi käyttöön otetut toimet ovat seuraavat:

- Kilpailukieltojen laajuuden supistaminen. Välittäjät voivat nyt tietyin ehdoin myydä useamman kuin yhden valmistajan tuotteita (”monimerkkimyynti” tai ”monenvälinen markkinointi”) (3 artiklan 3 kohta).
- Jakelijoilla on lupa käyttää samaa korjausliikettä kaikille myydyille merkeille.
- Valmistajat eivät saa muuttaa yksipuolisesti jakelijan asemaa tai sopimuksen kattamaa myyntialuetta (6 artiklan 1 kohdan 5 alakohta).
- Määräaikaisten jakelusopimusten voimassaoloajan on oltava vähintään viisi vuotta.
- Määräämättömäksi ajaksi tehtyjen sopimusten irtisanomisajan tulee olla vähintään kaksi vuotta.
- Myyntitavoitteista ja varaston suuruudesta tulee sopia. Riitatapauksissa nimetään riippumaton välimies.

6.2.5. Kokonaisuudessaan nämä säännökset näyttivät tarjoavan asetuksen hyväksymisajankohtana lupaavan oikeusperustan jakelijoiden entistä suuremman riippumattomuuden turvaamiseksi. Säännöksiä on kuitenkin arvioitava moottoriajoneuvojen valmistajien ja jakelijoiden välisen liikesuhteen valossa.

### 6.2.6. Valmistajien ja jakelijoiden väliset liikesuhteet

Kertomuksessa tuodaan käytännössä esiin valmistajien ja jakelijoiden välisen liikesuhteen tietyt piirteet, jotka ovat esteenä

intradbrand-kilpailulle ja heijastavat edelleen vallitsevaa jakelijan riippuvuussuhdetta valmistajasta.

6.2.6.1. Valmistajat palkitsevat jakelijoita vuoden lopussa maksettavilla palkkioilla, jotka eivät perustu täysin ennalta määrättyihin kriteereihin, mikä hillitsee muuta myyntitoimintaa ja vahvistaa jakelijan riippuvuutta (kertomuksen kohta 257). Komitea toteaa, että valmistajien myyntikäytänteiden entistä selkeämpi suunnitelmallisuus voisi tehdä jälleenmyyjille mahdolliseksi suuremman joustavuuden hinnoittelussa, mikä vaikuttaisi suotuisasti intrabrand-kilpailuun.

6.2.6.2. Myyntimäärään tai -volyymin perustuvien alennusten puuttuminen ja pienet myyntikatteet kaventavat jakelijoiden liikkumavaraa hintojen määrittelyssä (kertomuksen kohdat 182 ja 265). Tämä rajoittaa jossain määrin saman merkin sisäistä hintakilpailua (kertomuksen kohta 182), vaikkei se estä muunlaista, esimerkiksi palvelun laatuun perustuvaa kilpailua (kertomuksen kohta 181).

6.2.6.3. Käytännössä myyntitavoitteita koskevat sopimukset valmistajien ja jakelijoiden välillä perustuvat kansallisiin myyntitavoitteisiin, jotka valmistajat käytännössä asettavat ja joissa jää vain hyvin vähän pelivaraa välittäjille tapahtuvaan myyntiin, varsinkin jos tavoitteisiin liittyy tuotteen rajallinen jakelu.

6.2.6.4. Välimiesmenettelyyn turvaututaan käytännössä harvoin. Kertomuksessa kuitenkin päädytään siihen, että mahdollisuus turvautua välimiesmenettelyyn tekee valmistajien ja jakelijoiden välisistä neuvotteluista vakavampia ja tasapainoisempia. Komiteasta olisi hyvä, että lisättäisiin niitä tapauksia, jossa olisi mahdollista turvautua välimiesmenettelyyn keinona parantaa jakelijan riippumattomuutta.

6.2.6.5. Vaikka ”monenvälinen markkinointi” tai monimerkkimyynni sallitaan asetuksella, sitä toteutetaan käytännössä harvoin, mistä on poikkeuksena Pohjois-Eurooppa (kertomuksen kohdat 208–210). Tämä tarkoittaa sitä, että jätetään hyödyntämättä yksi niistä keinoista, jotka teoriassa johtavat jakelijan riippumattomuuteen. Komitea pohtii, mahtaisiko monenvälisen markkinoinnin vähäisyys johtua käytännössä korkeista rakenne-, hallinto- ja koulutuskuluista, varsinkin laajalle asiakaskunnalle suunnattujen automerkkien ollessa kyseessä. Niitä tapauksia lukuun ottamatta, joissa merkit kuuluvat samaan ryhmään, monimerkkimyynniä käytetäänkin eniten silloin, kun sen avulla täydennetään myyntivalikoimaa tai kun kyseessä ovat toisiaan täydentävät tuotteet, jotka eivät suoranaisesti kilpaile keskenään.

Komission kertomuksessa ei oteta huomioon holdingyhtiöiden harjoittamaa monenvälisen markkinoinnin muotoa, jolla valvotaan useita eri merkkien jälleenmyyjä.

6.2.6.6. Sopimuksen irtisanomisen uhka näyttää edelleenkin antavan valmistajalle etulyöntiaseman, varsinkin sellaisessa tilanteessa, jossa pieni jälleenmyyntisopimusten määrä saattaa merkitä jälleenmyyjälle sitä, että jos menetetään jonkin suuren valmistajan jälleenmyyntisopimus, menetetään kaikki mahdollisuudet saada minkään merkittävän valmistajan jälleenmyyntisopimusta (kertomuksen kohta 253). Asetuksessa (EY) N:o 1475/95 säädetyt pidemmät irtisanomisajat eivät näytä käytännössä lisänneen jälleenmyyjän riippumattomuutta.

6.2.6.7. Näkyvissä on merkkejä keskittymisen lisääntymisestä, johon liittyviä piirteitä ovat jälleenmyyjien pienempi lukumäärä ja suuremmat sopimusalueet (kertomuksen kohta 91). Tämä voisi lisätä riskiä saman merkin sisäisen kilpailun vähenemisestä, ellei tätä riskiä kompensoida laajentamalla mainontaa ja lisäämällä Internetin käyttöä. Komitea huomauttaa, että vaikkakin on ennenaikaista antaa lopullista arviota Internetin käytöstä, koska se on vasta alkuvaiheessa, Internet on osoittautunut toimivaksi informaatiotvälineeksi. Sillä on kuitenkin rajoituksensa suoramyynnin välineenä, mikä johtuu sekä moottoriajoneuvojen kompleksisuudesta että mm. kaupan käytänteistä, joihin usein liittyy käytetyn auton jättäminen pois käytöstä uutta ostettaessa.

Komitea tähdentää myös sitä, että Internetin käyttöä on vertikaalisia rajoituksia koskevan asetuksen suuntaviivoissa pidetty ”passiivisena myyntinä”. Mikäli sama pätee myös moottoriajoneuvojen jälleenmyyntiä koskevaan asetukseen, mikä vaikuttaa todennäköiseltä, edistetään saman merkin jälleenmyyjien välistä kilpailua.

6.2.6.8. Euroopassa on edelleen eroja saman merkin ja mallin hinnoissa. Pääasialliset syyt tähän ovat verotukselliset erot ja vaihtokurssien heilahtelut. Muita vaikuttavia tekijöitä ovat jonkin tietyn valmistajan pitkät perinteet kansallisilla markkinoilla sekä jakelu- ja kuljetuskustannukset (kertomuksen kohta 189). Komitea on sitä mieltä, että verotuksen lähentämisen (verot ja alv-prosentit) ja euron käyttöönoton pitäisi johtaa suurempaan avoimuuteen ja hinnanerojen kaventumiseen yhteisön markkinoilla.

6.2.6.9. Joskus eri jäsenvaltioiden väliset toimitusajat, varsinkin saman merkin jälleenmyyjien välisissä tilauksissa, voivat olla pidempiä ulkomaalaisille kuin kotimaisille asiakkaille (kertomuksen kohta 200). Komitea yhtyy komission kantaan siitä, että on välttämätöntä löytää keino lopettaa toimitusaikojen viivästyminen kansainvälisissä tilauksissa, silloin kun viivästykselle ei ole perusteltua syytä.

6.2.7. Komitea muistuttaa, että on varmastikin olemassa huomattavaa intrabrand-kilpailua, kun otetaan huomioon, että yli 30 % jälleenmyyjien myynnistä (tämä prosenttimäärä voi

nousta aina 60:een taajama-alueilla) tapahtuu varsinaisen sopimusalueen ulkopuolisten kuluttajien kanssa. Intrabrand-kilpailun taso voidaan myös huomattavasti nostaa löytämällä järjkevä tasapaino valmistajan ja jälleenmyyjän välisiin suhteisiin.

6.2.8. Asianmukainen ratkaisu on ryhmäpoikkeuksen muuttaminen ja sen voimassaolon jatkaminen, sen sijaan että lopetetaan valikoiva jakelujärjestelmä.

### 6.3. Kilpailun suojeleminen huolto- ja korjauspalveluiden markkinoilla

6.3.1. Asetuksen (EY) N:o 1475/95 lisätavoitteena oli kilpailun suojeleminen huolto- ja korjauspalveluiden markkinoilla. Tähän tavoitteeseen kuuluu pyrkimys parantaa varaosanvalmistajien pääsyä jälleenmyyjien verkkoihin. Tätä silmällä pitäen asetuksessa (EY) N:o 1475/95 vahvistetaan jälleenmyyjien oikeutta käyttää alkuperäisiä vastaavia varaosia antamalla varaosanvalmistajille oikeus toimittaa laadultaan alkuperäisiä vastaavia varaosia jälleenmyyjille (6 artiklan 1 kohdan 9 ja 10 alakohta). Asetuksessa suojataan myös varaosanvalmistajan oikeus painaa oma tuotemerkki tai tunnus toimittamiinsa varaosiin (6 artiklan 1 kohdan 11 alakohta). Asetuksessa myös kielletään valmistajia käyttämästä bonuksia, jotka saadaan laskemalla yhteen autojen kokonaisu-myyn-ti ja varaosien myynti. Lisäksi siinä annetaan riippumattomille korjaamoille oikeus saada tarvitsemansa tekniset tiedot ja täsmennetään, että näitä tietoja ei voida kieltäytyä antamasta perusteettomasti (6 artiklan 1 kohdan 12 alakohta).

6.3.2. Kertomuksessa viitataan uudestaan siihen, että todellisuudessa jälleenmyyjät ovat edelleenkin turvautuneet pääasiassa autonvalmistajiin tarvitessaan varaosia. Ainoastaan 5–20 % varaosista hankitaan muilta toimittajilta (kertomuksen kohta 248). Kertomuksesta käy ilmi, että oikeudellisesta kehyksestä huolimatta jälleenmyyjät hankkivat vastahakoisesti varaosia muilta toimittajilta, sillä jälleenmyyjät ovat riippuvaisia moottoriajoneuvojen valmistajista loppuvuoden bonusten vuoksi. Bonukset lasketaan suhteessa alkuperäisten varaosien liikevaihtoon ja jälleenmyyjille annettuihin suosituksiin niiden varastossa pidettävistä määristä, ja lisäksi jälleenmyyjät saavat huomattavia alennuksia alkuperäisistä varaosista (kertomuksen kohta 249). Kertomuksessa todetaan lopuksi, että asetuksen varaosanvalmistajille antama oikeus toimittaa tuotteitaan jälleenmyyjille ei ole toteutunut käytännössä (kertomuksen kohta 6.2.2).

6.3.2.1. On totta, että myös monien kuluttajien vankka käsitys siitä, että alkuperäiset varaosat olisivat laadukkaampia, vaikuttaa asiaan. Tämä johtuu todennäköisesti kuluttajien luottamuksesta alkuperäistuotteisiin sekä riippumattomien valmistajien riittämättömästä tiedottamisesta.

6.3.2.2. Komitea on valmis tukemaan komissiota sellaisten toimenpiteiden löytämiseksi, joilla kannustetaan jälleenmyyjää

käyttämään alkuperäisiä vastaavia varaosia. Alkuperäisiä vastaavien varaosien käyttöä voitaisiin entisestään laajentaa, mikäli näiden varaosien laatu varmistettaisiin, jolloin jälleenmyyjä voisi ottaa täyden vastuun suhteessa moottoriajoneuvon käyttäjään myös turvallisuuteen ja ympäristönsuojeluun liittyvien korjausten ollessa kyseessä.

Komitea muistuttaa komissiota siitä, että liikkeenhoidon tehokkuuteen liittyvistä syistä jälleenmyyjien tarvitsemien varaosien hankinta riippumattomilta valmistajilta on käytännössä mahdollista vain tiettyntyyppisten varaosien eikä koko valikoiman osalta. Siksi 20 %:n markkinaosuus on kuitenkin varteenotettava, jos otetaan huomioon, että kyseisiä varaosia käytetään normaalin takuuajan ulkopuolella. Komitea kehottaaakin komissiota puuttumaan varaosien alkuperäistä vastaavan laadun ongelmaan sellaisin välinein, joilla voidaan taata tehokkaasti markkinoilla olevien tuotteiden laadun vastaavuus.

### 6.4. Onko riippumattomien korjaamojen asema riittävän turvattu?

6.4.1. Asetuksessa (EY) N:o 1475/95 esitettiin monia keinoja riippumattomien korjaamojen suojelemiseksi. Jälleenmyyjille annettiin lupa toimittaa alkuperäisiä varaosia riippumattomille korjaamoille moottoriajoneuvojen korjaamista ja huoltoa varten (6 artiklan 1 kohdan 12 alakohta), vaikkei niillä olekaan veloitetta toimittaa kyseisiä varaosia tukkuhintaan. Kertomuksessa todetaan lopuksi, että riippumattomilla korjaamoilla ei yleensä ole suuria ongelmia alkuperäisten varaosien saannissa, mutta koska ne eivät voi hankkia niitä tukkuhintaan, niillä on vaikeuksia kilpailukyvyyn suhteen.

6.4.2. Autonvalmistajat veloitettiin lisäksi antamaan riippumattomille korjaamoille ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltoon tarvittavat tekniset tiedot. Tätä veloitetta kuitenkin rajoitettiin henkiseen omaisuuteen tai merkittävään ja yksilöityyn taitotietoon liittyvien oikeuksien osalta; näissäkin tapauksissa tiedonsaantia ei voitu evätä mielivaltaisesti (6 artiklan 1 kohdan 12 alakohta). On selvää, että tekninen kehitys tekee tämäntyyppisestä tiedosta vieläkin tärkeämpää tulevaisuudessa. Vaikkakin näiden veloitteiden noudattamatta jättäminen on asetuksessa (6 artiklan 1 kohdan 12 alakohta) tarkoitettu kielletty rajoittava käytäntö ("musta käytäntö"), autonvalmistajat eivät noudata veloitteita säännöllisesti eivätkä yhdenmukaisesti. Jotkut autonvalmistajat laativat luetteloita. Jotkut taas antavat tietoja tapauskohtaisesti. Usein riippumattomat korjaamot saavat tarpeelliset tiedot virallisilta jälleenmyyjiltä.



6.4.3. Suurin osa riippumattomista korjaamoista ilmoittaa, että niillä on ongelmia teknisten tietojen saannissa. Näihin ongelmiin kuuluu myös se, etteivät ne saa tietoa uusista moottoriajoneuvoista. Tekniset julkaisut maksavat paljon ja ovat vaikeaselkoisia; elektronisista laitteista, ATK-pohjaisista järjestelmistä ja käytetyistä vianmäärityslaitteista ei saada tietoa. Kertomuksessa todetaan, että autonvalmistajat eivät ole täyttäneet niitä teknisiä ja taloudellisia ehtoja, jotka tekisivät riippumattomille korjaamoille mahdolliseksi riittävän ja asetuksessa vaaditun tiedonsaannin, mikä puolestaan rajoittaa kuluttajien valinnanmahdollisuuksia.

6.4.4. Komitea pyytää komissiota tutkimaan keinoja, joilla vahvistettaisiin valmistajien veloitetta antaa teknistä tietoa riippumattomille korjaamoille. Tämän tulee tapahtua ilman syrjintää ja siten, että riippumattomille korjaamoille annetaan mahdollisuus kehittyä sekä parantaa palvelunsa laatua.

Komitea kuitenkin muistuttaa komissiota siitä, että jälleenmyyjien investoinnit teknologian kehittämiseen ja hankkimiseen sekä tuotteiden ja palveluiden parantamiseksi tarvittavaan koulutukseen ovat niin suuria, että ne ovat yleisesti ottaen riippumattomien korjaamojen ulottumattomissa. Siksi riippumattomien korjaamojen on kilpailukykyään kohottaakseen erikoistuttava järkevästi joihinkin tiettyihin tuotteisiin ja pyrittävä tarjoamaan kuluttajille avointa palvelua koskeva takuu, joka on samantasoinen kuin jälleenmyyntiverkon tarjoama takuu. Lopuksi komitea tähdentää, että jälleenmyyntiverkon kuluttajille tarjoama, yhden luokun täyden palvelun periaatteella (*one stop shop*) toimiva varaosapalvelu edellyttää huomattavia investointeja varastoon. Riippumattomat korjaamot puolestaan haluavat hankkia erissä vain muutamia osia kerrallaan, ja yleensä niitä, joilla on eniten kysyntää.

6.4.5. Tässä yhteydessä komitea muistuttaa siitä, että jälleenmyyjän on tehtävä huomattavia ja jatkuvia investointeja sekä yrityksen rakenteisiin että henkilökunnan koulutukseen voidakseen taata kuluttajille varaosien saatavuuden ja takuun sekä täyden palvelun kaikkien myytävien automallien osalta.

6.4.6. Asetuksessa (EY) N:o 1475/95 säädetään, että voidakseen hyötyä ryhmäpoikkeuksista valmistajien on vaadittava jälleenmyyjä tarjoamaan uusien ajoneuvojen myyntipalvelujen ohessa huoltopalveluja. Komission kertomuksesta tosin ilmenee, että tekniset ja taloudelliset syyt puoltavat uusien ajoneuvojen jälleenmyynnin ja huoltopalvelujen yhdistämistä ja että osa kuluttajista pitää parempana palvelujen yhdistämistä, osa taas haluaa mieluummin käyttää riippumattomia kor-

jauspalveluja varsinkin vanhojen ajoneuvojen ollessa kyseessä. Siispä komitea suosittaa, että komissio sallii palvelujen yhdistämisen osana moottoriajoneuvojen jälleenmyyntiä koskevia sopimuksia, joihin sallitaan poikkeus. Samanaikaisesti olisi kuitenkin parannettava edellytyksiä kilpailun lisäämiseksi valmistajan asettaman ja jälleenmyyjien verkoston noudattaman, vähintään kahden vuoden pituisen takuuajan päätyttyä.

6.4.7. Näin ollen komitea pitää ehdottoman välttämättömänä myynnin ja myynnin jälkeisten huoltopalvelujen välistä yhteyttä uusien ajoneuvojen kohdalla, kun otetaan huomioon tuotteen luonne. Ensinnäkin kyseessä on toimiva ratkaisu kuluttajien etujen kannalta, sillä he saavat palvelua, jolla on laatu- ja turvallisuustakuu. Tavarantoimittajat ottavat vastaan mahdolliset vialliset ajoneuvot koko unionin alueelta, riippumatta siitä, mistä ne on ostettu. Toiseksi taataan ympäristöstandardien noudattaminen ja säilytetään merkki-*imago*.

## 7. Komitean loppupäätelmät

7.1. Kertomuksessa esitetään argumentteja asetuksen muuttamiseksi, jotta parannettaisiin saman merkin jakelijoiden välisen kilpailun (*intra-brand*) mahdollisuuksia ja jotta lisättäisiin jälleenmyyjien liiketaloudellista riippumattomuutta ja parannettaisiin autonvalmistajien riippumattomille korjaamoille tarjoaman tiedon saatavuutta.

7.2. Komitea on ehdottanut useita muutoksia asetukseen, jotta voitaisiin toteuttaa sen tarpeellinen mukauttaminen kokemuksen tuomaan tietoon, uusiin välineisiin ja teknologiseen kehitykseen. Tämän on kuitenkin tapahduttava noudattaen tiettyjä muuttumattomia periaatteita, joiden mukaan autoa ei määritellä pelkästään liikkumisvälineeksi eli taloudelliseksi hyödykkeeksi, vaan myös sosiaalisesti hyödykkeeksi, jota on suojeltava käyttäjän etujen mukaisesti. Tarvitaan siis turvallisuutta ja huoltopalveluita, joilla turvallisuus taataan ajan mittaan.

7.3. Kertomuksessa viitataan siihen, että *intra-brand*-kilpailun pääasialliset esteet olisivat henkilökohtaista mainontaa koskevat rajoitukset sekä kieltä myydä viralliseen jälleenmyyjäverkkoon kuulumattomille yrityksille, joilla tarkoitetaan riippumattomia jälleenmyyjä. Aikaisempien pohdintojen perusteella komitean kanta kuitenkin on, että paras tapa jatkaa toimintaa on välittäjien aseman vahvistaminen, jotta voitaisiin hyödyntää rinnakkaiskaupan tarjoamat mahdollisuudet ja vaihtoehdot, sen sijaan että poistettaisiin kieltä myydä riippumattomille jälleenmyyjille.

7.4. Komitea ehdottaa lisäksi, että komissio ajantasaistaisi välittäjiä koskevaa tiedonantoa ja määrittäisi päälinjaukset sille, miten jälleenmyyjät ja autonvalmistajat voisivat hyödyntää Internetin käyttöä. Komitea ehdottaa myös, että arvioitaisiin kuinka Internet, jota ei vielä ollut olemassa asetusta (EY) N:o 1475/95 laadittaessa, voi mahdollisesti tehdä aiheelliseksi harkita uudelleen joitakin asetuksen kohtia.

7.5. Aiemmin esitettyjen yleisten ja erityisten pohdintojen perusteella komitea ilmaisee kantansa moottoriajoneuvojen

jälleenmyyntiä koskevan erityisryhmäpoikkeuksen puolesta ja suosittelee, että komissio tutkisi keinoja muuttaa nykyistä asetusta ja pidentää sen voimassaoloaikaa. Uuden asetuksen ensisijaisena tavoitteena tulisi olla kilpailun tason yleinen nostaminen, jotta parannettaisiin kuluttajien hyvinvointia ja turvallisuutta sekä sisämarkkinoiden toimivuutta. Näihin tavoitteisiin pääsemiseksi uudella asetuksella tulisi parantaa konkreettisesti jälleenmyyjien suojelua ja edistää Euroopan moottoriajoneuvojärjestelmässä toimivien pk-yritysten toimintaa. Komitea odottaa saavansa tilaisuuden ilmaista huomionsa komission ehdottamista muutoksista.

Bryssel 30. toukokuuta 2001.

*Talous- ja sosiaalikomitean*

*puheenjohtaja*

Göke FRERICHS

---

LIITE

**talous- ja sosiaalikomitean lausuntoon**

Seuraavat muutosehdotukset hylättiin, vaikka ne saivat äänestyksessä yli neljäsosan annetuista äänistä.

**Kohta 5.6**

Poistetaan.

*Perustelu*

Siitä huolimatta, että myös aloilla, joilla ei ole voimassa yhteistä markkinajärjestelyä, on selvästi muita vahvempia merkkejä, ei EU:n säädösten tavoitteena voi olla lisätä automerkkien tunnettuutta.

*Äänestyksen tulos*

Jaa-ääniä: 26, ei-ääniä: 60, tyhjiä: 6.

**Kohta 5.7**

Muutetaan kuulumaan seuraavasti:

"Tästä näkökulmasta katsottuna komission lähtökohtana on tähän asti ollut, että valikoivaan yksinmyyntiin perustuva jakelujärjestelmä näyttää mahdollistavan sen, että Euroopan moottoriajoneuvojärjestelmässä on pystytty noudattamaan perustamissopimuksen 81 artiklan 3 kohdan määräystä, jonka mukaan voidaan hyväksyä mikä tahansa yritysten välinen sopimus tai sopimusten ryhmä, jos se osaltaan tehostaa tuotantoa tai tuotteiden jakelua taikka edistää teknistä tai taloudellista kehitystä jättäen kuluttajille kohtuullisen osuuden näin saatavasta hyödystä".

*Perustelu*

Ei pidä paikkaansa, että perustamissopimuksen määräysten noudattaminen moottoriajoneuvojärjestelmässä edellyttää ehdottomasti valikoivaan yksinmyyntiin perustuvaa jakelujärjestelmää.

*Äänestyksen tulos*

Jaa-ääniä: 31, ei-ääniä: 59, tyhjiä: 7.

**Kohta 6.1.3**

Poistetaan kohdan loppuosa toisesta virkkeestä alkaen ("Komitea toteaa vaikuttavan siltä, –").

*Perustelu*

Poistettavassa osassa väitetään, että kertomuksessa keskitytään liikaa Yhdistyneen kuningaskunnan markkinoihin, ja että järjestelmä toimii hyvin muualla yhteisön markkinoilla. Todellisuudessa komissio on kuitenkin paljastanut useissa maissa myyntitapoihin liittyviä väärinkäytöksiä, joista kuluttajat ovat sille valittaneet. Komission tulosten perusteella voidaan päätellä, ettei saman tuotemerkin jälleenmyyjien keskinäinen kilpailu (*Intra-brand competition*) unionissa toimi.

*Äänestyksen tulos*

Jaa-ääniä: 37, ei-ääniä: 58, tyhjiä: 6.

**Kohta 7.2**

Toisesta virkkeestä on poistettava viittaus autoon "sosiaalisena hyödykkeenä".

*Perustelu*

Mikäli ympäristönsuojelua pidetään yhtenä ensisijaisena poliittisena tavoitteena, ei todistetusti ympäristöä vahingoittavaa moottoriajoneuvoa tule luokitella "sosiaalisesti hyödykkeeksi".

*Äänestyksen tulos*

Jaa-ääniä: 34, ei-ääniä: 62, tyhjiä: 16.

**Kohta 7.3**

Korvataan toinen virke seuraavasti:

"Talous- ja sosiaalikomitea kannattaa virallisen jälleenmyyjäverkkoon kuulumattomille yrityksille myyntiä koskevan kiellon kumoamista ja sitä, että tulevaisuudessa tuotteiden jälleenmyyjät, jotka ottavat valmistajien tuotteita myytäväksi, valitaan selkeiden, avointen ja pelkästään laatuselvityksiin nojaavien kriteerien perusteella (henkilökunnan asiantuntemus ja osaaminen)."

*Perustelu*

Määrään liittyvät tai kilpailua rajoittavat rajoitukset sekä niihin kuuluvat merkkien sopimusmyyjien monopolit eivät vastaa sisämarkkinoiden henkeä.

*Äänestyksen tulos*

Jaa-ääniä: 27, ei-ääniä: 70, tyhjiä: 9.

## Kohta 7.5

Muutetaan kuulumaan seuraavasti:

"Aiemmin esitettyjen yleisten ja erityisten pohdintojen perusteella komitea pitää moottoriajoneuvojen jälleenmyyntiä koskevan erityisryhmäpoikkeuksen säilyttämistä toistaiseksi hyväksyttävänä, mikäli varmistetaan, että ehtoja ja toimenpiteitä koskevia asetuksen (EY) N:o 1475/95 säännöksiä todellisuudessa noudatetaan kokonaisuudessaan. Lisäksi komitea suosittaa, että komissio tutkisi keinoja täydentää nykyistä asetusta. Uuden asetuksen ensisijaisena tavoitteena tulisi olla kilpailun tason yleinen nostaminen kuluttajien hyvinvointia ja turvallisuutta laiminlyömättä. Komitea odottaa saavansa tilaisuuden ilmaista huomionsa komission ehdottamista muutoksista."

### Perustelu

Komission kertomuksessa mainittu ja kuluttajajärjestöjen merkillepanema saman automerkin jakelijoiden välisen kilpailun puute (*intra-brand*) johtuu pitkälti siitä, ettei ehtoja koskevia asetuksen (EY) N:o 1475/95 säännöksiä noudateta. Tämän vuoksi ei nykyisen tilanteen säilyttäminen hieman muutettuna tule kysymykseen. Pitkällä aikavälillä moottoriajoneuvoja koskevat ryhmäpoikkeukset tulee sisämarkkinoiden toimivuuden vuoksi poistaa.

### Äänestyksen tulos

Jaa-ääniä: 33, ei-ääniä: 68, tyhjiä: 11.

## Talous- ja sosiaalikomitean lausunto aiheesta "Ehdotus Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviksi yhteisön satamiin saapuvia ja satamista lähteviä aluksia koskevista ilmoitusmuodollisuuksista"

(2001/C 221/24)

Neuvosto päätti 26. helmikuuta 2001 Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 80 artiklan 2 kohdan nojalla pyytää talous- ja sosiaalikomitean lausunnon edellä mainitusta ehdotuksesta.

Asian valmistelusta vastannut "liikenne, energia, perusrakenteet, tietoyhteiskunta" -jaosto antoi lausuntonsa 8. toukokuuta 2001. Esittelijä oli Bernd Kröger.

Talous- ja sosiaalikomitea hyväksyi 30. ja 31. toukokuuta 2001 pitämässään 382. täysistunnossa (toukokuun 30. päivän kokouksessa) seuraavan lausunnon. Äänestyksessä annettiin 50 ääntä puolesta, 4 vastaan 3:n pidättyessä äänestämästä.

### 1. Johdanto

1.1. Yhteisön satamiin saapuvilta ja satamista lähteviltä merialuksilta vaaditaan suuria tietomääriä. Nämä tiedot koskevat ensisijaisesti aluksen statusta ja miehistöä, aluksen lastia ja sen määrää, aluksella kuljetettavia matkustajia, aluksen varastoja jne. Tietoja tarvitaan tulliselvitystä, satamaviranomaisten tekemiä turvallisuutta koskevia päätöksiä, siirtolaisuutta koskevien lakien valvontaa, tilastoja sekä yleensä alusten ilmoitusmuodollisuuksien sujuvaa täyttämistä varten.

1.2. Monet näistä tiedoista ovat sisällöllisesti samat joka satamassa. Monissa satamissa tietoa kuitenkin vaaditaan sa-

masta sisällöstä huolimatta eri muodoissa. Eräissä satamissa poikkeavuuksia esiintyy myös tiedon sisällön suhteen.

1.3. Sisällöllisesti samojen tietojen erilaiset käsittelytavat tulevat aluksille ajallisesti ja taloudellisesti kalliiksi. Ne mutkistavat paitsi valtameriliikenteen myös Euroopan sisäisen lyhyen matkan merenkulun hallintomenettelyitä. Tavoitteena on merialusten ilmoitusmuodollisuuksien toteuttamisen helpottaminen sekä meriliikenteen tehostaminen vähentämättä kuitenkaan sisällöllisesti jäsenvaltioiden viranomaisten tarvitsemää tietoa.