EUROOPAN
KOMISSIO

Bryssel 28.5.2021
COM(2021) 264 final

KOMISSION KERTOMUS

Komission arviointikertomus moottoriajoneuvoja koskevan ryhmäpoikkeusasetuksen (EU) No 461/2010 soveltamisesta

{SWD(2021) 112 final}

FI

Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen, jäljempänä ’perussopimus’, 101 artiklan 3 kohdan soveltamisesta vertikaalisten sopimusten ja yhdenmukaistettujen menettelytapojen ryhmiin moottoriajoneuvoalalla 27. toukokuuta 2010 annetun komission asetuksen (EU) N:o 461/2010[1], jäljempänä ’moottoriajoneuvoja koskeva ryhmäpoikkeusasetus’, 7 artiklan mukaisesti komissio on velvollinen seuraamaan tämän asetuksen soveltamista ja laatimaan kertomuksen viimeistään 31. toukokuuta 2021.

Perussopimuksen 101 artiklan 1 kohdassa kielletään sellaiset yritysten väliset sopimukset ja yritysten yhdenmukaistetut menettelytavat, jotka rajoittavat kilpailua, elleivät ne perussopimuksen 101 artiklan 3 kohdan mukaisesti osaltaan tehosta tuotantoa tai tuotteiden jakelua taikka edistä teknistä tai taloudellista kehitystä jättäen kuluttajille kohtuullisen osuuden näin saatavasta hyödystä. Moottoriajoneuvoja koskevassa ryhmäpoikkeusasetuksessa säädetään, että Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 101 artiklan 3 kohdan soveltamisesta tiettyihin vertikaalisten sopimusten ja yhdenmukaistettujen menettelytapojen ryhmiin 20. huhtikuuta 2010 annettua komission asetusta (EU) N:o 330/2010, jäljempänä ’vertikaalinen ryhmäpoikkeusasetus’, sovelletaan 1. kesäkuuta 2013 alkaen uusien moottoriajoneuvojen jakelusopimuksiin. Moottoriajoneuvojen varaosien myyntiä tai jälleenmyyntiä koskevien sopimusten tai moottoriajoneuvojen korjaus- ja huoltopalvelujen tarjoamista koskevien sopimusten osalta moottoriajoneuvoja koskevan ryhmäpoikkeusasetuksen 4 artiklassa säädetään, että perussopimuksen 101 artiklan 1 kohtaa ei sovelleta, jos tällaiset sopimukset täyttävät vertikaalisessa ryhmäpoikkeusasetuksessa poikkeukselle vahvistetut vaatimukset ja jos ne eivät sisällä moottoriajoneuvoja koskevan ryhmäpoikkeusasetuksen 5 artiklassa tarkoitettuja vakavimpia kilpailunrajoituksia[2].

Tuloksena oleva kokonaisuus tarkoittaa sitä, että tässä kertomuksessa on arvioitava moottoriajoneuvoja koskevan ryhmäpoikkeusasetuksen ja täydentävien suuntaviivojen[3] sekä vertikaalisen ryhmäpoikkeusasetuksen ja vertikaalisista rajoituksista annettujen suuntaviivojen[4] soveltamista siltä osin kuin niitä sovelletaan uusien moottoriajoneuvojen jakeluun, korjaus- ja huoltopalvelujen tarjoamiseen sekä varaosien jakeluun Euroopan unionissa, jäljempänä ’EU’. Näistä neljästä säännöstöstä käytetään tässä kertomuksessa yhdessä nimitystä ”moottoriajoneuvoja koskeva

1 EUVL L 129, 28.5.2010.

2 Jos vertikaaliseen sopimukseen sisältyy vakavimpia kilpailunrajoituksia, ne poistavat ryhmäpoikkeusedun koko sopimukselta, mikä edellyttäisi perussopimuksen 101 artiklan 3 kohdan nojalla tehtävää yksilöllistä arviointia.

3 Täydentävät suuntaviivat moottoriajoneuvojen myyntiä ja korjaamista sekä varaosien jakelua koskevien sopimusten vertikaalisista rajoituksista (EUVL C 138, 28.5.2010).

4 Suuntaviivat vertikaalisista rajoituksista. EUVL C 130, 19.5.2010.

ryhmäpoikkeusasetus”.[5]

Tämän kertomuksen lisäksi laaditaan komission yksiköiden valmisteluasiakirja ja kuusi teknistä liitettä. Tämä kertomus ei vaikuta sellaisten säädösten lopulliseen luonteeseen tai sisältöön, joita komission voi laatia kertomuksen julkaisemisen jälkeen.

1. Toimien tausta ja lähteet

Komission päätöksen siitä, myönnetäänkö moottoriajoneuvoalalle ryhmäpoikkeus, ja jos myönnetään, niin missä muodossa, on perustuttava perussopimuksen 101 artiklan 3 kohdan vaatimuksiin.[6] Moottoriajoneuvoja koskevan ryhmäpoikkeusasetuksen yleisillä ja erityisillä tavoitteilla on tarkoitus varmistaa, että perussopimuksen 101 artiklan 3 kohdan vaatimukset täyttyvät. Moottoriajoneuvoja koskevan ryhmäpoikkeusasetuksen **erityistavoitteina** on i) antaa moottoriajoneuvoalan sidosryhmille oikeusvarmuus siitä, mitä vertikaalisia sopimuksia voidaan pitää perussopimuksen 101 artiklan mukaisina, ii) vähentää ”väärien positiivisten tulosten” (eli liiallisen poikkeuksen myöntämisen) ja ”väärien negatiivisten tulosten” (eli liian vähäisen poikkeuksen myöntämisen) riskiä, iii) tarjota yhteiset arviointipuitteet kansallisille kilpailuviranomaisille ja kansallisille tuomioistuimille, jotta varmistetaan perussopimuksen 101 artiklan yhtenäinen soveltaminen, sekä ja iv) suojella tiettyjä kilpailun muotoja moottoriajoneuvoalalla. Kaikki nämä neljä erityistavoitetta tukevat **yleistä tavoitetta** eli sitä, että pyritään säilyttämään perussopimuksen 101 artiklan varoittava vaikutus helpottamalla komission, kansallisten kilpailuviranomaisten ja kansallisten tuomioistuinten suorittamaa täytäntöönpanon valvontaa sekä auttamaan yrityksiä moottoriajoneuvoalan vertikaalisten sopimustensa itsearvioinnissa. Koska kilpailusääntöjen oikeudelliset seikat ja tosiseikat muuttuvat, komission on tarkasteltava sitä, ovatko moottoriajoneuvoja koskeva ryhmäpoikkeusasetus ja sen tavoitteet edelleen tarkoituksenmukaisia, ja sovellettava tässä yhteydessä paremmasta sääntelystä annetuissa suuntaviivoissa[7] esitettyä viittä arviointiperustetta (vaikuttavuus, tehokkuus, merkityksellisyys, johdonmukaisuus ja EU:n tasolla saatava lisäarvo).

Komissio käynnisti 3.12.2018 virallisesti moottoriajoneuvoja koskevan ryhmäpoikkeusasetuksen arviointiprosessin[8] tämän kertomuksen laadintaa varten. Arviointi perustuu useisiin tietolähteisiin: komission kyseisellä alalla toteuttamiin seurantatoimiin ja täytäntöönpanon valvontaan, sidosryhmien julkiseen kuulemiseen[9], moottoriajoneuvoalan kehitystä vuosina 2007–2017 koskevaan

---

5 Myös vertikaalista ryhmäpoikkeusasetusta on arvioitu (ks. komission yksiköiden valmisteluasiakirja, joka on saatavilla täällä), ja sitä tarkistetaan parhaillaan. Vertikaalisen ryhmäpoikkeusasetuksen voimassaolo päättyy 31. toukokuuta 2022 eli vuotta aiemmin kuin moottoriajoneuvoja koskevan ryhmäpoikkeusasetuksen voimassaolo.

6 Neuvoston asetuksen (ETY) 19/65 nojalla komissiolla on toimivalta asetuksia antamalla soveltaa perussopimuksen 101 artiklan 3 kohtaa tiettyihin perussopimuksen 101 artiklan 1 kohdan soveltamisalaan kuuluviin vertikaalisten sopimusten ja vastaavien yhdenmukaistettujen menettelytapojen ryhmiin, joiden voidaan riittävällä varmuudella olettaa täyttävän perussopimuksen 101 artiklan 3 kohdan mukaiset edellytykset.

7 Komission yksiköiden valmisteluasiakirja, Better Regulation Guidelines, Bryssel, 7.7.2017, SWD(2017) l350.

8 Ks. komission yksiköiden valmisteluasiakirjan 4.1 kohta.

9 Kuuleminen toteutettiin 12. lokakuuta 2020–25. tammikuuta 2021. Ks. lisätietoja komission yksiköiden valmisteluasiakirjan liitteestä 3.

tiedonhankintatutkimukseen sekä kahteen kansallisten kilpailuviranomaisten kohdennettuun kuulemiseen[10], joissa i) kerättiin tietoa siitä, miten kyseiset viranomaiset valvovat moottoriajoneuvoja koskevan ryhmäpoikkeusasetuksen ja vastaavien kansallisten sääntöjen täytäntöönpanoa, sekä ii) koottiin kansallisten kilpailuviranomaisten näkemyksiä moottoriajoneuvoja koskevan ryhmäpoikkeusasetuksen toimivuudesta.

2. Alan ominaispiirteet

2.1.Arvioitavat markkinat

Moottoriajoneuvoteollisuudessa on monimutkainen toimitusketju, jonka eri tasoilla toimii heterogeenisia tahoja rinnakkain vuorovaikutuksessa keskenään. **Ajoneuvojen jakelussa** toimittajat ovat ajoneuvojen valmistajia ja maahantuojia. Kysyntäpuolella keskeiset toimijat ovat yksityishenkilöitä ja yrityksiä. Jotkin viimeksi mainituista ovat ammattimaisia liikenteenharjoittajia tai kuljetusalan toimijoita, ja toiset toimivat muilla sektoreilla, mutta käyttävät moottoriajoneuvoja tavaroiden ja työntekijöiden kuljettamiseen. **Korjaus- ja huoltoalan** palveluntarjoajat ovat valtuutettuja korjaamoja (yrityksiä, joilla on muodolliset sopimusjärjestelyt moottoriajoneuvojen toimittajien kanssa) ja riippumattomia korjaamoja. Kysyntäpuolen keskeiset toimijat ovat taas yksityishenkilöitä ja yrityksiä. **Varaosia** tarjoavat alkuperäisosien toimittajat[11] joko suoraan tai ajoneuvojen valmistajien kautta sekä riippumattomat toimittajat, jotka – alkuperäisosien toimittajista poiketen – eivät toimita osia ajoneuvojen kokoonpanoa varten. Kysyntäpuolen keskeiset toimijat ovat korjaamoja ja vähemmässä määrin ajoneuvokantojen ylläpitäjiä ja yksityishenkilöitä.

Se, voiko tiettyyn sopimukseen soveltaa moottoriajoneuvoja koskevassa ryhmäpoikkeusasetuksessa säädettyä poikkeusta, riippuu muun muassa markkinaosuudesta. Oikea markkinoiden määritelmä on siksi tärkeä tekijä kaikissa arvioinneissa. Tietyissä olosuhteissa voidaan määritellä järjestelmien markkinat, jotka kattavat sekä moottoriajoneuvot että varaosat yhdessä, kun otetaan huomioon muun muassa moottoriajoneuvon elinkaari sekä käyttäjien mieltymykset ja ostokäyttäytyminen.[12] Tällaisissa tapauksissa merkitykselliset markkinaosuudet olisivat koko (useita tuotemerkkejä edustavan) järjestelmän markkinaosuudet eivätkä korjauksen ja huollon sekä varaosien toimittamisen markkinaosuudet.

Tämän kertomuksen laadintaa edeltäneissä kuulemisissa jotkin kansalliset kilpailuviranomaiset esittivät, että moottoriajoneuvojen markkinoita voitaisiin pitää tällaisena järjestelmänä.

---

10 Kuuleminen toteutettiin 8. kesäkuuta 2020–16. tammikuuta 2021. Ks. lisätietoja komission yksiköiden valmisteluasiakirjan liitteestä 3.

11 Ne ovat ajoneuvojen alkuperäiseen kokoonpanoon käytettävien osien valmistajia.

12 Ks. täydentävien suuntaviivojen alaviite 26 ja komission merkityksellisten markkinoiden määritelmästä yhteisön kilpailuoikeuden kannalta antaman tiedonannon (EYVL C 372, 9.12.1997) 56 kohta.

Tärkeä tekijä markkinayhteyksien voimakkuuden analysoinnissa on se, ottaako merkittävä osuus ostajista elinkaarikustannukset huomioon valintaa tehdessään. Toinen merkittävä tekijä on se, toimiiko myynnin jälkeisillä markkinoilla perushyödykkeiden toimittajista riippumattomia tahoja ja mikä niiden suhteellinen asema on. Arvioinnin aikana kerättyjen tietojen perusteella ainakin henkilöautoalalla on todennäköisesti olemassa erilliset merkkikohtaiset myynnin jälkeiset markkinat erityisesti siksi, että i) pääosa ostajista on yksityishenkilöitä tai pk-yrityksiä, jotka ostavat moottoriajoneuvot ja myynnin jälkeisten markkinoiden palvelut erikseen, ii) tiedonhankinnassa esiin tulleet seikat osoittavat, että kuluttajat etsivät tietoa yhä enemmän internetistä ennen henkilöauton ostoa, mutta eivät sitä, että tällaiset ostajat mukauttavat ostokäyttäytymistään nopeasti ja johdonmukaisesti myynnin jälkeisillä markkinoilla tapahtuvan vaihtelun mukaan, ja iii) on paljon toimijoita, jotka tarjoavat ainoastaan jälkimarkkinointituotteita ja -palveluja. Näin ei välttämättä ole muissa ajoneuvoluokissa, joissa voi esiintyä monitahoisempia ostomalleja ammattimaisten kuluttajien suuremman osuuden vuoksi.

2.2. Markkinoiden kehittyminen

Tällä alalla on tapahtunut useita muutoksia sen jälkeen, kun moottoriajoneuvoja koskeva ryhmäpoikkeusasetus annettiin vuonna 2010.

Alan keskittymisestä voidaan todeta, että markkinaosuudet ovat vaihdelleet ajan mittaan, mikä on osoitus voimakkaasta **tuotemerkkien välisestä kilpailusta**. Vaikka finanssikriisi on vaikuttanut koko alaan vuodesta 2008 lähtien, henkilöautojen valmistajien tutkimus- ja kehitystoiminnan (T&K) menot ovat pysyneet varsin vakaina.[13]

Kevyiden hyötyajoneuvojen alalla millään valmistajalla ei ollut erityisen suurta markkinaosuutta kaudella 2007–2017, mutta tilanne on saattanut muuttua viime aikoina, koska kaksi suurta valmistajaa – FCA ja PSA – ovat sulautuneet ja perustaneet uuden Stellantis-nimisen yhtiön.[14] Samoin kuin henkilöautojen myös kevyiden hyötyajoneuvojen valmistajien markkinaosuudet ovat vaihdelleet. Henkilöautoalasta poiketen kevyiden hyötyajoneuvojen alan keskittyminen on lisääntynyt moottoriajoneuvoja koskevan ryhmäpoikkeusasetuksen voimaantulosta lähtien ja etenkin FCA:n ja PSA:n sulautumisen jälkeen. Myös linja- ja kuorma-autoalat ovat perinteisesti olleet keskittyneempiä.[15] Molemmilla on tapahtunut joitakin markkina-asemien muutoksia. Tiedonhankintatutkimuksen mukaan linja- ja kuorma-autoalojen tutkimus- ja kehitysmenot ovat lisääntyneet koko tarkastelujakson (2007–2017) ajan, mikä voi olla osoitus kilpailusta.

Tuotemerkin sisäinen kilpailu ei näytä vähentyneen merkittävästi vuosina 2007–2017 ainakaan henkilöautoalalla. Havaittu henkilöautojen kokonaisverkoston harventuminen ja

13 Ks. lisätietoja ja lukuja komission yksiköiden valmisteluasiakirjan 5 kohdasta ja liitteestä 2.

14 M.9730 FCA / PSA.

15 Komission yksiköiden valmisteluasiakirjan 5 kohtaan ja liitteeseen 2 sisältyy yleiskatsaus markkinaosuuksista sekä henkilöautojen, kevyiden hyötyajoneuvojen, kuorma-autojen ja linja-autojen keskittymäindekseistä.

markkinoiden lisääntynyt keskittyminen näyttävät pysyneen kaiken kaikkiaan kohtuullisina. Lisäksi jakelujärjestelmät ovat hieman monipuolistuneet, mutta eri järjestelmien maakohtaisissa käyttötavoissa ei ole tapahtunut merkittäviä muutoksia.

Tilastot osoittavat, että korjaus- ja huoltopalvelujen markkinat kasvoivat vuosina 2007–2017. Niistä ilmenee myös, että valtuutetut verkostot harventuvat, mikä voi johtua useista tekijöistä, muun muassa havaitusta valtuutettujen jälleenmyyjien verkostojen jatkuvasta vahvistamisesta tai tarpeesta tehdä suurempia investointeja, jotta voidaan vastata digitaaliteknologioiden ja hybridi/-sähköjunien vaatimuksiin.

Tiedonhankintatutkimus osoittaa, että valtuutettujen korjaamojen kanssa korjaus- ja huoltomarkkinoilla kilpailevien riippumattomien toimijoiden voi edelleen olla vaikea saada käyttöönsä ajoneuvojen korjaamiseen tarvitsemansa tekijät. Tästä näkökohdasta voi tulla entistä merkityksellisempi, kun ajoneuvoissa olevien digitaaliteknologioiden käyttö lisääntyy ja kehitetään vaihtoehtoisia polttoaineita käyttäviä ajoneuvoja, missä tarvitaan erityisosaamista, -työkaluja ja -varaosia.

Varaosien toimittamisen markkinat kasvoivat valituissa jäsenvaltioissa lähes 30 prosenttia, kun tarkastellaan myynnin arvoa vuosina 2007–2017. Samalla kaudella osien valmistajat saavuttivat vakaan, noin 6–7 prosentin käyttökatteen.

3. Tavoitteiden saavuttaminen[16]

Tässä jaksossa arvioidaan, onko moottoriajoneuvoja koskevan ryhmäpoikkeusasetuksen tavoitteet saavutettu käytännössä ja miten tehokkaaksi ja/tai merkitykselliseksi kyseinen asetus on osoittautunut.

A. Yleiset ja erityiset tavoitteet

Moottoriajoneuvoja koskevan ryhmäpoikkeusasetuksen **ensimmäisenä erityistavoitteena** on lisätä sidosryhmien oikeusvarmuutta, mikä helpottaa niiden laajemmassa kilpailuoikeudellisessa kehyksessä edellytettävää itsearviointia.[17]

Kansallisten kilpailuviranomaisten ja julkiseen kuulemiseen osallistuneiden vastaajien esittämien huomautusten perusteella kyseinen asetus on tarjonnut korkeatasoisen oikeusvarmuuden. Komissio on etenkin saanut melko vähän epävirallisia kysymyksiä[18] siitä, miten sääntöjä olisi tulkittava, eikä mikään sille tehdyistä moottoriajoneuvoalan vertikaalisia sopimuksia koskeneista virallisista kanteluista johtunut aineellisten sääntöjen väärin ymmärtämisestä. Arvioinnissa havaittiin kuitenkin, että tiettyjä säännöksiä i) kannattaa selkeyttää, ii) voi olla vaikea soveltaa tai iii) voi olla tarpeen

16 Ks. komission yksiköiden valmisteluasiakirjan liitteistä 3 ja 6 lisätietoja julkiseen kuulemiseen osallistuneiden vastaajien ja kansallisten kilpailuviranomaisten erityisistä näkemyksistä, jotka liittyvät moottoriajoneuvoja koskevan ryhmäpoikkeusasetuksen tavoitteiden saavuttamiseen.

17 Ks. komission yksiköiden valmisteluasiakirjan 6.1 kohta.

18 Noin 14 prosentissa komissiolle vuosina 2010–2020 esitetyistä epävirallisista huomautuksista käsiteltiin moottoriajoneuvoja koskevan ryhmäpoikkeusasetuksen sovellettavuuteen liittyviä yleisiä kysymyksiä.

mukauttaa markkinoiden viimeaikaisen kehityksen, uusien liiketoimintatapojen ja/tai uusien teknologioiden vuoksi.

Moottoriajoneuvoja koskevan ryhmäpoikkeusasetuksen **toisena erityistavoitteena** on pienentää i) väärien positiivisten tulosten riskiä eli vähentää poikkeuksen myöntämistä sopimuksille, joiden kohdalla ei ole riittävää varmuutta siitä, että ne täyttävät perussopimuksen 101 artiklan 3 kohdassa määrätyt edellytykset (liiallinen poikkeuksen myöntäminen), ja ii) väärien negatiivisten tulosten riskiä eli vähentää tapauksia, joissa vertikaaliselle sopimukselle tai menettelytavalle ei myönnetä ryhmäpoikkeusta, vaikka se täyttää perussopimuksen 101 artiklan 3 kohdassa määrätyt edellytykset (liian vähäinen poikkeuksen myöntäminen).[19]

Kaikkien sopimusten on täytettävä seuraavat edellytykset: i) markkinaosuudelle asetettu kynnysarvo[20], jonka alittumista poikkeuksen myöntäminen edellyttää, ja ii) koko sopimuksen ryhmäpoikkeusedun poistavien vakavimpien kilpailunrajoitusten puuttuminen[21]. Edellytyksiin kuuluvat myös ryhmäpoikkeuksen soveltamisalan ulkopuolelle jätetyt rajoitukset[22], joihin ryhmäpoikkeusta ei sovelleta, vaikka poikkeus voidaan myöntää muulle osalle sopimusta, johon ne sisältyvät.

Julkiseen kuulemiseen osallistuneiden vastaajien ja kansallisten kilpailuviranomaisten enemmistön mielestä nykyinen markkinaosuudelle asetettu 30 prosentin kynnysarvo on ollut ja on edelleen asianmukainen. Komission täytäntöönpanon valvonnan osalta noudattama käytäntö tukee tätä näkemystä. Komissio ei ole toistaiseksi havainnut mitään yleistä sopimusten ryhmää, joka olisi suhteellisen ongelmaton kilpailun kannalta mutta jolle ei voitaisi myöntää poikkeusta sopimuspuolten markkinaosuuden vuoksi. Jos tällainen ryhmä olisi havaittu, se tarkoittaisi sitä, että kynnysarvo on asetettu liian matalaksi. Se ei ole myöskään havainnut mitään seikkoja, joiden perusteella se olisi harkinnut jonkin moottoriajoneuvoalan sopimukselle tai sopimusten ryhmälle myönnetyn poikkeuksen peruuttamista, mikä osoittaa, että poikkeuksen myöntämisen kynnysarvoa ei ole asetettu liian korkeaksi. [23]

Julkiseen kuulemiseen osallistuneiden vastaajien ja kansallisten kilpailuviranomaisten näkemysten perusteella vakavimpien kilpailunrajoitusten ja ryhmäpoikkeuksen soveltamisalan ulkopuolelle jätettyjen rajoitusten luettelot ovat edelleen asianmukaisia. Arvioinnin aikana ei yksilöity mitään ylimääräisiä lausekkeita, joita olisi täytynyt pitää joko asetuksen soveltamista koskevina yleisinä edellytyksinä tai vakavimpina kilpailunrajoituksina taikka ryhmäpoikkeuksen soveltamisalan ulkopuolelle jätettyinä rajoituksina.

---

19 Ks. komission yksiköiden valmisteluasiakirjan 6.1 kohta.

20 Vertikaalisen ryhmäpoikkeusasetuksen 3 artikla.

21 Vertikaalisen ryhmäpoikkeusasetuksen 4 artikla ja moottoriajoneuvoja koskevan ryhmäpoikkeusasetuksen 5 artikla.

22 Vertikaalisen ryhmäpoikkeusasetuksen 5 artikla.

23 Perustamissopimuksen 81 ja 82 artiklassa vahvistettujen kilpailusääntöjen täytäntöönpanosta 16. joulukuuta 2002 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 1/2003 (EYVL L 1, 4.1.2003) 29 artiklan 1 kohdassa komissiolle annetaan valtuudet peruuttaa poikkeuksen soveltamisesta johtuva etu tietyiltä sopimusten ryhmiltä, jos se havaitsee vaikutuksia, jotka ovat ristiriidassa perussopimuksen 101 artiklan 3 kohdan kanssa.

Moottoriajoneuvoja koskevan ryhmäpoikkeusasetuksen **kolmantena erityistavoitteena** on tarjota yhteiset puitteet sille, että kansalliset kilpailuviranomaiset ja kansalliset tuomioistuimet soveltavat perussopimuksen 101 artiklaa johdonmukaisesti, perussopimuksen 101 artiklan 3 kohdan hajautetun soveltamisen vuoksi.[24]

Arvioinnin mukaan moottoriajoneuvoja koskeva ryhmäpoikkeusasetus tuo tältä osin lisäarvoa, koska se näyttää lisänneen oikeusvarmuutta ja olleen tehokkaampi verrattuna yleisempään, kansallisesti hajanaiseen ohjeistukseen, täytäntöönpanon valvonnan osalta noudatettuun käytäntöön ja kansalliseen oikeuskäytäntöön, jotka koskevat perussopimuksen 101 artiklan soveltamista moottoriajoneuvoalaan. Julkiseen kuulemiseen osallistuneet vastaajat ja kansalliset kilpailuviranomaiset tukevat laajalti tätä näkemystä, vaikka joidenkin kilpailuviranomaisten mielestä lainsäädäntöön perehtymättömien maallikoiden voi olla vaikea ymmärtää kyseisiä säännöksiä niiden teknisen luonteen vuoksi.

Moottoriajoneuvoja koskevan ryhmäpoikkeusasetuksen **neljäntenä erityistavoitteena** on suojella moottoriajoneuvoalan kilpailun tiettyjä näkökohtia. Komissio totesi 22. heinäkuuta 2009 antamassaan tiedonannossa[25], jäljempänä ’vuoden 2009 tiedonanto’, että useat erityistavoitteet, joihin asetus (EY) N:o 1400/2002[26] perustuu, pysyvät edelleen voimassa. Näitä tavoitteita asetettaessa otettiin huomioon asioita, joita pidettiin tuolloin moottoriajoneuvoalan kannalta erityisen merkityksellisinä. Arvioinnissa tarkastellaan siksi sitä, onko kaikki nämä tavoitteet saavutettu ja missä määrin ne ovat osoittautuneet tehokkaiksi ja/tai tarpeellisiksi. Tämä arviointi esitetään jäljempänä:

1. *Estetään kilpailevien ajoneuvonvalmistajien sulkeminen markkinoilta ja turvataan niiden pääsy markkinoille*

Kuten vuoden 2009 tiedonannossa selitetään, komissio katsoi, että tietyissä olosuhteissa jakelusopimusten rajoitukset – erityisesti yhden tuotemerkin määräämistä koskevien lausekkeiden laaja käyttö – saattavat vaikeuttaa perusteettomasti kilpailevien moottoriajoneuvojen valmistajien pääsyä markkinoille. Tavoitteena oli näin ollen säilyttää kilpailevien moottoriajoneuvojen valmistajien kyky tulla markkinoille ja/tai lisätä läsnäoloaan markkinoilla.

Erityisesti kansallisilta kilpailuviranomaisilta ja julkiseen kuulemiseen osallistuneilta vastaajilta saatujen kommenttien perusteella arvioinnissa todetaan, että **tämä tavoite näyttää olevan pitkälti saavutettu**. Uusien henkilöautojen alalla tuotemerkkien välinen kilpailu on EU:ssa voimakasta ja vakaata.[27] Tämän arvioinnin yhteydessä kerätyissä tiedoissa ei ole myöskään merkkejä siitä, että henkilöautojen valmistajien olisi ollut

24 Tämän tavoitteen tehokkuuden ja merkityksellisyyden arvioinnin yhteydessä tarkasteltiin myös moottoriajoneuvoja koskevasta ryhmäpoikkeusasetuksesta EU:n tasolla saatavaa lisäarvoa. Ks. tarkempia tietoja komission yksiköiden valmisteluasiakirjan 6.5 kohdasta.

25 Komission tiedonanto ”Moottoriajoneuvoalan tuleva kilpailuoikeudellinen kehys”, 22. syyskuuta 2009.

26 Komission asetus (EY) N:o 1400/2002, annettu 31 päivänä heinäkuuta 2002, perustamissopimuksen 81 artiklan 3 kohdan soveltamisesta vertikaalisten sopimusten ja yhdenmukaistettujen menettelytapojen ryhmiin moottoriajoneuvoalalla (EUVL L 203, 1.8.2002).

27 Ks. komission yksiköiden valmisteluasiakirjan 6.3 kohta ja 2 kohta, liite 2.

erityisen vaikea päästä EU:n moottoriajoneuvomarkkinoille tai lisäämään läsnäoloaan näillä markkinoilla. Vaikka tuotemerkkien välinen kilpailu on edelleen tärkeä tavoite kyseisillä markkinoilla, kilpailevien autonvalmistajien markkinoille pääsyä ei siksi tarvitse välttämättä suojella erityisesti. Sen sijaan kevyiden hyötyajoneuvojen[28], kuorma-autojen ja linja-autojen alat ovat perinteisesti olleet keskittyneempiä, ja kyseisillä markkinoilla näyttää olevan vähemmän tuotemerkkien välistä kilpailua.[29] Edellä esitetyn perusteella **tämä tavoite voi olla edelleen merkityksellinen näiden markkinasegmenttien kannalta mutta ei välttämättä yhtä merkityksellinen henkilöautoalan kannalta**.

2. Saman merkin jälleenmyyjien välisen kilpailun suojaaminen

Tuotemerkin sisäisen kilpailun suojaaminen on erityisen tärkeää, kun tuotemerkkien välillä on melko vähän kilpailua. Komissio totesi vuoden 2009 tiedonannossa, että tuotemerkin sisäinen kilpailu saattaa heikentyä etenkin, jos jälleenmyyjät jakelevat uusia ajoneuvoja lähes samanlaisilla liiketoimintatavoilla. Se katsoi näin ollen, että on aiheellista suojata saman tuotemerkin jälleenmyyjien hintakilpailua ja kannustaa jakelumallien monimuotoisuuteen.

Arviointi, jossa otetaan huomioon kansallisten kilpailuviranomaisten ja julkiseen kuulemiseen osallistuneiden vastaajien näkemykset, osoittaa, että **tämä tavoite on pitkälti saavutettu**. Tiedonhankintatutkimuksen havaintojen perusteella kilpailu ei ole vähentynyt merkittävästi vuosina 2007–2017 ainakaan henkilöautoalalla.[30] Vaikka valtuutetut verkostot ovat edelleen harventuneet vuosina 2007–2017,[31] kuluttajat näyttävät käyttävän yhä enemmän internetiä henkilöautoja ostaessaan,[32] mikä laajentaa jäljellä olevien valtuutettujen jälleenmyyjien maantieteellistä ulottuvuutta. Komissio ei ole vuoden 2010 jälkeen myöskään havainnut tapauksia, joissa toimittajien väitetään estäneen tuotemerkin sisäistä kilpailua.[33] Arviointi osoittaa kuitenkin, että ennen vuotta 2010 havaittua jakelumallien homogeenisuutta esiintyy markkinoilla vielä vuonna 2021 ja että erityisesti valtaosa henkilöautoista jaellaan edelleen määrällisesti valikoivien jakeluverkostojen kautta.[34]

Edellä esitetyn perusteella **tämä tavoite näyttää olevan edelleen merkityksellinen kevyiden hyötyajoneuvojen, kuorma-autojen ja linja-autojen aloilla**, joilla on enemmän keskittymistä ja vähemmän tuotemerkkien välistä kilpailua. Se, että tuotemerkkien välinen kilpailu saattaa vähentyä tietyllä paikallisalueella joidenkin jälleenmyyjäryhmien merkkivalikoiman vuoksi, voi olla henkilöautoalalla osoitus siitä,

---

28 Kevyiden hyötyajoneuvojen alan keskittyminen on lisääntynyt viime aikoina FCA:n ja PSA:n sulautumisen (M.9730 FCA / PSA) vuoksi.

29 Komissio seuraa näitä markkinoita erityisen huolellisesti tulevina kuukausina ja vuosina.

30 Ks. tiedonhankintatutkimuksen tulokset, komission yksiköiden valmisteluasiakirjan 5 kohta ja liite 2.

31 Tämä suuntaus on kestänyt jo pitkään, ks. komission arviointikertomus moottoriajoneuvojen jälleenmyyntiä ja huoltoa koskevan asetuksen (EY) N:o 1400/2002 soveltamisesta, toukokuu 2008, III jakso.

32 Ks. komission yksiköiden valmisteluasiakirjan liite 2.

33 Ks. komission yksiköiden valmisteluasiakirjan liite 4.

34 Ks. komission yksiköiden valmisteluasiakirjan 5 kohta ja liite 2.

että **tuotemerkin sisäisen kilpailun suojaaminen on edelleen merkityksellinen tavoite myös henkilöautojen jakelun kannalta**.

3. Moottoriajoneuvojen rinnakkaiskaupan rajoitusten ehkäiseminen

Komissio totesi vuoden 2009 tiedonannossa, että rajatylittävän kaupan suojaamisen ansiosta kuluttajat ovat voineet tehdä ostoksia sisämarkkinoilla ja hyödyntää jäsenvaltioiden välisiä hintaeroja. Komission mielestä on tärkeää varmistaa, että kuluttajilla on edelleen tämä mahdollisuus ja ettei jakelusopimuksilla rajoiteta rinnakkaiskauppaa.

Kun otetaan huomioon kansallisten kilpailuviranomaisten ja julkiseen kuulemiseen osallistuneiden vastaajien näkemykset, arviointi osoittaa, että **tämä tavoite on saavutettu ainakin osittain**, koska kuluttajat voivat yleensä ostaa moottoriajoneuvoja muista jäsenvaltioista ilman huomattavia esteitä. Komissio on käynyt näkemysten vaihtoa,[35] ja sille on tehty virallisia kanteluja rajatylittävän kaupan rajoituksista, mutta se ei ole havainnut toimittajien taholta mitään huomattavia esteitä, joita olisi tutkittava perusteellisesti.

Komission arvion mukaan **tämä tavoite on** lisäksi **edelleen merkityksellinen**, ja kansalliset kilpailuviranomaiset ja julkiseen kuulemiseen osallistuneet vastaajat tukivat pääasiallisesti tätä havaintoa. Sisämarkkinoiden suojaaminen ja edistäminen on edelleen komission päätavoite.[36] Jotta yksittäiset kuluttajat voivat hyötyä sisämarkkinoista, on tärkeää, että he voivat ostaa tuotteita ja palveluja rajojen yli ilman keinotekoisia esteitä. Moottoriajoneuvo on asunnon jälkeen keskivertokuluttajan kallein investointi, joten on suuri vaara, että rajatylittävien ostojen vaikeutumisesta aiheutuu haittaa kuluttajille.

4. Mahdollistetaan se, että riippumattomat korjaamot voivat kilpailla valmistajien valtuutettujen korjaamojen verkostojen kanssa

Komissio totesi vuoden 2009 tiedonannossa, että riippumattomat korjaamot tarjoavat kuluttajille vaihtoehtoisen kanavan moottoriajoneuvojen ylläpitoon ja luovat tärkeää kilpailupainetta, koska niillä on erilaiset liiketoimintatavat ja toimintakustannukset kuin valtuutetuilla verkostoilla. Riippumattomien korjaamojen kilpailumahdollisuudet perustuvat keskeisten tekijöiden, kuten varaosien, työkalujen, koulutuksen ja teknisten tietojen, rajoittamattomaan saatavuuteen. Komission mielestä niiden saatavuus on siksi taattava, ja toimittajia ja/tai niiden valtuutettuja korjaamoja on estettävä käyttämästä muita epäsuoria keinoja riippumattomien korjaamojen sulkemiseksi markkinoilta, kuten käyttämästä väärin takuita.

Kansalliset kilpailuviranomaiset ja julkiseen kuulemiseen osallistuneet vastaajat vahvistivat laajalti, että **tämä tavoite on saavutettu ainakin osittain**. Sen jälkeen, kun

[35] Noin 25 prosenttia komissiolle vuodesta 2010 lähtien esitetyistä epävirallisista huomautuksista on koskenut rinnakkaiskaupan rajoituksia.

[36] Euroopan uudessa teollisuusstrategiassa (COM(2020) 102, 10.3.2020) sisämarkkinoilla on keskeinen asema, sillä ne ovat yksi Euroopan teollisen muutoksen perustekijöistä.

komissio teki vuonna 2007 neljä *teknisiä tietoja* koskevaa päätöstä[37] ja otti täydentävistä suuntaviivoista saadut kokemukset huomioon, sen tietoon ei ole tullut tätä asiaa koskevia selkeitä kanteluja. Valtuutettujen korjaamojen kanssa kilpailevat riippumattomat toimijat raportoivat edelleen vaikeuksista saada käyttöönsä nykyaikaisten ajoneuvojen korjaamiseen tarvitsemansa tiedot (esim. ongelmista saada täydellisiä tai ajantasaisia tietoja sekä ajoneuvossa olevien tietojen saatavuutta koskevista rajoituksista).[38] Jotkin kansalliset kilpailuviranomaiset tukevat tätä näkemystä, sillä nekin viittaavat riippumattomien korjaamojen vaikeuksiin saada käyttöönsä korjauksessa ja huollossa tarvittavia tietoja oikea-aikaisesti. Jotkin näistä seikoista voivat liittyä kyseisten toimijoiden (usein useamman tuotemerkin myyntiin perustuviin) liiketoimintatapoihin ja yhä pidemmälle kehittynyttä teknologiaa sisältävien moottoriajoneuvojen korjaamiseen tarvittaviin suuriin investointeihin, mutta osa vaikeuksista saattaa johtua markkinoilla olevista rajoituksista.

Edellä esitetyn perusteella arvioinnissa todetaan, että **tämä tavoite on pysynyt merkityksellisenä**, koska riippumattomat korjaamot tarjoavat edelleen tärkeää lisäarvoa kuluttajille. Markkinatoimijoiden toiminnan valvontaa voi olla kuitenkin tarpeen tiukentaa, etenkin kun tiedonsaannin merkitys markkinoilla on viime aikoina korostunut.

5. Saman merkin valtuutettujen korjaamojen välisen kilpailun suojaaminen

Komissio totesi vuoden 2009 tiedonannossa, että tehokas kilpailu korjaus- ja huoltopalvelujen markkinoilla riippuu paitsi riippumattomien ja valtuutettujen korjaamojen välisestä kilpailuvuorovaikutuksesta myös tällaisen vuorovaikutuksen asteesta valtuutettujen korjaamojen verkostossa. Tämä pätee erityisesti uudempien ajoneuvojen omistajiin, jotka käyttävät yleensä valtuutettuja korjaamoja. Komissio totesi näin ollen, että jos hakijoihin sovelletaan määrällistä valintaa (ja ne velvoitetaan myös myymään uusia moottoriajoneuvoja), sopimukset kuuluvat todennäköisesti perussopimuksen 101 artiklan 1 kohdan soveltamisalaan.[39] Koska useimpiin valtuutettuja korjaamoja koskeviin sopimuksiin ei voida soveltaa ryhmäpoikkeusta sopimuspuolten markkinaosuuksien vuoksi, korjaamojen määrän rajoittaminen edellyttää yksilöllistä itsearviointia.

Arvioinnin yhteydessä saatujen tietojen, erityisesti kansallisten kilpailuviranomaisten mutta myös sidosryhmien näkemysten, perusteella vaikuttaa siltä, että **tämä tavoite on saavutettu ainakin osittain**. Tiedonhankinnassa on käynyt ilmi, että valtuutettujen korjaamojen määrä on yleisesti ottaen vähentynyt vuosina 2007–2017 ja että moottoriajoneuvojen valmistajien valtuutettujen korjaamojen kanssa allekirjoittamien sopimusten kokonaismäärä on vähentynyt, mutta komission kokemuksen mukaan

37 Ks. asiat AT. 39140 – *DaimlerChrysler*, AT. 39141– *Fiat*, AT. 39142 – *Toyota Motor Europe* ja AT. 39143 – *Opel*.

38 Noin 10 prosenttia komissiolle vuodesta 2010 lähtien esitetyistä epävirallisista huomautuksista ovat koskeneet korjaus- ja huoltotietojen tai ajoneuvon tietojen saatavuutta koskevia rajoituksia.

39 Ks. täydentävien suuntaviivojen 70 kohta.

toimittajat eivät yleisesti epää verkostoon pääsyä siihen hakevilta korjaamoilta, jotka täyttävät sovellettavat laatuperusteet.

Kansallisten kilpailuviranomaisten ja julkiseen kuulemiseen osallistuneiden vastaajien esittämien huomautusten perusteella arvioinnissa todettiin, että **tämä tavoite on yhä merkityksellinen** etenkin siksi, että valtuutetuilla verkostoilla on edelleen merkittävä markkinavoima.

6. Estetään varaosien toimittajien sulkeminen markkinoilta

Komissio huomautti vuoden 2009 tiedonannossa, että ajoneuvojen valmistajien myymien tai jälleenmyymien osien ja osien vaihtoehtoisten tuotemerkkien välillä oli usein suuria hintaeroja. Kuluttajille oli merkittävää hyötyä vaihtoehtojen runsaudesta niin valikoiman kuin hinnankin kannalta. Komission mielestä varaosien valmistajien pääsyä moottoriajoneuvojen myynnin jälkeisille markkinoille on siksi suojattava erityisesti kolmella moottoriajoneuvoja koskevaan ryhmäpoikkeusasetukseen sisältyvällä vakavimmalla kilpailunrajoituksella ja varmistamalla siten, että kilpailevia varaosien tuotemerkkejä on edelleen saatavilla.

Ottaen huomioon kansallisten kilpailuviranomaisten ja julkiseen kuulemiseen osallistuneiden vastaajien näkemykset arviointi osoittaa, että **tämä tavoite on saavutettu osittain**. Ensinnäkin komission valvonta- ja täytäntöönpanokokemuksen mukaan[40] ajoneuvojen huollossa käytettäviin yleisimpiin osiin on tavallisesti saatavilla vaihtoehtoja, ja riippumattomat korjaamot käyttävät usein tällaisia osia asiakkaiden ajoneuvojen korjauksessa ja huollossa. Toiseksi, vaikka joidenkin sidosryhmien mukaan joillakin riippumattomilla korjaamoilla on edelleen tiettyjä vaikeuksia, komissiolle ei ole tehty tällä alalla kilpailun rajoittamista koskevia kanteluja, joiden perusteella voitaisiin todennäköisesti havaita perussopimuksen 101 artiklan rikkominen.

Tämän tavoitteen merkityksellisyydestä voidaan todeta, että varaosamarkkinoilla näyttää olevan yleisesti kaksi jäykkyyttä aiheuttavaa erityistekijää. Ensinnäkin alkuperäisosien toimittajien moottoriajoneuvojen valmistajien kanssa tekemät sopimusjärjestelyt voivat estää alkuperäisosien toimittajia toimittamasta osia suoraan myynnin jälkeisille markkinoille tai haitata sitä niiden kilpaillessa ajoneuvojen valmistajille myytävien ja tämän jälkeen varaosina jälleenmyytävien osien kanssa. Kyseisen alan toimittajat käyttävät etenkin niin sanottuja työkalujärjestelyjä ja asettavat alkuperäisosien toimittajille toisinaan vaatimuksia siirtää immateriaalioikeudet asiakkailleen. Toiseksi alkuperäisosien toimittajien ja valtuutettujen korjaamojen väliset sopimukset saattavat velvoittaa tai kannustaa valtuutettuja korjaamoja ostamaan käyttämänsä osat suoraan moottoriajoneuvon valmistajalta. Arvioinnin mukaan **tämä tavoite on siksi edelleen merkityksellinen**.

[40] Ks. komission yksiköiden valmisteluasiakirjan liite 4.

7. *Säilytetään perussopimuksen 101 artiklan varoittava vaikutus – estetään toimittajia käyttämästä epäsuoraa painostusta ja uhkailua kilpailunvastaisten tulosten saavuttamiseksi*

Vuoden 2009 tiedonannossa komissio katsoi asianmukaiseksi ottaa niin kutsuttuna rinnakkaistoimenpiteenä käyttöön tavoitteen varmistaa, etteivät toimittajat käytä ryhmäpoikkeusasetuksella luotavaa oikeusvarmuutta hyväkseen ja pyri estämään valtuutettujen jälleenmyyjien ja korjaamojen riippumatonta kilpailua edistävää toimintaa erilaisilla epäsuoran painostuksen ja uhkailun muodoilla saavuttaakseen kilpailunvastaisia tuloksia.

Ottaen huomioon kansallisten kilpailuviranomaisten ja julkiseen kuulemiseen osallistuneiden vastaajien näkemykset arvioinnissa todetaan, että **tämä tavoite on saavutettu ainakin osittain, ellei jopa kokonaan**. Etenkään vuosina 2010–2020 komissiolle ei tehty yhtään kantelua, jonka perusteella se voisi todeta, että toimittajat olivat estäneet kilpailua edistävän toiminnan painostamalla tai uhkailemalla jälleenmyyjiä tai korjaamoja epäsuoraan, ja joka siksi edellyttäisi perusteellista tutkintaa. Kuten monilla kestohyödykkeiden aloilla, jakelijat ovat usein toimittajien kanssa tehtävien sopimusten heikompi osapuoli. Tämä ei itsessään ole kilpailunvastaista eikä ensi näkemältä osoitus kilpailunvastaisesta toiminnasta, mutta komissio pitää tämän epätasapainon mielessä, jos sen tietoon tuodaan seikkoja, jotka viittaavat siihen, että toimittajat ovat kohdistaneet jälleenmyyjiin tai korjaamoihin tällaista epäsuoraa painostusta tai uhkailua. Joidenkin kilpailuviranomaisten ja julkiseen kuulemiseen osallistuneiden vastaajien huomautukset tukevat näitä havaintoja jälleenmyyjien melko heikosta sopimusasemasta, mutta niistä ei näytä ilmenevän, että tätä heikkoutta olisi käytetty hyväksi painostamalla tai uhkailemalla, jotta kilpailua edistävä toiminta estyisi.

Arvioinnissa todetaan, että **tämä tavoite ei välttämättä ole erityisen merkityksellinen etenkään henkilöautomarkkinoilla**, joilla esiintyy tervettä tuotemerkkien välistä kilpailua, kuten tiedonhankintatutkimus vahvistaa.[41] Ensinnäkin on hyvin vähän merkkejä siitä, että toimittajat saavuttavat kilpailunvastaisia tuloksia painostamalla tai uhkailemalla jälleenmyyjiään tai korjaamoitaan. Komission kokemuksen mukaan toimittajien kyky vaikuttaa jälleenmyyjiensä tai korjaamojensa toimintaan ilmenee pikemminkin siten, että viimeksi mainitut tekevät monien kestohyödykkeiden jakelijoiden tavoin suuria sijoituksia tuotemerkkiin eivätkä siksi halua vaarantaa näitä sijoituksia toimimalla tavalla, jota ne pitävät toimittajansa etujen vastaisina. Kun otetaan huomioon joidenkin sidosryhmien esittämät huomautukset käytännöistä, jotka niiden mielestä voisivat olla epäsuoria keinoja saavuttaa kilpailunvastaisia tuloksia,[42] tämän erityistavoitteen merkityksellisyyttä voi olla tarpeen arvioida lisää.

41 Ks. komission yksiköiden valmisteluasiakirjan 2 kohta, liite 2.

42 Ks. komission yksiköiden valmisteluasiakirjan alaviite 150, 2.3.1 kohta (”Prevalence of particular restrictions”), 3.3.2 kohta, liite 3 ja 1.9 kohta, liite 6.

Arvioinnissa on myös tarkasteltu sitä, **voisivatko muut kilpailuun liittyvät tavoitteet olla merkityksellisiä**, kun otetaan huomioon erityisesti markkinoiden viimeaikainen kehitys, joka koskee ajoneuvossa olevien tietojen saatavuutta ja kestävyyden merkitystä.

Ajoneuvossa olevien tietojen suurta määrää tai niistä johdettavia tietoja (kuten sitä, että ajoneuvossa on tietty vika tai että se tarvitsee rutiinihuoltoa) voidaan pitää korjauksen ja huollon kannalta keskeisenä tekijänä. Jos tällaisia tietoja ei saada muista lähteistä ja tiedot toimitetaan valtuutetuille korjaamoille, ne olisi toimitettava tasavertaisesti myös niiden kanssa kilpaileville riippumattomille toimijoille. Arvioinnissa todetaan, että tietojen, kuten myös muiden keskeisten tekijöiden, saatavuutta olisi kuitenkin pidettävä osana sitä erityistavoitetta, jossa pyritään mahdollistamaan riippumattomien korjaamojen mahdollisuus kilpailla valmistajien valtuutettujen korjaamojen verkostojen kanssa, eikä erillisenä tavoitteena.

Kestävyydestä[43] on todettava, että tehokkain tapa edistää kilpailusäännöillä tällaisia tavoitteita on varmistaa tehokas kilpailu, joka edistää innovaatiota ja kannustaa siten tarjoamaan kestäviä tuotteita ja palveluja. Moottoriajoneuvoja koskeva ryhmäpoikkeusasetus mahdollistaa jo poikkeuksen myöntämisen kaikille sopimuksille, myös niille, joilla on kestävyyteen liittyviä tavoitteita, jos sopimuspuolten markkinaosuudet ovat enintään 30 prosenttia[44] eikä sopimuksiin sisälly vakavimpia kilpailunrajoituksia[45]. Jos markkinaosuudet ylittävät 30 prosentin kynnysarvon, tällaisia sopimuksia arvioidaan edelleen yksilöllisesti perussopimuksen 101 artiklan 3 kohdan mukaisesti.

Moottoriajoneuvoja koskevan ryhmäpoikkeusasetuksen nykyinen aineellinen soveltamisala[46] vahvistettiin vuonna 2010 alan täydellisen analysoinnin jälkeen, minkä yhteydessä tuli esiin muun muassa huomattavia jäykkyyksiä[47] nelipyöräisten ajoneuvojen varaosamarkkinoilla.[48] Vaikka valtaosa julkiseen kuulemiseen osallistuneista vastaajista katsoi, että soveltamisalaan olisi sisällytettävä myös kaksipyöräiset ajoneuvot ja jotkin ajoneuvot, joita ei ole tarkoitettu maantieliikenteeseen (esim. maatalouskoneet, traktorit ja metsätaloudessa käytettävät ajoneuvot sekä rakennusajoneuvot), komission viimeisten kymmenen vuoden aikaisen kokemuksen perusteella ei ole konkreettisia viitteitä samanlaisista jäykkyyksistä muiden tuotteiden aloilla. Komission tämänhetkisen arvion mukaan **nykyinen soveltamisala on siksi edelleen merkityksellinen ja asianmukainen**, mistä useimmat kansalliset

43 Useat julkiseen kuulemiseen osallistuneet vastaajat totesivat, että moottoriajoneuvoja koskevaa ryhmäpoikkeusasetusta soveltamalla olisi helpotettava tai edistettävä kestävyyteen liittyvien tavoitteiden saavuttamista.

44 Ks. vertikaalisen ryhmäpoikkeusasetuksen 3 artikla.

45 Ks. vertikaalisen ryhmäpoikkeusasetuksen 4 artikla ja moottoriajoneuvoja koskevan ryhmäpoikkeusasetuksen 5 artikla.

46 Moottoriajoneuvoja koskevan ryhmäpoikkeusasetuksen 1 artiklan g alakohta ja 4 artikla.

47 Nimittäin i) alkuperäisosien toimittajien ajoneuvojen valmistajien kanssa tekemät sopimusjärjestelyt (esim. niin sanotut työkalujärjestelyt) ja ii) valtuutetuille korjaamoille annettavat kannusteet ostaa useimmat käyttämänsä osat suoraan alkuperäisosien toimittajalta.

48 Ks. komission yksiköiden valmisteluasiakirjan ”The Future Competition Law Framework applicable to the motor vehicle sector: Impact Assessment” 64 kohta ja sitä seuraavat kohdat sekä tutkimuksen ”Developments in car retailing and after-sales markets under Regulation No 1400/2002” 4 kohta.

kilpailuviranomaiset ovat samaa mieltä.

Arviointi osoittaa näin ollen, että moottoriajoneuvoja koskeva ryhmäpoikkeusasetus on yleisesti ottaen saavuttanut neljä eritystavoitettaan, jotka ovat edelleen merkityksellisiä. Tästä seuraa, että myös moottoriajoneuvoja koskevan ryhmäpoikkeusasetuksen **yleinen tavoite**[49] on **pitkälti saavutettu ja** että se **on edelleen merkityksellinen**.

B. Moottoriajoneuvoja koskevan ryhmäpoikkeusasetuksen tehokkuus ja johdonmukaisuus

Arvioinnin mukaan moottoriajoneuvoja koskeva ryhmäpoikkeusasetus on ollut tehokas, ja sen arvioinnista, ovatko moottoriajoneuvoalan vertikaaliset sopimukset perussopimuksen 101 artiklan mukaisia, aiheutuvat kustannukset ovat oikeassa suhteessa moottoriajoneuvoja koskevasta ryhmäpoikkeusasetuksesta saataviin hyötyihin. Ilman hyötyjä kustannukset olisivat olleet suuremmat. Arvioinnissa on käynyt lisäksi ilmi, että moottoriajoneuvoja koskeva ryhmäpoikkeusasetus, vertikaalinen ryhmäpoikkeusasetus, täydentävät suuntaviivat ja vertikaalisista rajoituksista annetut suuntaviivat ovat johdonmukaisia itsessään sekä sopusoinnussa keskenään ja EU:n muun lainsäädännön kanssa. Joidenkin sidosryhmien mielestä kyseinen asetus on kuitenkin epäjohdonmukainen joiltakin osin, esimerkiksi tehtäessä ero kahdenvälisen ja yksipuolisen toiminnan välillä teknisten tietojen saatavuudessa, tietyissä täydentäviin suuntaviivoihin sisältyvissä markkinaosuuksia koskevissa viittauksissa tai moottoriajoneuvoalan merkityksellisten markkinoiden määritelmissä[50].

4. Yleisarvio

Moottoriajoneuvojen markkinoiden kilpailuympäristössä ei ole tapahtunut kaiken kaikkiaan suuria muutoksia vuoden 2010 jälkeen. Alalla on nyt kuitenkin erityisesti kolmesta tekijästä johtuvia voimakkaita mukautumispaineita. Ensinnäkin tekniikka, erityisesti viestintäteknologia, kehittyy ja ajoneuvossa olevien tietojen merkitys kasvaa. Toiseksi on jatkuvia paineita vähentää päästöjä erityisesti EU:n kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategian[51] ja Euroopan vihreän kehityksen ohjelman[52] perusteella sekä siirtyä ympäristöystävällisempiin polttoaineisiin ja sähköjuniin. Kolmanneksi ala joutuu kohtaamaan covid-19-pandemian jälkeisen maailman ja sen, että liikkumismallit voivat olla jossain määrin muuttuneet pysyvästi. On siksi todennäköistä, että alan jotkin osat kehittyvät nopeasti tulevina vuosina, mikä vaikuttaa kilpailuolosuhteisiin ennestään tuntemattomalla tavalla.

---

49 Eli sitä, että pyritään säilyttämään perussopimuksen 101 artiklan varoittava vaikutus helpottamalla komission, kansallisten kilpailuviranomaisten ja kansallisten tuomioistuinten suorittamaa täytäntöönpanon valvontaa sekä auttamaan yrityksiä moottoriajoneuvoalan vertikaalisten sopimustensa itsearvioinnissa.

50 Ks. tarkempia tietoja komission yksiköiden valmisteluasiakirjan 4 kohdasta, liitteestä 6.

51 Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle: Kestävän ja älykkään liikkuvuuden strategia – Euroopan liikenne tulevaisuuden raiteelle (COM(2020) 789 final).

52 Komission tiedonanto Euroopan parlamentille, Eurooppa-neuvostolle, neuvostolle, Euroopan talous- ja sosiaalikomitealle ja alueiden komitealle: Euroopan vihreän kehityksen ohjelma (COM(2019) 640).

Saatavilla olevien moottoriajoneuvojen jakelumarkkinoita koskevien tietojen perusteella ajoneuvojen jakelumarkkinoiden kilpailuolosuhteet vaihtelevat ajoneuvotyypin mukaan. Kilpailu on voimakasta henkilöautojen alalla, mutta vähäisempää kevyiden hyötyajoneuvojen, kuorma-autojen ja linja-autojen aloilla.

Tässä vaiheessa ei ole merkkejä markkinoiden toimintapuutteesta tai kuluttajalle aiheutuneesta tosiasiallisesta tai mahdollisesta haitasta, joka oikeuttaisi tekemään eron moottoriajoneuvojen ja muiden kestohyödykkeiden jakelun välillä. Vertikaalista ryhmäpoikkeusasetusta on siksi asianmukaista soveltaa moottoriajoneuvojen jakeluun.

Moottoriajoneuvojen korjausmarkkinoiden osalta arviointi osoittaa, että monilla valtuutetuilla korjaamoilla on merkittävä paikallinen markkinavoima (etenkin kun otetaan huomioon niiden uudempien henkilöautojen ja kevyiden hyötyajoneuvojen korjausten suuri osuus) ja ettei ole siksi turvallista nostaa moottoriajoneuvoja koskevassa ryhmäpoikkeusasetuksessa markkinaosuudelle asetettua kynnysarvoa, jotta se kattaisi myös tällaisten korjaamojen ja niiden toimittajien väliset sopimukset. Vaikka tiukat ja yksityiskohtaiset laatuperusteet ja suuret investoinnit, joita valtuutettujen korjaamojen on tehtävä, rajoittavat valtuutetuissa verkostoissa käytävää tuotemerkin sisäistä kilpailua, riippumattomat korjaamot kohdistavat edelleen voimakasta kilpailupainetta valtuutettuihin korjaamoihin ja varmistavat, että kuluttajilla on valinnanvaraa tarjonnassa ja hinnoissa. Kyseiset toimijat voivat harjoittaa tällaista painostusta vain, jos ne saavat käyttöönsä keskeisiä tekijöitä, kuten varaosia, työkaluja, koulutusta, teknisiä tietoja ja ajoneuvojen luomia tietoja. Nykyinen asetus on siksi edelleen asianmukainen, mutta se voi olla tarpeen saattaa ajan tasalle, jotta tekniikan kehitys voidaan ottaa huomioon.

Moottoriajoneuvojen varaosamarkkinoilla näyttää olevan jäykkyyksiä, jotka (epäsuoraan) pienentävät loppukuluttajien saatavilla olevaa valikoimaa. Tässä vaiheessa vaikuttaa siis siltä, että nämä markkinat tarvitsevat edelleen erityiskohtelua.

Nykyinen moottoriajoneuvoja koskeva ryhmäpoikkeusasetus on osoittautunut kaiken kaikkiaan asianmukaiseksi ja erilaisiin tilanteisiin soveltuvaksi. Komission mielestä nykyisiin sääntöihin ei siksi ole tarpeen tehdä tällä hetkellä suuria muutoksia. Se huomauttaa kuitenkin, että jotkin säännökset on mahdollisesti saatettava ajan tasalle, jotta voidaan ottaa huomioon etenkin tiedonsaannin todennäköinen merkitys kilpailutekijänä. Joitakin nykyisen asetuksen erityistavoitteita voi olla tarpeen tarkastella uudelleen tämän arvioinnin perusteella.

5. Päätelmät

Tässä kertomuksessa esitetään moottoriajoneuvoja koskevan ryhmäpoikkeusasetuksen toimintaa koskevan arvioinnin tulokset, eikä se vaikuta millään tavoin komission päätökseen siitä, annetaanko nykyisen moottoriajoneuvoja koskevan ryhmäpoikkeusasetuksen voimassaolon päättyä 31. toukokuuta 2023,[53]

[53] Jos nykyisen moottoriajoneuvoja koskevan ryhmäpoikkeusasetuksen voimassaolo päättyy, vertikaalista ryhmäpoikkeusasetusta sovelletaan oletusarvoisesti.

jatketaanko sen voimassaoloa vai tarkistetaanko sitä. Tässä yhteydessä otetaan huomioon myös vertikaalisen ryhmäpoikkeusasetuksen arvioinnin tulokset.