

1 Asia

Väitetty määrävän markkina-aseman väärinkäyttö vakuutusyhtiöiden korvaamien moottoriajoneuvojen vauriokorjausten suorittamisessa alkaen 1.6.2023.

2 Osapuolet

Toimenpidepyynnön tekijä:

Auto Sky Oy, Helsinki ("Auto Sky")

Toimenpidepyynnön kohteet:

If Vahinkovakuutus Oyj, Suomen sivuliike, Ulkomaat, ("If")

LähiTapiola Pääkaupunkiseutu Keskinäinen Vakuutusyhtiö, Helsinki ("LT")

3 Ratkaisu

Kilpailu- ja kuluttajavirasto jättää asian tutkimatta.

4 Asian vireille tulo

1. Auto Sky teki Kilpailu- ja kuluttajavirastolle ("KKV" tai "virasto") toimenpidepyynnön 8.6.2023. Toimenpidepyynnössä väitetään, että If ja LT olisivat syyllistyneet määrävän markkina-aseman väärinkäyttöön rajoittamalla korvaamiensa moottoriajoneuvojen vauriokorjausten suorittamista 1.6.2023 alkaen.
2. Virasto on käynyt toimenpidepyynnön tekijän edustajan kanssa puhelinkeskusteluja elokuussa ja marraskuussa 2023.

5 Markkinakuvaus ja osapuolet

3. Vakuutusmarkkinoilla liikenne- ja autovakuutukset kuuluvat vahinkovakuutuksien joukkoon. Liikennevakuutus on otettava jokaiselle moottoriajoneuvolle ja siitä korvataan liikenteen henkilövahingot ja lisäksi syyttömälle osapuolelle omaisuusvahingot. Autovakuutukset eli kaskovakuutukset ovat vapaaehtoisia vakuutuksia, joiden laajuudessa ja vakuutus-ehdoissa on vaihtelua. Autovakuutuksesta korvataan moottoriajoneuvolle aiheutuneita aineellisia vahinkoja^{1,2}

¹ Suppeimmat kaskovakuutukset korvaavat tyypillisesti ainakin hirvi-, palo- ja varkausvahingot. Laajemat kaskovakuutukset korvaavat erilaisia törmäysvahinkoja, esimerkiksi kolaroinnista aiheutuneet peltivauriot.

² Tarkempi kuvaus liikenne- ja autovakuutuksen sisällöstä ks. esim. FINE Vakuutus- ja rahoitusneuvonta: Ajoneuvo- ja liikennevakuutukset, <https://www.fine.fi/naissa-asioissa-autamme/ajoneuvo-ja-liikennevakuutukset/ajoneuvojen-vakuutukset.html#top>, vierailtu 4.9.2024.

4. Vahinkotilanteessa vakuutuksenottaja toimittaa vakuutusyhtiöön tietoa vahingosta, jolloin vakuutusyhtiö voi aloittaa vahingon selvittämisen ja esimerkiksi tarkastaa vahingon. Aineellisten vahinkojen korjaamiseksi vakuutuksenottaja tekee sopimuksen moottoriajoneuvon vauriokorjaajan kanssa. Mikäli vakuutus kattaa ajoneuvolle aiheutuneen vahingon, vakuutusyhtiö maksaa korjauksen joko suoraan palveluntarjoajalle tai jälkikäteen vakuutuksenottajalle. Joissain tilanteissa vakuutusyhtiö voi ajoneuvon korjaamisen sijaan päätyä lunastamaan vahingoittuneen ajoneuvon. Tavanomaisesti vakuutusyhtiö vähentää korvauksestaan vakuutusehdoissa määritellyn omavastuusuuden.³
5. KKV:n tekemien esiselvitysten mukaan liikenne- ja autovakuutuksia tarjoavat vakuutusyhtiöt tekevät yhteistyötä valikoitujen moottoriajoneuvojen vauriokorjauspalveluja tuottavien yritysten kanssa ("kumppanikorjaamot"). Vakuutusyhtiöt varaavat usein vakuutusehdoissaan oikeuden ohjata asiakkaitaan kumppanikorjaamoilleen ja pyrkivät myös aktiivisesti toteuttamaan ohjausta. Monet vakuutusyhtiöt käyttävät kumppanikorjaamoiden palveluja jo ennen vahingon korjaamista tapahtuvaan vahingon selvittämiseen ja vaikuttavat myös varsinaiseen korjaustoimintaan muun muassa hyväksymällä työvaiheita⁴. Asiakas tekee tavanomaisesti korjaussopimuksen kumppanikorjaamon kanssa, mutta vakuutusyhtiö suorittaa toimenpiteitä koskevan laskun suoraan kumppanikorjaamolle.⁵ Osa vauriokorjauspalveluita tuottavista yrityksistä tekee yhteistyötä useiden vakuutusyhtiöiden kanssa^{6,7}.
6. Finanssiala ry:n julkaisun mukaan suurimpien vakuutusyhtiöiden osuudet liikenne- ja autovakuutuksien vakuutusmaksutuloista ovat seuraavat: Pohjola Vakuutus Oy:n osuus on yli 30 %, LähiTapiola-ryhmä osuus hieman alle 30 %, If Vahinkovakuutus Oyj:n (Suomen sivuliike) osuus reilu 20 % ja Keskinäinen Vakuutusyhtiö Fennian osuus alle 10 %. Lisäksi Suomessa

³ FINE Vakuutus- ja rahoitusneuvonta: Perustietoa vapaaehtoisista autovakuutuksista -opas. <https://www.fine.fi/opaat/julkaisu/perustietoa-vapaaehtoisista-autovakuutuksista.html>. Vierailtu 4.9.2024.

⁴ Cab Group Finland Oy:n internetsivut. <https://cabgroup.se/fi/ajoneuvot/tuotteet/vakuutusyhtio.html>. Vierailtu 4.9.2024.

⁵ Ks. esim. If Vahinkovakuutus Oyj: Ifin kumppanikorjaamot palvelevat ympäri Suomea, <https://www.if.fi/henkiloasiakkaat/vahingot/ajoneuvo/if-laaturkorjaamo>; Pohjola Vakuutus Oy: Korjaamomestari, <https://vahinkoapu.pohjola.fi/henkiloasiakkaat/tietoa/korjaamomestari>. Vakuutusyhtiöiden ja korjaamoiden välisestä yhteistyöstä on viime vuosina kirjoitettu useita opinnäytetöitä, ks. esim. Veeti Anttila: Kumppaniohjauksen merkitys ajoneuvokorvauksissa. Opinnäytetyö. <https://trepo.tuni.fi/bitstream/10024/146310/2/AnttilaVeeti.pdf>. Vierailtu 4.9.2024

⁶ Katso esim. Autoklinikka-yhtiöt Oy:n internetsivut, <https://www.autoklinikka.fi/>; Hedin Automotive Finland Oy: Vauriokorjaus, <https://www.hedinautomotive.fi/vauriokorjaus/>; Carglass Finland Oy: Autolasipalvelut, <https://www.carglass.fi/autolasipalvelut>. Vierailtu 4.9.2024

⁷ KKV:n ja korjaamoyrittäjien välisten keskustelujen perusteella kumppanikorjaamot vaikuttaisivat myös alihankkivan korjaamopalveluita muilta palveluntarjoajilta. Vastaava toimintatapa on havaittu myös Ruotsin markkinoita käsittelevässä Ruotsin kilpailuviranomaisen raportissa. Makten över bilen, Konkurrensverket rapportserie 2019:2, s. 48, saatavilla osoitteessa <https://www.konkurrensverket.se/informatiionsmaterial/rapportlista/makten-over-bilen--en-rapport-om-bilforsakringar-och-marknaden-for-bilreparationer/>. Vierailtu 4.9.2024

toimii pienempiä vakuutusyhtiöitä, jotka tarjoavat liikenne- ja autovakuutuksia.⁸

7. Moottoriajoneuvojen huolto- ja korjausliiketoiminnan arvo oli vuonna 2022 noin 3 292 miljoonaa euroa⁹. Vakuutusyhtiöt maksoivat vuonna 2022 autovakuutuskorvauksia (maa-ajoneuvot) 780 miljoonaa euroa ja liikennevakuutuskorvauksia (moottoriajoneuvon vastuu) 486 miljoonaa euroa¹⁰. Edellä mainituista korvausmääristä ainoastaan osa muodostuu korvauksista, joilla katetaan ajoneuvoille aiheutuneiden vaurioiden korjaamisesta syntyneitä kuluja: liikennevakuutuskorvauksissa henkilövahinkojen korvaamisen osuus on yli puolet, minkä lisäksi vakuutusyhtiöt myös lunastavat ajoneuvoja sekä maksavat kertakorvauksia¹¹.
8. Moottoriajoneuvon vauriokorjaukseen voi katsoa kuuluvan sellaisia palveluita kuten esim. hinaus, peltikorjaus, maalaaminen, tuulilasikorjaus ja sähköautojen korjaus. Kyseisiä palveluita tarjoavien yritysten joukko on heterogeeninen: elinkeinonharjoittajan valikoimassa voi olla yksittäinen palvelu tai koko joukko erilaisia palveluita, minkä lisäksi elinkeinonharjoittaja voi olla erikoistunut tiettyyn ajoneuvotyyppiin tai -merkkiin. Vuonna 2022 moottoriajoneuvojen huolto- ja korjaus toimialalle tilastoitiin 8362 yrittäjää¹². Moottoriajoneuvojen vauriokorjauspalveluja ostavat kuluttajien lisäksi erilaiset yhteisö- ja yritysasiakkaat. Moottoriajoneuvojen vauriokorjausmarkkinoiden viranomaisvalvonta on rajallista, mutta alalle on muodostunut liiketoimintaa sertifioidaan yrittäjiä¹³.
9. Auto Skyn liikevaihto oli vuonna 2022 noin 1,4 miljoonaa euroa. Sen liiketoimintaan kuuluu erilaisia ajoneuvojen huolto- ja korjaustoimia sekä esimerkiksi hinaus-, katsastus- ja autopesupalveluita¹⁴.

6 Toimenpidepyynnössä esitetyt väitteet

10. Toimenpidepyynnön tekijä väittää, että If ja LT olisivat syyllistyneet määrävän markkina-aseman väärinkäyttöön rajoittamalla

⁸ Vakuutusvuosi 2022, Finanssialan julkaisut ja tutkimukset 2023, Liite 1. Saatavilla osoitteessa <https://www.finanssiala.fi/julkaisut/vakuutusvuosi-2022/>. Vierailtu 4.9.2024.

⁹ Tilastokeskus, yritysten rakenne ja tilinpäätöstilasto (13w3 -- Yritykset toimialoittain (oikeudellinen yksikkö), 2018–2022; Tol 45201). Kyseinen arvo sisältää moottoriajoneuvojen korjausliiketoiminnan lisäksi myös huoltoliiketoiminnan.

¹⁰ Vakuutusvuosi 2022, Finanssialan julkaisut ja tutkimukset 2023, s.6. Saatavilla osoitteesta <https://www.finanssiala.fi/julkaisut/vakuutusvuosi-2022/>. Vierailtu 4.9.2024.

¹¹ Vakuutusyhtiöiden liikennevahinkotilasto 2022, Onnettomuustietoinstituutti julkaisu, s. 2, saatavilla osoitteessa <https://www.lvk.fi/onnettomuustietoinstituutti/tilastot-ja-julkaisut/otin-liikennevahinkotilasto/>, vierailtu 4.9.2024. Kertakorvausten ja lunastettujen ajoneuvojen osuudesta vakuutusyhtiöiden korvauskuluista ei kerätä tilastoa.

¹² Tilastokeskus, yritysten rakenne ja tilinpäätöstilasto (13w3 -- Yritykset toimialoittain (oikeudellinen yksikkö), 2018–2022; Tol 45201). Yritysten lukumäärä on noussut viimeisen viiden tilastoidun vuoden ajan.

¹³ Katso esim. Autoalan Keskusliitto ry:n omistama AKL-Sertifiointi Oy <https://akl.fi/sertifiointi/>, vierailtu 4.9.2024

¹⁴ Auto Sky Oy:n internetsivut, <https://autosky.fi/>, vierailtu 4.9.2024.

vakuutusyhtiöiden korvaamien moottoriajoneuvojen vauriokorjausten suorittamista 1.6.2023 alkaen. Toimenpidepyynnön tekijän mukaan vakuutusyhtiöt pyrkisivät ohjaamaan korvausasiakkaiden vauriokorjauksia ainoastaan tietyille toimijoille.¹⁵

11. Toimenpidepyynnön tekijän mukaan ohjaamista toteutetaan irtisanomalla korjauspalveluita tarjoavien toimijoiden kanssa tehtyjä ohjelmistosopimuksia (Cabas), joilla suoritetaan vahingotarkastukset ja laskutusluvat myönnetään. Lisäksi toimenpidepyynnön tekijä pitää ongelmallisena toimintatapaa, jossa Auto Skyn korjauspalveluita käyttävän vakuutusnottajan on mahdollista hakea korvausta vakuutusyhtiöltään vasta sen jälkeen, kun palvelu on toteutettu ja maksettu: asiakkaalla ei tällöin olisi varmuutta siitä, että hän saa korvausta täysimääräisenä. Toimenpidepyynnön tekijä väittää lisäksi, että vakuutusyhtiöt soveltavat korotettua omavastuusuutta tuulilasin vaihdon sekä hinauspalvelun osalta, mikäli vakuutusnottaja käyttää muuta kuin vakuutusyhtiön yhteistyökumppania.¹⁶
12. Toimenpidepyynnössä väitetään, että menettelyn vaikutukset ovat merkittävät ensinnäkin Auto Skylle, jonka liikevaihdosta vauriokorjaukset muodostavat noin 40 %. Lisäksi vakuutusyhtiöiden menettely vaarantaisi yhtiön toimintaa myös laajemmin, sillä menettelyn seurauksena yritysasiakkaat saattaisivat vaihtaa toimittajaa kokonaan, jolloin Auto Sky menettäisi niiden osalta myös muut huolto- ja korjaustyöt.¹⁷ Toisella menettelyllä olisi vaikutuksia myös asiakkaille, jotka eivät voisi jatkossa hoitaa vakuutusyhtiöiden korvaamia vauriokorjauksia haluamallaan tavalla ja valita korjauspaikkaa itse. Toimenpidepyynnön tekijän mukaan asiakkailla on lain mukaan oikeus valita ajoneuvonsa korjauspaikka.¹⁸

7 Oikeudellinen arvio

7.1 KKV:n tehtävien asettaminen tärkeysjärjestykseen ja asian tutkimatta jättäminen

13. Kilpailulain 1 §:n 1 momentin mukaan lain tarkoituksena on terveen ja toimivan kilpailun turvaaminen vahingollisilta kilpailunrajoituksilta. Kilpailulakia koskevan hallituksen esityksen yksityiskohtaisissa perusteluissa todetaan lain 1 §:stä muun muassa: "[I]ain tarkoitus ei sen sijaan ole tarjota oikeussuojakeinoja yksittäisten sopimusriitojen ratkaisuun tai suojata elinkeinonharjoittajaa kilpailijan tai kauppakumppanin kohtuuttomilta tai mielivaltaisilta menettelytavoilta, ellei kysymys samalla ole menettelystä, jonka tutkiminen on tarpeen terveen ja toimivan kilpailun turvaamiseksi markkinoilla. Elinkeinoharjoittamisen vapauden suojaaminen kuuluu ensisijaisesti muun lainsäädännön kautta toteutettavaksi, ja vain

¹⁵ Auto Skyn toimenpidepyyntö 8.6.2023

¹⁶ Auto Skyn toimenpidepyyntö 8.6.2023

¹⁷ Auto Skyn toimenpidepyyntö 8.6.2023

¹⁸ Auto Skyn toimenpidepyyntö 8.6.2023 ja lisäselvitys 10.8.2023

välillisesti kilpailulain alaan, jos menettelyllä on suora kytkeä kilpailun toimivuuteen yleensä".¹⁹

14. Kilpailulain 31 §:ssä säädetään viraston velvollisuudesta ryhtyä toimenpiteisiin, jos se katsoo elinkeinonharjoittajan tai elinkeinonharjoittajien yhteenliittymän rajoittavan kilpailua 5 tai 7 §:ssä taikka SEUT 101 tai 102 artiklassa tarkoitetulla tavalla ja toimenpiteisiin ryhtyminen on tarpeen terveen ja toimivan kilpailun turvaamiseksi markkinoilla.
15. Kilpailulain 32 §:n 1 momentin mukaan virasto asettaa tehtävänsä tärkeysjärjestykseen ja pykälän 2 momentissa säädetään perusteista, joiden nojalla virasto voi jättää asian tutkimatta. Kyseessä on menettelysääntö, jonka tavoitteena on varmistaa, että virasto käyttää toimivaltansa siten, että lain 1 §:ssä ilmaistu tavoite toteutuu mahdollisimman hyvin. Lain esitöiden mukaan päätös tutkimatta jättämisestä ei sisällä arviota epäillyn kilpailunrajoituksen lainmukaisuudesta.²⁰
16. Asianosaisella ei näin ollen ole subjektiivista oikeutta saada asiaansa viraston tutkittavaksi, vaan kilpailulain esitöiden mukaan harkintavalta tapauksen priorisoinnista on virastolla.²¹ Virastolla tulee olla mahdollisuus keskittyä ja suunnata voimavaransa kilpailun toimivuuden, kansantalouden ja yleisen edun kannalta merkittävien kilpailunrajoitusten sekä kaikkein vakavimpien kilpailunrajoitusten tutkintaan ja niihin puuttumiseen.²²
17. Kilpailulain tavoitteiden kannalta merkitykselliset asiat pitää voida tunnistaa jo käsittelyn alkuvaiheessa. Ei olisi tarkoituksenmukaista, että virasto ensin selvittäisi yksityiskohtaisesti menettelyn luonteen ja markkinavaikutukset voidakseen sitten jättää asian tutkimatta, koska tällöin vähämerkityksellistenkin asioiden selvittämiseen jouduttaisiin kohdentamaan merkittävässä määrin resursseja.²³
18. Kilpailulain 32 §:n 2 momentin 1 kohdan mukaan virasto voi jättää asian tutkimatta, jos ei voida pitää todennäköisenä, että kyseessä on 5 tai 7 §:ssä tai SEUT 101 tai 102 artiklassa tarkoitettu kielletty kilpailunrajoitus. Säännöstä koskevien kilpailulain esitöiden mukaan asia jätetään tutkimatta 2 momentin 1 kohdan mukaan, jos voidaan kohtuudella olettaa, että menettely ei kuulu kilpailulain tai SEUT:n kilpailusääntöjen soveltamisalaan. Tämä voi tulla kyseeseen esimerkiksi silloin, kun kyse on ensisijaisesti osapuolten välisestä riita-asiasta.²⁴

¹⁹ HE 88/2010 vp, s. 54.

²⁰ HE 88/2010 vp, s. 42–43 ja 85.

²¹ HE 68/2018 vp, s. 56. Kilpailuviranomaisen priorisointimahdollisuutta on korostettu myös EU-säätelyssä. Ks. Jäsenvaltioiden kilpailuvirnaomaisten täytäntöönpanovaltuuksien parantamiseksi ja sisämarkkinoiden moitteettoman toiminnan varmistamiseksi annettu Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2019/1, 4 artiklan 5 kohta sekä johdanto-osan kappale 23.

²² HE 88/2010 vp, s. 42–43.

²³ HE 88/2010 vp, s. 33 ja HE 40/2013 vp, s. 29.

²⁴ HE 88/2010 vp, s. 75.

19. Kilpailulain 32 §:n 2 momentin 1 kohdassa viitataan kilpailulain 7 §:ään ja SEUT I 02 artiklaan, joissa kielletään määrävän markkina-aseman väärinkäyttö. Kilpailulain 4 §:n 1 mom. 2 kohdan mukaan määrävä markkina-asema katsotaan olevan yhdellä tai useammalla elinkeinonharjoittajalla, jolla on koko maassa tai tietyllä alueella yksinoikeus tai muu sellainen määrävä asema tietyillä hyödykemarkkinoilla, että se merkittävästi ohjaa hyödykkeen hintatasoa tai toimitusehtoja taikka vastaavalla muulla tavalla vaikuttaa kilpailuolosuhteisiin tietyllä tuotanto- tai jakeluportaalla.
20. Määrävän aseman arvioinnissa otetaan huomioon markkinoiden kilpailurakenne sekä erityisesti määrävässä asemassa olevan yrityksen ja sen kilpailijoiden markkina-asema, olemassa olevien kilpailijoiden toiminnan laajentuminen, potentiaalisten kilpailijoiden markkinoille tulo ja asiakkaiden tasapainottava neuvotteluvoima.²⁵ Yhteisen määrävän markkina-aseman toteaminen edellyttää puolestaan sen toteamista, että kaksi - tai useampi - taloudellisesti toisistaan riippumatonta taloudellista kokonaisuutta esiintyvät tai toimivat tietyillä markkinoilla yhdessä yhtenä yksikkönä taloudelliselta kannalta katsoen.²⁶
21. Määrävässä asemassa olevan elinkeinonharjoittajan menettelytapa voidaan luonnehtia "väärinkäytöksi", jos se voi saada aikaan markkinoilta syrjäyttävän vaikutuksen ja jos se perustuu muiden keinojen kuin ansioihin perustuvan kilpailun piiriin kuuluvien keinojen käyttämiseen.²⁷ Markkinoilta syrjäyttävällä vaikutuksella tarkoitetaan sitä, että menettelytapa on omiaan vaikeuttamaan kilpailijoiden pääsyä kyseisille markkinoille tai niiden toiminnan jatkamista kyseisillä markkinoilla, ja näin tehdessään kyseinen menettelytapa on omiaan vaikuttamaan markkinarakenteeseen.²⁸
22. SEUT 102 artiklaa voidaan soveltaa ainoastaan erityisten olosuhteiden perusteella määrävässä markkina-asemassa olevan yrityksen menettelytapaan, joka on todettu ja jonka vaikutukset ilmenevät sellaisilla liitännäisillä markkinoilla, joilla yritys ei ole määrävässä asemassa.²⁹ Tällaisista olosuhteista voi olla kyse silloin, kun määrävässä asemassa myyntiketjun alkupään markkinoilla oleva vertikaalisesti integroitunut yritys pyrkii

²⁵ Komission tiedonanto – Ohjeita komission ensisijaisista täytäntöönpanotavoitteista sovellettaessa EY:n perustamissopimuksen 82 artiklaa yritysten määrävän aseman väärinkäyttöön perustuvaan markkinoiden sulkemiseen (2009/C 45/02), kohta 12.

²⁶ Yhdistetyt asiat C-395/96 P ja C-396/96 P, Compagnie Maritime Belge Transports ym. v. komissio, kohta 36.

²⁷ Asia C-377/20, Servizio Elettrico Nazionale ym., kohta 103.

²⁸ Asia C-377/20, Servizio Elettrico Nazionale ym., kohta 61.

²⁹ SEUT 102 artiklan soveltaminen edellyttää, että määrävän markkina-aseman ja sen väitetyn väärinkäytön välillä on oltava yhteys; tällaista yhteyttä ei yleensä ole, jos yrityksen menettely muilla kuin niillä markkinoilla, joilla sillä on määrävä asema, saa aikaan vaikutuksensa näillä muilla markkinoilla, asia C-52/09, TeliaSonera Sverige, kohta 86. Ks. lisäksi Asia C-377/20, Servizio Elettrico Nazionale ym., kohta 68.

toiminnallaan syrjäyttämään vähintäänkin yhtä tehokkaat kilpailijat myyntiketjun loppupään markkinoilta.³⁰

23. Asianomainen määräävässä markkina- asemassa oleva yritys voi jäädä SEUT 102 artiklassa määrätyn kiellon soveltamisalan ulkopuolelle osoittamalla, että kyseessä oleva menettelytapa tasoitettiin tai jopa ylitettiin tehokkuuseduilla, jotka koituvat myös kuluttajien eduksi.³¹

7.2 Asian tutkimatta jättämisen arviointi

24. Toimenpidepyynnön tekijä väittää, että toimenpidepyynnössä yksilöidyssä menettelyssä olisi kyse määräävän markkina- aseman väärinkäytöstä. Viraston asiassa tekemän esiselvityksen mukaan ei voida kuitenkaan pitää todennäköisenä, että menettelyssä olisi kyse kilpailulain 7 §:ssä tai SEUT 102 artiklassa tarkoitetusta kielletystä kilpailunrajoituksesta.
25. Asian arvion kannalta relevantteja ovat liikenne- ja autovakuutusmarkkinat sekä moottoriajoneuvojen vaurikorjauksen markkinat.³² Toimenpidepyynnön kohteena olevat vakuutusyhtiöt toimivat näistä myyjänä ainoastaan liikenne- ja autovakuutusmarkkinoilla, kun taas – toimenpidepyynnössä esitetyn mukaisesti – niiden menettely toteutettaisiin ja sen väitetyt vaikutukset ilmenisivät moottoriajoneuvojen vaurikorjauksen markkinoilla. Kuten edellä kohdassa 5 on kuvattu, vakuutusyhtiöt tekevät yhteistyötä valitsemiensa moottoriajoneuvojen vaurikorjaamojen kanssa, ohjaavat vahinkotilanteessa asiakasta valitsemaan korjaamokseen jonkin näistä kumppaneistaan ja maksavat asiakkaan laskun suoraan kumppanikorjaamolle.
26. Kummankin toimenpidepyynnön kohteena olevan vakuutusyhtiön osuus liikenne- ja autovakuutusten vakuutusmaksutuloista on 20–30 prosenttia. Pohjola Vakuutus Oy:n osuus kyseisten vakuutuslajien vakuutusmaksuista on suurempi kuin kummallakaan toimenpidepyynnön kohteena olevalla vakuutusyhtiöllä, minkä lisäksi myös Keskinäinen Vakuutusyhtiö Fennian osuus on merkityksellinen.³³ Toimenpidepyynnön ja viraston asiassa tekemien esiselvitysten perusteella toimenpidepyynnön kohteena olevat vakuutusyhtiöt eivät esiinny tai toimi yhdessä yhtenä yksikkönä. Näin ollen – ja ottaen lisäksi huomioon virastolla kyseessä olevasta toimialasta kertynyt pohjatieto – KKV katsoo olevan hyvin epätodennäköistä, että If:llä tai LT:llä olisi kilpailulain 4 §:n 1 mom. 2 kohdan mukainen määräävä

³⁰ Asia C-52/09, TeliaSonera Sverige, kohdat 86–87. Ks. lisäksi asia C-333/94 P, Tetra Pak v. komissio, kohdat 25 ja 27.

³¹ Asia C-377/20, Servizio Elettrico Nazionale ym., kohdat 46–48 ja 103.

³² KKV ei ole määritellyt tässä asiassa kilpailuoikeudellisia relevantteja markkinoita. Terveysmarkkinoita koskevassa päätöskäytännössä KKV on tarkastellut vakuutusyhtiöpalveluiden markkinoita, jotka ovat käsittäneet kaikki ne palvelut, joissa vakuutusyhtiö on palvelun maksavana asiakkaana ja joiden osalta laskun maksaa vakuutusyhtiö suoraan palvelun tuottajalle, esim. KKV:n päätös 29.9.2020, Mehiläinen Yhtiöt Oy / Pihlajalinna Oyj, dnro KKV/1233/14.00.10/2019, luku 15.2.2. Tässä asiassa relevanttien markkinoiden määrittelyllä ei viraston arvion mukaan olisi merkitystä asian lopputuloksen kannalta.

³³ Ks. edellä kohta 6. On todennäköistä, että yhtiöiden osuudet vakuutusmaksutuloista heijastelevat niiden osuuksia kyseisten vakuutuslajien perusteella maksetuista korvausmääristä.

markkina-asema tai yhteinen määräävä markkina-asema millään relevantilla markkinalla, joka on merkityksellinen kyseessä olevan asian arvioinnin kannalta.

27. Toimenpidepyynnössä väitetysti toimenpidepyynnön kohteiden menettely toteutuu ja sen vaikutukset ilmenevät liikenne- ja autovakuutusmarkkinoista erillisillä moottoriajoneuvojen vauriokorjauksen markkinoilla.³⁴ Toimenpidepyynnön kohteena olevat vakuutusyhtiöt eivät tarjoa moottoriajoneuvojen vauriokorjauspalveluita. KKV ei myöskään ole saanut tietoja, joiden mukaan toimenpidepyynnön kohteena olevien vakuutusyhtiöiden suunnitelmissa olisi laajentua tarjoamaan vauriokorjauspalveluita tai että niihin kohdistuisi muutoinkaan kilpailupainetta kyseisiä palveluita tarjoavien elinkeinonharjoittajien taholta. Näin ollen – ja ottaen huomioon edellä kohdassa 22 esitetty – KKV:n arvion mukaan on epätodennäköistä, että SEUT 102 artikla ja/tai kilpailulain 7 § soveltuisivat toimenpidepyynnössä yksilöityyn menettelyyn.
28. Edellä kohdissa 10–12 kuvatuksi toimenpidepyynnössä esitetään, että toimenpidepyynnön kohteena olevat vakuutusyhtiöt ovat pyrkineet keskittämään vakuutusasiakkaidensa asiointin tietyille moottoriajoneuvojen vauriokorjausmarkkinoilla toimiville yhteistyökumppaneilleen ja että kyseinen menettely vaikuttaa merkittävästi Auto Skyn liiketoimintaan. On mahdollista, että esitetyn menettelyn seurauksena kyseisten yhteistyökumppanien kilpailuasema olisi parantunut suhteessa sellaisiin kilpailijoihin, jotka eivät olisi valikoituneet vakuutusyhtiöiden kumppaniksi. KKV pitää todennäköisenä, että vakuutusyhtiöt valitsevat huolella liiketoimintansa kannalta parhaat kumppanit, jolloin vauriokorjauspalveluita tarjoavien yritysten on mahdollista kilpailla vakuutusyhtiöiden kumppanuudesta³⁵. Lisäksi toimenpidepyynnössä esitetyn mukaisesti, vakuutusyhtiöiden menettely – vaikka tarjoaakin yhteistyökumppaneille kilpailuedun – ei kuitenkaan estä niiden asiakkaita hankkimasta tarvitsemiaan korjauspalveluita muilta kuin yhteistyökumppaneilta³⁶.
29. Kuten edellä päätöksen kohdassa 7 esitetään, vakuutusyhtiöiden maksamat korvaukset muodostavat kokonaisuudessaan ainoastaan osan ajoneuvojen vauriokorjausmarkkinoiden arvosta³⁷. Edelleen ottaen huomioon päätöksen kohdan 6 mukaiset vakuutusyhtiöiden osuudet liikenne- ja autovakuutusten vakuutusmaksutuloista, kumppanin toimenpidepyynnön kohteena olevan vakuutusyhtiön kumppanikorjaamoilleen

³⁴ Ks. edellä kohdat 10–11.

³⁵ Lisäksi on todennäköistä, että moottoriajoneuvojen vauriokorjauspalveluita tarjoavien yritysten on mahdollista toimia myös vakuutusyhtiöiden kumppanikorjaamoiden alihankkijoina.

³⁶ Ks. edellä kohta 11.

³⁷ Kuten päätöksen kohdassa 7 mainitaan, vakuutusyhtiöiden maksamien korvausten kokonaismäärä yliarvioi korvausten merkityksen vauriokorjausten kokonaisliikevaihdon kannalta, sillä tilastoidut vakuutuskorvaukset sisältävät varsinaisiin vauriokorjauksiin liittyvien korvausten lisäksi muun muassa henkilövahinkoihin liittyviä korvauksia sekä ajoneuvojen lunastuksia. Edelleen osa tilastoiduista korvauksista suoritetaan jälkikäteen niille vakuutusasiakkaille, jotka ovat valinneet korjaamopalveluita tarjoavan toimijan itse: kyseisten asiakkaiden hankkimien vauriokorjauspalveluiden liikevaihto ei siten ohjaudu vakuutusyhtiöiden menettelyyn vuoksi suoraan niiden kumppanikorjaamoille.

ohjaamien asiakkaiden osalta maksamat korvausmäärät muodostavat ainoastaan maltillisen osuuden vakuutusyhtiöiden kokonaisuudessaan suorittamista korvausmääristä sekä erityisesti moottoriajoneuvojen vaurikorjausmarkkinoiden kokonaisliikevaihdosta. Edellä mainittu huomioon ottaen KKV pitää epätodennäköisenä, että toimenpidepyynnön kohteena olevien vakuutusyhtiöiden väitetty menettely saisi aikaan päätöksen kohdassa 21 tarkoitettua syrjäyttävää vaikutusta.

30. KKV on ottanut asiaa koskevassa arviossaan lisäksi huomioon, että toimenpidepyynnön kohteena olevien vakuutusyhtiöiden menettelystä seuraisi todennäköisesti tehokkuusetuja. Yleisesti ottaen yritysten väliset kumppanuudet ja muut yhteistyön muodot ovat yrityksille yksi keskeinen tapa vahvistaa kilpailukykyä. Yhteistyöverkoston avulla yritykset voivat hyödyntää toisen alan ydinosaamista ja tietotaitoa sekä kehittää asiakkailleen kokonaisvaltaista palvelua. Laajan asiakasjoukon edustajina toimivien vakuutusyhtiöiden neuvotteluvoima on merkittävää suhteessa moottoriajoneuvojen vaurikorjauspalveluita tarjoaviin yhteistyökumppaneihin, joten on todennäköistä, että vakuutusyhtiöiden on mahdollista hankkia asiakkaidensa tarvitsemia palveluita paremmilla ehdoilla kuin itsenäisesti toimivien asiakkaiden olisi mahdollista³⁸. Vakuutusyhtiöiden kannustimet kontrolloida korjauskustannuksia ovat myös todennäköisesti suuremmat kuin yksittäisellä vakuutuksenottajalla. Lisäksi vakuutusyhtiöiden asiakkaiden asiointin keskittäminen valikoiduille kumppanikorjaamoille tehostaa palveluprosessia tekemällä siitä yksinkertaisemman ja nopeamman.³⁹ On todennäköistä, että menettelyllä saavutettavat tehokkuusedut välittyisivät ainakin osittain myös vakuutusyhtiöiden asiakkaille.
31. Toimenpidepyynnön tekijä on lisäksi esittänyt, että toimenpidepyynnön kohteena olevien vakuutusyhtiöiden väitetty menettely rajoittaisi niiden asiakkaiden oikeutta valita toimija, jolta asiakas hankkii ajoneuvonsa korjauspalvelun. Vaikka vakuutusyhtiöiden ohjauksella olisi toimenpidepyynnössä esitettyjä vaikutuksia, kyse olisi vakuutusyhtiön ja sen asiakkaan välisestä sopimussuhteesta ja siinä asiakkaiden noudatettaviksi sovitusta ehdoista. Kilpailulainsäädännön tarkoituksena ei ole suojella asiakkaita kohtuuttomilta sopimusehdoilta, ellei kyse ole samalla kilpailunrajoituksesta.
32. Edellä kuvattu huomioon ottaen KKV jättää asian tutkimatta kilpailulain 32 §:n 2 momentin 1 kohdan nojalla.

³⁸ Alankomaiden ja Ruotsin kilpailuviranomaiset ovat julkaisemissaan raporteissa analysoineet vakuutusyhtiöiden neuvotteluvoimaa. Marktstudie De rol van verzekeraars op de autoschadeherstelmarkt Zaaknummer, ACM/18/034668, luku 4. Saatavilla osoitteessa <https://www.acm.nl/nl/publicaties/verzekeraars-verstoren-concurrentie-op-autoschadeherstelmarkt-niet>. Makten över bilen, Konkurrensverkets rapportserie 2019:2, s. 51 ja luku 7.

³⁹ KKV:n terveismarkkinoita koskevassa yrityskauppa-asiassa tekemien selvitysten perusteella vahinkotapahtumiin liittyvien palveluntarjoajien kanssa tehdyt kumppanuussopimukset ovat ennen kaikkea osa vakuutusyhtiöiden kustannusten hallintaa, minkä lisäksi niillä helpotetaan vakuutetun osaksi tulevaa vakuutuskorvausten hallinnointiprosessia, KKV:n päätös 29.9.2020, Mehiläinen Yhtiöt Oy / Pihlajalinna Oy, dnro KKV/1233/14.00.10/2019, kohta 958.

8 Johtopäätökset

33. Edellä esitetyin perustein virasto jättää asian tutkimatta.
34. Viraston päätös tutkimatta jättämisestä ei sisällä arviota epäillyn kilpailunrajoituksen lain mukaisuudesta. Mikäli virasto saa uutta tietoa, jonka mukaan tutkimatta jättämisen edellytysten täyttymistä on syytä arvioida uudelleen, virasto voi ottaa asian uudelleen käsiteltäväkseen.

9 Sovelletut säännökset

Kilpailulaki (948/2011) 1 ja 32 §.

10 Muutoksenhaku

KKV:n tässä asiassa antamaan päätökseen saa hakea muutosta markkinaoikeudelta kilpailulain 44 §:n mukaan siten kuin hallintolainkäyttölaissa (586/1996) säädetään. Valitusosoitus on päätöksen liitteenä.

11 Lisätiedot

Lisätietoja antaa erityisasiantuntija Anne Rämö-Tervonen sähköpostitse [anne.ramo-tervonen\(at\)kkv.fi](mailto:anne.ramo-tervonen(at)kkv.fi) tai puhelimitse 029 505 3326.

Johtaja

Valtteri Virtanen

Erityisasiantuntija

Anne Rämö-Tervonen

LIITE

Valitusosoitus