



KYSYMYKSIÄ JA VASTAUKSIA EU:N KILPAILUSÄÄNTÖJEN SOVELTAMISESTA MOOTTORIAJONEUVOALALLA

27.8.2012

Moottoriajoneuvoalan uuden ryhmäpoikkeusasetuksen¹ ja sitä täydentävien suuntaviivojen² antamisen jälkeen komission yksiköille on esitetty kysymyksiä, jotka koskevat moottoriajoneuvojen jakelun ja korjauspalvelujen sekä niiden varaosien jakelun uuden sääntelykehyksen soveltamista. Useimmin kysytyt ja muut todennäköisesti laajempaa kiinnostusta herättävät kysymykset esitetään jäljempänä vastauksien ja selitysten kera.

Näillä kysymyksillä ja niihin annetuilla vastauksilla pyritään tarkentamaan täydentävissä suuntaviivoissa olevia tietoja eikä korvaamaan niitä. Kysymyksillä ja vastauksilla pyritään erityisesti auttamaan alalla toimivia yrityksiä ja ihmisiä sekä oikeusalan toimijoita ymmärtämään, kuinka komission kilpailun pääosasto käsittelee tiettyjä ongelmia moottoriajoneuvojen markkinoilla.³ Näillä kysymyksillä ja niihin annetuilla vastauksilla ei ole tarkoitus laatia selvitystä lainsäädännön soveltamisesta, eivätkä ne rajoita Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT-sopimus) 101 ja 102 artiklaa koskevia Euroopan unionin tuomioistuinten tulkintoja. Kysymykset ja niihin annetut vastaukset eivät myöskään rajoita komissiota sen soveltaessa 101 ja 102 artiklan määräyksiä yksittäisen tapauksen erityispiirteisiin.

Kysymykset on jaettu aiheoryhmittäin, joihin kuuluvat takuusitoumusten noudattaminen, huolto leasing-sopimusten yhteydessä, varaosien toimitukset, työkalujen käyttö ja

¹ Komission asetus (EU) N:o 461/2010, annettu 27 päivänä toukokuuta 2010, Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 101 artiklan 3 kohdan soveltamisesta vertikaalisten sopimusten ja yhdenmukaistettujen menettelytapojen ryhmiin moottoriajoneuvoalalla (EUVL L 129, 28.5.2010, s.52); ks. <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2010:129:0052:0057:FI:PDF>.

² Täydentävät suuntaviivat moottoriajoneuvojen myyntiä ja korjaamista sekä varaosien jakelua koskevien sopimusten vertikaalisista rajoituksista (EUVL C 138, 28.5.2010, s.16); ks. <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2010:138:0016:0027:FI:PDF>.

³ Nämä kysymykset koskevat moottoriajoneuvoalan rajoituksia, jotka voivat tietyissä olosuhteissa johtaa ajoneuvojen valmistajan ja sen valtuutettujen jälleenmyyjien tai korjaamoiden (tai varaosien, korjaustyökalujen, vianmäärityslaitteiden tai moottoriajoneuvojen alkuperäisessä kokoonpanossa käytettävien komponenttien toimittajan) väliseen sopimukseen, joka rikkoo EU:n kilpailusääntöjä. Yleisesti ottaen tämä tapahtuu, koska 1) rajoitus todennäköisesti aiheuttaa tai vahvistaa ajoneuvojen toimittajan ja sen jälleenmyyjien tai valtuutettujen korjaamojen ja varaosien jakelijoiden välisten sopimusten kilpailuvastaisia vaikutuksia, jolloin sopimukseen sovelletaan SEUT-sopimuksen 101 artiklan 1 kohdan määräyksiä; 2) kyseiset sopimukset eivät todennäköisesti voi hyötyä ryhmäpoikkeuksesta toimittajan markkinaosuuden vuoksi; ja 3) näihin sopimuksiin ei todennäköisesti voida tapauskohtaisesti soveltaa SEUT-sopimuksen 101 artiklan 3 kohdan mukaista poikkeusta. Joissakin tapauksissa näissä kysymyksissä mainittu toiminta voi johtaa SEUT-sopimuksen 102 artiklassa kiellettyyn yrityksen määräävän markkina-aseman väärinkäyttöön. Lisäksi kysymyksissä viitataan myös toimintaan tai sopimukseen, jotka eivät todennäköisesti riko EU:n kilpailusääntöjä. Joka tapauksessa kilpailusääntöjen soveltamista on viime kädessä arvioitava kussakin erityistapauksessa ottaen huomioon sitä koskevat tosiseikat ja oikeudelliset seikat.

ostaminen, teknisten tietojen saatavuus ja pääsy valtuutettujen korjaamoiden verkostoihin.

TAKUUSITOUMUKSET

Täydentävissä suuntaviivoissa asetetaan yleinen periaate, jonka mukaan laadullisiin valikoiviin jakelusopimukseen voidaan soveltaa EU:n kilpailusääntöjen mukaista poikkeusta, jos ajoneuvojen valmistajan takuun ehtona ei ole se, että loppukäyttävä antaa takuun piiriin kuulumattomat korjaus- ja huoltotyöt vain ajoneuvojen valmistajan valtuutetun korjaamoverkoston tehtäväksi.⁴ Takuuehdoissa ei saa myöskään edellyttää ajoneuvojen valmistajan tuotemerkillä varustettujen varaosien käyttöä takuuehtojen ulkopuolisissa osien vaihdoissa. Näiden kahden rajoitustyyppin, jäljempänä 'huolto- ja varaosarajoitukset', osalta ajoneuvojen valmistajan ja sen valtuutettujen jälleenmyyjien tai korjaamoiden välillä todennäköisesti tehdään sopimuksia, jotka EU:n kilpailulainsäädännön vastaisia. Tätä yleisperiaatetta perustellaan sillä, että tällainen toiminta voi johtaa siihen, että riippumattomat korjaamot tai varaosien vaihtoehtoiset valmistus- ja jakelukanavat suljetaan markkinoilta. Tämä voi vaikuttaa korjaus- ja huoltopalvelujen kuluttajahintoihin.

Kysymyksiä on esitetty tämän yleisperiaatteen soveltamisalasta sekä sen soveltamisesta tietyissä olosuhteissa. Epävarmuutta on ollut myös siitä, onko ajoneuvon takuu voimassa, jos kuluttaja on ostanut ajoneuvon valtuutetulta jälleenmyyjältä toisessa EU:n jäsenvaltiossa.

Jäljempänä annetut vastaukset eivät rajoita kansallisten kuluttajansuojalakien soveltamista, ja kansallisissa säännöksissä voidaan sekä asettaa muita velvoitteita että antaa oikeuksia. Vastaukset eivät myöskään rajoita asiakassuhteen ylläpitämiseen tähtäviä järjestelmiä, joiden puitteissa ajoneuvojen toimittajat⁵ ohjeistavat jälleenmyyjäänsä korjaamaan maksutta tiettyjä vikoja takuuajan jälkeen.

1. Riippuko huolto- tai varaosarajoitusten arviointi siitä, määritetäänkö rajoitukset ajoneuvon ostosopimuksessa vai huoltokirjassa tai takuutodistuksessa?⁶

Ei. Käytännössä huolto- tai varaosarajoituksia ei ole merkitty kauppakirjaan vaan yleensä muuhun asiakirjaan, kuten huoltokirjaan tai takuutodistukseen. Tällaisten rajoitusten arviointi ei periaatteessa riipu siitä, missä asiakirjassa ne esiintyvät.

Riippumatta siitä, missä asiakirjassa rajoitus mainitaan, se saa todennäköisesti kuluttajan uskomaan, että takuu ei ole voimassa, jos huoltotyö tehdään riippumattomassa korjaamossa tai jos käytetään vaihtoehtoisen tuotemerkin varaosia. Tämä puolestaan todennäköisesti sulkee markkinoilta kyseiset korjaamot ja vaihtoehtoisten varaosien jakelukanavat.

⁴ Ks. täydentävät suuntaviivat, 69 kohta ja edellä alaviite 2.

⁵ 'Ajoneuvojen toimittajalla' tarkoitetaan tässä asiakirjassa tavallisesti ajoneuvojen valmistajaa, mutta asiayhteydestä riippuen mahdollisesti myös muita markkinatoimijoita, kuten maahantuojaia tai suurimpia jälleenmyyjäiä (suhteessa piirimyyjiin).

⁶ Vastaukset kysymyksiin 1–3 perustuvat oletukseen, että ostosopimuksen allekirjoittaminen tai takuutodistuksen luovuttaminen loppukäyttäjälle muodostaa osan valmistajan ja jälleenmyyjän välistä sopimusta tai liittyy siihen, jolloin asia kuuluu SEUT-sopimuksen 101 artiklan soveltamisalaan. Kysymyksissä ei käsitellä tilanteita, joissa jälleenmyyjä on osa valmistajan yritysryhmittymää (esim. valmistajan tytäryhtiö).

2. Vaikuttaako huolto- tai varaosarajoitusten arviointiin se, että rajoitukset määritetään laajennetussa takuusitoumuksessa, jonka valtuutetun verkon edustaja antaa ajoneuvoa ostettaessa tai pian sen jälkeen?

Ei. Kyseisten rajoitusten arviointiin ei yleensä vaikuta se, määritetäänkö rajoitukset ajoneuvon toimittajan antamassa takuutodistuksessa vai laajennetussa takuusitoumuksessa, jonka valtuutettu verkosto antaa ajoneuvoa ostettaessa tai pian sen jälkeen.

Ajoneuvojen valmistajien ja maahantuojien tavoin jälleenmyyjät ja valtuutetut korjaamot, jotka ovat osa valikoivaa jakelujärjestelmää, kuuluvat sopimusverkostoon. Jos nämä osapuolet sopivat takuun tarjoamisesta ja takuu sisältää huolto- tai varaosarajoituksia, ne todennäköisesti sulkevat markkinoilta riippumattomat korjaamot tai vaihtoehtoisten varaosien jakelukanavat. Tällainen takuujärjestelmä todennäköisesti aiheuttaa tai lisää kilpailun vastaisia vaikutuksia, jotka johtuvat ajoneuvojen toimittajan ja sen valtuutettujen korjaamojen ja varaosien jakelijoiden välisistä sopimuksista.

3. Vaikuttaako huolto- tai varaosarajoitusten arviointiin se, että rajoitukset määritetään laajennetussa takuusitoumuksessa, jonka hankkii ajoneuvon toimittaja (tai valtuutetun verkon edustaja ajoneuvoa myytäessä tai pian sen jälkeen) kolmannen osapuolen välityksellä (esimerkiksi vakuutusentaja)?

Ei. Huolto- tai varaosarajoitusten arviointiin ei periaatteessa vaikuta se, että ajoneuvon toimittaja (tai sen valtuutetun verkoston jäsen ajoneuvoa myytäessä tai pian sen jälkeen; ks. edellä kysymys nro 2) järjestää kyseiset rajoitukset sisältävän takuun kolmannen osapuolen (yleensä vakuutusyhtiön) välityksellä.

Täydentävissä suuntaviivoissa esitettyyn analyysiin ei vaikuta se, onko huolto- tai varaosarajoituksia sisältävä laajennettu takuusitoumus hankittu kolmannen osapuolen välityksellä. Ratkaisevaa on se, onko huolto- tai varaosarajoitus tekijä, johon yksi tai useampi valikoivien jakelusopimusten verkoston osapuoli voi vaikuttaa⁷. Siitä riippuu, johtaako rajoituksen soveltaminen todennäköisesti riippumattomien korjaamoiden tai varaosien vaihtoehtoisten jakelukanavien sulkemiseen markkinoilta.

4. Vaikuttaako huolto- tai varaosarajoituksen arviointiin se, että rajoitukset määritetään laajennetussa takuussa, jonka kuluttaja ostaa valtuutetulta korjaamolta tai ajoneuvojen toimittajalta joitakin vuosia ajoneuvon ostamisen jälkeen?

Kyllä. Tällainen takuu ei todennäköisesti yleensä johda EU:n kilpailusääntöjen rikkomiseen.

Kun ajoneuvon ostosta on kulunut vuosia, valtuutetuilla jälleenmyyjillä ei ole enää yhtä paljon erityisoikeuksia asiakkaisiin nähden kuin heti ajoneuvon ostamisen jälkeen. Tämän seurauksena laajennettujen takuusitoumusten vaihtoehtoiset tarjoajat, kuten riippumattomat korjaamot ja vakuutusyhtiöt, eivät kovin todennäköisesti

⁷ Tällaiset huolto- tai varaosarajoitukset eivät todennäköisesti tuota hyötyä vakuutusyhtiölle.

kohtaa merkittäviä esteitä, jotka estäisivät niitä tarjoamasta tuotteitaan ajoneuvojen omistajille. Tällaisissa olosuhteissa näyttää epätodennäköiseltä, että riippumattomat korjaamot voisivat joutua merkittävällä tavalla suljetuiksi markkinoilta, vaikka ajoneuvojen toimittajien tai niiden valtuutettujen verkostojen myöntämiin autojen takuisiin sisältyisi huolto- tai varaosarajoituksia.⁸

5. Pitääkö ajoneuvon takuun olla voimassa, jos kuluttaja on ostanut sen valtuutetulta jälleenmyyjältä toisessa EU:n jäsenvaltiossa?

Kyllä, mutta takuun kattavuudelle voidaan asettaa joitakin rajoituksia.

Jos ajoneuvon toimittajat eivät noudata takuusitoumuksia sellaisten ajoneuvojen osalta, jotka kuluttajat ovat ostaneet valtuutetuilta jälleenmyyjiltä muissa jäsenvaltioissa, tai eivät sopimusperusteisesti velvoita valtuutettuja korjaamoitaan tekemään kyseisten ajoneuvojen takuukorjauksia, kyseessä on myynnin rajoittaminen, ja asianomaiset valikoivat jakelusopimukset ovat todennäköisesti EU:n kilpailusääntöjen vastaisia.⁹

Samaa periaatetta sovelletaan ilmaishuoltoihin ja takaisintoimituspyyntöihin perustuvaan työhön.¹⁰ Perustelut eivät muutu, vaikka kuluttaja olisi ostanut ajoneuvon valtuutetun välittäjän kautta. Valtuutetuilta jälleenmyyjiltä muissa jäsenvaltioissa ostettujen ajoneuvojen takuisiin ei myöskään pitäisi soveltaa ylimääräisiä hallinnollisia menettelyjä, jotka johtuvat viiveisiin työn suorittamisessa.

Olisi kuitenkin huomattava, että takuehdot voivat vaihdella jäsenvaltioissa, ja että ajoneuvojen toimittajat yleensä ottavat huomioon tiettytyyppisten takuehtojen noudattamisesta aiheutuvat kustannukset määrittäessään ajoneuvon suositushintaa. Jos ajoneuvo viedään toiseen maahan, ajoneuvojen toimittajalla on oikeus soveltaa ajoneuvon alkuperäisen takuun ehtoja, eikä sillä ole velvollisuutta soveltaa mahdollisesti edullisempia takuehtoja, jotka koskevat tuontijäsenvaltiossa myytäviä ajoneuvoja.

⁸ Tällaiset takuut eivät tämän vuoksi todennäköisesti johtaisi siihen, että valikoivat jakelusopimukset kuuluisivat SEUT-sopimuksen 101 artiklan soveltamisalaan.

⁹ Nämä sopimukset kuuluvat todennäköisesti SEUT-sopimuksen 101 artiklan soveltamisalaan. Lisäksi niihin ei todennäköisesti voida soveltaa poikkeusta, joka perustuu Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 101 artiklan 3 kohdan soveltamisesta tiettyihin vertikaalisten sopimusten ja yhdenmukaistettujen menettelytapojen ryhmiin annettuun komission asetukseen (EU) N:o 330/2010 (EUVL L 102, 23.4.2010, s. 1), koska kyseiset sopimuslausekkeet rajoittaisivat myyntiä asetuksen 4 artiklan b tai c alakohdassa tarkoitettulla tavalla; ks. <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2010:102:0001:0007:fi:PDF>. Ks. myös vertikaalisista rajoituksista annettujen suuntaviivojen 50 kohta ja erityisesti alaviite 4 (EUVL C 130, 19.5.2010); suuntaviivat löytyvät osoitteesta: <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2010:130:0001:0046:fi:PDF>. Sopimukseen ei todennäköisesti voida myöskään soveltaa SEUT-sopimuksen 101 artiklan 3 kohdan mukaista poikkeusta. Ks. myös yhteisöjen tuomioistuimen 10.12.1985 antama tuomio asiassa 31/85, *ETA Fabriques d'Ebauches v. SA DK Investment and others*.

¹⁰ Jos ajoneuvojen valmistajat eivät tee ilmaishuoltoja tai takaisintoimituspyyntöihin perustuvia töitä ajoneuvoille, jotka kuluttajat ovat ostaneet valtuutetulta jälleenmyyjältä muussa jäsenvaltiossa, tai eivät sopimusperusteisesti velvoita valtuutettuja korjaamoitaan tarjoamaan kyseisille ajoneuvoille takaisintoimituspyyntöihin liittyviä palveluja, kyseessä on myös myynnin rajoittaminen, ja asianomaiset valikoivat jakelusopimukset ovat todennäköisesti EU:n kilpailusääntöjen vastaisia.

On myös huomattava, että jos kuluttaja on maksanut erikseen liikkumisturvasta, sen voimassaolo saattaa rajoittua yhteen jäsenvaltioon.

6. Vaikuttaako varaosarajoituksen arviointiin se, että ajoneuvojen valmistaja edellyttää takuun ulkopuolisissa korjaustöissä tietyn toimittajan varaosien (esimerkiksi voiteluaineen) käyttöä omaa tuotemerkkiään olevan varaosan sijaan?

Yleisesti ottaen ei. Tällainen rajoitus johtaa todennäköisesti EU:n kilpailusääntöjen rikkomiseen.

Samaan tapaan kuin varaosarajoitus, joka edellyttää ajoneuvojen valmistajan omaa tuotemerkkiä olevien varaosien käyttöä takuun pysymiseksi voimassa, myös vaatimus (eikä pelkästään suositus) käyttää tietyn valmistajan varaosia todennäköisesti sulkee varaosien vaihtoehtoiset jakelukanavat markkinoilta.

Ajoneuvojen valmistajalla on kuitenkin oikeus kieltäytyä takuuehtojen noudattamisesta, jos asiakkaan vaatiman takuukorjauksen tarve johtuu suoraan vaihtoehtoisen toimittajan tietyssä varaosassa esiintyvistä viasta.

LEASING

Yritysten väliset leasing-sopimukset eivät kuulu vertikaalisia sopimuksia koskevien yleisten EU-sääntöjen soveltamisalaan.¹¹ Ne eivät myöskään kuulu moottoriajoneuvoja koskevan ryhmäpoikkeusasetuksen soveltamisalaan.¹² Leasing-yritysten ja yksityisten autoilijoiden väliset sopimukset eivät kuulu SEUT-sopimuksen 101 artiklan soveltamisalaan.

Seuraava kysymys on kuitenkin esitetty usein:

7. Jos ajoneuvo on leasing-vuokrattu ajoneuvojen toimittajaan yhteydessä olevalta yritykseltä, voiko kyseinen yritys määrätä, että huollot on tehtävä ajoneuvon toimittajan verkostoon kuuluvassa valtuutetussa korjaamossa ja/tai käyttäen yksinomaan ajoneuvojen valmistajan tuotemerkillä varustettuja varaosia?

Kyllä, paitsi jos (tai siihen saakka kunnes) on varmaa, että ajoneuvon omistusoikeus siirtyy vuokralleottajalle sopimuksen voimassaoloajan tai leasingvuokra-ajan päättyessä.

Periaatteessa niin kauan kuin ei ole varmuutta, että ajoneuvon omistusoikeus siirretään vuokralleottajalle, on leasing-vuokrausta harjoittavan yrityksen edun mukaista pitää ajoneuvon jäännösarvo mahdollisimman korkeana. Leasing-yrityksellä voi olla oikeus pitää ajoneuvoa arvokkaampana, jos se on aina huollettu valtuutetussa korjaamossa käyttäen yksinomaan ajoneuvon toimittajan tuotemerkillä varustettuja varaosia.

¹¹ Vertikaalisia rajoituksia koskevat suuntaviivat, 26 kohta; ks. alaviite 9.

¹² Ks. asetuksen 2 artikla.

Sitä vastoin jos omistusoikeus siirtyy varmasti (joko siksi, että näin todetaan sopimuksessa tai sovellettavassa lainsäädännössä, tai kun vuokralleottaja on päättänyt käyttää asiaa koskevan option), leasing-vuokrausta harjoittava yritys ei voi periaatteessa vedota ajoneuvon jäännösarvon säilymiseen perusteena rajoituksille, jotka kieltäisivät vuokralleottajaa käyttämästä riippumattomien korjaamojen palveluja tai vaihtoehtoisia varaosia. Tältä osin leasing-vuokrausta harjoittava yritys on samassa asemassa kuin se olisi tavanomaista ostosopimusta tehtäessä.

VARAOSAT

Varaosien toimittamiseen sovelletaan moottoriajoneuvojen ryhmäpoikkeusasetuksen kolmea vakavinta alakohtaista kilpailunrajoitusta.¹³ Tietyt kysymykset, jotka liittyvät varaosien toimittamiseen sekä riippumattomille että valtuutetuille korjaamoille, nousevat kuitenkin usein esille.

8. Voiko ajoneuvojen toimittaja asettaa alkuperäisistä varaosista¹⁴ myönnettävien bonusten tai hyvitysten ehdoksi myös kilpailevien osien hankkimisen?

Tätä kysymystä ei käsitellä moottoriajoneuvojen ryhmäpoikkeusasetuksessa eikä täydentävissä suuntaviivoissa. Tietyissä olosuhteissa ehdolliset hyvitykset voi olla määräävän aseman väärinkäyttöä ja johtaa EU:n kilpailusääntöjen rikkomiseen.

Useimmissa tapauksissa bonus- ja hyvitysjärjestelmät ovat oikeutettu ja mahdollisesti kilpailua edistävä tapa kannustaa korjaamoa myymään enemmän jonkin tuotemerkin varaosia. On kuitenkin syytä tarkastella erikseen alkuperäisiä varaosia, joiden myynnissä ajoneuvojen toimittajalla on määräävä asema. Jos kyseisistä osista myönnettävien bonusten tai hyvitysten edellytyksenä on, että korjaamo ostaa ajoneuvojen toimittajan tuotemerkillä varustettuja kilpailevia osia, tämä voi merkitä sitä, että ajoneuvojen toimittaja käyttää väärin määräävää asemaansa tietyillä markkinoilla saadakseen etua toisilla markkinoilla.¹⁵

9. Voiko ajoneuvojen toimittaja vaatia, että sen valtuutetut korjaamot varastoivat vaihtoehtoiset varaosamerkit erillään ajoneuvojen toimittajan omalla tuotemerkillä varustetuista varaosista?

Yleensä kyllä, kunhan tämä käytäntö ei tee vaihtoehtoisten varaosamerkkien käyttöä kohtuuttoman vaikeaksi kyseisissä korjaamoissa.

¹³ Ks. asetuksen 5 artikla.

¹⁴ Alkuperäiset varaosat ovat ns. omaan tarpeeseen tuotettavia osia, joita voidaan hankkia ainoastaan moottoriajoneuvojen valmistajalta tai sen valtuutettujen verkostojen jäseniltä; ks. täydentävät suuntaviivat, 22 kohta. Ks. edellä alaviite 2.

¹⁵ Tämä merkitsisi SEUT-sopimuksen 102 artiklan rikkomisesta. Yleisiä ohjeita SEUT-sopimuksen 102 artiklan soveltamisesta löytyy komission tiedonannosta ”Ohjeita komission ensisijaisista täytäntöönpanotavoitteista sovellettaessa EY:n perustamissopimuksen 82 artiklaa yritysten määräävän aseman väärinkäyttöön perustuvaan markkinoiden sulkemiseen” (EUVL C 45, 24.2.2009, s. 7), ks. <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2009:045:0007:0020:fi:PDF>. Ks. erityisesti kohta, jossa käsitellään sitomista ja niputtamista.

Voi olla ajoneuvojen toimittajan oikeutetun edun mukaista varmistaa, että valtuutetut korjaamot varastoivat varaosat järjestelmällisesti, koska oikeiden osien nopea saatavuus voi vaikuttaa kuluttajien käsitykseen tuotemerkestä. Niin ikään voi olla ajoneuvojen toimittajien oikeutetun edun mukaista varmistaa, että vaihtoehtoisia varaosia ei erehdyksessä käytetä takuukorjauksissa tai huoltopaketeissa, joiden kulut ajoneuvojen toimittaja maksaa.

Tämäntyypiset vaatimukset eivät kuitenkaan saisi kohtuuttomasti vaikeuttaa varastojen valvontaa, lisätä varastotilan tarvetta tai hankaloittaa saatavuutta siinä määrin, että korjaamot luopuvat vaihtoehtoisten varaosamerkkien käytöstä¹⁶. Esimerkkejä rajoituksista, jotka eivät kenties ole perusteltuja, ovat ajoneuvojen toimittajien korjaamoilleen asettamat velvoitteet varata näille osille erillinen varastotila tai osien varastoinnin kieltäminen työtiloissa.

10. Voiko valtuutettu korjaamo kieltäytyä toimittamasta alkuperäisiä varaosia riippumattomille korjaamoille?

Yleensä kyllä. On epätodennäköistä, että EU:n kilpailusääntöjä rikottaisiin, jos valtuutettu korjaamo pelkästään yksipuolisesti kieltäytyy toimittamasta varaosia riippumattomille korjaamoille.

Useimmissa tapauksissa on valtuutettujen korjaamoiden edun mukaista myydä varaosia riippumattomille korjaamoille, koska ne saavat siitä voittoa.

Jos valtuutettu korjaamo jostain syystä yksipuolisesti päättäisi olla myymättä alkuperäisiä varaosia riippumattomille korjaamoille, on epätodennäköistä, että tämä olisi vastoin EU:n kilpailusääntöjä.¹⁷ Riippumattomat korjaamot voivat yleensä tarvittaessa ostaa alkuperäisiä varaosia muiltakin valtuutetuilta korjaamoilta.

Sen sijaan jos valikoivan jakelujärjestelmän jäsenet sopivat keskenään, että ne eivät myy alkuperäisiä varaosia riippumattomille korjaamoille, kyseessä olisi todennäköisesti kilpailunvastainen sopimus.¹⁸

11. Missä olosuhteissa ajoneuvojen toimittaja olisi velvollinen toimittamaan varaosia suoraan riippumattomille korjaamoille?

Jos suurella osalla riippumattomista korjaamoista olisi vaikeuksia hankkia alkuperäisiä varaosia kyseisten varaosien valtuutetuilta jakelijoilta, ajoneuvon toimittaja saattaisi syyllistyä EU:n kilpailusääntöjen rikkomiseen kieltäytyessään toimittamasta varaosia suoraan riippumattomille korjaamoille.

¹⁶ Vaatimuksia, joilla on tällainen vaikutus, voidaan pitää välillisinä kilpailukieltovelvoitteina, joita olisi arvioitava vertikaalisista rajoituksista annettujen suuntaviivojen mukaisesti. Ks. edellä alaviite 9.

¹⁷ SEUT-sopimuksen 101 artiklaa ei voitaisi soveltaa, koska päätös olla myymättä varaosia ei johtuisi sopimuksesta. SEUT-sopimuksen 102 artiklaa ei yleisesti ottaen voitaisi soveltaa, koska on epätodennäköistä, että valtuutetun korjaamon voitaisiin katsoa olevan määräävässä asemassa.

¹⁸ Tällainen sopimus kuuluisi hyvin todennäköisesti SEUT-sopimuksen 101 artiklan soveltamisalaan. On myös huomattava, että jos toimittaja rajoittaa valtuutetun verkostonsa jäsenten varaosamyyntiä riippumattomille korjaamoille, kyseessä on vakavin kilpailunrajoitus (ks. asetuksen (EU) N:o 461/2010 5 artiklan a alakohta ja edellä alaviite 1), minkä vuoksi tällainen rajoitus todennäköisesti kuuluu SEUT-sopimuksen 101 artiklan soveltamisalaan.

Ajoneuvojen toimittajat tarjoavat valtuutetuille korjaamoilleen kaikki varaosat, joita tarvitaan niiden merkkejä edustavien ajoneuvojen korjaus- ja huoltotöiden suorittamiseen. Ainoastaan ajoneuvojen toimittajat pystyvät toimittamaan tiettyjä osia korjaamoille ja jakelijoille. Jos riippumattomat korjaamot eivät pysty hankkimaan alkuperäisiä varaosia valtuutetuilta jakelijoilta ja ajoneuvon toimittaja kieltäytyy toimittamasta varaosia suoraan riippumattomille korjaamoille, ajoneuvon toimittajan ja valtuutettujen korjaamoiden ja/tai varaosien jakelijoiden välisistä sopimuksista johtuvat kielteiset vaikutukset voisivat vahvistua.¹⁹ Alkuperäisten varaosien puutteellinen saatavuus voisi erityisesti heikentää riippumattomien toimijoiden asemaa, mikä viime kädessä aiheuttaa ongelmia kuluttajille.

12. Voiko ajoneuvojen toimittaja estää valtuutetun varaosien jakeluverkoston jäsentään myymästä varaosia riippumattomille korjaamoille, jotka käyttävät riippumattomia varaosien jakelijoita ostoasiamiehinään?

Yleensä ei. Jos valtuutettu varaosien jakelija yksipuolisesti päättää olla myymättä varaosia ostoasiamiehiä käyttäville riippumattomille korjaamoille, kyseessä ei ole EU:n kilpailusääntöjen rikkominen. Kuitenkin jos ajoneuvojen toimittaja ohjeistaisi jakelijoitaan kieltäytymään asiamiehen välityksellä tapahtuvasta myynnistä, sen jakelusopimukset olisivat todennäköisesti EU:n kilpailusääntöjen vastaisia.

Useimmilla moottoriajoneuvojen toimittajilla on varaosien myynnissä laadullinen valikoivan jakelun järjestelmä. Moottoriajoneuvoalan ryhmäpoikkeusta sovellettaessa riippumattomia korjaamoita on pidettävä varaosien loppukäyttäjinä.²⁰ Jos ajoneuvojen toimittaja estäisi valikoivaan järjestelmäänsä kuuluvia jakelijoita myymästä varaosia asiamiesten palveluja käyttäville riippumattomille korjaamoille, kyse olisi passiivisen myynnin kilpailunvastaisesta rajoittamisesta.

Asiamiehen on periaatteessa katsottava kuuluvan laajennettuun sopimuspuolen käsitteeseen. Asiamiehen määritelmään kuitenkin kuuluu, että tämä on saanut selvät ohjeet siitä, mitä saa ostaa, eikä asiamies saa käydä kauppaa varaosilla, jotka hän on ostanut valikoivan jakelujärjestelmän jäseniltä. Ajoneuvojen toimittajalla on oikeus kieltää tällaisen järjestelmän jäseniä myymästä varaosia yrityksille, jotka aikovat jälleenmyydä kyseiset varaosat.

SÄHKÖISET TYÖKALUT

Markkinoilla on kahdentyypisiä sähköisiä vianmääritys- ja korjaustyökaluja: kolmannen osapuolen valmistamia merkkikohtaisia työkaluja, joita ajoneuvojen toimittaja markkinoi, ja muita työkaluja, joilla voidaan korjata useita ajoneuvomerkkejä. Kummastakin sähköisten työkalujen tyypistä on esitetty kysymyksiä.

13. Voidaanko ajoneuvon toimittajan ja sen valtuutettujen korjaamoiden verkoston jäsenten välisissä sopimuksissa määrätä, että näiden korjaamojen on käytettävä

¹⁹ Tällöin kyseiset sopimukset kuuluisivat SEUT-sopimuksen 101 artiklan soveltamisalaan. Jos näitä varaosia ei ole saatavilla valtuutetuilta varaosien jakelijoilta, varaosien toimittamisesta kieltäytyminen voisi tietyissä olosuhteissa johtaa SEUT-sopimuksen rikkomiseen.

²⁰ Asetuksen 5 artiklan a alakohta. Ks. edellä alaviite 11.

ajoneuvojen korjaus- ja huoltopalveluissa tiettyjä sähköisiä vianmäärityslaitteita tai korjaustyökaluja ja -laitteita, vaikka vastaavia työkaluja tai laitteita on saatavissa muista lähteistä?

Yleensä kyllä. Tällainen rajoitus ei todennäköisesti johda EU:n kilpailusääntöjen rikkomiseen.²¹

Mittakaavaedut ovat todennäköisiä, jos ajoneuvojen valmistaja sopii työkalujen valmistajan kanssa siitä, että koko sen valtuutettujen korjaamoiden verkoston pitäisi käyttää yhtä tai useampaa yhteistä työkalua. Teknisiin ongelmiin löydetään myös todennäköisesti helpommin ratkaisut, jos käytetään samanlaista työkalua. Lisäksi koulutus voi helpottua, jos kaikki mekaanikot käyttävät samanlaista työkalua. Useimmissa tapauksissa voidaan käyttää hyväksyttävänä laatuperusteena sitä, että valtuutetun korjaamon on saatava käyttöönsä tietty työkalu.²²

14. Soveltaanko täydentävissä suuntaviivoissa annettuja teknisten tietojen saatavuutta koskevia ohjeita myös työkalujen valmistajiin, jotka haluavat saada tällaiset tiedot valmistaakseen useiden automerkkien korjauksessa käytettäviä työkaluja?

Ei. Harkittaessa sitä, rikkooko teknisten tietojen epäminen todennäköisesti EU:n kilpailusääntöjä, täydentävissä suuntaviivoissa erotetaan tekniset tiedot, jotka viime kädessä käytetään moottoriajoneuvojen korjauksessa ja huollossa, niistä teknisistä tiedoista, joita käytetään muuhun tarkoitukseen, kuten työkalujen valmistukseen.²³

Riippumattomille korjaamoille annettavien teknisten tietojen ja työkalujen osalta täydentävissä suuntaviivoissa pyritään estämään ajoneuvojen valmistajia kohtelemasta valtuutettuja ja riippumattomia korjaamoja eri tavalla, kun on kyse ajoneuvojen valmistajan määräysvallassa olevien välttämättömien tuotantovälineiden tarjoamisesta, joita ei ole saatavilla muista lähteistä.²⁴ Täydentävissä suuntaviivoissa pyritään tämän vuoksi varmistamaan, että riippumattomat korjaamot saavat merkkipohjaiset työkalut käyttöönsä samoin ehdoin kuin valtuutettujen korjaamoverkoston jäsenet.

Ajoneuvojen valmistajan ja työkalujen valmistajan väliset sopimukset kuuluvat EU:n yleisten kilpailusääntöjen soveltamisalaan, ja niitä olisi arvioitava vastaavasti.²⁵

²¹ Täydentävissä suuntaviivoissa (ks. edellä alaviite 2) selvennetään työkaluvalmistajien ja ajoneuvojen toimittajien välistä suhdetta. Ks. erityisesti 23 ja 24 kohta.

²² Sen vuoksi tämä rajoitus ei johda siihen, että valmistajan ja korjaamon väliset sopimukset kuuluvat SEUT-sopimuksen 101 artiklan 1 kohdan soveltamisalaan.

²³ Ks. täydentävien suuntaviivojen 65 kohta ja erityisesti sen d alakohta; ks. edellä alaviite 2.

²⁴ Tässä tapauksessa valtuutettujen korjaamoiden kanssa tehdyt sopimukset kuuluvat SEUT-sopimuksen 101 artiklan soveltamisalaan.

²⁵ Ajoneuvojen toimittajan ja työkalujen valmistajan on näin ollen arvioitava sopimuksiaan SEUT-sopimuksen 101 ja 102 artiklan mukaisesti ja erityisesti Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 101 artiklan 3 kohdan soveltamisesta tiettyihin vertikaalisten sopimusten ja yhdenmukaistettujen menettelytapojen ryhmiin annetun komission asetuksen (EU) N:o 330/2010 mukaisesti. Lisäksi on noudatettava vertikaalisista rajoituksista annettuja suuntaviivoja (ks. edellä alaviite 9).

TEKNISTEN TIETOJEN SAATAVUUS

Teknisten tietojen saatavuutta käsitellään kattavasti täydentävissä suuntaviivoissa²⁶. Tästä huolimatta sekä komissio että kansalliset kilpailuviranomaiset ovat vastaanottaneet kysymyksiä, jotka liittyvät turvallisuuteen, turvatoimiin, hinnoitteluun sekä ajoneuvon huoltohistoriaan.

15. Voiko ajoneuvojen valmistaja evätä riippumattomilta toimijoilta pääsyn teknisiin tietoihin vetoamalla turvallisuuteen tai turvatoimiin liittyviin syihin?

Yleensä ei, kun oletetaan, että ajoneuvojen valmistaja on todennäköisesti ainoa lähde, josta kaikki sen tuotemerkillä varustettujen ajoneuvojen tekniset tiedot ovat saatavissa. Ajoneuvojen valmistajan tekemiin kyseisten tietojen antamista koskeviin sopimuksiin ei tämän vuoksi voida soveltaa moottoriajoneuvojen ryhmäpoikkeusasetuksen mukaisia poikkeuksia. Jos yrityksellä on markkinoilla (lähes) monopoliasema, ehdoton kieltäytyminen teknisten tietojen antamisesta väitettyjen turvallisuuteen tai turvatoimiin liittyvien syiden vuoksi on yleensä EU:n kilpailusääntöjen vastaista.

Ajoneuvojen valmistajien on periaatteessa annettava riippumattomille toimijoille tekniset tiedot, jotka ovat ainoastaan niiden hallussa. Tietojen antamisesta kieltäytymistä voidaan vain poikkeuksellisesti perustella turvallisuuteen ja turvatoimiin liittyvillä syillä.²⁷ Yksittäistapauksissa on pohdittava seuraavia seikkoja:

Kyseessä olevien tietojen kattavuus

Riippumattomilla huoltamoilla on yleensä kokemusta järjestelmien turvallisuusominaisuuksista (esimerkiksi renkaat, jarrut ja iskunvaimentimet), ja ne ovat pitkään käyttäneet tällaisia järjestelmiä ilman mainittavia turvallisuuteen liittyviä ongelmia. Turvallisuussyillä perusteltavien rajoitusten asettamista tällaisiin järjestelmiin kuuluvien osien toimittamiselle ei voitane pitää oikeutettuna toimintana.²⁸

Vähemmän rajoittavat suojausten muodot

Turvallisuus. Jos on tarpeen rajoittaa turvallisuuteen liittyvän komponentin saatavuutta, koska riippumattomat korjaamot eivät todennäköisesti tunne sitä riittävän hyvin (esimerkiksi tietyn automallin korkeajännitteinen sähköjärjestelmä tai tekniikka, jolla vaihdetaan hiilikuitukomposiitista valmistettuja koripaneeleja) ajoneuvojen valmistajan olisi käytettävä vähiten rajoittavaa keinoa, jolla saavutetaan haluttu tulos. Ongelma voitaisiin ratkaista esimerkiksi siten, että riippumattomien

²⁶ Ks. erityisesti 62 kohta ja sitä seuraavat kohdat. Ks. edellä alaviite 2.

²⁷ Kuten täydentävissä suuntaviivoissa selitetään, teknisten tietojen antamisesta kieltäytyminen voi johtaa siihen, että ajoneuvojen toimittajien ja niiden valtuutettujen korjaamojen väliset sopimukset kuuluvat SEUT-sopimuksen 101 artiklan soveltamisalaan. Ks. erityisesti täydentävien suuntaviivojen 63 kohta ja edellä alaviite 2. Kuitenkin joissain olosuhteissa ajoneuvojen toimittajat voivat tehdä johtopäätöksen, että sopimuksiin voidaan soveltaa SEUT-sopimuksen 101 artiklan 3 kohdan mukaista poikkeusta, vaikka osaa tiedoista ei anneta. Tämä on kuitenkin epätodennäköistä, jos yrityksellä on (lähes) monopoliasema.

²⁸ Tällaisiin käytänteisiin ei todennäköisesti voida soveltaa SEUT-sopimuksen 101 artiklan 3 kohdan mukaista poikkeusta.

korjaamojen edellytetään osallistuvan asianomaista järjestelmää tai tekniikkaa koskevaan koulutukseen. Jos ajoneuvojen valmistaja tai sen puolesta toimiva yritys antaa tällaista koulutusta, riippumatonta korjaamoa ei pitäisi vaatia osallistua laajempaan koulutukseen kuin mitä tarvitaan sen järjestelmän käyttämiseen tai sen tekniikan hallitsemiseen, jota poikkeus koskee.

Turvatoimet. Turvatoimiin liittyvien tietojen osalta rikosrekisterin tarkastamista voidaan usein pitää asianmukaisena, vähemmän rajoittavana suojauksen muotona.

16. Saako ajoneuvojen valmistaja myöntää alennuksia tai hyvityksiä teknisten tietojen hinnasta, jos valtuutettu korjaamo ostaa tietyn määrän valmistajan tuotemerkillä varustettuja varaosia tai työkaluja?

Tätä kysymystä ei käsitellä ryhmäpoikkeusasetuksessa eikä täydentävissä suuntaviivoissa. Tietyissä olosuhteissa tällainen toiminta voi olla määräävän aseman väärinkäyttöä ja johtaa EU:n kilpailusääntöjen rikkomiseen.

Ajoneuvojen valmistaja on todennäköisesti ainoa lähde, josta saa kaikki tekniset tiedot, jotka liittyvät sen tuotemerkillä varustettuihin ajoneuvoihin. Alennusten tai hyvitysten myöntäminen teknisten tietojen hinnasta sillä edellytyksellä, että korjaamo ostaa tietyn määrän ajoneuvojen valmistajan tuotemerkillä varustettuja varaosia tai työkaluja, voi tarkoittaa sitä, että se hyödyntää määräävää asemaansa yksillä markkinoilla saadakseen väärin perustein etua toisilla markkinoilla.²⁹

17. Voidaanko riippumatonta korjaamoa estää hankkimasta tai päivittämästä ajoneuvon painetussa tai sähköisessä muodossa olevia huoltotietoja?

Ei, jos ajoneuvo toimittaja ja/tai sen valtuutetut korjaamot ovat todennäköisesti ainoa lähde, josta sen omiin merkkeihin kuuluvien ajoneuvojen kattavat huoltotiedot voidaan hankkia. Kieltäytyminen huoltotietojen antamisesta merkitsisi todennäköisesti sitä, että ajoneuvon toimittajan ja sen valtuutettujen korjaamoiden sopimukset ovat EU:n kilpailusääntöjen vastaisia.

Ajoneuvon huolto- ja korjaustietoja on niiden tallennusmuodosta riippumatta pidettävä täydentävissä suuntaviivoissa tarkoitettuina teknisinä tietoina. Nämä huolto- ja korjaustiedot ovat yleensä tarpeen, jotta korjaamo tietää, mitä huolto-ohjelman mukaisia töitä ajoneuvoon on tehtävä.

Puutteellinen huolto- ja korjaushistoria todennäköisesti alentaa ajoneuvon jäännösarvoa ja tekee hankalaksi osoittaa, että takuehtoja on noudatettu. Jos riippumattomat korjaamot eivät pysty päivittämään huolto- ja korjaustietoja, kuluttajat eivät todennäköisesti ole halukkaita käyttämään niiden palveluja. Tämä todennäköisesti sulkisi riippumattomat korjaamot suurelta osin markkinoiden ulkopuolelle.

²⁹ Yleisiä ohjeita SEUT-sopimuksen 102 artiklan soveltamisesta on komission tiedonannossa ”Ohjeita komission ensisijaisista täytäntöönpanotavoitteista sovellettaessa EY:n perustamissopimuksen 82 artiklaa yritysten määräävän aseman väärinkäyttöön perustuvaan markkinoiden sulkemiseen” . Ks. edellä alaviite 15.

PÄÄSY VALTUUTETTUJEN KORJAAMOVERKOSTOJEN JÄSENEKSI

Täydentävissä suuntaviivoissa vahvistetaan periaate, jonka mukaan moottoriajoneuvoalan ryhmäpoikkeusasetuksen³⁰ mukaisen markkinaosuusrajoihin perustuvan ryhmäpoikkeuksen soveltamisalan ulkopuolella valtuutettujen korjaamoiden verkoston jäseniksi pitäisi yleisesti ottaen päästää kaikki yritykset, jotka täyttävät määritellyt laatuvaatimukset.³¹ Epävarmuutta on kuitenkin siitä, voidaanko tiettyjä verkoston jäseneksi pääsemistä koskevia ehtoja pitää laadullisina, vai ovatko ne pikemminkin määrällisiä perusteita.³²

18. Voiko ajoneuvojen toimittaja evätä pääsyn sen valtuutettujen korjaamoiden verkostoon sillä perusteella, että korjaamo on jo ennestään valtuutettu korjaamaan kilpailevan ajoneuvojen toimittajan edustaman merkin ajoneuvoja?

Yleensä ei, jos kyseessä oleviin sopimuksiin ei sovelleta moottoriajoneuvoja koskevan ryhmäpoikkeusasetuksen mukaisia poikkeuksia. Kyseiset sopimukset olisivat todennäköisesti EU:n kilpailusääntöjen vastaisia.

Ajoneuvojen toimittajien selvä enemmistö käyttää laadullisia perusteita valitessaan valtuutettuja korjaamojaan.³³ Tämän vuoksi on kysytty, voidaanko laadullisena perusteena pitää sitä, että korjaamo ei toimi kilpailevan ajoneuvojen toimittajan merkkien valtuutettuna korjaamona. Tämän määrittelemiseksi on selvitettävä, onko kyseinen vaatimus puolueeton ja edellyttääkö palvelun luonne sen täyttymistä. Yhden automerkin korjauspalveluissa ei yleensä ole piirteitä, jotka edellyttäisivät niiden suorittajaksi yksinomaan yrityksiä, joita ei ole valtuutettu korjaamaan kilpailevien merkkien ajoneuvoja. Tällainen velvoite on sen vuoksi yleensä muu kuin laadullinen peruste, joka voi rajoittaa kilpailua merkityksellisillä markkinoilla eli asianomaisen tuotemerkin korjaus- ja huoltopalvelujen markkinoilla.

³⁰ Useimmissa tapauksissa autonvalmistajien valtuutettujen korjaamoiden verkostot todennäköisesti ylittävät markkinaosuuden 30 prosentin kynnysarvon merkityksellisillä markkinoilla.

³¹ Ks. erityisesti täydentävien suuntaviivojen 70 ja 71 kohta. Ks. edellä alaviite 2.

³² Valikoivaa jakelua koskevat sopimukset kuuluvat asetuksessa määritetyin edellytyksin ryhmäpoikkeuksen soveltamisalaan, jos osapuolten markkinaosuus on alle 30 prosenttia (ks. täydentävien suuntaviivojen 46 kohta). Ks. myös edellä alaviite 2. Lisäksi jakelusopimukset, jotka perustuvat puhtaasti laadullisiin perusteisiin, eivät kuulu 101 artiklan soveltamisalaan riippumatta siitä, kuinka suuri osapuolten markkinaosuus on. Ks. täydentävien suuntaviivojen 43 kohta (edellä alaviite nro 2).

³³ Kuten edellä alaviitteessä 32 todetaan, laadulliset valikoivat jakelusopimukset eivät periaatteessa kuulu SEUT-sopimuksen 101 artiklan soveltamisalaan.