

Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunto aiheesta ”Komission tiedonanto – Moottoriajoneuvoalan tuleva kilpailuoikeudellinen kehys”

KOM(2009) 388 lopullinen

(2010/C 354/18)

Esittelijä: **Bernardo HERNÁNDEZ BATALLER**

Komissio päätti 22. heinäkuuta 2009 Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 262 artiklan nojalla pyytää Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon aiheesta

”Komission tiedonanto – Moottoriajoneuvoalan tuleva kilpailuoikeudellinen kehys”

KOM(2009) 388 lopullinen.

Asian valmistelusta vastannut ”yhtenäismarkkinat, tuotanto ja kulutus” -erityisjaosto antoi lausuntonsa 2. maaliskuuta 2010.

Euroopan talous- ja sosiaalikomitea hyväksyi 17.–18. maaliskuuta 2010 pitämässään 461. täysistunnonssa (maaliskuun 18. päivän kokouksessa) seuraavan lausunnon äänin 84 puolesta, 5 vastaan 7:n pidättyessä äänestämästä.

1. Päätelmät

1.1 ETSK yhtyy komission alasta tekemään diagnoosiin ja on samaa mieltä osa-alueista, joilla kilpailua on lisättävä. Komission esittämistä vaihtoehtoista ETSK pitää parhaimpana alakohtaisten määräysten antamista yleistä ryhmäpoikkeusasetusta täydentävien suuntaviivojen muodossa. Niinpä ETSK suhtautuu myönteisesti ehdotukseen asetukseksi ja ehdotukseen täydentäviksi suuntaviivoiksi. Komitea painottaa kuitenkin, että ehdotuksia on luettava yhdessä ja ne on mielletävä osaksi vertikaalisia rajoituksia koskevia yleisiä suuntaviivoja. Niitä ei vielä ole esitetty, mikä vaikeuttaa itsenäistä tulkintaa.

1.2 ETSK on komission kanssa yhtä mieltä siitä, että on laadittava sellainen oikeudellinen kehys, joka vaikuttaa ylipääntään myönteisesti kuluttajien hyvinvointiin ja tehostaa kuluttajansuojaa. Komitea toistaa aiemmissa kilpailupolitiikkaa käsittelevissä lausunnoissa ⁽¹⁾ esittämänsä ohjeistuksen.

1.3 Käsillä olevassa tapauksessa on kuitenkin tarpeen sopia kahden vuoden pituisesta siirtymäjärjestelystä, sillä jälleenmyyjät ovat enimmäkseen pieniä ja keskisuuria yrityksiä. Oikeusvarmuuden sekä legitimiin luottamuksen ja oikeasuhtaisuuden periaatteen vuoksi ne tarvitsevat kohtuullisen ajan kuolettaakseen investointinsa, sopeutuakseen paremmin markkinoiden teknologiseen kehitykseen ja parantaakseen omalta osaltaan tieturvallisuutta.

1.4 ETSK toivoo niin ikään, että uusi oikeudellinen kehys antaa kaikille toimijoille oikeusvarmuutta eikä luo yrityksille uusia esteitä ja että se on *Small Business Act* -aloitteen periaat-

teiden mukainen ja sillä on samat kilpailupoliittiset tavoitteet kuin nykyisellä asetuksella 1400/2002.

1.5 ETSK katsoo, ettei täydentävissä suuntaviivoissa saisi millään tavoin rajoittaa yhden tuotemerkin määräämistä koskevia sopimuksia, mikä vastaa paremmin uutta poikkeusasetusta.

1.6 Hyötyajoneuvoja koskevien sopimusten vertikaaliset rajoitukset voitaisiin sisällyttää yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen soveltamisalaan jälkimarkkinoiden osalta.

2. Johdanto

2.1 Komission asetuksella (EY) N:o 1400/2002, joka on annettu 31. heinäkuuta 2002, EY:n perustamissopimuksen 81 artiklan 3 kohdan soveltamisesta vertikaalisten sopimusten ja yhdenmukaistettujen menettelytapojen ryhmiin moottoriajoneuvoalalla ⁽²⁾ säädettiin tiukemmista normeista kuin 22. joulukuuta 1999 annetussa komission asetuksessa (EY) N:o 2790/1999 EY:n perustamissopimuksen 81 artiklan 3 kohdan soveltamisesta tiettyihin vertikaalisten sopimusten ja yhdenmukaistettujen menettelytapojen ryhmiin ⁽³⁾.

2.2 Komission asetuksessa (EY) N:o 1400/2002 keskitytään pääasiassa menettelytapoihin ja käytänteisiin, jotka merkitsevät vakavaa kilpailunvastaista rajoitusta. Siinä luetellaan joukko rajoituksia, joiden vuoksi asetusta ei voida soveltaa sopimukseen absoluuttisesti (”vakavimmat kilpailurajoitukset”). Toinen luettelo sisältää kiellettyjä rajoituksia, jotka eivät kuitenkaan estä soveltamista tässä asetuksessa säädettyä poikkeusta sopimuksen muuhun osaan (”erityiset edellytykset”).

⁽¹⁾ EUVL C 228, 22.9.2009, s. 47 ja EUVL C 175, 28.7.2009, s. 20.

⁽²⁾ EYVL L 203, 1.8.2002, s. 30.

⁽³⁾ EYVL L 336, 29.12.1999, s. 21.

2.3 Komission asetuksen N:o 1400/2002 tärkeimmät määrittäykset ovat seuraavat:

- Asetusta ei sovelleta yksinomaan henkilöautoihin vaan myös muihin ajoneuvoluokkiin, kuten linja-autoihin tai kuorma-autoihin.
- Valmistajat veloitetaan valitsemaan joko valikoiva tai yksinoikeuteen perustuva jakelujärjestelmä, joskin poikkeuksen muodostavat pääasiassa kaksi erilaista jakelujärjestelmää:
 - *Yksinoikeuteen perustuva* jakelujärjestelmä, jos valmistaja osoittaa kullekin jälleenmyyjälle tai korjaamolle yksinomaan myyntialueen (tai yksinoikeuteen perustuvan asiakasryhmän). Tällaiselle alueelle ei voida nimetä toista jälleenmyyjää. Näin nimetyille jälleenmyyjille voidaan myös asettaa tiettyjä laadullisia vähimmäistasoja. Tällä tavoin tosin kiristetään kilpailua, kun yksinoikeuteen perustuvalla alueella suositetaan passiivista myyntiä ja erityisesti myyntiä verkoston ulkopuolisille jälleenmyyjille.
 - *Valikoiva* jakelujärjestelmä, jos toimittaja sitoutuu myymään sopimustavarat tai -palvelut joko välittömästi tai välillisesti ainoastaan erityisperustein valituille jälleenmyyjille tai korjaamoille. Valikoiva jakelujärjestelmä voi perustua määrällisiin tai laadullisiin kriteereihin tai kumpaankin niistä.
- Samaan sopimukseen ei saa sisällyttää valikoivaa ja yksinoikeuteen perustuvaa jakelujärjestelmää koskevia lausekkeita. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, ettei valikoivaan jakelujärjestelmään saa sisällyttää nk. sijoituspaikkaa koskevia lausekkeita, kun taas yksinoikeudella toimiville jälleenmyyjille tällainen lauseke on voitu määrätä.
- Asetuksen 8 artiklan 1 kohdassa tuotemerkkinat jaetaan kolmeen ryhmään:
 - Uusien moottoriajoneuvojen jakelun osalta markkinaosuus lasketaan toimittajan myymien sopimustavaroiden ja vastaavien tavaroiden sekä valmistajan myymien muiden tavaroiden, joita jälleenmyyjä pitää keskenään vaihdettavissa tai korvattavissa olevina niiden ominaisuuksien, hintojen ja käyttötarkoituksen vuoksi, toteutuneen myynnin määrän perusteella.
 - Varaosien jakelun osalta markkinaosuus lasketaan valmistajan myymien sopimustavaroiden ja muiden tavaroiden sekä valmistajan myymien muiden tavaroiden, joita jälleenmyyjä pitää keskenään vaihdettavissa tai korvattavissa olevina niiden ominaisuuksien, hintojen ja käyttötarkoituksen vuoksi, toteutuneen myynnin arvon perusteella.
 - Korjaus- ja huoltopalvelujen osalta markkinaosuus lasketaan toimittajan jakeluverkon jäsenten myymien sopi-

muspalvelujen ja jäsenten myymien muiden palvelujen, joita ostaja pitää keskenään vaihdettavissa tai korvattavissa olevina niiden ominaisuuksien, hintojen ja käyttötarkoituksen vuoksi, toteutuneen myynnin arvon perusteella.

- Markkinaosuuksille asetettujen rajoitusten lisäksi asetuksen 6 artiklan 1 kohdan c alakohdan mukaan erot, jotka johtuvat siitä, että ”sopimustavaroiden tai vastaavien tavaroiden hinnat ja toimitusehdot vaihtelevat merkittävästi eri maantieteellisillä markkinoilla”, ovat perustamissopimuksen kanssa ristiriidassa, joten komissio voi jopa tältä osin peruuttaa asetuksessa säädetyt poikkeukset.
- Komissio on pyrkinyt torjumaan rinnakkaiskaupan esteitä. Asetuksen 1400/2002 mukaan rajoitukset, jotka koskevat jälleenmyyjien myyntiä loppukäyttäjille muissa jäsenvaltioissa (esimerkiksi asettamalla ostohinta tai jälleenmyyjän korvaus riippuvaiseksi ajoneuvojen määränpäästä tai loppukäyttäjien asuinpaikasta), vastaavat myynnin välillistä rajoittamista. Sallittuja eivät myöskään ole myyntitavoitteet eivätkä tuotteiden valikoiminen tai bonusjärjestelmät, jotka perustuvat suppeampaan myyntialueeseen kuin yhtenäismarkkinat.

2.4 Autoalan oikeudellinen kehys on viime vuosina kehittynyt. Tältä kannalta on erityisen merkittävä 20. kesäkuuta 2007 annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 715/2007 moottoriajoneuvojen tyypinhyväksynnästä kevyiden henkilö- ja hyötyajoneuvojen päästöjen osalta ja ajoneuvojen korjaamiseen ja huoltamiseen tarvittavien tietojen saatavuudesta⁽⁴⁾. Sen alun perin vapaaehtoiset määräykset ovat syyskuusta 2009 alkaen velvoittavia.⁽⁵⁾ Autokannassa tulee kuitenkin olemaan vielä useiden vuosien ajan suuri määrä ajoneuvoja, jotka eivät kuulu tämän asetuksen soveltamisalaan ja jotka muodostavat riippumattomien korjaamoiden kannalta merkittävät markkinat.

2.4.1 Ajoneuvojen varaosamarkkinoiden kilpailusta voidaan todeta, että koska teollisoikeudet ovat valmistajan hallussa, alkuperäislaitteiden toimittajien kanssa tehtyjen erinäisten alihankintasopimusten (nk. laitesopimusten) yleistymisen on merkinnyt sitä, että tietyt varaosat jäävät edelleen ajoneuvojen valmistajien muodostamiin verkostoihin.

2.4.2 Komissio esittääkin mallidirektiivin muuttamisesta tekemässään ehdotuksessa, että otetaan käyttöön ”korjauslauseke”, mihin ETSK on suhtautunut myönteisesti. Komitea toistaa esittämänsä kannan⁽⁶⁾, jonka mukaan se katsoo ”– – mallioikeuden haltijan monopolin ulottuvan vain tuotteen ulkomuotoon, ei itse tuotteeseen” ja että ”– – korjauslausekkeen piiriin kuuluvien varaosien sisällyttäminen mallisuojojärjestelmään merkitsisi tuotemonopolin syntymistä jälkimarkkinoille. Tämä olisi ristiriidassa mallien oikeudellisen suojan luonteen kanssa.”

⁽⁴⁾ EUVL L 171, 29.6.2007, s. 1.

⁽⁵⁾ EUVL C 318, 23.12.2006, s. 62.

⁽⁶⁾ Ks. ETSK:n lausunnot OJ C 388, 31.12.1994, s. 9 ja EUVL C 286, 17.11.2005, s. 8.

2.5 ETSK on antanut autoalalta lausunnon autoteollisuuden komponenteista ja tuotannon loppupään markkinoista (7). Lausunnossa todetaan, että kyseisten markkinoiden toimijat ovat autonvalmistajia, niiden alihankkijoita sekä riippumattomia toimijoita tai sopimuskumppaneita, jotka tarjoavat huoltopalveluja, toimittavat varaosia ja lisävarusteita sekä toimivat tuotannon, myynnin ja vähittäiskaupan aloilla. Kyseessä on 834 700 (etu-päässä pk-)yrityksen verkosto, jonka kokonaisliikevaihto on 1 107 miljardia euroa ja joka työllistää noin 4,6 miljoonaa henkilöä.

3. Tuoreimmat komission asiakirjat

3.1 Komissio hyväksyi 21. joulukuuta 2009 seuraavat asiakirjat:

- Luonnos: Komission asetus perussopimuksen 101 artiklan 3 kohdan soveltamisesta vertikaalisten sopimusten ja yhdenmukaistettujen menettelytapojen ryhmiin moottoriajoneuvoalalla.
- Luonnos: Komission tiedonanto – Täydentävät suuntaviivat moottoriajoneuvojen myyntiä ja korjaamista koskevien sopimusten vertikaalisista rajoituksista.

Komissio käynnisti niistä samalla julkisen kuulemisen.

3.2 Kilpailuasioista vastaava komission jäsen päätti 15. tammikuuta 2010 toimittaa Euroopan talous- ja sosiaaliko-mitealle edellä mainitut asiakirjat ja ilmoitti olevansa kiinnostunut kuulemaan komitean kannan näihin luonnoksiin.

3.3 Näin ollen esittelijä analysoi tässä asiakirjaa KOM(2009) 388 lopullinen koskevassa lausunnossa myös kohdassa 3.1 mainittuja luonnoksia.

4. Komission asiakirjojen keskeinen sisältö

4.1 **Komission tiedonannossa** moottoriajoneuvoalan tulevasta kilpailuoikeudellisesta kehiksestä ehdotetaan seuraavaa:

a) *Uusien moottoriajoneuvojen myyntiä koskevat sopimukset 31. toukokuuta 2013 alkaen*

- Sovelletaan yleisiä sääntöjä, jotka sisältyvät ehdotukseen vertikaalisia sopimuksia koskevaksi uudeksi ryhmäpoikkeukseksi.
- Laaditaan erityiset alakohtaiset suuntaviivat siitä, miten estetään kilpailevien ajoneuvonvalmistajien sulkeminen markkinoilta ja turvataan niiden pääsy ajoneuvojen vähittäismyyni- ja korjausmarkkinoille. Suojataan tuotemerkkin sisäinen kilpailu ja säilytetään 81 artiklan pelotevai-utus.

— Pidetään voimassa ne asetuksen säännökset, joita sovelletaan moottoriajoneuvojen jakelusopimuksiin, 31. toukokuuta 2013 asti.

b) *Korjaus- ja huoltopalveluita sekä varaosien jakelua koskevat sopimukset 31. toukokuuta 2010 alkaen*

— Sovelletaan yleisiä sääntöjä sellaisina kuin ne on esitetty ehdotuksessa vertikaalisia sopimuksia koskevaksi uudeksi ryhmäpoikkeukseksi.

— Laaditaan erityisiä alakohtaisia suuntaviivoja ja annetaan yleinen ryhmäpoikkeusasetus tai käytetään näiden kahden välineen yhdistelmää. Näin voidaan parantaa kilpailuviranomaisten valmiuksia vastata laajemmin ja kokonaisvaltaisemmin erityisesti seuraaviin kilpailukysymyk-siin: i) teknisten tietojen saatavuus, ii) varaosien saa-tavuus, iii) takuiden väärinkäyttö, iv) pääsy valtuutettujen korjaamoiden verkostoon.

4.2 Luonnos poikkeusasetukseksi

4.2.1 Vertikaaliset sopimukset saattavat parantaa tuotanto-tai jakeluketjun taloudellista tehokkuutta mahdollistamalla sopi-muksen osapuolina olevien yritysten toiminnan paremman yh-teensovittamisen, mikä tosin riippuu sopimuspuolten markkina-voimasta.

4.2.2 Sellaiset vertikaaliset sopimukset, joiden sisältämät rajoitukset rajoittavat todennäköisesti kilpailua ja aiheuttavat hait-taa kuluttajille, tai jotka eivät ole välttämättömiä edellä mainit-tujen myönteisten vaikutusten saavuttamiseksi, on niin ikään suljettava ryhmäpoikkeuksen ulkopuolelle.

4.2.3 Luonnoksessa erotetaan toisistaan uusien moottoriajo-neuvojen jälleenmyyntisopimukset ("primaarimarkkinat") sekä korjaus- ja huoltopalveluita ja varaosien jakelua koskevat sopi-mukset ("sekundaarimarkkinat").

4.2.4 Primaarimarkkinoihin sovelletaan vertikaalisia sopi-muksia koskevia yleisasetuksen säännöksiä, erityisesti markki-naosuuksien rajoittamista, tiettyjen vertikaalisten sopimusten jät-tämistä poikkeusten ulkopuolelle sekä kyseisessä asetuksessa säädettyjä edellytyksiä, joiden perusteella tällaiset vertikaaliset sopimukset voivat kuulua yleisasetuksen mukaisen poikkeuksen piiriin, kunhan kaikki asetuksessa vahvistetut edellytykset täyt-tyvät. Tämä vaikuttaa järkevältä, koska markkinoilla on kilpai-lua.

4.2.5 Sekundaarimarkkinoilla on otettava huomioon tietyt moottoriajoneuvojen myynnin jälkeisille markkinoille ominaiset erityispiirteet. Ne liittyvät tekniseen kehitykseen sekä ajoneuvo-jen valmistajien alkuperäisosien toimittajilta ostamien autonosi-en monimutkaistumiseen ja luotettavuuden lisääntymiseen.

(7) EUVL C 317, 23.12.2009, s. 29–36.

4.2.6 ETSK on komission kanssa yhtä mieltä siitä, että moottoriajoneuvojen myynnin jälkeisten markkinoiden kilpailuolosuhteilla on myös välitön vaikutus yleiseen turvallisuuteen, sillä ajoneuvoilla ajaminen saattaa olla vaarallista, jos niitä ei ole korjattu oikein, sekä kansanterveyteen ja ympäristöön, sillä ajoneuvojen hiilidioksidi- ja muut päästöt edellyttävät ajoneuvojen säännöllistä huoltoa.

4.2.7 Varaosien jakelua ja korjaus- ja huoltopalveluja koskeviin vertikaalisiin sopimuksiin olisi sovellettava ryhmäpoikkeusta ainoastaan, jos ne täyttävät yleisasetuksessa vahvistetun poikkeuksen myöntämistä koskevien edellytysten lisäksi tiukat vaatimukset; ne koskevat sellaisia vakavien kilpailunrajoitusten muotoja, jotka saattavat rajoittaa varaosien toimitusta moottoriajoneuvojen myynnin jälkeisillä markkinoilla. Tällaisia sopimuksia ovat

- sopimukset, jotka rajoittavat ajoneuvon valmistajan valikoidaan jakelijärjestelmään kuuluvien jäsenten mahdollisuuksia myydä varaosia riippumattomille korjaamoille, jotka käyttävät niitä korjaus- tai huoltopalvelujen tarjoamisessa
- sellaiset yleisasetuksen mukaiset vertikaaliset sopimukset, jotka kuitenkin rajoittavat varaosien valmistajan mahdollisuuksia myydä kyseisiä varaosia ajoneuvon valmistajan jakelijärjestelmään kuuluville valtuutetuille korjaamoille, riippumattomille varaosien jakelijoille, riippumattomille korjaamoille tai loppukäyttäjille. Tämä ei vaikuta varaosien valmistajien yksityisoikeudelliseen vastuuseen eikä mahdollisuuteen edellyttää, että varaosat vastaavat laadultaan tietyn moottoriajoneuvon kokoonpanossa käytettyjen osien laatua. Poikkeuksen olisi katettava myös sopimukset, jotka sisältävät valtuutetuille korjaamoille asetetut velvoitteet käyttää ainoastaan ajoneuvon valmistajan toimittamia varaosia kyseisissä korjauksissa takuuaikana.
- sopimukset, joilla rajoitetaan osien tai alkuperäisten varaosien valmistajan mahdollisuutta varustaa kyseiset osat tavaramerkillään tai muulla tunnuksellaan toimivalla ja helposti näytävällä tavalla.

4.3 Luonnos täydentäväksi suuntaviivaksi

4.3.1 Suuntaviivoissa esitetään periaatteet, joiden avulla moottoriajoneuvojen myyntiä ja korjaamista sekä varaosien jakelua koskevien sopimusten vertikaalisiin rajoituksiin liittyviä kysymyksiä arvioidaan perussopimuksen 101 artiklan mukaisesti. Näillä suuntaviivoilla ei ole vaikutusta vertikaalisia sopimuksia koskevien yleisten suuntaviivojen soveltamiseen. Niitä sovelletaan yleisten suuntaviivojen lisäksi.

4.3.2 Tulkittessaan näitä suuntaviivoja komissio ottaa myös huomioon moottoriajoneuvojen valmistajien liittojen (Euroopan autonvalmistajien liitto ACEA ja Japanin autonvalmistajien liitto JAMA) esittämät menettelysäännöt. Säännöt liittyvät hyvin lii-

ketoimintatapoihin, joita moottoriajoneuvojen valmistajat ovat sitoutuneet soveltamaan, jotta ne voivat toimia vilpittömässä mielessä täyttäessään sopimusvelvoitteitaan valtuutettuja jälleenmyyjiä ja korjaamoja kohtaan.

4.3.3 Suuntaviivat on jäsenneily seuraavasti:

- moottoriajoneuvojen ryhmäpoikkeusasetuksen soveltamisala ja sen suhde yleiseen vertikaaliseen ryhmäpoikkeusasetukseen
- moottoriajoneuvojen ryhmäpoikkeusasetuksen täydentävien säännösten soveltaminen
- markkinakohtaisten rajoitusten kohtelu: yhden tuotemerkin määrääminen ja valikoiva jakelu.

4.3.4 Yhden tuotemerkin osalta uutuutena on, että viisivuotiskausi alkaa sopimuspuolten välisen sopimussuhteen alkaessa eikä silloin, kun sopimusasiakirja korvataan toisella, saman asian kattavalla asiakirjalla. Tämä käy kuitenkin ilmi alaviitteestä 9 eikä tekstistä, jossa suuntaviivat esitetään. Koska muutos on merkittävä, se on syytä mainita itse tekstissä.

4.3.5 Suuntaviivoissa esitetään kilpailukieltovelvoitteet, niiden kielteiset vaikutukset (ne luovat esteitä kilpailevien toimittajien markkinoillepääsulle tai toiminnan laajentamiselle) ja myönteiset vaikutukset (ne auttavat ratkaisemaan nk. vapaamatkustajaongelmia, parantavat tuotekuvaa ja jakeluverkoston mainetta).

4.3.6 Valikoivassa jakelijärjestelmässä on tärkeää, että riippumattomat toimijat saavat tekniset tiedot käyttöönsä ja että lakisäteisiä takuita ei käytetä väärin.

5. Huomioita

5.1 Autoalan – kevyiden henkilöajoneuvojen ja hyötyajoneuvojen – kilpailua on yli kahden vuosikymmenen ajan säännelty ryhmäpoikkeusasetuksin.

5.2 Komissio tarkasteli 31. toukokuuta 2008 esittämässään arviointikertomuksessa ryhmäpoikkeuksen vaikutusta autoalan menettelytapoihin. Sidosryhmät kommentoivat kertomusta vilkkaasti, ja komission yksiköt laativat sen pohjalta vaikutustenarviointikertomuksen (SEC(2009) 1052, SEC(2009) 1053), jota on suositeltavaa lukea yhdessä tiedonannon KOM(2009) 388 lopullinen kanssa.

5.3 Ryhmäpoikkeusta tarkistetaan kuitenkin parhaillaan, ja uudella yleisellä ryhmäpoikkeusasetuksella on määrä korvata toukokuusta 2010 alkaen nykyinen, 22. joulukuuta 1999 annettu asetus (EY) N:o 2790/1999. Olettaen, että asetusta (EY) N:o 2790/1999 tarkistetaan, komissio ehdottaa

— autoalalle aluksi kolmea alavaihtoehtoa: ii) sovelletaan vertikaalisia sopimuksia koskevaa yleistä ryhmäpoikkeusasetusta, iii) annetaan alakohtaisia määräyksiä yleistä ryhmäpoikkeusasetusta täydentävien suuntaviivojen muodossa, iv) annetaan ryhmäpoikkeusasetus, jossa keskitytään myynnin jälkeisillä markkinoilla ilmeneviin kilpailunrajoituksiin

— ja tämän jälkeen – luonnoksessa asetukseksi ja direktiiviksi –, että annetaan asetukset, jossa säädetään alakohtaisista määräyksistä, ja siihen liittyvät suuntaviivat.

5.4 Moottoriajoneuvon hankinta on asunnon oston tavoin eurooppalaisen kuluttajan sekä suurin kotitalouden menoerä että hankinta, joka osoittaa selvimmin sisämarkkinoiden toteutumisen merkityksen ja laajuuden. Alan arvioiden mukaan auton käyttöä aikaisista kokonaiskuluista hankintahinnan osuus on 40 %, huoltomenojen 40 % ja vakuutusmaksujen 20 %.

5.5 Tiivistäen voidaan sanoa, että eurooppalaiset kuluttajat asettavat autoalan kilpailun ensisijaiseksi tavoitteeksi sen, että he voivat valita ostopaikan ja tarvittaessa korjauspaikan. Samalla he odottavat edullisinta hintaa ja tieturvallisuuden parantamista.

5.6 On ensiarvoisen tärkeää varmistaa vilkkaat ja kilpaillut markkinat sekä asianmukainen teknologinen kehitys. Kuluttajille annettavat viestit luottamuksesta ovat kaikille autoalan taloudellisille toimijoille ja erityisesti pienille ja keskisuurille korjaamoille niin ikään tärkeitä.

5.7 Nykyiseen asetukseen (EY) N:o 1400/2002 sisältyy muutamia tällaisia myönteisiä signaaleja, kun esimerkiksi asetuksen nojalla valmistajan yhdessä jäsenvaltiossa myöntämä takuu on samoin ehdoin voimassa kaikissa jäsenvaltioissa, tai kun kuluttajan ei enää tarvitse odottaa jälleenmyyjän toisessa jäsenvaltiossa täyttämän takuutodistuksen saatuaan, että takuu tulee voimaan hänen kotimaassaan, tai kun jälleenmyyjä tai valtuutetut korjaamot, joille kuluttaja luovuttaa ajoneuvonsa, eivät enää peri lisämaksuja tai vaadi lisäasiakirjoja.

5.8 Välittäjien on kuitenkin edelleen hankala myydä uusia ajoneuvoja, koska toimittajat asettavat jälleenmyyjille vaatimuksia erityisesti, jotta nämä täyttävät tavaramerkin tunnistamisvaatimukset, ja ajoneuvoja voi ostaa vapaasti muilta valtuutetuilta jälleenmyyjiltä tai maassa toimivilta maahantuojilta. Valtuutetuilla jälleenmyyjillä on myös epäsuoria rajoituksia ajoneuvojen keskinäisiä toimituksia koskevista järjestelyistä.

5.9 Komissio on seurannut hyvin tarkkaan asetuksen (EY) N:o 1400/2002 soveltamista ja tehnyt esimerkillisiä päätöksiä, kuten syyskuussa 2007 annetut neljä päätöstä, jotka tarjosivat alalle merkittävää ohjeistusta teknisten tietojen saatavuudesta (tiedonanto asiassa COMP/39.140 – DaimlerChrysler, Fiat, Toyota ja Opel) ⁽⁸⁾.

5.10 Kahdeksan vuotta asetuksen (EY) N:o 1400/2002 hyväksymisen jälkeen talouden indikaattorit vahvistavat, että kilpailu on parantunut merkittävästi tärkeimmillä markkinoilla, joiden vuoksi komissio juuri päätyi antamaan alalle aiempaa tiukemman ryhmäpoikkeusasetuksen.

5.11 Kilpailuolosuhteiden dynaamisuutta ja monisäikeisyyttä todistaa erityisesti se, että uusien moottoriajoneuvojen reaalihinnot ovat laskeneet, markkinoille on tullut uusia tuotemerkkejä, kilpailevien tuotemerkkien markkinaosuudet ovat vaihdelleet, keskittyminen on ollut hillittyä ja on vähenemässä ja kuluttajilla on keskenään verrannollisissa eri markkinalohkoissa aiempaa useampia vaihtoehtoja. Sisämarkkinoista huolimatta jäsenvaltioiden markkinat poikkeavat kuitenkin edelleen toisistaan varsinkin uusissa jäsenvaltioissa, joissa käytettyjen ajoneuvojen ja riippumattomien korjaamoiden markkinat ovat kehittyneet muita pidemmälle.

5.12 Riippumattomien korjaamoiden on edelleen hankala lisätä kilpailua ennen kaikkea siksi, että niiden on vaikea saada varaosia ja teknisiä tietoja. Tämä on kuluttajien kannalta ilmeinen haitta. Ala on yhä huolestunut varaosien väärentämisestä ja piratismista. Huolta kannetaan sekä siitä, että varaosat eivät ole laadukkaita, mikä voi vaarantaa tieturvallisuuden, että tällaisten varaosien varsinaisesta käytöstä.

5.13 Moottoriajoneuvoalan tulevaa kilpailuoikeudellista kehystä koskevat komission ehdotukset ovat edellä esitetyn suuntaiset ja vastaavat soveltamiskäytäntöä. ETSK palauttaakin mieleen aiemmat lausuntonsa, joissa komitea on kannattanut komission lähestymistapaa joukkokanteisiin sekä yleisesti että erityisesti kilpailusääntöjä rikottaessa.

6. Erityistä

6.1 ETSK katsoo, että komission valitsema vaihtoehto ehdottaa erityisasetusta ja suuntaviivoja on tasapainoinen, sillä siinä otetaan huomioon mahdolliset taloudelliset seuraukset, vaikutukset pieniin ja keskisuriin yrityksiin, jotka muodostavat suurimman osan korjaus- ja huoltopalveluiden markkinoista ja varaosien jakelumarkkinoista, sekä mahdollinen sosiaalinen ja ympäristövaikutus ja vaikutus tieturvallisuuteen.

ETSK korostaa ehdotuksen seuraavia näkökohtia:

6.2 **Autoalan erityisjärjestely osana yleistä ryhmäpoikkeusasetusta** – ETSK panee merkille, että komission autoalalle ehdottamia täydentäviä suuntaviivoja on luettava yhdessä yleisten vertikaalisten suuntaviivojen kanssa ja mielletävä ne osaksi näitä suuntaviivoja (vrt. suuntaviivojen osan I alaotsikon 1 kohta 1). Niitä ei vielä ole esitetty, mikä luonnollisesti haittaa nyt esitettyjen suuntaviivojen itsenäistä ja erillistä arviointia.

⁽⁸⁾ EUVL C 66, 22.3.2007, s. 18.

6.3 **Uuden järjestelyn voimaantulo** – Luonnoksessa asetukseksi esitetään kaksi voimaantulojärjestelyä riippuen siitä, mitkä markkinat on tarkoitus kattaa. Toista järjestelyistä sovellettaisiin varaosamarkkinoihin sekä ajoneuvojen korjaukseen ja huoltoon välittömästi 1. kesäkuuta 2010 alkaen, ja toista järjestelyä, jolla asetuksen 1400/2002 voimassaoloa jatketaan 31. toukokuuta 2013 asti, sovellettaisiin uusien ajoneuvojen ostoon ja myyntiin.

6.3.1 Vaikka ETSK myöntää, että juuri primaarimarkkinoilla on nykyisin vähiten kilpailua, jota on siis piristettävä, kahden erilaisen järjestelmän olemassaolosta saattaa aiheutua hankaluuksia, sillä jälleenmyyjien ja jakelijoiden tekemissä sopimuksissa on usein osia kummastakin järjestelmästä.

6.3.2 ETSK huomauttaa, että on kuluttajan edun mukaista, että varaosamarkkinoilla sekä korjaus- ja huoltomarkkinoilla kilpailu on vilkasta. Komitea toteaa kuitenkin, että voitaisiin ottaa käyttöön siirtymäsääntö, jolla vältettäisiin luomasta lisäesteitä jakeluportaan ja jälleenmyyjien neuvotellessa uudelleen sopimuksista uusien sääntöjen valossa.

6.3.3 ETSK kehottaa Euroopan komissiota saattamaan autoalan uuden ryhmäpoikkeusasetuksen kaikilta osin voimaan 1. kesäkuuta 2010 alkaen ja varaamaan primaarimarkkinoille kahden vuoden mittaisen vaiheen, jona aikana ne voivat sovittaa nykyiset jakelusopimukset vastaamaan uusia sääntöjä.

6.3.4 On syytä muistuttaa, että valmistajilla on sopimuksissa kolmen vuoden irtisanomisaika. Tämä tarkoittaa sitä, että jälleenmyyjien, jotka ovat tehneet tietynlaisen valinnan ja investoineet huomattavia summia nykyisen ryhmäpoikkeusasetuksen nojalla, olisi odotettava kesäkuuhun 2013, ennen kuin ne allekirjoittavat uusia jakelusopimuksia, elleivät valmistajat ja jälleenmyyjät voi tarvittaessa mukauttaa sopimuksiaan aikaisemmin uusiin sääntöihin ja markkinaolosuhteiden mahdollisiin muutoksiin.

6.3.5 Uuden ryhmäpoikkeusasetuksen soveltamisesta primaarimarkkinoihin 1. kesäkuuta 2010 alkaen olisi myös se etu, että kyseessä olisi sama ajankohta, jolloin jälkimarkkinoiden uusi ryhmäpoikkeusasetus suuntaviivoineen tulee voimaan.

6.3.6 Koska suurin osa jälleenmyyjistä tarjoaa myös myynnin jälkeisiä palveluita, on helpompi ymmärtää, miksi ETSK kannattaa uuden ryhmäpoikkeusasetuksen soveltamista primaari- ja sekundaarimarkkinoihin samanaikaisesti. Tällä vaihtoehdolla varmistetaan, että järjestelmä on yksinkertainen ja joustava, ja taataan ennen kaikkea siirtymäkustannusten pieneneminen.

6.4 Yhden tuotemerkin määrääminen

Suuntaviivojen mukaan (kohta 25 ja alaviite 9) valmistajat eivät voi sisällyttää yhden tuotemerkin määräämistä koskevia velvoitteita nykyisten jälleenmyyjien kanssa tehtäviin uusiin sopimuksiin uuden ryhmäpoikkeusasetuksen tultua voimaan. Koska suurin osa valmistajista harjoittaa tulevana vuosina edelleen toimintaansa saman jakeluverkon kanssa, tämä päätös kumoaa käytännössä yhden tuotemerkin määräämisen. Rajoitus on

ETSK:n suosituksen vastainen (ks. kohta 1), ja se on myös ristiriidassa uuden (28. kesäkuuta 2009 annetun) yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen kanssa, jossa yhden tuotemerkin määräämistä koskevaa sopimusta ei millään tavoin rajoiteta.

6.5 Yksityiskäytössä olevat ajoneuvot ja hyötyajoneuvot

Nykyisen asetuksen tapaan komissio asettaa henkilöautot ja hyötyajoneuvot samalle tasolle, vaikka ensiksi mainitut ovat kulutustavaroita ja jälkimmäiset liiketoiminnan yhteydessä käytettäviä pääomahyödykkeitä. Viimeksi mainitussa tapauksessa kuluttaja ostaa ajoneuvon lisäksi paketin, jossa palvelu on hyötyajoneuvon maksimaalisen käytön kannalta valinnan keskeinen näkökohta, samaan tapaan kuin maataloustraktoreita ja rakennustarvikkeita hankittaessa. Tästä markkinaerosta johtuen jopa näiden kahden tuotetyypin kilpailunäkökohdat poikkeavat toisistaan.

6.5.1 Hyötyajoneuvosektorilla ei ole ollut kilpailuongelmia sen paremmin primaari- kuin sekundaarimarkkinoillakaan, eivätkä loppukäyttäjät ole arvostelleet alaa. Markkinoilla on runsaasti kilpailua, ja varaosien riippumattomien toimittajien markkinaosuus on perinteisesti ollut suuri.

6.5.2 ETSK katsookin, että hyötyajoneuvoja koskevat sopimukset olisi sisällytettävä yleisen ryhmäpoikkeusasetuksen soveltamisalaan myös jälkimarkkinoiden osalta, kuten tehdään traktorien ja rakennustarvikkeiden osalta.

6.6 Varaosien toimitus

6.6.1 Ehdotettavan asetuksen 5 artiklan b kohdan mukaan poikkeusta ei sovelleta sopimuksiin, joiden tarkoituksena on "rajoittaa varaosien, korjaustyökalujen taikka vianmääritys- tai muiden laitteiden toimittajien ja moottoriajoneuvon valmistajan välisen sopimuksen mukaisesti toimittajan mahdollisuutta myydä tuotteita tai palveluita valtuutetuille tai riippumattomille jälleenmyyjille, valtuutetuille tai riippumattomille korjaamoille tai loppukäyttäjille".

6.6.2 Edellä mainitun rajoituksen sanamuoto ei tunnu vastaavan komission tavoitetta.

6.6.3 Nykyisen ryhmäpoikkeusasetuksen sisältämällä varaosien ostoa koskevalla lausekkeella valmistajaa estetään velvoittamasta hankkimaan itseltään yli 30 %:a varaosista. Näin ollen verkostojen tekemien hankintojen eriytyminen laskee hintoja. Se, että valmistajien osuus toimituksista on edelleen yli 30 %,

selittyy myyntitavoitteilla, bonuksilla ja valmistajien myöntämällä alennuksilla. Tämä on osoitus alihankkijoiden autonvalmistajiin kohdistamista kilpailupaineista.

6.6.4 Ehdotetun 5 artiklan b kohdassa ei kuitenkaan mainita prosenttiosuutta, jonka ylittävältä osalta jälleenmyyjä tai korjaamo ei veloiteta käyttämään hankinnoissaan valmistajaa (kuten nykyisessä 30 %:n lausekkeessa).

6.6.5 Lisäksi todetaan, että alihankkijoiden on voitava toimittaa tavaroita valtuutetuille korjaamoille. Tämä mahdollisuus jää kuitenkin teoreettiseksi, jos valmistajat voivat edelleen määrätä, että varaosat toimitetaan verkostoille (lähes) yksinoikeudella.

6.7 Takuut

ETSK kiinnittää vielä lopuksi huomiota siihen, miten komissio suhtautuu moottoriajoneuvojen takuisiin. Koska valmistaja on suoraan vastuussa ajoneuvon moitteettomasta toiminnasta ja vikojen korjaamisesta, komission tarkoituksena on, että korjaamoille asetettu velvollisuus käyttää lakisääteisenä takuuajana yksinomaan ajoneuvon valmistajan toimittamia varaosia olisi poikkeus. ETSK:n mielestä kanta on hyväksyttävä, mutta se ei kuitenkaan saa merkitä sitä, ettei kuluttajalla ole mitään mahdollisuutta viedä ajoneuvoaan huollettavaksi riippumattomaan korjaamoon; kuluttajalla on kuitenkin oltava oikeus korkealaatuisiin tarvikkeisiin ja niiden takuuseen.

Bryssel 18. maaliskuuta 2010

*Euroopan talous- ja sosiaalikomitean
puheenjohtaja*
Mario SEPI