

18.6.2008

Työ- ja elinkeinoministeriö  
kirjaamo  
PL 32  
00023 VALTIONEUVOSTO

Asia: Lausunto komission arviointikertomuksesta moottoriajoneuvojen jakelua ja huoltopalveluita koskevan asetuksen (EY) n:o 1400/2002 soveltamisesta

Autoliitto kiittää mahdollisuudesta lausua asiasta ja esittää kunnioittavasti seuraavaa:

Moottoriajoneuvojen jakelua ja huoltopalveluita koskeva asetukset (EY) n:o 1400/2002 (jatkossa ryhmäpoikkeusasetus) sisältää seuraavat keskeiset elementit:

- kuluttajien oikeus ostaa vapaasti ajoneuvo mistä tahansa EU-maasta
- kuluttajien oikeus vapaasti valita ajoneuvon huoltopaikka takuuajaksi
- auton myynnin ja jälkimarkkinoiden välisen yhteyden katkaiseminen
- kuluttajien oikeus valita autonvalmistajan tai suoraan varaosavalmistajan toimittamat varaosat ajoneuvonsa korjaamiseen
- käytännössä toimiva standardisoitu pääsy tekniseen korjaustietoon, jollainen on tällä hetkellä OASIS-protokolla.
- rajoittamaton pääsy tekniseen korjaustietoon korjauksen ja asentamisen mahdollistamiseksi, joka mahdollistaa:
  - o ajoneuvon korjauksen tai huollon merkkihuollossa tai itsenäisillä korjaamoilla
  - o teknisen tiedon hyödyntämisen tienpäällä tapahtuvassa korjaus- ja avustustoiminnassa

Nykyinen ryhmäpoikkeusasetus on parantanut merkittävästi kilpailun edellytyksiä sekä moottoriajoneuvojen jakelumarkkinoilla että jälkimarkkinoilla. Ryhmäpoikkeusasetus on koonnut yhteen selkeästi ja ymmärrettävällä tavalla ne vaatimukset, joita markkinoille asetetaan. Nykyisen ryhmäpoikkeusasetuksen päättyessä toukokuussa 2010 on noussut esiin kysymys siitä, poikkeako autoala niin merkittävästi muista aloista, että se tarvitsee oman erillisen asetuksen. Ajoneuvokauppa on merkitykseltään poikkeuksellista. Ajoneuvojen hankintahinta on poikkeuksellisen suuri kotitalouksien kulutusmenoissa ja niiden ylläpitoon liittyy moneen muuhun hyödykkeeseen verrattuna erityinen huolto- ja ylläpito-ohjelma. Näiden tekijöiden yhteisvaikutus luo alalle omat erityispiirteensä, jotka täytyy ottaa huomioon alan kilpailuympäristön varmistamisessa. Ryhmäpoikkeusasetus on tähän hyvä työkalu.

Ryhmäpoikkeusasetuksesta luopumista on perusteltu sillä, ettei sitä tarvita, koska kaikki tarvittava sääntely löytyy muusta lainsäädännöstä ja oikeuskäytännöstä. Lisäksi on esitetty, että merkittävä osa ryhmäpoikkeusasetuksella määräytyistä asioista tulisi siirtää

markkinaosapuolten välillä sovittaviksi asioiksi. Muun korvaavan lainsäädännön ja sopimuskäytännön kattavuus ei ole tosiasiasa yhtä hyvä kuin ryhmäpoikkeusasetuksella on määrätty.

Tämän lisäksi muiden oikeuslähteiden sisältö on hajallaan ja osin vielä keskeneräistä sekä tulkinnanvaraista. Tästä johtuen ryhmäpoikkeusasetuksesta luopumisen vaikutuksia on tässä vaiheessa mahdotonta arvioida yksityiskohtaisesti ja niiden sopivuus autoalan erityispiirteisiin jää epävarmaksi. Autokauppioiden, automaahantuoja- ja autovalmistajien välisten suhteiden jättäminen sopimuksenvaraisiksi johtaisi mitä ilmeisimmin voimatasapainon siirtymiseen valmistajille ja maahantuojille. Kauppioiden aseman heikentäminen saataisi johtaa pitkällä aikavälillä kilpailun vähenemiseen vähittäiskaupassa.

Se seikka, että nykytilanne on parempi kuin tilanne ennen nykyisen ryhmäpoikkeusasetuksen säätämistä ei ole riittävä peruste siitä luopumiselle. Ryhmäpoikkeusasetus on nimenomaan varmistanut olemassa olevan toimintaympäristön ja siksi sitä tarvitaan jatkossakin.

Toimivien markkinoiden varmistamiseksi EU-komission tulee valvoa ja seurata sitä, että valmistajat noudattavat voimassa olevia määräyksiä. Ryhmäpoikkeusasetuksen avulla tämä on ollut mahdollista paljon tehokkaammin kuin ennen sen voimaan tuloa. Tästä syystä on erittäin tärkeää, että sääntely on jatkossakin yhtä yksityiskohtaista kuin se on nyt.

Eurooppalaiset autojärjestöt edustavat 40 miljoonaa jäsentään, joille ei ole yhdentekevää, missä ja miten he voivat ajoneuvonsa osta ja huollattaa. Tien päällä tapahtuvan tiepalvelun tuottajina heille on erityisen tärkeää se, että pääsy korjaustietoihin on aina varmistettu.

### **Uusien autojen markkinat**

Nykyinen ryhmäpoikkeusasetus paransi autokauppioiden mahdollisuuksia harjoittaa useamman eri ajoneuvomerkin myyntiä, mikä on merkinnyt kilpailun lisääntymistä. Tämän lisäksi sääntely on helpottanut eri automerkkien tuloa uusille markkinoille. Toisaalta nykyinen ryhmäpoikkeusasetus on lisännyt valmistajien suoraa myyntiä esimerkiksi leasing-yhtiöille ja heidän suoraa kilpailuaan omaa myyntiverkostoaan vastaan. Alalla on myös ollut tilanteita, joissa jälkimarkkinoilla toimivat merkkiliikkeet eivät ole uskaltaneet hyödyntää kaikkia varaosavalmistajien tarjoamia mahdollisuuksia merkkiosien myynnin kustannuksella.

Näistä seikoista johtuen ryhmäpoikkeusasetus on ollut tarpeellinen ja sen jatkoa harkittaessa pitäisi selvittää tarve rajoittaa lainsäädännöllä valmistajien oikeutta kilpailla omaa jälleenmyyntiverkostoaan vastaan. Kaikesta päätellen ryhmäpoikkeusasetus on suojannut jälleenmyyntiverkosta valmistajilta ja lisännyt siten auton ostajien valintamahdollisuuksia ja kilpailua vähittäismyynnissä.

## Jälkimarkkinat

Nykyisen ryhmäpoikkeusasetuksen tarkoituksena oli rohkaista itsenäisiä huoltoyrityksiä katkaisemalla myynnin ja jälkimarkkinoiden välinen yhteys sekä varmistamalla takuuajan jatkuminen huolto paikasta riippumatta. Tämän lisäksi ryhmäpoikkeusasetus määrää autonvalmistajat antamaan rajoittamattoman ja standardin mukaisen pääsyn teknisen korjaustietoon. Tämä tiedonsaanti on ehdoton kilpailu- ja toimintaedellytys itsenäisille korjaamoille. Ilman tätä mahdollisuutta autonomistajilla ei olisi mahdollisuutta valita vapaasti autonsa korjauksen tekijää. Mikäli ryhmäpoikkeusasetusta ei jatketa, on vaarana, että tämä mahdollisuus menetetään, ellei sitä varmisteta jollain muulla tavalla. Tämän seurauksena itsenäisten korjaamojen ja tiepalvelu toimijoiden toimintaedellytykset heikkenisivät ja merkkikorjaamoille syntyisi markkinoilla monopoliasema.

## Tekniseen korjaustietoon pääsy

Pääsystä tekniseen korjaustietoon säädellään kolmella eri tasolla, joita ovat:

- vapaan kilpailun turvaaminen yleisessä kilpailulainsäädännössä ja ryhmäpoikkeusasetuksessa
- tekninen lainsäädäntö tyyppihyväksyntä direktiiveissä
- yksityiskohtainen tekninen sääntely esimerkiksi euro 5 ja 6 sekä muut erityiset sääntelyt esimerkiksi jarruista

Ryhmäpoikkeusasetuksesta keskusteltaessa on noussut esiin näkemyksiä siitä, että se ei olisi enää tarpeellinen teknisten tietojen osalta, koska pääsy niihin on jo turvattu muulla lainsäädännössä. Käytännössä näin ei ole, ennen kuin tekninen lainsäädäntö on täysin saatettu voimaan ja muu lainsäädäntö on huolellisesti uudistettu. Tästä syystä edellytyksiä ryhmäpoikkeusasetuksesta luopumiselle ei ole olemassa ilman, että vaarannetaan autonomistajien ja kuluttajien mahdollisuus vapaasti valita ja kilpailuttaa autonsa huolto- ja korjausliike.

## Yhteenveto

Edellä esitetty huomioiden Autoliitto katsoo, että ryhmäpoikkeusasetusta tulisi jatkaa nykyisessä muodossaan tai nykyisen ryhmäpoikkeusasetuksen säännökset tulisi siirtää lainsäädäntöön (EC) No. 2790/1999 soveltamisesta tiettyihin vertikaalisten sopimusten ja yhdenmukaistettujen menettelytapojen ryhmiin.

Tämän lisäksi tulisi erikseen huomioida maailmanlaajuisen teknisen sääntelyn (GTR) ja OBD-järjestelmän (On-board diagnostics) kehittäminen UNECE WP29:n toimesta.

AUTOLIITTO RY

Pasi Nieminen