



25.6.2008

Euroopan komissio
Comp-car-sector@ec.europa.eu

Asia: Arviointikertomuksen kehoitus huomautuksen tekemiseen

KOMISSION ARVIOINTIKERTOMUS ASETUKSEN (EY) nro 1400/2002 SOVELTAMISESTA

1. Johdanto

Autoalan ryhmäpoikkeusasetus 1400/2002, jolla korvattiin edellinen autoalaa koskeva asetus nro 1475/95, pohjautuu seuraaviin tavoitteisiin ja periaatteisiin:

1. Aiemman asetuksen voimassa ollessa oli komissio joutunut sakottamaan autonvalmistajia kilpailunvastaisista toimintatavoista
2. Kuluttajat eivät saaneet kohtuullista osaa järjestelmän tuomista eduista
3. Jälleenmyyjien välillä ei ollut riittävästi kilpailua
4. Jälleenmyyjät olivat liian riippuvaisia autonvalmistajista
5. Jäsenmaiden välillä olevien kuluttajahintaerojen kaventamistavoite
6. Vähittäismyynnin keskittymisasteen lisääminen, siitä johtuvat mittakaavaedut ja niiden siirto kuluttajille
7. Sijaintilausekkeiden poistaminen jälleenmyyjien välisen kilpailun lisäämiseksi saman automerkin piirissä (lauseke sallitaan asetuksessa 2790/99)
8. Yksinmyyntialueen ja valikoivan jakelujärjestelmän yhtäaikaisen käytön estäminen (lauseke sallitaan asetuksessa 2790/99)
9. Monimerkkiedustuksen salliminen

Edellä mainituilla tavoitteilla pyrittiin laajasti ottaen kahteen peruspäämäärään. Ensiksikin markkinoiden ja kilpailun edistämiseen kuluttajia hyödyntävällä tavalla ja toiseksi sopimustasapainon parantamiseen jälleenmyyjien ja autonvalmistajien välillä.

Kiistämätön tosiasia on, että valmistajien neuvotteluvoima jälleenmyyntisopimusten solmimisessa on täysin ylivoimainen toiseen sopijapuoleen, vähittäiskauppaan verrattuna. Tästä johtuu, että sopimuksissa on pääsääntöisesti kaikki ne sopimusehdot, jotka valmistajat sinne haluaa mikäli niitä ei ole jollain lainsäädöksellä rajoitettu tai ne ole suoranaisesti kilpailua rajoittavina EU:n kilpailulainsäädännön vastaisia. Tästä syystä riippuvaisuutta vähentävien määräysten voimassa pitäminen on järjestelmän oikeudenmukaisen toimivuuden kannalta täysin välttämätöntä.

2. Arviointikertomus

Seuraavassa tarkastellaan arviointikertomusta siinä olevien sisältökappaleiden I-V mukaisesti.

I Tarkastelun tarkoitus ja tulokset

Autoalan vertikaalisissa sopimuksissa on esiintynyt kilpailuongelmia ja myös ajoneuvovalmistajien pyrkimyksiä markkinoiden jakamiseen.

Kuvatut ongelmat ovat ilmenneet erityisen selkeästi neuvoteltaessa vuosina 2002 ja 2003 uusista jälleenmyyjäsopimuksista siten, että valmistajataho on pyrkinyt entisestään lisäämään ylivoimaista neuvotteluasemaansa ja käyttämään sopimuksissa ehtoja, jotka ovat ääritapauksissa olleet suorastaan asetuksen säännöksen vastaisia ja muiltakin osin luonteeltaan sellaisia, ettei tavoitteena ollut riippuvaisuussuhteen vähentäminen ole toteutunut, vaan käytännössä päinvastoin. Erityisesti tämä koskee artiklan 3 säännöksiä. Näin ollen niiden jättäminen pois jatkosääntelystä merkitsisi näiden ongelmien palaamista ja lisääntymistä.

Vuoden 2007 puolivälin tiedonhankintaprosessin tuloksena komissio toteaa, että ryhmäpoikkeusasetuksella on edistetty kilpailun suojaamista moottoriajoneuvon jakelun markkinoinnilla ja huoltopalvelun markkinoilla kuluttajan hyödyksi. Komissio katsoo edelleen, että tämä päätelmä pitää paikkaansa. Näin ollen on todettava, että asetus on kokonaisuutena toiminut tavoitellulla tavalla.

Komissio toteaa, että ei voida katsoa asetuksen laajentaneen ryhmäpoikkeuksen soveltamisalaa sopimukseen, joilla on kuluttajien kannalta haitallisia vaikutuksia.

Kappaleessa kolme todetaan kuitenkin että tietyt jälleenmyyjän kaupallisia etuja suojaavat säännökset (3 artiklan 3 ja 5 kohta) saattavat käytännössä olla ristiriidassa komission asettamien tavoitteiden kanssa.

Tätä johtopäätöstä täytyy kuitenkin pitää täysin virheellisenä.

Artiklan kyseiset kohdat mahdollistavat jälleenmyyjän laajentaa toimintaansa innovatiivisesti yritysostoin tai myynnein ja toisaalta tarjoavat vaikkakin vähäistä sopimusturvaa irtisanomissäännösten ja sovittelusäännösten käytön mahdollistamisen vuoksi.

Kyseisillä artiklan kohdilla on nimenomaan edistetty sitä keskeistä tavoitetta, joka asetuksella on eli jälleenmyyjien riippuvaisuussuhteen pienentämistä.

Kappaleessa neljä todetaan vielä, että ryhmäpoikkeusasetuksen säännökset saattavat kuitenkin rajoittaa sopimuspuolten toimintaa tavalla, joka ei ehkä ole välttämätön edellytys tehokkaan kilpailun suojaamiselle.

Tältä osin on kuitenkin todettava, että asetuksessa olevat sopimuksia koskevat säännökset rajoittavat ajoneuvovalmistajia käyttämästä sellaisia sopimusehtoja, jotka tosiasiallisesti rajoittavat kilpailua. Esim. kieltä käyttää yksinmyyntialueen ja valikoivan jakelun yhtäaikaista käyttöä, joka aikaisemmin oli tavanomainen ja rajoitti erityisesti jälleenmyyjän kykyä etsiä kilpailua lisääviä ja innovatiivisia toimintatapoja.

II Markkinoiden kehitysnäkymät

Ensimmäisessä ja toisessa kappaleessa todetaan kilpailutilanteen parantuneen oleellisesti vuosien 2002 – 2007 välisenä aikana ja tämä on ollut komission tarkoitus. Tämä on siis täysi näyttö siitä, että asetus on toiminut tavoitteiden mukaisesti näiltä osin. Kappaleessa kaksi todetaan edelleen, että osoituksena tästä on alan jakelijayritysten vähäiset keskimääräiset voitot.

Balance Consultingin autokauppaa koskeva Toimialakatsaus 2007 osoittaa, että autojen vähittäiskaupan kirjanpidon tulos Suomessa on ollut vuosina

2002	1,6 %
2003	1,6 %
2004	1,6 %

2005	1,4 %
2006	1,2 %

liikevaihdosta eli tuloksen jatkuva heikentyminen todellakin on näyttö kilpailuympäristön toimimisesta.

Kilpailun toimivuutta osoittavat kiistattomasti myös autojen reaalin hintakehitys verrattuna muuhun hintakehitykseen. Liite 1.

Kappaleessa kolme todetaan, että automerkkien sisäinen kilpailu ei näytä heikentyneen merkittävässä määrin. Ainakin Suomen osalta on tähän todettava, että tilanne on täysin päinvastainen. Merkin sisäinen kilpailu on koventunut, mitä edellä todetut tuloskehitysluvut osoittavat.

Myös raportissa todettu tuottomarginaalien heikentyminen on tosiasia.

Koko asetuksen voimassaoloajan ovat tuottomarginaalit heikentyneet johtuen sekä reaalihintojen alentumisesta että itse sopimukseen pohjautuvien myyntipalkkioiden rakenteen muutoksesta.

Raportin tässä kappaleessa todetaan vielä, että kilpailupaineet kasvavat mm. siksi, että ajoneuvovalmistajat myyvät ajoneuvoja suoraan leasingyhtiöille ja muille yritysostajille kasvattaen kilpailupaineita. Tämä havainto pitää paikkaansa ja tätä on pidettävä erittäin epätydyttävänä tilanteena, jossa jakelukenttään kuuluvien jälleenmyyjien kilpailumahdollisuuksia rajoitetaan jälleenmyyjäsopimukseen otetuilla sopimusmääräyksillä, jotka antavat valmistajille kilpailuaseman suhteessa varsinaisiin jakelijoihin.

Kappaleessa 5 todetaan huoltomarkkinoiden osalta, että valtuutettujen korjaamoiden määrä ja korjaamoverkoston kokonaistiheys ovat kääntyneet kasvuun ryhmäpoikkeusasetuksen vuoksi.

Tässä havainnossa on jälleen osoitus asetuksen toimivuudesta. Huoltomarkkinoiden kilpailun lisääminen oli nimenomaan asetuksen tavoitteisiin kuuluva kuluttajien etua etsivä tavoite. Myös huoltoja koskeva monimerkkitoiminta johon tässä viitataan on ollut asetuksen tavoitteiden mukainen.

III Asetukselle asetettujen tavoitteiden saavuttaminen

a. Estetään kilpailevien ajoneuvovalmistajien sulkeminen markkinoiden ulkopuolelle ja turvataan niiden markkinoille pääsy

Kappaleessa kaksi väitetään, että on selvää, että jälleenmyyjät eivät ole hyödynneet parantuneita mahdollisuuksia kilpailevien valmistajien automerkkien myyntiin samoissa esittelytiloissa.

Tämä väite on ainakin Suomen osalta täysin perusteeton. Tarkastelussa mukana olleista Autoalan Keskusliiton 144 autoliikejäsenyrityksestä 73 myy vähintään kahta kilpailevaa automerkkiä ja suuri osa näistäkin yrityksistä kolmea tai useampaa merkkiä. Tämä monimerkkimahdollisuus on äärimmäisen tärkeä Suomen markkinoilla, joissa myyntimäärät eivät aina ole riittäviä kannattavuustason saavuttamiseksi yhdellä merkillä.

Arvioinnissa todetaan, että useiden automerkkien myynnin suurimpana kannustimena ovat olleet markkinoiden ulkoiset kehitysnäkymät. Vaikka asetukseen ei sisältyisi useiden automerkkien myyntiä koskevia säännöksiä, voidaan olettaa, että monet ajoneuvovalmistajat tekisivät tällaisen myynnin mahdollistavia sopimuksia silloin, kun se on kaupalliselta kannalta järkevää tai jopa välttämätöntä.

Tähän oletamaan on suhtauduttava erittäin kriittisesti. On varsin ilmeistä, että se ei pidä paikkaansa. Aiemman asetuksen voimassa ollessa

jälleenmyyjäsopimuksissa sallittiin ehdot, joilla valmistaja asetti suostumuksenvaraiseksi rinnakkaisten merkkien myynnin. Tähän luvanvaraisuusasetelmaan ei ole mitään perusteita palata. Nyt asetuksen tuoma juridinen pakko hyväksyä rinnakkaisia edustuksia on mahdollistunut tämän kehityksen sen ohella, että se on kaupallisestikin ollut järkevää.

Kappaleessa kolme todetaan arvioinnin osoittavan vielä, että ajoneuvovalmistajat voivat reagoida monimerkkitapauksessa oman merkkinsä imagon parantamiseksi tiukentamalla valintaperusteita, edellyttämällä lisäinvestointeja ja näin nostamaan kokonaisjakelukustannuksia.

Tämä havainto on kiistaton osoitus siitä, että on täysin välttämätöntä sallia monimerkkiedustus jälleenmyyjän yksipuoliseen ja omista intresseistä lähtevään päätöksentekoon perustuen. Kysymys on keskeisestä vapaan kilpailun ilmene-mismuodosta. Tältäkin osin asetus on toiminut tavoitteiden mukaisesti.

Komissio arvioi vielä, että asetuksen nro 2790/1999 mukaisilla rajoituksilla olisi voitu varmistaa yhtäläinen suojataso kilpailuun.

Tätä havaintoa on pidettävä varsin kyseenalaisena. Joka tapauksessa asetus 1400/2002 on näissä tapauksissa osoittanut täyden toimivuutensa ja siis tämän oikeuden heikentäminen epävarmaan juridiseen uuteen tilanteeseen ei ole hyväksyttävää.

- b. Lisätään samaa automerkkiä myyvien jälleenmyyjien välistä kilpailua kannustamalla niitä käyttämään monipuolisempia jakelumuoja

Kappaleessa kaksi todetaan ensin, että kaikki ajoneuvovalmistajat ovat päättäneet käyttää kaikissa jäsenvaltioissa määrällisiä valikoivia jakelusopimuksia. Edelleen katsotaan, että määrällinen valikoiva jakelu rajoittaa yleisen käsityksen mukaan enemmän tuotemerkkien välistä kilpailua kuin yksinoikeudellisen jakelun kaltaiset järjestelmät. Vielä todetaan, että määrällisen valintamenetelmän käyttö on antanut toimittajille mahdollisuuden harventaa verkostoa vuosien 2002 – 2006 välisenä aikana.

Raportti vastaa itse tähän kysymykseen todetessaan seuraavassa kappaleessa, että verkoston olisi muututtava suhteellisen harvaksi ennen kuin se alkaisi vaikuttaa tuotemerkin sisäiseen kilpailuun ja että vähittäismyynnin keskittymisasteet ovat kokonaisuutena tarkasteltuna edelleen suhteellisen matalat verrattuna esim. Yhdysvaltoihin ja että verkoston harventamisella olisi ollut olennaista vaikutusta tuotemerkin sisäiseen kilpailuun.

Lisäksi todetaan, että määrällisestä valintakäytännöstä saadaan etuja, koska se antaa toimittajille mahdollisuuden käyttää suurempaa määräsvaltaa verkostojensa maantieteellisessä organisoinnissa. Tämä voi johtaa mittakaavasäästöihin, kustannusten alentamiseen ja tasaamalla merkkien edustettuisuutta.

Johtopäätöksenä tästä voitaneen katsoa, että määrällinen valikoiva jakelu ei ole ongelmoittanut markkinoita eikä toiminut kuluttajien edun vastaisesti.

Raportin b. kohdan osalta johtopäätöksenä todetaan, että asetus ei ole kaiken kaikkiaan onnistunut poistamaan aiemman alakohtaisen ryhmäpoikkeusasetuksen kahlitsevaa vaikutusta, toinen tavoite on sen vuoksi jäänyt saavuttamatta.

Tätä johtopäätöstä voidaan pitää virheellisenä. Vaikka 5 artiklan 2b-kohdan tarkoittamia muutoksia ei vielä ole mahdollisesti tapahtunutkaan huomattavassa määrin on se kuitenkin sellainen mahdollisuus, joka luo jälleenmyyjäkunnalle todellisen vaihtoehdon mikäli tähän tarjoutuu markkinoiden kannalta edullisia mahdollisuuksia.

Säännöksen poistaminen selvästi rajoittaisi kilpailumahdollisuuksia. Sama periaate koskee myös artiklan neljä tarkoittamaa alihankintajärjestelymahdollisuuksia.

c. Helpotetaan rajojen yli käytävää moottoriajoneuvokauppaa

Raportin mukaan tämä tavoite näyttää toteutuneen ja eri jäsenvaltioissa veloitet-
tavat hinnat ovat lähentyneet. Sama todetaan poistetusta kiellosta estää aktiivista
ja passiivista myyntiä.

Edellä olevat molemmat kilpailun kannalta positiiviset havainnot ovat edelleen o-
soitus asetuksen toimivuudesta.

Kappaleessa kolme todetaan, että sijoittautumislauseke on osoittautunut epäon-
nistuneeksi.

Tätä johtopäätöstä ei voida kuitenkaan pitää oikeana. Sijoittautumislausekkeen
salliminen antaa jälleenmyyjille mahdollisuuden tämän kilpailukeinon käyttöönot-
toon tarvittaessa. Mikäli tällaista säännöstä ei ole johtaa se väijäämättömästi sii-
hen, että uusiin jälleenmyyntisopimuksiin tulee sijoittautumista koskeva kieltö.
Kysymyksessä on rajoitus ja kilpailun vapauden pienentäminen nykytilasta. Täl-
laista kehitystä ei voida pitää hyväksyttävänä. Sijaintilauseke poistui vasta
1.10.2005 ja eikä voi odottaa, että näin lyhyessä ajassa (2 - 2,5 v.) tulisi radikaa-
leja muutoksia jakelun rakenteisiin.

e. Valtuutettujen korjaamoverkostojen sisällä käytävän kilpailun suojaaminen

Tältä osin todetaan asetuksen soveltamisessa saavutetun hyviä tuloksia valtuu-
tettujen korjaamoiden keskinäisen kilpailun suojaamisessa ja tämä on johtanut
valtuutettujen korjaamoiden lukumäärän kasvuun, sillä kaikki puolueettomat kri-
teerit täyttävät korjaamot voivat liittyä verkostoon.

On todettava, että näiltäkin osin asetus on saavuttanut sille asetetut tavoitteet.

Edellä mainittu tavoite on toteutunut ja korostunut riippumattomien korjaamoiden
parantaessa kilpailukykyään siitä huolimatta, että ajoneuvovalmistajat ovat aset-
taneet tiukempia laatuvaatimuksia valtuutetuille korjaamoverkostoilleen. Kum-
massakin tapauksessa on kuluttajille voitu taata laadukkaita, tehokkaita ja luotet-
tavia palveluita.

g. Turvataan jälleenmyyjien riippumattomuus suhteessa ajoneuvon valmistajiin

Kappaleen alussa todetaan, että jälleenmyyjien riippumattomuus suhteessa toi-
mittajiin ei kuulunut sinänsä ryhmäpoikkeusasetuksen päämääriin.

Kuitenkin komission asetusta koskeva esite toteaa uusien moottoriajoneuvojen
jälleenmyynnin osalta asetuksen perustuvan seuraaviin periaatteisiin: Vahviste-
taan jälleenmyyjien riippumattomuutta valmistajista edistämällä useiden ajoneu-
vomerkkien myyntiä ja vahvistamalla sopimusten suoman turvan vähimmäisvaa-
timuksia (mm. säilyttämällä asetuksessa (EY) nro 1475/95 säädetyt sopimuksen
irtisanomisajat) sekä antamalla jälleenmyyjälle mahdollisuuden realisoida omai-
suutensa siten, että sallitaan yrityksen myyminen toiselle jälleenmyyjälle, joka on
valtuutettu myymään samaa ajoneuvomerkkiä.

Näin ollen arviointikertomuksen edellä mainittu kielteinen näkemys asiasta on
väärä.

Tämä riippumattomuus on pyritty turvaamaan artiklan 3 säännöksillä.
Jälleenmyyjäsopimuksille artiklan kohdassa 5 asetetut sopimuksen voimassaoloa
koskevat määräykset ovat äärimmäisen tärkeitä, eikä sellaista johtopäätöstä voi
tehdä, että nämä sopimukset eivät tarjoaisi juurikaan suojaa jälleenmyyjän
merkkikohtaisille investoinnille. Muutakaan suojasäännöstöä ei ole ja näin ollen

näiden irtisanomisaikaa koskevien määräysten pysyttäminen säännöstössä on erittäin tärkeää. Ei voida antaa arvoa näkökannalle, että vaikuttaa "epätodennäköiseltä", että valmistaja uhkasi sulkea kilpailua edistävällä tavalla käyttäytyvän jälleenmyyjän verkoston ulkopuolelle. Irtisanomisaika suojaa sopimuksen pysyvyyttä yleisesti ottaen ja sen poistaminen toisi mahdolliseksi sopimuksen irtisanomisen millä muullakin perusteella tahansa.

Arviointikertomus katsoo, että keinotekoisten suurten myyntitavoitteiden asettaminen, mikä estää jälleenmyyjää saamaan myyntibonuksia olisi hienovaraisempi ja tehokkaampi keino sellaisten jälleenmyyjien pitämiseen kurissa, jotka poikkeavat valmistajan haluamalta linjalta.

Lausuma on täysin omituinen. Se antaa ymmärtää, että keinotekoisten suurten myyntitavoitteiden asettaminen, jolla estettäisiin jälleenmyyjää saamasta myyntibonuksia, olisi hienovaraisempi ja tehokkaampi keino jälleenmyyjien pitämiseen kurissa...

Lausumalla siis kehoitetaan varsin suorasukaisesti kohtuuttomien sopimusehtojen käyttämiseen ja painostamaan toista sopijapuolta pysymään "kurissa". Kysymyksessä ei myöskään ole mikään arviointikertomuksessa oleva faktinen havainto vaan täysin poliittinen kannanotto jälleenmyyjien "kurissa pitämiseen".

On selvää, että tämänkaltaiset lausumat mitä vahvimmin vaativat pysyttämään koko artiklan 3 säännöstön voimassa. Tästä on e contrario suoranaisesti pääteltävissä, että asetuksen yleisten edellytysten kumoaminen johtaisi juuri edellä kuvattuun käyttäytymiseen vahvemman sopijapuolen taholta.

Jälleenmyyjäsopimuksen irtisanominen asiattomilla perusteilla on siinä määrin vakava menettely erityisesti jälleenmyyjän kannalta, että sen tuloksena koko liiketoiminta saattaa päättyä. Kysymys on siis viime kädessä heikomman sopijakumppanin toimeentulosta. Näiden oikeushyvien tulee saada sitä suojaa mitä asetuksessa tähänkin asti on annettu. Ehkä juuri tästä syystä ei komissiokaan ole havainnut yhtään tapausta, jossa velvollisuus esittää syyt sopimuksen irtisanomiseen olisi antanut tuomioistuimelle mahdollisuuden todeta, että ilmoitus oli todellisuudessa rankaisu. Asetus on siis näiltä osin täyttänyt tehtävänsä täysin.

Arviointikertomuksessa todetaan näiltä osin vielä, että viiden vuoden määräaikaiselle sopimukselle ei ole vankkoja taloudellisia perusteita. Tämän väitteen tukemiseksi ei ole esitetty mitään havaintoja itse kentältä tai muitakaan perustelua. Erityisesti tältäkin osin raportti katsoo, että määräaikainen sopimus estäisi valmistajia korvaamasta heikosti menestyvät jälleenmyyjät.

Olemme siis jälleen tekemisissä sellaisen suojasäännöksen kanssa, joka estää mielivaltaisen käyttäytymisen sopimussuhteessa. Myös tähän kohtaan on jyrkästi todettava, että artikla 3 on jälleenmyyjäkunnan kannalta täysin välttämätön.

Erityisen keskeisessä asemassa on myös 3 kohdan säännös, joka oikeuttaa jälleenmyyjän oikeuksiensa ja velvollisuuksiensa siirtämiseen ilman valmistajan suostumusta. Kysymyksessä on vapaan kilpailun piriin kuuluva omien liiketoimintamahdollisuuksien laajentaminen tai supistaminen. Tämän mahdollisuuden poistaminen voitaneen katsoa jopa kilpailukieltovelvoitteeksi.

Riippumattomuuskysymys, joka kappaleen alussa perusteettomasti kyseenalaistettiin saa yksipuolisen ulottuvuuden kertomuksen lausunnosta, jossa todetaan että moottoriajoneuvojen valmistajat ja toimittajat tarvitsevat joustoa mukauttaakseen ajoneuvojen jakeluverkostot markkinamuutoksiin, sillä ne tarvitsevat uskollisia jälleenmyyjä, jotka ovat valmiit tekemään merkittäviä investointeja.

Tilanne on varmaankin toimittajien kannalta juuri tällainen, mutta se ei saa merkitä sitä, että merkittäviä investointeja suorittaneelle uskolliselle jälleenmyyjälle ei taata mitään suojaa sopimussuhteessa asetuksen perusteella. Varsinaisissa sopimusneuvotteluissa ei investointisuoja tai pitkiä

irtisanomisaikoja, joilla on osittain sama vaikutus, ole saatavissa, johtuen suhteen suuresta epätasapainoisuudesta.

Riitojen ratkaisujärjestelmästä tehtyjen havaintojen osalta todetaan raportissa, että jälleenmyyjän näkökulmasta selkeän ja nopean riitojen ratkaisujärjestelmän saatavilla olo saattaa estää vahvempaa sopimuspuolta käyttämästä väärin asemaansa. Lausuma on siinä mielessä merkittävä, että tässä myönnetään valmistajan olevan vahvempi sopimuspuoli. Sen on voitava merkitä myös sitä, että asetuksen lähtökohtina ollut riippumattomuusperiaatteen vahvistaminen ei ole menettänyt merkitystään vaan päinvastoin sen merkitys on korostunut. Raportin tässä osiossa todetaan vielä, että artiklan 3 kohta 6 olisi edelleen kaikkien osapuolten etujen mukaista, että osapuolet pääsevät sopimukseen vapaaehtoisista hyvistä käytännöistä. Yhdistettynä lausumaan vahvemman sopimuspuolen aseman väärinkäyttämistä on täysin selvää, että vapaaehtoisen sopimuksen perusteella ei ole mahdollista saavuttaa minkään asteista sopimuksellista tasapainoa ja näin ollen on voitava edellyttää, että myös välimieslauseke pysytetään voimassa.

Käsitelleessään vielä jälleenmyyntisopimusten siirtoja todetaan raportissa, että ne ovat lähes pääsääntöisesti johtaneet jälleenmyyjien keskittymiseen kansallisella tasolla. Tämä on luonut kilpailumahdollisuuksia. Toisaalta raportissa on aiemmin todettu, että keskittyminen ei ole heikentänyt kilpailua ja näin ollen se ei ole vaikuttanut kuluttajienkaan edun vastaisesti. Mikäli siirtomahdollisuus eliminoidaan johtaa se vääjäämättömästi siihen, että tulevissa jälleenmyyjäsopimuksissa tulee olemaan tätä koskeva kielto tai luvanvaraisuuslauseke. Tällaiseen rajoittamiseen ei liene syytä palata.

IV Yleisarvio

Yleisarvion alussa komissio toteaa markkinoiden kehittyneen myönteisesti riippuen ulkoisista seikoista. Tuotemerkkien välinen kilpailu on kiihtynyt, reaalihintataso on laskenut ja markkinoiden yhdentymiskehitys on voimistunut. Tähän on kuitenkin todettava, että tämä on erityisesti perustunut niihin mahdollisuuksiin mitä asetuksesta 1400/2002 johtuvat mahdollisuudet jälleenmyyjäkentälle vastata kilpailuun ovat antaneet. Näin ei olisi tapahtunut mikäli asetuksen tarjoama liiketoimintamahdollisuus ja toisaalta sopimussuoja ei olisi ollut voimassa. Tästä ovat erityisesti kuluttajat hyötäneet. Näin ollen on edelleen katsottava vastoin sitä havaintoa mikä raportissa on, että moottoriajoneuvoala eroaa talouselämän muista aloista täsmälleen niillä samoilla perusteilla, jotka asetuksen säätämistä edellyttivät. Tavoitteissa ei ole tapahtunut mitään sellaista muutosta, joka oikeuttaisi arvioimaan tilanteen siten, että asetus 2790/1999 antaisi sen parempaa kilpailunedistämismahdollisuutta kuin se antoi myöskään vuonna 2002, jolloin arvioitiin tilanne sellaiseksi, että ”oma” asetus tarvitaan.

Raportissa todetaan vielä: ”kuten liitteessä 4 analyysi osoittaa, että ryhmäpoikkeusasetuksen 3 artiklassa olevien erityissääntöjen vaikutukset ovat toisinaan saattaneet olla kielteisiä”. Ryhmäpoikkeusasetus on saattanut johtaa jakelun yhdenmukaistumiseen.

Ensinnäkin artikla 3 pyrkii jälleenmyyjäsuojaan parantamalla riippumattomuutta valmistajajaportaasta. Toiseksi jakelun yhdenmukaistuminen on valmistajan päätettävissä oleva asia ja näin ollen nämä kaksi kysymystä ovat toisilleen vastakohtaisia. Eli edelleen on välttämätöntä riippumattomuuskysymyksen sääntely. Se missä määrin halutaan puuttua tai vaikuttaa jakelun yhdenmuistumiseen on kokonaan eri kysymys.

Eryityissäännöillä, joilla on pyritty helpottamaan jälleenmyyntisopimusten siirtoa verkostojäsenten kesken, ei ole onnistuttu tukemaan kansainvälistä toimintaa harjoittavien jakelijoiden kehitystä, kuten oli asetettu tavoitteeksi. Suomen osalta on todettava, että suomalaisen autokaupan keskeisiä jälleenmyyjiä on tämän säännösten nojalla voinut laajentaa toimintaansa ulkomaille, lähinnä Ruotsiin ja eri Baltian maihin. Näin ollen pienelläkin markkinalla on tällä säännöksellä ollut vaikutus sekä kansallisella tasolla että kansainvälisesti.

Raportti toteaa edelleenkin, että tällä säännöksellä saatetaan vauhdittaa suurehkojen jälleenmyyjäryhmien kasvua kansallisella tasolla, josta johtuisi tuotemerkkien välisen ja sisäisen kilpailun loppuminen paikallistasolla. Tämä väite on täysin perusteeton. Raporttikin toteaa, kuten aiemmin on jo todettu, että markkinoiden keskittyminen ei ole johtanut edellä kuvattuihin vaikutuksiin.

Edelleen todetaan, että asetuksen säännökset ovat liian tiukkoja ja monimutkaisia ja muutenkin perusteettomia.

Tähän on vain todettava, että säännöksiä on sovellettu vuodesta 2002 lähtien ja erityisiä ongelmia ei ole esiintynyt. Monimutkaisiakin säännöksiä on opittu soveltamaan ja asetuksen voimassa olon jatkaminen sellaisenaan merkitsisi sitä, että "harjoiteltu" oikeustila jatkuisi ja sen osaaminen syvenisi.

Jos siirrytään asetukseen 2790/1999 joudutaan uuteen oikeustilaan ja soveltamaan uudella kaupallisella alueella uusia normeja. Tämä merkitsee eittämättä uutta monimutkaisuutta ja sekaannusta ja epävarmaa oikeustilaa.

Raportti toteaa, että on myös otettava huomioon, että EU on antamassa uutta moottorijoneuvoja koskevaa lainsäädäntöä. Se mitä tämä olisi ei ole raportissa esitetty.

Edelleen todetaan raportissa, että valtaosa epävirallisista kanteluista ei itse asiassa liittynyt varsinaisiin kilpailukysymyksiin, vaan enemminkin osapuolten välisiin kauppaoikeudellisiin riita-asioihin. Keskustelussa tämän raportin tiimoilta on esitetty näkemyksiä siitä, sopimusoikeuden alaan kuuluvat asetuksen säännökset ovat joka tapauksessa eri oikeusalaan kuuluvina tarpeettomia.

Kuten edellä esitetyistä kantelutapauksistakin voidaan päätellä on myös sopimuskysymyksissä saatava oikeussuojaa ja se on erityisen välttämätöntä jälleenmyyjien kannalta.

Mitä muuten tulee kanteluiden lukumäärään vuosina 2004 – 2007 ei sitä voida pitää suurena huomioon ottaen niiden tuhansien sopimusten määrän, joista autokaupan alalla on kysymys.

Ei myöskään voida hyväksyä sitä, että asioita ei voisi käsitellä kansallisissa tuomioistuimissa, koska riskinä on, että niitä tulkitaan eri tavalla. Kilpailuoikeus on harmonisoitu vuonna 2004 ja näin ollen on syytä uskoa, että näissä asioissa tuomioistuimet pystyvät samanlaisiin ratkaisuihin.

Raportissa on vielä kummasteltu sitä, että asetukseen liittyviä kysymyksiä on kohdistettu vähemmän markkinoihin ja enemmän yksittäisten sopimuslausekkeiden tulkintoihin. Selitys tähän lienee varsin yksinkertainen. Sopimuslausekkeet on jouduttu sopimaan valmistajien suuremman neuvotteluvoiman johdosta varsin yksipuolisesti ja näin ollen erilaiset käsitykset sopimusehdoista ovat enemmän kuin mahdollisia. Tähän asiantilaan vaikuttaisi erittäin huonontavasti se, että esim. artikla 3 poistettaisiin juridisesta "arsenaalista".

Kappaleen lopuksi komissio toteaa, että asetuksen 2790/1999 rajoitusten yleisperiaatteet olisivat voineet varmistaa kilpailulle vastaavan suojatason.

Kun asetusta 1400/2002 kuitenkin on sovellettu jo varsin kauan ja tulkinnat alkavat olla vakiintuneita merkitsisi, kuten edellä jo on todettu, siirtyminen jälleen uuden asetuksen puitteisiin suurta oikeudellista epävarmuutta.

Tämä johtaisi mitä ilmeisemmin kaikkien jälleenmyyjäsopimusten uudelleen solmimiseen. Kun uuden asetuksen riippumattomuustavoite on oleellisesti heikompi kuin asetuksen 1400/2002 tulisi koko jälleenmyyjäkenttä muotoutumaan uudelleen tavalla, josta ei ole käsitystä. Jo edellinen neuvottelukierros vuonna 2002 ja 2003 muutti merkittävästi tilannetta ja uusi neuvottelukierros uuden asetuksen johdosta muuttaisi sitä jälleen arvaamattomalla tavalla.

V Jatkotoimet

Tässä kappaleessa komissio toteaa kertomuksessa esitetyn alustavia näkemyksiä.

Kappaleessa kaksi annetaan välillisesti ymmärtää, että mikäli asetus 2790/1999 sopii riittävän hyvin myös autoalalle, tullaan sääntely kohdistamaan siihen, mutta sidosryhmille taataan mahdollisuudet saada omat näkemyksensä tutkittavaksi. Niiden hyväksymisestä ei kuitenkaan lausuta mitään!

3. Lausunnon kiteytys

Yleishavainto raportista on, että asetus on hyvin saavuttanut sille asetetut tavoitteet. Se on lisännyt kilpailua kuluttajien eduksi ja edistänyt sopijapuolten riippumattomuutta.

Edellä esitetyn perusteella Autoalan Keskusliitto kunnioittavasti esittää komissiolle, että:

Asetuksen 1400/2002 voimassaoloa jatkettaisiin sellaisenaan vakiintuneen oikeustilan pysyttämiseksi.

4. Autoalan Keskusliitto ry (liite 2)

Liiton esittely liitteenä 2.

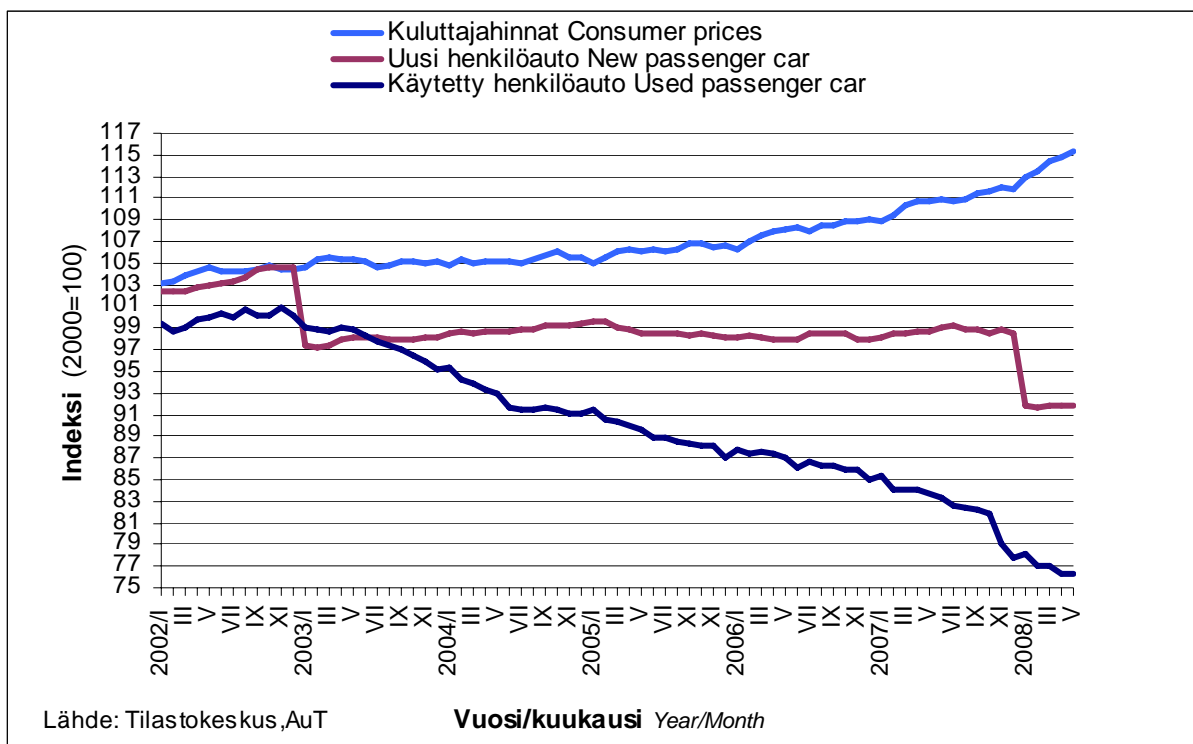
Kunnioittavasti

AUTOALAN KESKUSLIITTO RY



Pentti Rantala
toimitusjohtaja

Uuden ja käytetyn henkilöauton hintakehitys





Autoalan Keskusliitto ry (AKL) on autokaupan, konekaupan sekä korjaamo-, maalaamo-, ruosteenesto- ja katsastusyriyten taloudellisia ja työmarkkinaetuja ajava ja palveluja tuottava yhdistys, jonka tehtävänä on parantaa jäsenyriytensä toimintaympäristöä.

AKL:n elinkeinopoliittisen edunvalvonnan tavoitteena on luoda suotuista toimintaympäristö jäsenyriyksille ja tieliikenteelle. AKL toimii yhteistyössä viranomaisten ja poliittisten päättäjien kanssa, tekee aloitteita ja selvityksiä sekä osallistuu yhteiskunnalliseen päätöksentekoon. AKL:n edunvalvontatyö tehdään yhteistyössä eri sidosryhmien, kuten tieliikenteen järjestöjen sekä rahoitus- ja vakuutusalan kanssa.

Työmarkkinatoiminta seuraa ja kehittää alan työvoima- ja koulutuspolitiikkaa, kouluttaa jäsenyriyksiä, neuvoo työmarkkina-asioissa ja työehtosopimusten soveltamisessa. AKL neuvottelee työehtosopimukset Metallityöväen Liiton ja Toimihenkilöunionin kanssa.

Jäsenkunta

Vuoden 2007 lopussa AKL:lla oli yhteensä 1309 jäsentä. Näistä 250 oli auto-liikejäsenyriyksiä, joiden toimipaikkojen lukumäärä oli 622 sekä lisäksi 186 Autoalan ja Korjaamoiden Liitto ry:n jäsentä, 199 Suomen Kolarikorjaamoiden Liitto ry:n jäsentä ja 52 Autoalan Ruosteenestoliikkeiden Keskusliitto ry:n jäsentä. Katsastustoimialan AKL:ssä muodostavat A-Katsastus Oy toimipaikkoineen sekä Yksityisten Katsastustoimipaikkojen Liitto ry:n (YKL) jäsenyriykset, joilla oli yhteensä 250 katsastustoimipaikkaa vuoden 2007 lopussa. Jäsenyriytensä palveluksessa oli noin 20 000 henkilöä.

Osakkuusyhtiöt, joissa on hyödynnetty AKL:n ja yhteistyökumppanin erikoisosaaminen, tuottavat liiton toimiston ohella palveluja jäsenyriyksille ja sidosryhmille. Palvelujen tuottamiseksi AKL:llä on lisäksi useita yhteistyökumppaneita.

Osakkuusyhtiöt ovat

AKL-Palvelu Oy

AKL:n kokonaan omistama AKL-Palvelu Oy tuottaa ja myy autokauppaan liittyviä lomakkeita ja muita painotuotteita. AKL-Palvelu Oy järjestää koulutus- ja seminaaritilaisuuksia etupäässä autoalan vähittäiskaupan yriyksille. Lisäksi AKL-Palvelu Oy myy myynti- ja valmennusorganisaatioidensa kautta AKL:n kanssa yhdessä kehitettyjä laatu-, ympäristö-, henkilöstö-, toiminta-, markkinatilasto- ja alv-ohjelmia.

Autoalan Tiedotuskeskus

AKL omistaa yhdessä Autotuoajat ry:n kanssa Autoalan Tiedotuskeskuksen (AuT), joka huolehtii liittojen ulkoisesta viestinnästä.

Tieliikenteen Tietokeskus Oy

AKL ja Autotuoajat ry perustivat yhtiön tuottamaan objektiivista tietoa tieliikenteestä ja sen osapuolten toiminnasta. Myöhemmin mukaan liittyivät myös Öljyalan Palvelukeskus Oy ja Suomen Kuljetus ja Logistiikka SKAL ry.

Autotieto Oy/Suomen Autolehti

AKL ja Suomen Autoteknillinen Liitto ry omistavat yhdessä Suomen Autolehteä julkaisevan Autotieto Oy:n.

AKL on Elinkeinoelämän keskusliitto EK:n ja Suomen Kaupan Liitto SK:n jäsen sekä eurooppalaisten autoalan vähittäiskauppaliikkeiden edunvalvontajärjestö CECRA:n (European Council for Motor Trades and Repairs) jäsen. CECRA:n kautta AKL:n edustajat osallistuvat aktiivisesti edunvalvontaan myös EU-tasolla. CECRA valvoo eurooppalaisten autoliikkeiden ja vapaiden korjaamoiden etuja Brysselissä. CECRA edustaa EU:n jäsenvaltioiden 350 000 yriyksiä, joista noin 118 000 on merkkilliikkeitä ja -korjaamoja ja noin 232 000 vapaita korjaamoja.