

Asia: VN/1051/2020

Digisopimusdirektiivin ja tavarankauppadirektiivin täytäntöönpano

Yleiset huomiot

Yleiset huomiot mietinnöstä

-

Tavarankauppadirektiivin täytäntöönpano

Huomiot tavarankauppadirektiivin täytäntöönpanoon liittyvistä ehdotuksista

Oikeusministeriö

AUTOALAN KESKUSLIITTO RY:N LAUSUNTO DIGISOPIMUSDIREKTIIVIN JA
TAVARANKAUPPADIREKTIIVIN TÄYTÄNTÖÖNPANOSTA

Autoalan Keskusliitto esittää kantanaan Digisopimusdirektiivin ja tavarankauppadirektiivin täytäntöönpanosta seuraavaa:

Valittu täytäntöönpanolinja

Valittu täytäntöönpanolinja on pääsääntöisesti perusteltu. Ajoneuvojen pitkästä elinkaaresta, suomalaisista haastavista, termisistä olosuhteista sekä Kuluttajansuojalaissa omaksutusta tuotteen oletettavissa olevaan kestoikään perustuvassa myyjän virhevastuusta aiheutuu kuitenkin suomalaisille autokauppiaille kohtuuttomia haasteita, jotka korostuvat valitussa täytäntöönpanolinjassa. Erityisesti valitusta täytäntöönpanolinjasta kärsivät suomalaiset perheyriykset kansainvälisten ajoneuvovalmistajien hyötyessä linjasta. Vuositasolla tämä tarkoittaa jopa n. 100 M€:n suuruista tulonsiirtoa suomalaisilta perheyrittäjiltä kansainvälisille ajoneuvovalmistajille.

Virhevastuuolettama

Ns. virhevastuuolettama pitenee ehdotuksessa kuudesta kuukaudesta yhteen vuoteen. Vuoden kuluessa tavaran luovutuksesta ilmenevä virhe oletettaisiin olleen tavarassa jo luovutushetkellä, jollei toisin osoiteta tai oletus ole virheen taikka tavaran luonteen vastainen. Tämä on direktiivin mukaista, mutta johtuen kuluttajansuojalaissa omaksutusta myyjän tuotteen elinkaareen perustuvasta vastuusta, direktiivin kansallisessa täytäntöönpanossa tulisi korostaa ostajan huolenpitovelvollisuutta tuotteesta ostajan myötävaikutusvelvollisuutena.

Vuoden aikana kuluttaja voi omalla käyttäytymisellään huomattavasti vaikuttaa tuotteen kestävyteen. Erityisesti tämä korostuu kestokulutushyödykkeissä, joita kuluttajat voivat käyttää monin eri tavoin ja joissa tuotteen väärinkäyttämisen toteennäyttäminen on käytännössä mahdotonta. Ajoneuvoissa korostuu vielä Suomen termiset olosuhteet, esimerkiksi auton tavanomaisuudesta poikkeava ja rasittava käyttö kylmänä sekä valmistajan huolto-ohjelman mahdollinen laiminlyönti. Ostajan huolenpitovelvollisuuden korostaminen ei näy riittävästi direktiivin kansallisessa täytäntöönpanossa vastapainona myyjän melko ankaralle vastuulle. Huolenpitovelvollisuudella tuotteesta on ratkaiseva merkitys tuotteen kestoajatellen.

Myyjän vastuu

Direktiivin mukainen virhevastuu-aika on lähtökohtaisesti kaksi vuotta tavaran toimitusajankohdasta. Direktiiviä täytäntöönpannassa on valittu Suomessa voimassa oleva linjaus, jonka mukaan virhevastuun kestolle ei ole säädetty nimenomaista aikarajaa, vaan myyjän vastuu-aika määrittyy tavaran oletettavissa olevan kestoajan perusteella. Tämä on kansainvälisen kaupan kannalta valitettava tilanne, koska lopputuloksena EU-alueella myyjän vastuu-aika vaihtelee. Käytännössä tämä johtaa esimerkiksi ajoneuvoissa siihen, että ulkomaiset toimijat eivät myy suomalaisille kuluttajille suoraan ajoneuvoja, mikä johtaa sekä tuotevalikoiman kapenemiseen että hintatason nousuun Suomessa. Näennäisestä kuluttajien suojan parantamisesta aiheutuukin kuluttajien aseman heikentyminen kokonaisuutena arvioiden.

Valitussa linjassa tavaran oletetusta kestoiästä on kestokulutustavaroiden kuten ajoneuvojen osalta erityisesti se haaste, että tuote on suunniteltu kestävämmän suunnitellun eliniän edellyttäen, että sitä huolletaan valmistajan Suomeen laatiman huolto-ohjelman mukaisesti sekä käytetään suunnitellulla, tavanomaisella tavalla.

Tutkimuksiin perustuva valitettava tosiasia on, että kuluttajat melko yleisesti laiminlyövät ajoneuvojensa huoltamisen valmistajan huolto-ohjelman mukaisesti tekemällä ainoastaan vuosihuollon tai öljynvaihdon. Ajoneuvoja voidaan myös käyttää eri tavalla kuin ne on suunniteltu käytettäväksi ja väärinkäyttämisen toteennäyttäminen on käytännössä mahdotonta. Kuluttaja voi siten omalla käyttäytymisellään huomattavasti vaikuttaa tuotteen kestävyteen. Huolenpitovelvollisuudella tuotteesta on ratkaiseva merkitys tuotteen kestoa ajatellen. Oikeudenmukaista olisi, että myyjän vastuuta arvioitaessa tulisi huomioida sekä korostaa ostajan huolenpitovelvollisuutta tuotteesta myötävaikutusvelvollisuutena. Ajoneuvoissa tämä tarkoittaa mm. ajoneuvon huoltamista ajoneuvon valmistajan Suomeen laatimien huolto-ohjelmien mukaisesti.

Käytetyissä tuotteissa olisi mielestämme perusteltua harkita direktiivin mahdollistamaa vuoden pituista tai ainakin selkeästi uutena myytävää tuotetta alhaisempaa myyjän vastuuajaa. Käytetty tuote on kuitenkin aina käytetty eikä siltä voi edellyttää uuden tuotteen ominaisuuksia. Vaihtoehtoisesti kestokulutustuotteissa myyjän vastuun vanhenemiselle voitaisiin säätää erityinen, nykyistä lyhyempi vanhenemisaika. Nykyinen kymmenen vuoden vanhenemisaika on täysin kohtuuton sekä yleisen oikeustajun vastainen autokaupan osalta.

Aikaisemman myyntiportaan virhevastuu

Valitussa täytäntöönpanolinjassa on päädytty vahvistamaan voimassa oleva aikaisemman myyntiportaan virhevastuun tulkinta, jonka mukaan aikaisemman myyntiportaan virhevastuu katkeaa nykyisin siinä vaiheessa, kun kuluttajaostaja luovuttaa tavaran edelleen. Tämä on erittäin valitettavaa suomalaisen autokaupan kannalta. Käytännössä tämä tarkoittaa sitä, että ajoneuvon myyjä vastaa yksinomaan tuotteesta olevasta valmistusvirheestä, mutta virheellisen ajoneuvon valmistanut ajoneuvovalmistaja ei vastaa valmistamastaan virheellisestä tuotteesta lainkaan.

Valtaosa ajoneuvojen tuotevirheistä johtuu ajoneuvovalmistajien joko suunnittelu- tai tuotantokustannusten optimointivirheistä. Ajoneuvovalmistajille ei tällä hetkellä ole intressiä valmistaa kestävä kehityksen mukaisia kestäviä tuotteita vaan pikemminkin intressi painaa valmistuskustannukset mahdollisimman alhaisiksi, koska valmistajan vastuu tuotteesta katkeaa tuotteen vaihtaessa omistajaa.

Valmistusvirheet tulevat tyypillisesti ilmi vasta takuuajan päättymisen jälkeen, joten valmistajat eivät käytännössä joudu vastaamaan valmistamistaan virheellisistä tuotteista. Ajoneuvojen suomalaiset myyjät vastaavat siten yksinomaan valtaosasta ajoneuvoissa olevista valmistusvirheistä loppuasiakkaille. Jäsenemme ovat arvioineet, että vuositasolla ajoneuvojen valmistusvirheet aiheuttavat jopa 100 M€ suuruisen korjaustarpeen. Tämä on erityisen valitettavaa, koska vastuunkantajiksi joutuvat valitussa täytäntöönpanolinjassa yksinomaan suomalaiset perheyrietykset kansainvälisten ajoneuvovalmistajien kerätessä voitot tuotantokustannusten optimoinnista. Käytännössä tämä tarkoittaa n. 100 M€ suuruisia vuotuista tulonsiirtoa suomalaisilta perheyrietyksiltä kansainvälisille ajoneuvovalmistajille.

Valmistajien vastuuta kestokulutushyödykkeistä tulisi korostaa kestävän kehityksen periaatteiden mukaisesti. Esitämmekin aikaisemman myyntiportaana virhevastuun laajentamista myyjän ohella myös tuotteen aikaisempiin myyntiportaisiin, erityisesti tuotteen valmistajiin, jotka ovat keränneet hyödyn tuotannon optimoinnista. Ajoneuvojen valmistajilla sekä maahantuojilla on tosiasiaassa myyjä huomattavasti paremmat edellytykset varautua valmistusvirheisiin sekä niiden korjaamiseen. Valmistusvirheet eivät tule valmistajille sen enempää yllätyksenä kuin ne tulevat myyjille. Esitetystä muutoksesta hyötyisivät myös suomalaiset kuluttajat, erityisesti myyjän maksukyvyttömyystilanteissa.

Myyjän oikeus vaatia hyvitystä liiketoimintaketjun aikaisemmalta vaiheelta

Tavarankauppadirektiivin 18 artiklassa säädetään, että kun myyjä on vastuussa kuluttajalle virheestä, joka johtuu toisen henkilön liiketoimintaketjun aikaisemmassa vaiheessa toteuttamasta toimesta tai laiminlyönnistä, myyjällä on oltava oikeus vaatia hyvitystä vastuussa olevalta henkilöltä tai henkilöiltä liiketoimintaketjussa. Valitussa täytäntöönpanolinjassa Artiklaa ei ole perustelujen mukaan katsottu tarpeen panna erikseen täytäntöön, koska kauppalaisa säädetään yleisesti myyjän virhevastuusta liikekaupoissa ja, koska Suomi on myös ratifioinut kansainvälistä tavarankauppa koskevan YK:n yleissopimuksen.

Valitettavasti perustelu ontuu, koska myyjän kuluttajansuojalain mukainen vastuu kuluttajalle myymästään tuotteesta on huomattavasti ankarampi ja pitkäkestoisempi kuin perusteluissa mainittu kauppalain tai YK:n yleissopimuksen mukainen vastuu. Valitusta täytäntöönpanolinjasta hyötyvät kansainväliset valmistajat ja kärsivät erityisesti suomalaiset perheyrietykset, jotka vastaavat myymästään tuotteesta hyvinkin pitkän ajanjakson, mutta eivät käytännössä voi kääntyä oman sopimuskumppaninsa puoleen, koska B2B suhteessa sovellettavan lainsäädännön vastuuvaihto ovat erilaiset kuin kuluttajansuojalain. Olisi oikeudenmukaista sekä kansallisen edun mukaista, että tuotteen myyjällä olisi oikeus kääntyä kuluttajille tuotteen valmistaneen tai tuottaneen tahon puoleen silloin, kun on itse joutunut korvausvastuuseen virheellisestä tuotteesta.

Taustaa

Suomessa myydään vuosittain n. 140 000 uutta autoa, joista henkilöautoja on n. 110 000. Lisäksi vuosittain tehdään noin 740 000 käytetyn auton kauppaa. Euromääräisesti Suomessa vuosittain tehtävän autokaupan arvo on noin 12 mrd euroa. Autoklusteri työllistää noin 50 000 henkilöä. Valtaosa suomalaisista autokaupoista on perheyriytyksiä.

Helsingissä 16.6.2021

AUTOALAN KESKUSLIITTO RY

Timo Niemi

Lakiasianjohtaja, toimitusjohtajan sijainen

varatuomari

Mietinnön jaksossa 4.1.1 (alaotsikko ”Kauppalaian säännösten soveltaminen kuluttajasuhteissa”) on arvioitu eri vaihtoehtoja kuluttajansuojalain 5 luvun 29 §:ään sisältyvän viittaussäännöksen muuttamiseksi. Lausunnonantaja pyydetään ottamaan mahdollisuuksien mukaan kantaa mietinnössä esitettyihin vaihtoehtoihin A–D ja siihen, mikä esitetystä vaihtoehtoista olisi kannatettavin.

-

Digisopimusdirektiivin täytäntöönpano

Huomiot digisopimusdirektiivin täytäntöönpanoon liittyvistä ehdotuksista

-

Vaikutusten arviointi

Onko uudistuksen vaikutukset arvioitu näkemyksenne mukaan oikein? Onko uudistuksella näkemyksenne mukaan huomionarvoisia vaikutuksia, joita ei ole tuotu mietinnössä esiin?

-

Muut huomiot

Muut huomiot mietinnöstä

-

Niemi Timo
Autoalan Keskusliitto ry