

Esityksen tekijä	Kilpailu- ja kuluttajavirasto
Esityksen kohteet	Uudenmaan Autokouluyhdistys ry Autokoulu Hakala Ky Eko-Center Liikennekoulutuspalvelut Ky Järvenpään Ajokoulutuskeskus Oy Malmin Autokoulu Oy Oy Hangö Bilskola – Hangon Autokoulu Ab Porvoon Autokoulu Oy Oy Autokoulu Drivers' Club Bilskola Ab Timo Anttila Yhtiöt Oy (aikaisemmin Porvoon Auto-opisto Oy)

Asia Seuraamusmaksuesitys kilpailuasiassa

Kilpailu- ja kuluttajaviraston seuraamusmaksuesitys

Vaatimukset

Kilpailu- ja kuluttajavirasto (jäljempänä myös KKV tai virasto) on markkinaoikeudelle 21.11.2019 tekemässään seuraamusmaksuesityksessä vaatinut, että markkinaoikeus määrää elinkeinonharjoittajien välisestä kielletystä kilpailunrajoituksesta seuraamusmaksun Uudenmaan Autokouluyhdistys ry:lle (jäljempänä myös UAY tai yhdistys), Autokoulu Hakala Ky:lle (jäljempänä myös Autokoulu Hakala), Eko-Center Liikennekoulutuspalvelut Ky:lle (jäljempänä myös Eko-Center), Järvenpään Ajokoulutuskeskus Oy:lle (jäljempänä myös Järvenpään Ajokoulutuskeskus), Malmin Autokoulu Oy:lle (jäljempänä myös Malmin Autokoulu), Oy Hangö Bilskola – Hangon Autokoulu Ab:lle (jäljempänä myös Hangon Autokoulu), Porvoon Autokoulu Oy:lle (jäljempänä myös Porvoon Autokoulu), Oy Autokoulu Drivers' Club Bilskola Ab:lle (jäljempänä myös Drivers' Club) ja Timo Anttila Yhtiöt Oy:lle (jäljempänä myös Anttila Yhtiöt) seuraavasti:

- Uudenmaan Autokouluyhdistys ry:lle 12.251,60 euroa,
- Autokoulu Hakala Ky:lle 17.568,50 euroa,
- Eko-Center Liikennekoulutuspalvelut Ky:lle 6.881,84 euroa,
- Järvenpään Ajokoulutuskeskus Oy:lle 55.100 euroa,
- Malmin Autokoulu Oy:lle 57.800 euroa,
- Oy Hangö Bilskola – Hangon Autokoulu Ab:lle 13.900 euroa,
- Porvoon Autokoulu Oy:lle 31.300 euroa,
- Oy Autokoulu Drivers' Club Bilskola Ab:lle 61.200 euroa ja
- Timo Anttila Yhtiöt Oy:lle 54.300 euroa.

Kilpailu- ja kuluttajavirasto on lisäksi vaatinut, että markkinaoikeus hylkää esityksen kohteena olevien elinkeinonharjoittajien ja elinkeinonharjoittajien yhteenliittymän oikeudenkäyntikulujen korvaamista koskevat vaatimukset.

Perusteet elinkeinonharjoittajien yhteenliittymän hintasuositusten osalta

1 Aluksi

UAY ja sen hallituksessa edustettuina olleet yhtiöt ovat pyrkinet yhdenmukaistamaan autokouluyrittäjien hinnoittelua 19.1.2013 voimaan tulleen ajokorttilakiuudistuksen yhteydessä. Yhdistyksen hintasuositusten tavoitteena on ollut saada autokouluyrittäjät korottamaan keskeisen B-ajokortin (jäljempänä myös B-kortti) hintaa enemmän kuin ne olisivat päätyneet nostamaan hintoja itsenäisen päätöksenteon kautta. Menettelyssä on ollut kysymys kilpailulain 5 §:n vastaisesta elinkeinonharjoittajien yhteenliittymän hintasuosituksesta. Menettely on alkanut viimeistään 16.4.2012 ja kestänyt 27.10.2015 saakka.

Rikkomuksen kannalta keskeisiä toimijoita ovat olleet UAY:n hallituksessa vuosina 2014 ja 2015 edustettuina olleet yhtiöt sekä vuodesta 2012 alkaen Porvoon Autokoulu, jonka toimitusjohtaja on yhdistyksen hallituksen puheenjohtajana ollut aloitteellinen yhdistyksen syyskuussa 2012 ja helmikuussa 2013 toteuttamien taloudellisen ajattelun kurssien järjestämisessä. UAY:n hallituksessa kiellettyyn menettelyyn ovat aktiivisesti osallistuneet Porvoon Autokoulun lisäksi Autokoulu Hakala, Eko-Center, Järvenpään Ajokoulutuskeskus, Malmin Autokoulu ja Hangon Autokoulu.

Kiellettyjä hintasuosituksia on annettu UAY:n autokouluyrittäjille järjestämällä taloudellisen ajattelun kursseilla, yhdistyksen nimissä järjestetyissä aluepalavereissa Porvoossa ja Hyvinkäällä sekä sähköpostiviesteissä.

UAY:n hintasuosituksia on noudatettu Porvoossa, jossa Porvoon Autokoulu, Drivers' Club ja Anttila Yhtiöt ovat nostaneet B-korttiopetuksen hinnan yhdenmukaisesti alkuvuonna 2013 ajokorttilakiuudistuksen yhteydessä. Keinotekoisen korkea hintataso on ylläpidetty Porvoossa siihen asti, kunnes kaksi uutta toimijaa on aloittanut toimintansa siellä syksyllä 2014. UAY:n hallituksessa edustettuina olleet yhtiöt ovat olleet tietoisia ainakin Porvoon autokoulujen vuosina 2014 ja 2015 käymistä hintakeskusteluista ja ovat viestineet uudelle porvoolaiselle toimijalle järkeväksi arvioidusta hintatasosta lokakuussa 2014.

2 Tapahtumakuvaus UAY:n hintasuositusten osalta

2.1 Taloudellisen ajattelun kurssit vuosina 2012 ja 2013

UAY:n hallituksen kokouksessa 16.4.2012 on päätetty järjestää syksyllä 2012 jonkinlainen ”taloudellisen ajattelun / kannattavan yritystoiminnan koulutus räätälöitynä ajatellen B-uudistusta”. Aloitteen kurssin järjestämiseksi on tehnyt UAY:n hallituksen puheenjohtajana toiminut Porvoon Autokoulun toimitusjohtaja HH, joka on tuonut esille ajatuksen kyseisen koulutuksen järjestämisestä osana yhdistyksen strategiaa jo vuoden 2012 tammikuussa. Ehdotus on sisällytetty yhdistyksen strategiaan vuosille 2011–2015.

UAY:n hallituksen puheenjohtajan keskeisin huoli on ollut, etteivät autokouluyrittäjät osaisi ilman ohjeistusta hyödyntää ajokorttilakiuudistusta korjatakseen hintoja ”reilusti ylöspäin”. HH on 20.5.2012 käydyssä sähköpostikeskustelussa esittänyt tarjouspyynnön koulutuksesta henkilölle, joka on lopulta pitänyt koulutuksen. HH on kouluttajalle lähettämässään viestissä viitannut ajokorttilakiuudistukseen ja todennut, että hänellä on suuri pelko siitä, että yrittäjät eivät osaa käyttää tätä tilaisuutta mahdollisuutena korjata hintoja ”reilusti ylöspäin”. Samassa sähköpostikeskustelussa kouluttaja on esittänyt esimerkin B-kortin perusosan hinnan nostamisesta 1.500 eurosta 1.800 euroon. UAY:n hallitus on 1.6.2012 pidetyssä kokouksessa hyväksynyt koulutuksen järjestämisen hallituksen puheenjohtajan esitettyä huolensa autokoulutoiminnan kannattavuuden heikkenemisestä.

Kutsu koulutukseen on lähetetty UAY:n pyynnöstä yhdistyksen jäsenten lisäksi myös kaikille Suomen Autokoululiitto ry:n (jäljempänä myös Autokoululiitto) jäsenille. UAY on vielä myöhemmin varmistanut, että kutsu toimitetaan yhdistyksen lisäksi myös Autokoululiiton välityksellä.

Taloudellisen ajattelun kurssi on toteutettu 14.9.2012 UAY:n hallituksen puheenjohtajan ehdottamassa muodossa. Kouluttaja on ollut puheenjohtajan ehdottama ja kurssin sisältö on räätälöity yhdistyksen tilauksen mukaiseksi.

Kouluttaja on kurssilla ohjeistanut UAY:n jäsenistöä hyödyntämään tulevaa ajokorttilakiuudistusta mahdollisimman tehokkaasti hintojen nostamiseksi. Kurssilla on käyty läpi laskuharjoitus, jossa on esitetty silloinen B-kortin perusvaiheen keskitaso 1.500 euroa ja kysytty, kuinka paljon myyntimäärät voivat laskea toiminnan tuoton kärsimättä, jos hinta nostettaisiin 1.800 euroon. Laskuesimerkki on kouluttajan mukaan perustunut omakohtaiseen kokemukseen autokoulujen hinnoittelusta. Riippumatta vastaavan laskuesimerkin muista mahdollisista käyttötilanteista on selvää, että UAY:n taloudellisen ajattelun kurssilla kyseistä esimerkkiä on käytetty nimenomaan siksi, että autokoulut uskaltaisivat B-korttiuudistuksen yhteydessä korottaa hintojaan ”reilusti ylöspäin”.

Kurssille osallistuneet autokouluyrittäjät ovat vastanneet kurssipalautteen kohtaan ”Kurssi antoi uusia ideoita / ajateltavaa” muun ohella, että ”hinnoittelu menee uusiksi omassa koulussa. Rohkeasti korottamaan hintoja.”, ”kävi täysin selväksi, että hinta pitää nostaa”, ”hinnat nostan” ja ”hinnan korotusta, ei alennuksia” sekä kohtaan ”Kurssilta saamani tieto on sovellettavissa käytännön autokouluyrittäjätyöhöni” muun ohella ”täysimääräisesti” ja ”nostan heti hintaa 3–5 %”. Kurssilaisten palautteet on 27.9.2012 lähetetty tiedoksi UAY:n hallituksen jäsenille.

UAY on järjestänyt samansisältöisen kurssin uudelleen 8.2.2013 pian ajokorttilakiuudistuksen tultua voimaan. Päätös kurssin järjestämisestä uudelleen on tehty heti ensimmäisen kurssin jälkeen, ja UAY:n hallituksen puheenjohtaja on ehdottanut Autokoululiitolle kurssin järjestämistä maanlaajuisena. Yhdistys on varmistanut, samoin kuin ensimmäistä kurssia järjestettäessä, että Autokoululiitto lähettää kutsun koulutukseen mahdollisimman kattavalla jakelulla. Tiedote on myös lähetetty Autokoululiiton jäsenistölle. Kouluttajalta saaduissa ennakkotiedoissa kurssin sisällöstä on mainittu aiheena muun ohella ”Miten korkeampi hinta voidaan perustella”.

UAY:n hallituksen 15.6.2015 Autokoulu Liikenneakatemian (jäljempänä myös Liikenneakemia) SK:lle lähettämässä sähköpostiviestissä on todettu, että yhdistys on pyrkinyt opastamaan yrittäjiä järkevään hinnoitteluun järjestämällä useita taloudellisen ajattelun kursseja, mutta valitettavasti kursseille eivät osallistu ne jäsenet, jotka sitä eniten tarvitsisivat.

2.2 Hyvinkään aluepalaverit vuosina 2012 ja 2014

UAY ja sen hallituksessa edustettuina olleet yhtiöt ovat vieneet yhdistyksen hintasuosituksia omille alueilleen järjestämällä aluepalavereja, joihin on kutsuttu paikallisia autokouluyrittäjiä. Aluepalaverit on säännönmukaisesti esitelty osana UAY:n toimintaa ja järjestetty yhdistyksen nimissä. UAY:n hallituksen jäsenet ovat tilaisuuksissa edustaneet oman yrityksensä lisäksi yhdistystä.

UAY:n kirjanpidon mukaan Hyvinkään ja Järvenpään alueella maaliskuusta 2011 maaliskuuhun 2016 järjestetyistä kymmenestä yhdistyksen aluepalaverista Autokoulu Hakalan HH on osallistunut seitsemään ja Eko-Centerin EK yhdeksään tilaisuuteen.

Syyskuussa 2012 järjestetyn taloudellisen ajattelun kurssin jälkeen Autokoulu Hakalan HH on merkinnyt UAY:n Hyvinkäällä 18.12.2012 järjestämän aluepalaverin omaan kalenteriinsa aiemmasta eroavalla tavalla ”Hinta Palaveri Hyvinkää”. HH on merkinnyt myös yhdistyksen Hyvinkäällä 18.3.2014 järjestämän aluepalaverin omaan kalenteriinsa ”Palaveri Hyvinkää hinnat”.

HH on lisäksi 16.3.2015 lähettämässään viestissä viitannut Hyvinkäällä paria vuotta aiemmin pidettyyn alueelliseen keskustelutilaisuuteen ”hintapalaveri”-termillä.

Eko-Centerin EK on 29.9.2016 viraston kuulemistilaisuudessa kertonut, että hän on jossakin aluepalaverissa ”avannut kustannusrakennetta”.

2.3 Porvoon aluepalaverit syksyllä 2014 ja sähköpostiviesti Liikenneakatemialle 31.10.2014

UAY:n alueellisia keskustelutilaisuuksia on järjestetty Porvoossa yleensä kerran vuodessa. Yhdistyksen hallituksen puheenjohtaja HH on kuitenkin kutsunut koolle kaksi aluepalaveria syksyllä 2014 kahden uuden toimijan käynnistäessä toimintaa Porvoossa. Aluepalaverit on järjestetty Porvoossa 12.8.2014 ja 27.11.2014.

Liikenneakatemian SK on syksyllä 2014 kysynyt UAY:n hallituksen puheenjohtajalta HH:lta tämän koolle kutsuman 27.11.2014 tapaamisen aiheesta. HH:n 16.11.2014 SK:lle lähettämässä vastauksessa on kerrottu tapaamisen aiheeksi muun ohella alan kannattavuus.

UAY:n hallituksen jäsen Eko-Centerin EK on 31.10.2014 Liikenneakatemian SK:lle lähettämässään sähköpostiviestissä kommentoinut uusien toimijoiden tekemiä hinnoitteluratkaisuja ja todennut, että järkevä hinta B-kortin perusvaiheelle olisi 2.700–2.800 euroa. Viesti on mennyt tiedoksi muille UAY:n hallituksen jäsenille.

EK on 29.9.2016 viraston kuulemistilaisuudessa kertonut, että SK:lle mainittu B-kortin 2.700–2.800 euron tavoitehintaa on perustunut perinteiseen autokoulualan toimintatapaan, jossa B-kortin hinnan tulisi vastata teollisuustyöntekijän nettokuukausiansiota.

2.4 Viestinvaihto UAY:n hallituksen ja Liikenneakatemian välillä kesällä 2015

Liikenneakatemian SK on 10.6.2015 lähettänyt UAY:n hallitukselle sähköpostiviestin, jossa hän on kysynyt hintojen kuluttajille ilmoittamiseen liittyvästä avoimesta rakenteesta. SK:n viestissä ei ole viitattu hintatasoon tai hinnan suuruuteen.

UAY:n hallitus on ryhtynyt laatimaan SK:lle vastausta, jossa päähuomio on jo luonnosvaiheessa ollut Porvoon hintatasossa ja kilpailutilanteessa. Kaikki yhdistyksen hallituksen jäsenet ovat osallistuneet vastauksen muokkaamista koskevaan keskusteluun. Keskustelussa on muun ohella viitattu siihen, että autokouluja alkaa olla liikaa ja siksi alalla alkaa olla hinnoitteluongelmaa.

Autokoulu Hakalan HH on 15.6.2015 lähettänyt SK:lle koko UAY:n hallituksen nimissä vastauksen, jossa on muun ohella tuotu esiin

yhdistyksen huoli alalla vallitsevasta hintakilpailusta ja joidenkin yrittäjien harjoittamasta aggressiivisesta hinnoittelupolitiikasta. Viestissä on lisäksi viitattu siihen, että alalle tulee uusi yrittäjä, joka hinnoittelee oman toimintansa useita satoja euroja alle alueen yleisen hintatason ja että tämä vaikuttaa väistämättä myös vanhojen autokouluyrittäjien hinnoitteluun.

2.5 Porvoon aluepalaveri 5.10.2015 ja siihen liittyvä viestinvaihto

UAY on 5.10.2015 järjestänyt Porvoossa aluepalaverin, johon myös Porvoon uudet toimijat Katiedu Osakeyhtiö (jäljempänä myös Katiedu) ja Liikenneakatemia ovat osallistuneet.

Liikenneakatemian SK on 25.10.2015 lähettänyt UAY:n hallitukselle sähköpostiviestin, jossa on todettu, että yhdistyksen Porvoossa 5.10.2015 järjestämässä aluepalaverissa on puheenjohtajan alustuksella ollut keskustelun sisältönä hintojen korottaminen.

Aluepalaverin koolle kutsunut UAY:n hallituksen puheenjohtaja HH on SK:n viestin johdosta 25.10.2015 yhdistyksen hallitukselle lähettämässään viestissä todennut, että Porvoon vanhat autokouluyrittäjät ovat tapaamisessa yrittäneet saada kaikkia korottamaan hintaa esimerkiksi 300 eurolla.

UAY:n hallituksen jäsenet ovat kommentoineet SK:n 25.10.2015 yhdistyksen hallitukselle lähettämää viestiä, josta on selvästi käynyt ilmi Porvoon aluepalaverissa 5.10.2015 käyty keskustelu hinnoista ja toimijoiden määrästä. Kukaan hallituksen jäsenistä ei ole viesteissä irtisanoutunut keskustelusta.

Eko-Centerin EK:n 27.10.2015 koko UAY:n hallituksen nimissä SK:lle lähettämässä vastauksessa on todettu, että hallituksen kanta yksittäisen autokoulun hinnoitteluun ja hinnan ilmoittamiseen ei ole muuttunut ja kehoitettu jatkamaan paikallisia palavereja.

Liikenneakatemian SK on vielä samana päivänä vastannut UAY:n hallituksen viestiin ja toistanut tiedon siitä, että Porvoossa 5.10.2015 pidetyssä aluepalaverissa on painostettu hinnankorotuksiin ja keskusteltu toimijoiden määrästä.

UAY:n hallituksen puheenjohtaja HH ja Autokoulu Hakalan HH ovat 27.10.2015 viestitelleet Porvoon tilanteesta. HH:n HH:lle lähettämässä viestissä on todettu, että aluepalaverissa 5.10.2015 on keskusteltu toimijoiden määrästä ja että Drivers' Clubin MS on yrittänyt saada Katiedua nostamaan hintaa.

2.6 Esityksen kattaman menettelyn päätyminen

UAY:n hallituksessa edustettuina olleet yhtiöt ovat vielä 27.10.2015 käyneet keskustelua Porvoon aluepalaverin 5.10.2015 hintakeskustelusta, tarveharkinnasta ja yhtiöiden roolista paikallisella markkinalla syntyneessä hintakilpailutilanteesta. Virastolla ei ole näyttöä siitä, että yksikään UAY:n hallituksessa edustettuina olleista yhtiöistä olisi irtisanoutunut kilpailulaissa kielletystä menettelystä. Näyttöä ei ole kielletyn menettelyn jatkumisesta 27.10.2015 jälkeen.

3 Kilpailuoikeudellinen arviointi UAY:n hintasuositusten osalta

3.1 Arvioinnin lähtökohdat

UAY:n toiminta-alueella toteutettu kielletty kilpailunrajoitus on ollut maantieteelliseltä ulottuvuudeltaan pääasiassa alueellinen ulottuen kuitenkin taloudellisen ajattelun kurssien osalta Uttamaata laajemmalle. Kiellettyyn menettelyyn sovelletaan siten kilpailulain säännöksiä. Kilpailulain 5 §:ää on tulkittava yhdenmukaisesti Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) 101 artiklan 1 kohdan kanssa.

UAY on autokoulualan etujärjestö, jonka jäseniksi voidaan hyväksyä Suomessa toimivia autokouluja. UAY:n jäsenet ovat kilpailulain 4 §:n 1 kohdassa tarkoitettuja elinkeinonharjoittajia, ja UAY on toimialajärjestönä jo luonteensa puolesta näiden samalla tuotanto- ja jakeluportaalla toimivien elinkeinonharjoittajien yhteenliittymä.

3.2 Elinkeinonharjoittajien yhteenliittymän päätös

Kilpailulain 5 §:ssä on kielletty elinkeinonharjoittajien yhteenliittymän päätökset hintojen yhdenmukaistamiseksi ja hintakilpailun estämiseksi.

UAY ja sen hallituksessa edustettuina olleet yhtiöt ovat saavuttaneet yhteisymmärryksen strategiasta ja kokonaissuunnitelmasta, jonka tavoitteena on ollut yhdenmukaistaa ja nostaa autokoulujen tarjoaman B-korttiopetuksen hinnoittelua. Keinoina on käytetty edellä tapahtumakuvauksessa kuvattuja hallituksen jäsenten toistuvia hintakeskustelujen avauksia ja ”kannattavan” hinnan malliesimerkkejä yhdistyksen järjestämissä koulutuksissa ja aluepalavereissa sekä hinnalla kilpailemaan pyrkivien uusien toimijoiden painostamista. Hintasuosituksia on annettu ajo-opetusta koskevan lainsäädännön tai paikallisten markkinatilanteiden muuttuessa.

Toimialajärjestön hinnoittelusuositukset ovat omiaan yhdenmukaistamaan alalla toimivien elinkeinonharjoittajien hinnoittelua. Erityisen haitallisia ovat toimialajärjestön laatimat ja levittämät, yritysten omakustannushintojen rakenteesta riippumattomat hintasuositukset. Tällaiset suositukset ovat omiaan kannustamaan yrityksiä mukauttamaan hintojaan ottamatta huomioon omia kustannuksiaan.

Asiassa on kyse elinkeinonharjoittajien yhteenliittymän kilpailulain vastaisista, aktiivisesti toimeenpannuista hintasuosituksista, jotka ovat olleet monitahoinen kokonaisuus. Kilpailulain vastainen menettely on koostunut edellä tapahtumakuvauksessa kuvatusti sarjasta yhteydenpitoa, koulutuksia, kokouksia ja toimenpiteitä, jotka ovat kilpailuoikeudellisesti olleet yhteenliittymän päätöksiä. UAY elinkeinonharjoittajien yhteenliittymänä ja sen hallituksessa edustettuina olleet yhtiöt ovat päättäneet hyödyntää yhdistyksen koulutuksia ja aluepalavereja antaakseen hintasuosituksia vaikutuspiirissään olevien autokoulujen tarjoaman B-korttiopetuksen hintatason korottamiseksi ja yhdenmukaistamiseksi.

UAY:n aktiivisesti toimeenpanemat hintasuositukset ovat antaneet keskenään kilpaileville autokouluyrityksille mahdollisuuden ennustaa muiden yritysten tulevaa, suositusten jälkeistä markkinakäyttäytymistä. Suositukset ovat näin ollen poistaneet normaaliin kilpailutilanteeseen kuuluvaa epävarmuutta. Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaisesti asiassa ei ole tarpeen arvioida hintasuositusten sitovuutta.

UAY:n hallituksessa edustettuina olleet yhtiöt ovat olleet tietoisia taloudellisen ajattelun kurssien ja aluepalaverien tavoitteista. Yksikään hallituksessa edustettuina olleista yhtiöistä ei ole pyrkinyt irtisanoutumaan yhdistyksen hintasuosituksista taikka muista hinnoittelun yhdenmukaistamiseen tähtäävistä toimenpiteistä. Kaikki yhdistyksen toimenpiteet ovat olleet omiaan vähentämään epävarmuutta muiden markkinatoimijoiden tulevista hinnoittelupäätöksistä.

UAY:n antamat suositukset ovat muodostaan, sitovuudestaan ja antamistavastaan riippumatta olleet ilmaus elinkeinonharjoittajien yhteenliittymän tahdosta sovittaa yhteen jäsentensä käyttäytyminen Suomen autokoulumarkkinoilla. Suosituksissa on siten ollut kysymys kilpailulain 5 §:ssä tarkoitetusta elinkeinonharjoittajien yhteenliittymän päätöksestä.

3.3 Yksi yhtenäinen rikkomus

Asiassa on kyse UAY:n ja sen hallituksessa edustettuina olleiden yhtiöiden kokonaissuunnitelmasta, jonka tarkoituksena on ollut yhdenmukaistaa ja nostaa autokoulujen hinnoittelua poistamalla hinnoittelupäätöksiin liittyvää epävarmuutta muiden toimijoiden hinnoittelusta. Normaaliin kilpailutilanteeseen liittyvää epävarmuutta on poistettu hintakilpailusta pidättäytymistä ja tavoiteltavaa hintatasoa koskevien suositusten keinoin. Toiminnassa on ollut kyse yhdestä yhtenäisestä rikkomuksesta.

UAY:n ja sen hallituksessa edustettuina olleiden yhtiöiden edellä tapahtumakuvauksessa kuvatut toimet ovat olleet yhdistyksen jäsenistölle selkeä viesti siitä, että yhdistys kannustaa paikallisia yrittäjiä keskustelemaan hinnoittelupäätöksistään kilpailupaineen vähentämiseksi. Sama viesti on pyritty viemään laajemminkin Autokoululiiton

jäsenistölle. Kannustamalla yrittäjiä yhdenmukaistettuihin, kustannuksista riippumattomiin korotuksiin ja alueellisiin hintakeskusteluihin UAY ja sen hallituksessa edustettuina olleet yhtiöt ovat toimeenpanneet kiellettyjä hintasuosituksia.

Toimet ovat liittyneet toisiinsa ja niillä on ollut yksi yhtenäinen tavoite. Keinoina on käytetty yksityiskohtaisia hintakeskusteluja UAY:n järjestämissä koulutuksissa ja aluepalavereissa sekä aktiivista yhteydenpitoa yhdistyksen hallituksen jäsenten ja hinnoilla kilpailevien uusien toimijoiden välillä. Kaikki toimenpiteet ovat olleet omiaan vähentämään markkinatoimijoiden epävarmuutta kilpailijoiden tulevasta hinnoittelukäyttäytymisestä. Keinot tavoitteen saavuttamiseksi ovat vaihdelleet ajan kuluessa, koska ne on sopeutettu vastaamaan sitä, mikä on parhaalla mahdollisella tavalla kulloinkin toteuttanut kokonaissuunnitelmaa.

UAY:ssä päätösvaltaisilla toimijoilla on ollut yhteisymmärrys siitä, että autokouluyrittäjien hinnoittelukäyttäytymiseen voitaisiin vaikuttaa uusien ja vanhojen jäsenten alueellisen keskustelun kautta. Yhdistys on ylittänyt sen, mikä on toimialajärjestön tehtäviin kuuluvaa ja sallittua viestintää.

Tammikuussa 2013 voimaan tullut ajokorttilakiuudistus on tarjonnut konkreettisen mahdollisuuden antaa UAY:n jäsenistölle yksityiskohtaisia suosituksia hintatason korottamisesta yhdistyksen toiminta-alueella. Yhdistys on järjestänytkin lukuisia aluepalavereja vuoden 2012 aikana sekä taloudellisen ajattelun kurssit syyskuussa 2012 ja helmikuussa 2013.

UAY:n ja sen hallituksessa edustettuina olleiden yhtiöiden tavoitteena on ollut saada mahdollisimman laaja joukko autokouluyrittäjiä yhdistyksen toiminta-alueella toteuttamaan samansuuruinen, kustannuksista riippumaton korotus B-kortin hintaan. Tavoiteltu yhdenmukainen korotus on toteutunut tammikuun 2013 lakiuudistuksen yhteydessä Porvoossa, jossa yhdistyksen edustajat ovat pyrkineet vielä syksyllä 2015 saamaan Porvoon uusia toimijoita noudattamaan aiemmin syksyllä 2014 rauennutta yhteisymmärrystä B-kortin hintatasosta.

Edellä tapahtumakuvauksessa selostetut UAY:n kokoukset, tapaamiset, kurssit ja muu yhteydenpito ovat olleet osa kokonaissuunnitelmaa, jolla on ollut kilpailua rajoittava tarkoitus. Yhdistyksen kilpailurikkomukseen osallisten tahojen toiminnassa on koko tarkastelujaksolla ollut havaittavissa menettelytapojen ja käytännön toiminnan jatkuvuus. UAY:n järjestämät aluepalaverit näyttäytyvät keinona muodostaa yhtenäistettyjä menettelytapoja erityisesti paikallisen markkinatilanteen muuttuessa. Toimenpiteet eivät ole olleet erillisiä, toisistaan irrallisia menettelyjä, vaan ne ovat muodostaneet yhden toiminnallisen kokonaisuuden, jota on oikeudellisesti arvioitava yhtenä yhtenäisenä rikkomuksena.

UAY ja sen hallituksessa edustettuina olleet yhtiöt ovat osallistuneet useaan rikkomuksen osatekijään. Lisäksi yhtiöt ovat tienneet tai niiden

olisi pitänyt tietää toimenpiteiden olleen osa kilpailunrajoitustarkoituksessa muodostettua kokonaissuunnitelmaa.

3.4 UAY:n hintasuositusten kilpailua rajoittava tarkoitus

Elinkeinonharjoittajien yhteenliittymän päätökseksi katsottavaa hintasuositusta on vakiintuneessa oikeuskäytännössä arvioitu menettelynä, jonka tarkoituksena on kilpailun rajoittaminen.

Kilpailua rajoittavan tarkoituksen arvioinnissa on olennaista menettelyn objektiivinen tavoite. UAY:n aktiivisesti toimeenpanemien hintasuositusten tarkoituksena on ollut ohjata autokouluja hintojen yhdenmukaisiin ja yritysten omakustannushintojen rakenteesta riippumattomiin korotuksiin, ja suosituksilla on siten pyritty kilpailun rajoittamiseen. Suositusten sisältö ja käytetyt sanamuodot osoittavat, että kilpailun rajoittaminen on myös ollut yhdistyksen sekä sen hallituksessa edustettuina olleiden yhtiöiden subjektiivinen tavoite.

Menettelyn tarkoituksena on ollut autokouluille keskeisen B-korttiopetuksen hinnan korottaminen sekä korotusten suuruuden ja ajankohdan yhdenmukaistaminen ja siten kilpailun rajoittaminen kielletyllä tavalla. Keinoina on käytetty edellä tapahtumakuvauksessa selostetusti yhdenmukaisten hinnankorotusten suosittamista ja sitä tukevia toimenpiteitä. Tällaiset kilpailijoiden väliset toimenpiteet ovat jo luonteensa puolesta erityisen vakavia rikkomuksia ja kilpailulain 5 §:ssä tarkoitettulla tavalla tarkoitukseltaan kilpailua rajoittavia. Kilpailua rajoittavat vaikutukset ovat siten todennäköisiä, eikä niistä ole tarpeen esittää erillistä näyttöä.

3.5 Asianosaiskohtainen vastuu rikkomuksista

Asiassa on kyse UAY:n elinkeinonharjoittajien yhteenliittymänä aktiivisesti toimeenpanemista hintasuosituksista. Yhdistys on kilpailuoikeudellisessa vastuussa menettelystään.

Virasto on harkintavaltansa nojalla voinut olla kohdistamatta seuraamusmaksuesitystä kaikkiin niihin autokouluyhtiöihin, jotka ovat tarkasteltuna ajanjaksona olleet edustettuina UAY:n hallituksessa.

Elinkeinonharjoittajien yhteenliittymän jäsenen vastuu perustuu aktiivisuuteen rikkomuksen aikaansaamisessa tai ylläpitämisessä. Asian kilpailuoikeudellisen arvioinnin keskiössä ei ole osallistumisen muoto, vaan itse osallistuminen ja sen aktiivisuus.

Esityksen kohteena olevat UAY:n hallituksessa edustettuina olleet yhtiöt ovat olleet tietoisia yhdistyksen esittämistä hintasuosituksista sekä toimenpiteistä hintasuositusten toimeenpanemiseksi Porvoossa ja Hyvinkäällä. Eko-Centerin EK on 31.10.2014 Liikenneakatemian SK:lle ja muille UAY:n hallituksen jäsenille lähettämässään viestissä viitannut uusien yrittäjien liian alhaisiin avajaistarjouksiin oman autokoulunsa

toiminta-alueella ja ilmaissut sopivaksi hinnaksi B-korttiopetukselle 2.700–2.800 euroa, jonka hän on myöhemmin viraston kuulemistilaisuudessa kertonut perustuneen teollisuustyöntekijän keskiansioon.

Kaikki UAY:n hallituksessa edustettuina olleet yhtiöt ovat osallistuneet Liikenneakatemian SK:lle kesällä ja syksyllä 2015 lähetettyjen vastausten laatimiseen. Hallituksen yhteisesti laatimissa vastauksissa on toistunut tietoisuus uusien yrittäjien tuomasta kilpailupaineesta ja kehoitus löytää asiaan ratkaisu keskustelemalla.

Liikenneakatemian SK on 25.10.2015 UAY:n hallitukselle lähettämässään viestissä tuonut hallituksen tietoon Porvoon aluepalaverissa 5.10.2015 ehdotetun hinnankorotuksen. Hinnankorotusehdotus käy lisäksi ilmi SK:n 27.10.2015 yhdistyksen hallitukselle lähettämästä sähköpostiviestistä sekä hallituksen puheenjohtajan 25.10.2015 muille hallituksen jäsenille lähettämästä viestistä. Kukaan hallituksen jäsenistä ei ole irtisanoutunut kilpailupainetta tai hinnankorotuksia käsittelevästä viestinnästä, jota on tapahtunut yhdistyksen hallituksen nimissä ja yhdistyksen järjestämässä aluepalaverissa.

UAY:n hallituksen puheenjohtajan HH:n ohella myös muut hallituksessa edustettuina olleet yhtiöt ovat mieltäneet hinnoista keskustelemisen ja jopa tavoiteltavan hinnan ehdottamisen tavanomaiseksi osaksi yhdistyksen järjestämiä koulutuksia ja aluepalavereja. UAY:n hallituksen jäsenten on tullut jo hallituksen työjärjestyksen kohdassa 3.5 todetun perusteella ymmärtää, että he eivät yhdistyksen hallituksessa edustettuina ollessaan voi esittää alaa koskevia kommentteja muutoin kuin yhdistyksen edustajina.

Kaikki UAY:n hallituksessa vuosina 2014–2015 edustettuina olleet yhtiöt ovat tienneet tai niiden olisi pitänyt tietää kokonaissuunnitelmasta. Yhtiöt ovat osallistuneet kilpailunrajoituksen suunnittelun, toiminnan ja toteuttamisen kannalta keskeisiin kokouksiin ja keskusteluihin. Porvoon Autokoululla on lisäksi ollut keskeinen ja aktiivinen rooli taloudellisen ajattelun kurssien järjestämisessä ja niiden sisällön suunnittelussa.

Edellä todetusta seuraa, että UAY ja sen hallituksessa edustettuina olleet yhtiöt ovat omalla toiminnallaan myötävaikuttaneet merkittävästi elinkeinonharjoittajien yhteenliittymän päätöksen täytäntöönpanoon. Yhtiöt ovat tienneet muiden esityksen kohteena olevien toimijoiden kilpailunvastaisesta käyttäytymisestä tai ovat kyenneet kohtuudella ennustamaan sen ja ovat siten olleet valmiit hyväksymään siihen sisältyvän riskin.

3.6 Rikkomuksen kesto UAY:n hintasuositusten osalta

Asiassa on UAY:n hintasuositusten osalta kysymys yhdestä yhtenäisestä rikkomuksesta, joka on alkanut viimeistään 16.4.2012, kun yhdistys on

päättänyt ryhtyä toimenpiteisiin ensimmäisen taloudellisen ajattelun kurssin järjestämiseksi. Rikkomus on päättynyt aikaisintaan 27.10.2015, kun Liikenneakatemian edustaja on UAY:n hallituksen jäsenille lähettämässään viestissä kertonut aikovansa ottaa yhteyttä virastoon. Yhdistys on vastuussa rikkomuksesta koko sen keston ajalta.

Porvoon Autokoulu vastaa kilpailurikkomuksesta 16.4.2012 alkaen, jolloin yhdistyksen hallituksen kokouksessa on päätetty järjestää ”kannattavan yritystoiminnan koulutus”. Porvoon Autokoulun osalta rikkomuksen kesto ulottuu yhdistyksen hallituksessa edustettuina olleiden yhtiöiden käymän viestinnän perusteella 27.10.2015 asti.

Muiden UAY:n hallituksessa edustettuina olleiden yhtiöiden vastuu kilpailurikkomuksesta alkaa kunkin yhtiön edustajan hallituskauden alkaessa ja päättyy yhtiöiden käymän viestinnän perusteella 27.10.2015. Autokoulu Hakalan ja Järvenpään Ajokoulutuskeskuksen osallisuus kilpailurikkomukseen on alkanut 15.3.2013 ja päättynyt 27.10.2015. Hangon Autokoulun, Eko-Centerin ja Malmin Autokoulun osallisuus kilpailurikkomukseen on alkanut 28.3.2014 ja päättynyt 27.10.2015.

4 Seuraamusmaksu UAY:n hintasuositusten osalta

4.1 Aluksi

Kaksoisrangaistavuuden kielto ei estä seuraamusmaksun määräämistä UAY:n lisäksi sen hallituksessa edustettuina olleille yhtiöille. UAY:n hintasuosituksia koskevaan kilpailurikkomukseen osallistuneet asianosaiset eivät täyty sitä ne bis in idem -periaatteen soveltamista koskevaa edellytystä, jonka mukaan kilpailuoikeuden alaan kuuluvien sääntöjen rikkojan tulee olla sama.

Esityksen kohteena olevat yhtiöt ovat voineet arvioida ja ennakoida kilpailunrajoituksesta mahdollisesti aiheutuvien seuraamusten ja korvausvelvoitteiden yhteisvaikutusta kilpailunrajoitukseen ryhtyessään. Oikeuskäytännön mukaan kilpailurikkomukseen osallisen yrityksen epäedullisen tai tappiollisen taloudellisen tilanteen toteaminen ei yksinään riitä perusteeksi vaatimuksille ottaa huomioon yrityksen maksukyvyttömyys seuraamuksen määrän alentamiseksi.

4.2 Tarkasteltavana olevan menettelyn arviointi

Hintasuosituksissa on kyse luonteensa ja vakavuutensa puolesta kaikkein vakavimmista kilpailunrajoituksista. Kyse on kilpailunrajoituksesta, joka on jo pitkään ollut laissa kielletty.

UAY:n hintasuositusten tarkoituksena on ollut ohjata autokouluja hintojen korottamiseen ja niillä on siten pyritty kilpailun rajoittamiseen. Suositusten sisältö ja käytetyt sanamuodot osoittavat, että kilpailun rajoittaminen on myös ollut yhdistyksen sekä sen hallituksessa edustettuina olleiden yhtiöiden subjektiivinen tavoite. Hintasopimukset

ilmentävät jo itsessään riittävää vahingollisuutta kilpailulle ja ovat siten tarkoitukseltaan kilpailua rajoittavia ilman, että niiden kiellettyyys edellyttäisi niistä aiheutuvien kilpailunvastaisten vaikutusten todentamista.

Viraston arvion mukaan autokoulumarkkinoiden koko on vuosien 2012 ja 2015 välillä ollut Suomessa noin 150 miljoonaa euroa. B-kortin osuus kuljettajakoulutuksen liikevaihdosta on varovaisen arvion mukaan ollut noin 60–80 prosenttia. Alan liikevaihdon, hyväksytyjen ajokokeiden määrän ja eri ajokorttiluokkien hintojen erot huomioon ottaen B-korttiopetuksen liikevaihdoksi Suomessa esityksen kattamana ajanjaksona voidaan arvioida noin 90–120 miljoonaa euroa vuosittain.

UAY on esityksen kattamana ajanjaksona edustanut noin viidennestä Suomen autokouluista. Hintasuosituksia on annettu Uudellamaalla yhdistyksen hallituksen jäsenten järjestämissä aluepalaverissa ja ainakin yhdessä sähköpostiviestissä. Lisäksi hintasuosituksia on esitetty taloudellisen ajattelun kursseilla, joiden osalta kutsu on UAY:n jäsenten lisäksi lähetetty Autokoululiiton jäsenistölle eli noin 90 prosentille Suomen autokouluista.

Vaikka yksittäisen autokoulun toiminnan voidaan katsoa olevan luonteeltaan paikallista, toimialajärjestön puitteissa toteutettu menettely ei ole rajoittunut yksittäisten yhdistyksen hallituksessa edustettuina olleiden autokoulujen paikallisille toiminta-alueille. Rikkomuksen vahingollisuutta ja siitä saavutettua hyötyä korostaa UAY:n asema maan suurimpana autokouluyhdistyksenä ja yhdistyksen hintasuositusten kohdistuminen autokoulujen keskeisimpään tulonlähteeseen. UAY:n menettelyn moitittavuutta arvioitaessa tulee ottaa huomioon suositusten toteuttaminen Porvoossa vuoden 2013 ajokorttilakiuudistuksen yhteydessä.

4.3 Seuraamusmaksun määrä UAY:n hintasuositusten osalta

Seuraamusmaksulla tulee olla riittävä yleis- ja erityisestävä vaikutus. Esillä olevassa asiassa menettelyn laatu, laajuus, moitittavuuden aste ja kesto olisivat edellyttäneet esitettyä suurempia seuraamusmaksuja, mutta laissa asetettu 10 prosentin enimmäistaso ei ole kuitenkaan tätä mahdollistanut. Esitystä tehtäessä on ollut tiedossa kunkin asianosaisen viimeisen rikkomusvuoden liikevaihto. Tehdessään seuraamusmaksun suuruuden kokonaisarviointia kilpailulain 13 §:n nojalla, virasto on ottanut huomioon rikkomuksen laadun ja laajuuden, moitittavuuden asteen sekä rikkomuksen kestoajan esityksestä ilmenevästi. Asian arviointi on kuitenkin päätetty siihen, kun on tullut ilmeiseksi, että kokonaisarviointi johtaa enimmäismäärän ylittymiseen. Virasto ei ole siten arvioinut seuraamusmaksujen määriä ennen 10 prosentin enimmäismäärän soveltamista.

Kuvatakseen riittävää seuraamusmaksutasoa virasto on käyttänyt esimerkkinä asetuksen N:o 1/2003 23 artiklan 2 kohdan a alakohdan

mukaisesti määrättävien sakkojen laskennasta annettuja suuntaviivoja (EUVL 2006, C 210; jäljempänä myös komission sakkosuuntaviivat), joista ilmenee unionin tasolla kilpailunrajoituksille oikeasuhteiseksi arvioitu seuraamusmaksu.

4.3.1 Uudenmaan Autokouluyhdistys ry

UAY:n antamissa ja aktiivisesti toimeenpanemissa hintasuosituksissa on ollut luonteensa ja vakavuutensa puolesta kyse kaikkein vakavimmista kilpailunrajoituksista. Suositusten sisältö ja käytetyt sanamuodot osoittavat, että kilpailun rajoittaminen on ollut yhdistyksen subjektiivinen tavoite. Yhdistyksellä ei ole voinut olla epätietoisuutta siitä, että sen menettelyssä on ollut kyse selkeästi lain kiellon vastaisesta toiminnasta.

Tarkasteltavana ajanjaksona UAY:n jäsenet ovat edustaneet noin viidennestä Suomen autokouluista. Kun vielä otetaan huomioon, että yhdistys on aktiivisesti pyytänyt tiedotetta taloudellisen ajattelun kurseista lähetettävän Autokoululiiton jäsenistölle mahdollisimman kattavalla jakelulla, rikkomuksen maantieteellinen ja taloudellinen laajuus on ollut Uttamaata laajempi. B-korttiopetuksen liikevaihdoksi Suomessa esityksen kattamana ajanjaksona voidaan arvioida noin 90–120 miljoonaa euroa vuosittain.

UAY:n menettelyn moitittavuutta korostaa näyttö hintasuositusten tavoitteen toteutumisesta alkuvuodesta 2013 Porvoossa, jossa B-kortin jo ennestään verrattain korkea kokonaishinta on noussut keskimääräistä enemmän, noin 600 eurolla. Hintasuositusten toistuvasta esittämisestä on näyttöä myös Hyvinkäältä, jossa on järjestetty paikallisten autokoulujen hintapalavereja. Rikkomuksen vahingollisuutta ja autokoulujen siitä saavuttamaa hyötyä korostaa lisäksi UAY:n asema maan suurimpana autokouluyhdistyksenä ja hintasuositusten kohdistuminen autokoulujen keskeisimpään tulonlähteeseen.

UAY:n aktiivinen ja määrätietoinen toiminta hintasuositusten antamiseksi on kestänyt kolme ja puoli vuotta. Menettelyssä ei ole siten ollut kyse yksittäisestä tai lyhyestä rikkomuksesta.

Komission sakkosuuntaviivat asettaisivat jo sakon perusmäärän 68.915–132.726 euron välille, kun käytetään 15–30 prosentin osuutta myyntiarvosta, kolmen ja puolen vuoden kestoja ja 15–25 prosentin lisäsummaa. Komission sakkosuuntaviivojen määrittämässä perusmäärässä ei ole vielä otettu huomioon raskauttavia tai lieventäviä seikkoja.

UAY:lle on esitetty kilpailulaissa asetettu 10 prosentin enimmäismäärä huomioon ottaen 12.251,60 euron seuraamusmaksun määräämistä.

4.3.2 Autokoulu Hakala Ky

Autokoulu Hakalan vastuunalainen yhtiömies HH on toiminut UAY:n hallituksen jäsenenä 15.3.2013 alkaen yhtäjaksoisesti aina rikkomuksen päättymiseen 27.10.2015 asti sekä hallituksen varapuheenjohtajana vuonna 2015. Autokoulu Hakala on osallistunut rikkomukseen yli kahden ja puolen vuoden ajan.

HH on toiminut useita kertoja UAY:n hallituksen Liikenneakatemialle lähettämien sähköpostien lähettäjänä ja ollut aktiivinen hintakilpailuun keskittyvien vastausten laatimisessa vuoden 2015 aikana. HH on myös osallistunut Hyvinkään hinta-aiheisiin aluepalaveriin ja toiminut aiemmin aluepalaverien koolle kutsujana.

Komission sakkosuuntaviivat asettaisivat jo sakon perusmäärän 74.415–173.975 euron välille, kun käytetään 15–30 prosentin osuutta myyntiarvosta, kolmen vuoden kestoja ja 15–25 prosentin lisäsummaa. Komission sakkosuuntaviivojen määrittämässä perusmäärässä ei ole vielä otettu huomioon raskauttavia tai lieventäviä seikkoja.

Autokoulu Hakalalle on esitetty kilpailulaissa asetettu 10 prosentin enimmäismäärä huomioon ottaen 17.568,50 euron seuraamusmaksun määräämistä.

4.3.3 Eko-Center Liikennekoulutuspalvelut Ky

Eko-Centerin vastuunalainen yhtiömies EK on toiminut UAY:n hallituksen jäsenenä 28.3.2014 alkaen yhtäjaksoisesti aina rikkomuksen päättymiseen 27.10.2015 asti. Eko-Center on osallistunut rikkomukseen yli puolentoista vuoden ajan.

EK on 31.10.2014 UAY:n nimissä uudelle porvooolaiselle toimijalle lähettämässään viestissä todennut, että järkevä hinta B-korttikokonaisuudelle olisi 2.700–2.800 euroa, minkä määrän hän on myöhemmin kertonut perustuneen teollisuustyöntekijän keskiansioon. EK on myös toiminut toistuvasti Hyvinkään hinta-aiheisten aluepalaverien koolle kutsujana. Lisäksi EK on osallistunut Liikenneakatemialle UAY:n hallituksen nimissä lähetetyn vastauksen laadintaan kesäkuussa 2015.

Komission sakkosuuntaviivat asettaisivat jo sakon perusmäärän 17.884–41.124 euron välille, kun käytetään 15–30 prosentin osuutta myyntiarvosta, kahden vuoden kestoja ja 15–25 prosentin lisäsummaa. Komission sakkosuuntaviivojen määrittämässä perusmäärässä ei ole vielä otettu huomioon raskauttavia tai lieventäviä seikkoja.

Eko-Centerille on esitetty kilpailulaissa asetettu 10 prosentin enimmäismäärä huomioon ottaen 6.881,84 euron seuraamusmaksun määräämistä.

4.3.4 Järvenpään Ajokoulutuskeskus Oy

Järvenpään Ajokoulutuskeskuksen toimitusjohtaja JT on toiminut UAY:n hallituksen jäsenenä 15.3.2013 alkaen yhtäjaksoisesti aina rikkomuksen päättymiseen 27.10.2015 asti sekä hallituksen varapuheenjohtajana vuosina 2013–2014. Järvenpään Ajokoulutuskeskus on osallistunut rikkomukseen yli kahden ja puolen vuoden ajan.

JT on osallistunut hintakilpailusta UAY:n hallituksen toiminnan yhteydessä käytyyn keskusteluun sekä ollut tietoinen taloudellisen ajattelun kurseista ja niiden tarkoituksesta. Lisäksi JT on ollut tietoinen Eko-Centerin EK:n 31.10.2014 Liikenneakatemialle lähettämästä hintasuosituksen sisältäneestä sähköpostiviestistä, UAY:n hallituksen kesäkuussa 2015 Liikenneakatemialle laatimasta vastauksesta sekä UAY:n hallituksen puheenjohtajan yhdistyksen nimissä Porvoon aluepalaverissa 5.10.2015 esittämästä hintasuosituksesta.

Komission sakkosuuntaviivat asettaisivat jo sakon perusmäärän 181.998–430.908 euron välille, kun käytetään 15–30 prosentin osuutta myyntiarvosta, kolmen vuoden kestoja ja 15–25 prosentin lisäsummaa. Komission sakkosuuntaviivojen määrittämässä perusmäärässä ei ole vielä otettu huomioon raskauttavia tai lieventäviä seikkoja.

Järvenpään Ajokoulutuskeskukselle on esitetty kilpailulaissa asetettu 10 prosentin enimmäismäärä huomioon ottaen 55.100 euron seuraamusmaksun määräämistä.

4.3.5 Malmin Autokoulu Oy

Malmin Autokoulun toimitusjohtaja PL on toiminut UAY:n hallituksen jäsenenä 28.3.2014 alkaen yhtäjaksoisesti rikkomuksen päättymiseen 27.10.2015 asti. Malmin Autokoulu on osallistunut rikkomukseen yli puolentoista vuoden ajan.

PL on osallistunut hintakilpailusta UAY:n hallituksen toiminnan yhteydessä käytyyn keskusteluun sekä ollut tietoinen taloudellisen ajattelun kurseista ja niiden tarkoituksesta. Lisäksi PL on ollut tietoinen Eko-Centerin EK:n 31.10.2014 Liikenneakatemialle lähettämästä hintasuosituksen sisältäneestä sähköpostiviestistä sekä yhdistyksen hallituksen puheenjohtajan yhdistyksen nimissä Porvoon aluepalaverissa 5.10.2015 esittämästä hintasuosituksesta. PL on myös osallistunut UAY:n hallituksen kesäkuussa 2015 Liikenneakatemialle lähetetyn vastauksen laadintaan.

Komission sakkosuuntaviivat asettaisivat jo sakon perusmäärän 139.171–323.311 euron välille, kun käytetään 15–30 prosentin osuutta myyntiarvosta, kahden vuoden kestoja ja 15–25 prosentin lisäsummaa. Komission sakkosuuntaviivojen määrittämässä perusmäärässä ei ole vielä otettu huomioon raskauttavia tai lieventäviä seikkoja.

Malmin Autokoululle on esitetty kilpailulaissa asetettu 10 prosentin enimmäismäärä huomioon ottaen 57.800 euron seuraamusmaksun määräämistä.

4.3.6 Oy Hangö Bilskola – Hangon Autokoulu Ab

Hangon Autokoulun toimitusjohtaja KÖ on toiminut UAY:n hallituksen jäsenenä 28.3.2014 alkaen yhtäjaksoisesti rikkomuksen päättymiseen 27.10.2015 asti sekä hallituksen varapuheenjohtajana vuosina 2014–2015. Hangon Autokoulu on osallistunut rikkomukseen yli puolentoista vuoden ajan.

KÖ on osallistunut hintakilpailusta UAY:n hallituksen toiminnan yhteydessä käytyyn keskusteluun sekä ollut tietoinen vuosina 2012 ja 2013 järjestetyistä taloudellisen ajattelun kurseista ja niiden tarkoituksesta. Lisäksi KÖ on ollut tietoinen Eko-Centerin EK:n 31.10.2014 Liikenneakatemialle lähettämästä hintasuosituksen sisältäneestä sähköpostiviestistä sekä UAY:n hallituksen puheenjohtajan yhdistyksen nimissä Porvoon aluepalaverissa 5.10.2015 esittämästä hintasuosituksesta. KÖ on myös osallistunut UAY:n hallituksen kesäkuussa 2015 Liikenneakatemialle lähetetyn vastauksen laadintaan.

Komission sakkosuuntaviivat asettaisivat jo sakon perusmäärän 38.900–90.565 euron välille, kun käytetään 15–30 prosentin osuutta myyntiarvosta, kahden vuoden kestoja ja 15–25 prosentin lisäsummaa. Komission sakkosuuntaviivojen määrittämässä perusmäärässä ei ole vielä otettu huomioon raskauttavia tai lieventäviä seikkoja.

Hangon Autokoululle on esitetty kilpailulaissa asetettu 10 prosentin enimmäismäärä huomioon ottaen 13.900 euron seuraamusmaksun määräämistä.

4.3.7 Porvoon Autokoulu Oy

Porvoon Autokoulun toimitusjohtaja HH on toiminut UAY:n hallituksen puheenjohtajana koko rikkomuksen keston ajan eli kolme ja puoli vuotta. Porvoon Autokoulun vastuu kattaa rikkomuksen täytäntöönpanon koko ajallisen ja maantieteellisen ulottuvuuden.

HH on ollut aloitteellisin, aktiivisin ja keskeisin toimija UAY:n hintasuositusten aikaansaamisessa ja ylläpitämisessä. Hän on ollut aloitteellinen taloudellisen ajattelun kurssien ja aluepalaverien järjestämisessä. HH on myös ehdottanut Porvoon aluepalaverissa 5.10.2015 B-kortin perusosan hintaan 300 euron suuruista hinnankorotusta.

Komission sakkosuuntaviivat asettaisivat jo sakon perusmäärän 127.283–295.682 euron välille, kun käytetään 15–30 prosentin osuutta myyntiarvosta, kolmen ja puolen vuoden kestoja ja 15–25 prosentin

lisäsummaa. Sakkosuuntaviivojen määrittämässä perusmäärässä ei ole vielä otettu huomioon raskauttavia tai lieventäviä seikkoja.

Porvoon Autokoululle on esitetty kilpailulaissa asetettu 10 prosentin enimmäismäärä huomioon ottaen 31.300 euron seuraamusmaksun määräämistä. Virasto ei ole esitystä tehdessään arvioinut Porvoon Autokoulun osalta seuraamusmaksun jakautumista kahden eri rikkomuksen kesken. Yhtiölle tulee määrätä 31.300 euron seuraamusmaksu siinäkin tapauksessa, että seuraamusmaksuvaatimus hylättäisiin toisen rikkomuksen osalta.

Perusteet Porvoon hintayhteistyön osalta

1 Aluksi

Porvoon Autokoulu, Drivers' Club ja Anttila Yhtiöt ovat UAY:n hintasuosituksen perusteella nostaneet B-korttiopetuksen hinnan yhdenmukaisesti vuoden 2013 ajokorttilakiuudistuksen yhteydessä. Porvoossa B-kortin hinnan keinotekoisen korkea hintataso on ylläpidetty tammikuun 2013 lakimuutoksesta siihen asti, kunnes kaksi uutta toimijaa on aloittanut toimintansa Porvoossa syksyllä 2014.

Keinotekoisen korkea hintataso on pyritty vielä myöhemmin palauttamaan kehottamalla Porvoon aluepalaverissa 5.10.2015 kahta uutta Porvoossa toimintansa aloittanutta autokoulua korottamaan B-kortin hintaa 300–400 eurolla.

Yhtiöiden menettelyssä on ollut kysymys kilpailulain 5 §:ssä kielletystä elinkeinonharjoittajien välisestä hintayhteistyöstä. Menettely on alkanut tammikuussa 2013 ja päättynyt syksyllä 2014.

2 Tapahtumakuvaus Porvoon hintayhteistyön osalta

2.1 Porvoon autokoulujen välinen hintayhteistyö

Porvoon Autokoulun HH, Drivers' Clubin MS ja Anttila Yhtiöiden TA ovat sanomalehti Uusimaan 18.1.2013 julkaistussa artikkelissa kommentoineet lakiuudistuksen vaikutuksia hintoihin jo ennen lain voimaantuloa 19.1.2013. Kaikki kolme ovat esittäneet B-kortin kokonaishinnan nousevan noin 600 eurolla, kun hintojen on arvioitu muualla Suomessa nousevan 300–500 eurolla.

Kaikki kolme Porvoon vanhaa autokoulua ovat lakiuudistuksen yhteydessä nostaneet B-kortin kokonaishintaa noin 600 eurolla, minkä jälkeen B-kortin kokonaishinta on ollut 2.643–2.706 euroa. Korotusten jälkeen hinnoissa ei ole ollut merkityksellistä eroa.

Yhtiöt ovat pitäneet hinnoittelunsa yhdenmukaisena syksyyn 2014 saakka, jolloin kaksi uutta toimijaa on aloittanut autokoulutoiminnan

Porvoossa. Uusien yrittäjien aloitettua toimintansa Porvoossa vanhat yrittäjät ovat laskeneet hintansa.

UAY on järjestänyt kaksi aluepalaveria Porvoossa syksyllä 2014 kahden uuden toimijan käynnistäessä siellä toiminnan. Aluepalaverit on pidetty 12.8.2014 ja 27.11.2014. UAY:n hallituksen puheenjohtajana toiminut Porvoon Autokoulun HH on kertonut jälkimmäisen tapaamisen aiheeksi muun ohella alan kannattavuuden.

Porvoolaisten autokoulujen edustajat ovat viraston kuulemisissa esittäneet B-kortin hinnan nousseen alkuvuonna 2013 vain lakiuudistuksen ajo-opetukseen tuomia lisätunteja vastaavan määrän ja ovat paljoksuneet sanomalehti Uusimaan artikkelissa 18.1.2013 esitettyä 600 euron korotusta määrältään. Porvoon Autokoulun toteuttama korotus B-kortin kokonaishintaan on ollut toteutuneen laskutuksen perusteella 624 euroa. Toteutunut korotus on siten ollut noin sata euroa enemmän kuin ennen ensimmäistä taloudellisen ajattelun kurssia yhtiön sisäiseen hinnastoon tallennettu arvio 523 euron korotustarpeesta.

Drivers' Clubin MS ja Anttila Yhtiöiden TA ovat viraston kuulemisissa kertoneet yhtenevästi siitä, mikä on B-kortin perusosan ”kannattava hinta”.

Sekä Porvoon Autokoulun HH että Drivers' Clubin MS ovat viraston kuulemisissa tuoneet esille näkemyksen, että toimijoita on liikaa ja että toimijoiden määrän tulisi vastata entistä tarveharkintamallia. HH:n työpisteeltä on myös löytynyt käsin kirjoitettuja muistiinpanoja, joihin on merkitty 50.000 asukkaalle sopivaksi liikenneopettajien määräksi kymmenen opettajaa.

2.2 B-kortin kokonaishinta lakiuudistuksen voimaan tullessa

Porvoon Autokoulun sisäisistä hinnoittelutaulukoista syyskuulta 2012 ennen UAY:n taloudellisen ajattelun kurssia, lokakuulta 2012 kurssin jälkeen ja helmikuulta 2013 käy ilmi, että yhtiön B-kortin kokonaishinta on 6.9.2012 tallennetussa hinnastossa ollut 2.080 euroa, 23.10.2012 tallennetussa hinnastossa 2.189,50 euroa ja 22.1.2013 tallennetussa hinnastossa 2.706 euroa. Kokonaiskorotus B-kortin hintaan kaikki vaiheet huomioon ottaen syyskuusta 2012 helmikuuhun 2013 on siten yhtiön sisäisen hinnoittelutaulukon perusteella ollut 626 euroa.

Vastaavasti verrattaessa B-korttiopetuksen kokonaishintaa Porvoon Autokoulun toteutuneesta laskutuksesta (perusvaiheen opetus pois lukien auton käyttö kokeessa ja pimeän ajo, kakkosvaihe pois lukien auton käyttö kokeessa) vuonna 2012 ennen lakiuudistusta sekä B-korttiopetuksen kokonaishintaa vuonna 2013 uudistuksen jälkeen (perusvaihe, harjoitteluvaihe ja syventävä vaihe kuten edellä) on korotus ollut yhteensä 624 euroa.

Drivers' Clubin sisäisistä hinnoittelutaulukoista ilmenee, että B-kortin kokonaishinta 3.7.2012 tallennetussa hinnastossa on ollut 1.951 euroa ja 17.1.2013 tallennetussa hinnastossa 2.665 euroa. Kokonaiskorotus heinäkuusta 2012 tammikuuhun 2013 on siten ollut 714 euroa. Yhtiön toteutuneessa laskutuksessa hinnat ovat olleet samat.

Anttila Yhtiöiden toteutuneen laskutuksen perusteella B-kortin kokonaishinta on ollut 2.055 euroa syksyllä 2012 ja 2.643 euroa keväällä 2013. Kokonaiskorotus on siten ollut 588 euroa.

2.3 B-kortin perusvaiheen hinta

B-kortin perusvaiheen hinta on ennen syksyä 2012 ollut Porvoon Autokoululla 1.615 euroa, Drivers' Clubilla 1.591 euroa ja Anttila Yhtiöillä 1.605 euroa. Lakiuudistuksen jälkeen B-kortin perusvaiheen hinta on ollut Porvoon Autokoululla 1.960 euroa, Drivers' Clubilla 1.950 euroa ja Anttila Yhtiöillä 1.940 euroa.

Hinnat ovat pysyneet lähes samansuuruisina Porvoon kolmella vanhalla autokoululla tammikuun 2013 lakiuudistuksesta syksyyn 2014. Syksyllä 2013 sekä tammikuussa 2014 kaikilla kolmella autokoululla on vastaavasti ollut lähes sama tarjous B-kortin perusosan hintaan. Syksyn 2013 tarjous on ollut Porvoon Autokoululla 1.790 euroa, Drivers' Clubilla 1.780 euroa ja Anttila Yhtiöillä 1.740 euroa. Tammikuun 2014 tarjous on ollut Porvoon Autokoululla edelleen 1.790 euroa ja Drivers' Clubilla sekä Anttila Yhtiöillä molemmilla 1.780 euroa.

Porvoossa syksyllä 2014 toimintansa aloittaneet uudet toimijat ovat toimintansa käynnistyessä asettaneet B-kortin perusosan hinnan avajaistarjouksena vastaamaan Suomen keskitasoa eli noin 1.500 euroa. Perusosan hinta vanhoissa autokouluissa on tuolloin ollut noin 1.950 euroa.

Drivers' Clubin MS on kertonut niin lehtihaastattelussa syksyllä 2014 kuin viraston kuulemisessa 10.2.2016, ettei hän ole nähnyt tilanteessa muuta vaihtoehtoa kuin laskea oman autokoulunsa B-kortin hinnan noin 1.900 eurosta 1.480 euroon. MS on kuvaillut tilannetta siten, että hinnat ovat laskeneet ”kun kilpailu tuli Porvooseen”. MS:n mukaan Porvoossa on kerran aiemmin käynyt vastaavanlainen hintojen romahdus yhden toimijan laskettua hintansa.

Porvoon Autokoulu on myös lähtenyt mukaan hintakilpailuun uusien toimijoiden aloitettua toimintansa. Alennettu hinta B-kortin perusosalle on ollut sama 1.480 euroa kuin Drivers' Clubilla ja Anttila Yhtiöillä. Vuotta myöhemmin, 17.9.2015, B-kortin perusosan hinta Porvoossa on Porvoon Autokoulun koostaman hintavertailun mukaan ollut 1.450–1.600 euroa.

2.4 Porvoon aluepalaveri 5.10.2015

UAY:n hallituksen puheenjohtajana toimineen Porvoon Autokoulun HH:n koolle kutsumassa, Porvoossa 5.10.2015 järjestetyssä aluepalaverissa on painostettu erityisesti toista Porvoon uutta toimijaa Katiedua nostamaan hintojaan. Selvityksen perusteella tapaamisessa on ehdotettu 300–400 euron hinnankorotusta, ja lisäksi HH on viitannut vanhaan tarveharkintalaskukaavaan, jonka perusteella Porvoossa on ollut liikaa liikenneopettajia. Mainitusta aluepalaverista esitetty näyttö tulee ottaa huomioon arvioitaessa Porvoon hintayhteistyöstä vuosina 2013 ja 2014 esitettyä näyttöä kokonaisvaltaisesti.

3 Kilpailuoikeudellinen arviointi Porvoon hintayhteistyön osalta

3.1 Arvioinnin lähtökohdat

Porvoon hintayhteistyötä koskeva kilpailurikkomus on ollut maantieteelliseltä ulottuvuudeltaan alueellinen. Kiellettyyn menettelyyn sovelletaan siten kilpailulain säännöksiä. Kilpailulain 5 §:ää on tulkittava yhdenmukaisesti SEUT 101 artiklan 1 kohdan kanssa.

3.2 Sopimus ja/tai yhdenmukaistettu menettelytapa

Kilpailulain 5 §:ssä on kielletty elinkeinonharjoittajien väliset kilpailua rajoittavat sopimukset ja/tai yhdenmukaistetut menettelytavat hintojen yhdenmukaistamiseksi ja hintakilpailun estämiseksi.

Porvoon Autokoulu, Drivers' Club ja Anttila Yhtiöt ovat saavuttaneet yhteisymmärryksen strategiasta ja kokonaissuunnitelmasta, jonka tavoitteena on ollut yhdenmukaistaa ja nostaa Porvoon autokoulujen tarjoaman B-korttiopetuksen hinnoittelua. Keinona hintojen yhdenmukaistetussa nostamisessa on hyödynnetty ajokorttilain uudistukseen liittyvää uutisointia ja muodollisesti uudistuksesta johtuvia lisääntyneitä ajo-opetustunteja.

Porvoon Autokoulu, Drivers' Club ja Anttila Yhtiöt ovat viraston kuulemisissa arvioineet B-kortin hintaan vuoden 2013 lakiuudistuksen myötä tehdyn korotuksen vastanneen toteutuneita lisätunteja. Porvoon Autokoulun sisäiseen hinnastoon on vielä 6.9.2012 merkitty 19.1.2013 voimaan tulevaksi B-kortin kokonaishinnaksi 2.538 euroa. Porvoon Autokoulun kokonaishinta B-kortille on kuitenkin lakiuudistuksen tultua voimaan ollut 2.706 euroa. Myös Drivers' Club ja Anttila Yhtiöt ovat toteuttaneet B-kortin hintaan sanomalehti Uusimaan 18.1.2013 julkaistussa artikkelissa kerrotun mukaiset korotukset. Korotusten jälkeen B-kortin kokonaishinta Porvoossa on ollut 2.643–2.706 euroa. Lakiuudistuksen jälkeen porvoolaisten autokoulujen B-korttiopetuksen hinnassa ei ole ollut eroja, jotka olisivat yrittäjien oman arvion mukaan johtaneet asiakassiirtymiin.

Edellä mainitut korotukset B-kortin hintaan ovat poikenneet merkittävästi siitä, mitä kyseiset kolme autokoulua ovat arvioineet korotustarpeeksi viraston kuulemisissa. Kuulemisissa hintojen on kerrottu nousseen suoraan suhteessa lakiuudistuksen edellyttämiin lisäopetustunteihin. Porvoon Autokoulun, Drivers' Clubin ja Anttila Yhtiöiden mainitseman sekä Porvoon Autokoulun sisäisissä laskelmissaan rekisteröimän lisätuntien aiheuttaman korotustarpeen ja kaikkien edellä mainitun kolmen autokoulun 19.1.2013 toteuttamien korotusten erotus on ollut suuruudeltaan merkittävä. Eroa ja sitä, että määrältään poikkeuksellisen suuri kertakorotus on saatu vietyä menestyksellisesti läpi, ei selitä mikään muu kuin samalla markkinalla kilpailevien toimijoiden hinnoittelun keskinäinen yhteensovittaminen.

Ottaen huomioon B-kortin hinnoittelun sekä lakiuudistuksen myötä tehtyjen korotusten suuruuden muualla Suomessa, ei voida pitää todennäköisenä, että Drivers' Club ja Anttila Yhtiöt olisivat päätyneet Porvoon Autokoulun kanssa keskustelematta nostamaan B-kortin kokonaishinnan kerralla yli 2.600 euroon.

UAY:n antama hintasuositus on johtanut Porvoossa hintojen yhdenmukaistettuun korottamiseen ja Porvoon toimijoiden yhteisesti korottaman hintatason ylläpitämiseen. Porvoon Autokoulu, Drivers' Club ja Anttila Yhtiöt ovat kertoneet sanomalehti Uusimaan artikkelissa ennen lakiuudistuksen voimaantuloa, että B-kortin hinta nousisi Porvoossa yhteensä kuutisen sataa euroa, asettuen ”samoihin kuin naapureilla”. Porvoon Autokoulun, Drivers' Clubin ja Anttila Yhtiöiden hinnat B-kortin perusvaiheelle ovat olleet lähes tai täysin samat ennen lakiuudistusta, lakiuudistuksen jälkeen, tarjoushintana edellisestä sekä reaktionä uusien toimijoiden alalle tuloon.

Porvoon Autokoulun, Drivers' Clubin ja Anttila Yhtiöiden edustajat ovat pyrkineet yhdessä UAY:n hallituksen jäsenten kanssa estämään uusien toimijoiden tuomaa hintakilpailua Porvoossa. Syksyllä 2014 aloittaneet yrittäjät on pyritty saamaan mukaan aluepalaveriin. UAY:n hallituksen jäsen Eko-Centerin EK on lokakuussa 2014 ilmoittanut Liikenneakatemian SK:lle, että ajokortin hinnan tulisi olla Porvoon aiempaa hintatasoa vastaavasti 2.700–2.800 euroa.

Liikenneakatemian SK on saanut kutsun UAY:n Porvoossa 27.11.2014 järjestämään aluepalaveriin ja hän on sen johdosta sähköpostitse tiedustellut UAY:n hallituksen puheenjohtajalta HH:lta tapaamisen aiheesta. HH on 16.11.2014 SK:lle lähettämässään vastauksessa kertonut tapaamisen aiheeksi muun ohella alan kannattavuuden. HH:n vastauksesta voidaan päätellä, että porvoolaisten keskustelu alan kannattavuudesta on mielletty luonteeltaan sellaiseksi, ettei tarkempaa kuvausta keskustelun sisällöstä ole ollut tarkoituksenmukaista kirjata sähköpostiin.

Drivers' Clubin MS:n viraston kuulemisessa esittämä kommentti ”kilpailu kun tuli Porvooseen” osoittaa, että kahta muuta vanhaa toimijaa

ei ole pidetty kilpailijoina, vaan vasta uusien toimijoiden tulo Porvoon markkinalle on synnyttänyt alueella kilpailua asiakkaita.

Kun otetaan huomioon, että kysymys on ollut yhdestä yhtenäisestä rikkomuksesta, asiassa ei ole tarpeen enemmälti erotella rikkomustyyppisiä sopimuksiin tai yhdenmukaistettuihin menettelytapoihin.

3.3 Yksi yhtenäinen rikkomus

Hintoja on Porvoossa korotettu yhdenmukaisesti ajokorttilain uudistuksen yhteydessä tammikuussa 2013 ja tätä hintatasoa on ylläpidetty siihen saakka, kunnes kaksi uutta toimijaa on käynnistänyt toimintansa Porvoossa syksyllä 2014. Hintojen laskettua sekä porvoolaiset toimijat että muualla Uudellamaalla toimineet UAY:n hallituksen jäsenet ovat pyrkineet estämään alkanutta hintakilpailua Porvoossa.

Asiassa on kyse Porvoon Autokoulun, Drivers' Clubin ja Anttila Yhtiöiden kokonaissuunnitelmasta nostaa B-kortin hintaa yhdenmukaisesti poistamalla hinnoittelupäätöksiin tavallisesti liittyvä epävarmuus. Toiminnassa on ollut kyse yhdestä yhtenäisestä rikkomuksesta.

Porvoon Autokoulu, Drivers' Club ja Anttila Yhtiöt ovat 18.1.2013 ilmaisseet julkisesti ajokorttilain uudistuksen perusteella tehtävien hinnankorotusten suuruuden. Porvoossa on ilman kilpailijoiden hinnoitteluun liittyvää epävarmuutta ollut mahdollista toteuttaa huomiota herättävän suuri korotus B-kortin hintaan.

Porvoon Autokoulu, Drivers' Club ja Anttila Yhtiöt ovat pitäneet B-kortin hinnat samansuuruisina siihen saakka, kunnes uudet toimijat ovat käynnistäneet autokoulutoimintansa Porvoossa halvemmin hinnoin syksyllä 2014. B-kortin hinnassa ei ole tammikuusta 2013 syksyyn 2014 ollut eroja, jotka viittaisivat kilpailuun asiakkaita, vaan alennuskampanjatkin on pidetty samoin hinnoin. Porvoossa aikaansaadun kilpailunrajoituksen rauettua syksyllä 2014 ainakin Porvoon Autokoulu ja Drivers' Club ovat vielä vuonna 2015 pyrkineet palauttamaan aiemman kilpailunrajoituksen viestimällä hintatason laskun aikaansaaneille uusille markkinatoimijoille, että B-korttiopetuksen hinta tulisi saattaa takaisin syksyn 2014 tasolle.

Edellä tapahtumakuvauksessa selostetut tapaamiset ja muu viestiminen ovat olleet osa kokonaissuunnitelmaa, jolla on ollut kilpailua rajoittava tavoite. Porvooseen viimeistään lakiuudistuksen voimaantullessa tammikuussa 2013 syntyneen hintakartellin osapuolten toiminnassa on koko tarkastelujaksolla ollut havaittavissa menettelytapojen ja käytännön toiminnan jatkuvuus. Toimenpiteet eivät ole olleet erillisiä, toisistaan irrallisia menettelyitä, vaan ne ovat muodostaneet yhden toiminnallisen kokonaisuuden, jota on oikeudellisesti arvioitava yhtenä yhtenäisenä rikkomuksena.

3.4 Kilpailua rajoittava tarkoitus Porvoossa

Porvoon Autokoulun, Drivers' Clubin ja Anttila Yhtiöiden menettelyssä on ollut kyse oikeuskäytännössä vakiintuneesti tarkoitukseen perustuvaksi kilpailunrajoitukseksi katsotusta hintakartellista.

Kilpailua rajoittavan tarkoituksen arvioinnissa on olennaista menettelyn objektiivinen tavoite. Porvoon kolme vanhaa autokoulua ovat nostaneet B-kortin hinnan 19.1.2013 voimaan tulleen ajokorttilain uudistuksen yhteydessä merkittävästi maan keskitasosta poikkeavalla korotuksella yhdenmukaisesti. Yhdenmukaisesta korotuksesta on ilmoitettu myös julkisesti etukäteen. Porvoon Autokoulun, Drivers' Clubin ja Anttila Yhtiöiden toteuttama hinnankorotus on poikennut niin alan yleisistä odotuksista kuin toisaalta merkittävästi myös toimijoiden viraston kuulemisissa esittämistä arvioista.

Kartellin osapuolten tarkoituksena on ollut autokouluille keskeisen B-korttiopetuksen hinnan korottaminen sekä korotusten suuruuden ja ajankohdan yhdenmukaistaminen ja siten autokoulujen välisen hintakilpailun rajoittaminen Porvoossa. Keinoina on käytetty yhdenmukaisesti toteutettua hinnankorotusta, jolla B-kortin kokonaishinta on saatu tavoiteltavalle tasolle, sekä tämän korotetun hintatason ylläpitämistä kilpailusta pidättäytyen. Yhteistyön myöhemmin kariuduttua uusien toimijoiden tuotua hintakilpailun Porvooseen uudet toimijat on pyritty saamaan osallisiksi aiemman kaltaiseen järjestelyyn.

Porvoon menettelyssä on ollut kyse hintakartellista. Kielletyn menettelyn keskeinen tavoite on ollut B-kortin hintatason korottaminen. Tällaiset kilpailijoiden väliset toimenpiteet ovat jo luonteensa puolesta erityisen vakavia rikkomuksia ja kilpailulain 5 §:ssä tarkoitetulla tavalla tarkoitukseltaan kilpailua rajoittavia. Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan menettelyllä, joka on tosiasiallisesti pantu täytäntöön, on täytynyt olla vaikutusta. Ottaen huomioon tarkasteltavana olevasta menettelystä edellä esitetty, sillä ei objektiivisesti arvioiden voida katsoa olleen muuta tarkoitusta kuin kilpailun rajoittaminen. Osapuolten subjektiivinen tarkoitus rajoittaa kilpailua ilmenee sekin näytöstä. Menettelyn taloudellisen ja oikeudellisen asiayhteyden tarkastelu voidaan siten rajoittaa vain siihen, mikä on ehdottoman tarpeellista tarkoitukseen perustuvan kilpailunrajoituksen olemassaolon toteamiseksi. Näin ollen menettelyn kielletyksi toteamiseksi ei ole tarpeen näyttää toteen sen tosiasiallisia vaikutuksia.

3.5 Porvoon hintayhteistyöstä vastuussa olevat elinkeinonharjoittajat

Porvoossa pitkään toimineiden kolmen autokoulun välillä ei ole ollut todellista kilpailua ennen uusien toimijoiden Porvoon markkinalle tuloa syksyllä 2014. Porvoon Autokoulun, Drivers' Clubin ja Anttila Yhtiöiden hinnat ovat olleet yhdenmukaiset ennen vuoden 2013 lakiuudistusta. Lakiuudistuksen myötä edellä mainitut kolme autokoulua ovat

toteuttaneet samanaikaisesti B-kortin hintaan samansuuruisen, maan keskitasoa selvästi suuremman korotuksen. Kyseessä on ollut yksi yhtenäinen rikkomus.

Toisin kuin Porvoon Autokoulu, Drivers' Club ja Anttila Yhtiöt eivät ole olleet edustettuina UAY:n hallituksessa, eikä virastolla ole näyttöä siitä, että yhtiöt olisivat tienneet yhdistyksen hallituksen jäsenten toiminnasta muilla paikkakunnilla kuin Porvoossa. Näin ollen Drivers' Club ja Anttila Yhtiöt ovat vastuussa vain rikkomuksen toteuttamisesta Porvoossa. Yhtiöt ovat osallistuneet toiminnallaan ja Porvoon aluepalaverien kautta rikkomuksen täytäntöönpanoon omalla toiminta-alueellaan koko hintakartellin keston ajan. Myös Porvoon Autokoulu on osallistunut Porvoon hintakartelliin koko sen keston ajan.

Ilman julkista irtisanoutumista yritys on vastuussa kartelliin osallistumisesta, vaikka se olisi vain hiljaisesti hyväksynyt kielletyn aloitteen.

3.6 Rikkomuksen kesto Porvoon hintayhteistyön osalta

Esillä olevassa asiassa on Porvoon hintayhteistyön osalta kyse Porvoon Autokoulun, Drivers' Clubin ja Anttila Yhtiöiden yhdestä yhtenäisestä rikkomuksesta, joka on alkanut viimeistään 18.1.2013, kun mainitut autokoulut ovat julkisesti viestineet yhdenmukaisesta korotuksesta B-kortin hintaan. Rikkomus on päättynyt aikaisintaan syksyllä 2014, kun paikallisella markkinalla on aloittanut autokoulutoiminnan kaksi uutta toimijaa.

4 Seuraamusmaksu Porvoon hintayhteistyön osalta

4.1 Tarkasteltavana olevan menettelyn arviointi

Porvoon rikkomuksessa on ollut kyse laadultaan erittäin vakavasta kilpailunrajoituksesta, paljaasta hintakartellista. Keskenään kilpailevien elinkeinonharjoittajien välinen hintayhteistyö kuuluu luonteensa puolesta kaikkein vakavimpiin kilpailunrajoituksiin. Kyse on kilpailunrajoituksesta, joka on jo pitkään ollut laissa kielletty.

Porvoossa pitkään toimineet kolme autokoulua ovat käyttäneet 19.1.2013 voimaan tullutta ajokorttilakiuudistusta UAY:n hintasuosituksen mukaisesti hyväksi mahdollisimman suuren korotuksen tekemiseksi B-kortin hintaan. Yhdenmukaistettu hintataso on pidetty yllä uusien toimijoiden markkinalle saapumiseen asti ja uudet toimijat on yritetty saada mukaan aiemman kaltaiseen hintayhteistyöhön.

Rikkomus on sinällään ollut alueellinen, mutta Porvoossa keinotekoisesti ylläpidetty hintataso on ollut niin korkea, että se on ilmeisesti vaikuttanut myös jonkin verran lähialueiden autokoulujen hinnoitteluun. Porvoon hintakartellin vaikutuksesta B-kortin kokonaishinta on noussut Porvoossa noin 32 prosenttia.

Rikkomuksen vahingollisuutta ja siitä saavutettua hyötyä korostaa Porvoon hintakartellin kohdistuminen autokoulujen keskeisimpään tulonlähteeseen. Eesityksen kohteena olevien yhtiöiden on näytön perusteella täytynyt ymmärtää menettelyn olleen kiellettyä.

Porvoon hintakartelli on nostanut B-kortin hinnat yhdenmukaistetusti tammikuussa 2013 ja ylläpitänyt yhdenmukaistetut hinnat syksyyn 2014 asti. Porvoon kielletty hintayhteistyö on siten kestänyt yli puolitoista vuotta.

4.2 Seuraamusmaksun määrä Porvoon hintayhteistyön osalta

Seuraamusmaksulla tulee olla edellä todetusti riittävä yleis- ja erityisestävä vaikutus. Esillä olevassa asiassa menettelyn laatu, laajuus, moitittavuuden aste ja kesto olisivat edellyttäneet esitettyä suurempia seuraamusmaksuja, mutta laissa asetettu 10 prosentin enimmäistaso ei ole kuitenkaan tätä mahdollistanut. Esimerkkinä riittävästä yleis- ja erityisestävästä seuraamusmaksutasosta voidaan edellä todetusti käyttää komission sakkosuuntaviivoja.

4.2.1 Porvoon Autokoulu Oy

Porvoon Autokoulu on osallistunut Porvoon hintakartelliin koko sen keston ajan eli yli puolitoista vuotta. Porvoon Autokoulun toimitusjohtaja HH on ollut rikkomuksessa aloitteellinen ja keskeinen toimija.

Porvoon Autokoululle on edellä jaksossa 4.3.7 todetusti esitetty kilpailulaissa asetettu 10 prosentin enimmäismäärä huomioon ottaen 31.300 euron seuraamusmaksun määräämistä.

4.2.2 Oy Autokoulu Drivers' Club Bilskola Ab

Drivers' Club on osallistunut Porvoon hintakartelliin koko sen keston ajan eli yli puolitoista vuotta. Drivers' Clubin toimitusjohtaja MS on ollut rikkomuksessa aktiivinen toimija.

Komission sakkosuuntaviivat asettaisivat jo sakon perusmäärän 161.707–370.435 euron välille, kun käytetään 15–30 prosentin osuutta myyntiarvosta, kahden vuoden kestoja ja 15–25 prosentin lisäsummaa. Komission sakkosuuntaviivojen määrittämässä perusmäärässä ei ole vielä otettu huomioon raskauttavia tai lieventäviä seikkoja.

Drivers' Clubille on esitetty kilpailulaissa asetettu 10 prosentin enimmäismäärä huomioon ottaen 61.200 euron seuraamusmaksun määräämistä.

4.2.3 Timo Anttila Yhtiöt Oy

Anttila Yhtiöt on osallistunut Porvoon hintakartelliin koko sen keston ajan eli yli puolitoista vuotta.

Komission sakkosuuntaviivat asettaisivat jo sakon perusmäärän 96.156–222.907 euron välille, kun käytetään 15–30 prosentin osuutta myyntiarvosta, kahden vuoden kestoja ja 15–25 prosentin lisäsummaa. Komission sakkosuuntaviivojen määrittämässä perusmäärässä ei ole vielä otettu huomioon raskauttavia tai lieventäviä seikkoja.

Anttila Yhtiöille on esitetty kilpailulaissa asetettu 10 prosentin enimmäismäärä huomioon ottaen 54.300 euron seuraamusmaksun määräämistä.

Oikeudenkäyntikulut

Esillä olevassa asiassa ei ole perusteita hallintolainkäyttölain 74 §:n nojalla velvoittaa virastoa korvaamaan esityksen kohteena olevien elinkeinonharjoittajien ja elinkeinonharjoittajien yhteenliittymän oikeudenkäyntikuluja. Oikeudenkäynti ei ole johtunut viranomaisen virheestä. Viraston tiedossa ei ole muutaakaan seikkaa, jonka perusteella olisi kohtuutonta, että esityksen kohteet joutuvat pitämään oikeudenkäyntikulunsa vahinkonaan.

Uudenmaan Autokouluyhdistys ry:n vastaus

Vaatimukset

Uudenmaan Autokouluyhdistys ry on vaatinut ensisijaisesti, että markkinaoikeus hylkää vaatimuksen seuraamusmaksun määräämisestä ja toissijaisesti, että seuraamusmaksu jätetään määräämättä tai sen määrää alennetaan. Lisäksi yhdistys on vaatinut, että markkinaoikeus velvoittaa Kilpailu- ja kuluttajaviraston korvaamaan sen arvonalisäverolliset oikeudenkäyntikulut 70.742,17 eurolla viivästyskorkoineen.

Perusteet

1 UAY ei ole syyllistynyt väitettyyn kilpailurikkomukseen

UAY ei ole syyllistynyt väitettyyn kilpailurikkomukseen. Yhdistys ei ole antanut jäsenistölleen tai muille alalla toimiville elinkeinonharjoittajille hintasuosituksia, eikä yhdistyksen toiminta ole mahdollistanut elinkeinonharjoittajien ennakoitavaa käyttäytymistä. Asiassa ei ole kysymys viraston esittämästä vakavasta kilpailurikkomuksesta.

Taloudellisen ajattelun koulutusten ja alueellisten tapaamisten tarkoitus ja vaikutukset eivät ole olleet kilpailua rajoittavia. Niillä ei ole tavoiteltu hintojen yhdenmukaistamista. Koulutusten ja tapaamisten tarkoituksena ei ole myöskään ollut elinkeinonharjoittajien yhdenmukaistetun

menettelytavan saavuttaminen. UAY:n toiminnassa ei ole ollut kyse tahdonilmauksesta sovittaa yhteen yhdistyksen jäsenten tai muiden elinkeinonharjoittajien käyttäytymistä tai hinnoittelua.

Väitettyä kilpailurikkomusta ei ole tapahtunut, joten väitettyyn rikkomuksen yhtenäisyyteen ei ole tarpeen ottaa kantaa.

2 Viraston esittämä näyttö ei osoita väitettyä kilpailurikkomusta

Virasto ei ole esittänyt riittävää näyttöä väitetystä kilpailurikkomuksesta. Näyttö on puutteellista eikä osoita väitettyä rikkomusta.

Virasto on viitannut väitteidensä tueksi seuraamusmaksuesityksen liitteisiin, joista suurinta osaa on käytetty kontekstistaan irrotettujen toteamusten lisäämiseksi esitykseen. Asiayhteydestään poistetut tekstikatkelmat eivät osoita kilpailurikkomusta. Osa seuraamusmaksuesityksen liitteistä ei edes liity UAY:n toimintaan eikä siten osoita yhdistyksen syylistyneen kilpailurikkomukseen.

3 Taloudellisen ajattelun kursseilla ei ole annettu hintasuosituksia

3.1 Koulutuksen tavoite ja sisältö

Toimialajärjestön tavanomaiseen toimintaan voidaan katsoa kuuluvan jäsenistön kouluttaminen ajankohtaisista seikoista ja alalla tapahtuvista muutoksista. Toimialajärjestön yleisenä tarkoituksena voidaan katsoa olevan myös jäsenistön toiminnan tukeminen muun ohella tapaamisia ja koulutuksia järjestämällä. Lisäksi toimialajärjestön voidaan katsoa olevan alalla toimivien elinkeinonharjoittajien yhteydenpidon väline.

UAY on 14.9.2012 ja 8.2.2013 järjestänyt jäsenistölleen taloudellisen ajattelun kurssit. Kimmo Kurssien järjestämiseen on tullut siitä, että yhdistyksen hallituksen jäsenenä vuosina 2013–2015 toiminut Autokoulu Hakalan HH oli käynyt vastaavan Suomen Yrittäjät ry:n järjestämän yleisen kurssin ja ajatellut sen olevan hyödyllinen myös UAY:n jäsenille.

Taloudellisen ajattelun kursseissa ei ole ollut kysymys hintasuositusten antamisesta. Koulutusten tavoitteena ei ole ollut saada autokouluyrittäjiä nostamaan hintojaan tietylle tasolle, vaan tarkoituksena on ollut lisätä koulutuksen avulla yrittäjien tietoisuutta hinnan määräytymisen perusteista.

Pelkät otsikkotason ilmaisut, kuten ”Miten korkeampi hinta voidaan perustella” tai kouluttajan laskutuksessaan käyttämä käsite ”Taloudellinen kannattavuus, myynti- ja hinnoittelupäätökset”, eivät viittaa kilpailurikkomukseen. Samanlaisia ja samansisältöisiä kursseja järjestetään useiden eri kouluttajien toimesta. Ei ole perusteltua esittää, että yleisessä käytössä oleva otsikkotason ilmaisu viittaisi kilpailulain vastaiseen toimintaan.

Koulutusten sisältö on muodostunut yrityksen talousraportteihin ja markkinointikustannuksiin liittyvästä opetuksesta. Koulutuksissa on muun ohella käyty läpi yrityksen tuloslaskelmaa, tasetta, liikevaihtoa ja myyntikatteita yleisellä tasolla. Lisäksi koulutuksissa on käyty läpi tuotteen arvon mittaamista ja markkinointikustannuksia. Missään näistä osa-alueista ei ole annettu hintasuosituksia.

Koulutuksissa on käsitelty yrityksen talouteen liittyviä asioita kokonaisvaltaisella ja yleisellä tasolla, eikä niissä ole käsitelty autokoulualaan liittyvää hinnoittelua tai autokoulualan yritysten kulurakennetta. Koulutuksessa on käyty läpi yritysten taloudenpitoon liittyviä asioita, jotka jokaisen elinkeinonharjoittajan tulee tietää. Koulutusten päämääränä on nimenomaisesti ollut laadukkaan ja ajantasaisen koulutuksen tarjoaminen toimialasta riippumatta.

Koulutusten sisällöt ovat olleet ulkopuolisen palveluntarjoajan laatimia. Koulutuksissa ei ole käsitelty UAY:n määäämiä, valitsemia tai osoittamia osa-alueita, vaan yleisesti kaikkien elinkeinonharjoittajien toimintaan kuuluvia ja jokaista yritystä koskevia taloudellisia seikkoja. UAY ei ole edes voinut sisällyttää mitään seikkoja ulkopuolisen kouluttajan laatimaan koulutusmateriaaliin.

3.2 Koulutuksissa annetut esimerkit eivät ole olleet lähtöisin UAY:stä

Taloudellisen ajattelun kurseja ei ole räätälöity UAY:n tarpeen mukaisiksi, vaan ne ovat kuuluneet kurssin järjestäneen TulosAkatemian normaaliin kurssitarjontaan. Kurssi on järjestetty samansisältöisenä ja samoilla esimerkeillä varustettuna vastaavissa tilaisuuksissa, koulutuksen tilaajasta riippumatta.

Koulutusten sisällöt ja materiaalit on laatinut TulosAkatemian kouluttaja, joka on vuosina 2011, 2012 ja 2013 pitänyt koulutuksia, joiden sisältönä on ollut tuloslaskelma, tase, katelaskelma ja hinnoittelu. Koulutusten keskiössä on ollut katelaskelma, johon hinnoittelu kuuluu. Mainittu kouluttaja on pitänyt vuositasolla noin 100–150 koulutusta muun ohella Kauppakamarille ja Suomen Yrittäjät ry:lle. Näiden koulutusten sisältö on ollut sama kuin UAY:n koulutusten sisältö.

Kouluttaja ei ole kurssilla ohjeistanut UAY:n jäsenistöä hyödyntämään ajokorttilakiuudistusta mahdollisimman tehokkaasti hintojen nostamiseksi. Viraston viittaamassa koulutuksessa läpikäydyssä laskuesimerkissä, jossa ajokortin hintaa on nostettu 300 eurolla, on ollut kyse esimerkkilaskusta tuotteen myyntihinnan ja myyntikatteen välisen matemaattinen riippuvuussuhteen näyttämiseksi. Mainittu laskuesimerkki ei ole tullut koulutukseen UAY:n aloitteesta, eikä yhdistys ole vaikuttanut esimerkin syntyyn. Samaa laskuesimerkkiä on käytetty myös muissa saman kouluttajan pitämässä koulutuksissa. Esimerkki on ollut esillä ensimmäistä kertaa Suomen Yrittäjät ry:n talousjohtamisen seminaarissa 1.3.2011. Tällöin yleisössä ollut osallistuja on kertonut nostaneensa hintojaan 300 eurolla 1.500 eurosta 1.800 euroon ja esittänyt kysymyksen

siitä, kuinka paljon hän voi menettää asiakkaita siten, että hinnankorotus olisi järkevä.

Laskuesimerkkien läpikäyminen koulutustilaisuudessa ei osoita, että UAY olisi suosittanut jäsenistölleen laskuesimerkeissä käytettyjä hintoja omassa hinnoittelussaan. Myöskään koulutuksesta tehty muistiinpanot eivät osoita, että koulutuksessa olisi annettu hintasuositusta. Muistiinpanot ovat koulutukseen osallistuneiden henkilöiden henkilökohtaisia merkintöjä, eivätkä ne viittaa hintasuositusten antamiseen koulutuksen aikana.

3.3 Koulutuksesta annetut palautteet eivät osoita kilpailurikkomusta

Virasto on tarkoitushakuisesti poiminut 14.9.2012 pidetystä koulutuksesta annetusta palautteesta omaa esitystään tukevat harvat kommentit. Kursseista on annettu myös seuraavaa palautetta: ”koulutus oli hyvää yrittäjäkurssien kertausta”, ”tuloslaskelmat ja taseet otetaan ahkeraan käyttöön”, ”laskukaavat käyttöön”, ”antoi eväitä, kuinka seurata tasetta ja tuloslaskelmaa”, ”ensi tilassa pyydän kirjanpitäjältä kate-erittelyn ja opettelen lukemaan kate-erittelyjä”. Kaikki edellä viitatu palautteet kurssista viittaavat kurssin yleisluontoiseen sisältöön, jonka tarkoituksena on ollut yritysten talouteen liittyvien asioiden opettaminen ja kertaaminen.

Koulutuksesta annetuista palautteista on seuraamusmaksuesitykseen valittu vain ne, jotka ovat viitanneet elinkeinonharjoittajan henkilökohtaiseen tarpeeseen nostaa hintoja. Yhdessäkin kurssista annetussa palautteessa ei ole mainittu uutta ajokorttilainsäädäntöä, sen mukanaan tuomia tarpeita tai mahdollisuutta hinnannostoon sen verukkeella. Myös koulutuksesta annetuista palautteista näkyy, että hinnoittelua ei ole koulutettu ajokorttiuudistuksesta käsin, vaan koulutuksessa on käsitelty kaikille aloille sopivia yleisiä hinnoitteluperiaatteita.

4 Väitetty hintasuositus ei ole aiheuttanut hintojen nousemista

Ajo-opetuksen hinnat on ilmoitettava kulutushyödykkeen hinnan ilmoittamisesta markkinoinnissa annetun valtioneuvoston asetuksen mukaisesti. Ajo-opetuksen hinnat ovat siten kaikkien alalla toimivien elinkeinonharjoittajien saatavilla ja tiedossa.

Uusi ajokorttilaki on tullut voimaan 19.1.2013. Lakiuudistuksen myötä B-korttiopetus on muuttunut kaksivaiheisesta kolmivaiheiseksi. Uudistus on lisännyt opetusta tarjoavan elinkeinonharjoittajan kustannuksia ja on siten luonnollisesti johtanut ajo-opetuksen hinnan korottamiseen. Lain asettamien vaatimusten aiheuttama hintojen nouseminen ei edellytä hintasuositusten antamista.

UAY ei ole vastuussa yksittäisten elinkeinonharjoittajien tekemistä hinnankorotuksista tai lain asettamien vaatimusten aiheuttamasta hintojen

nousemisesta. Kuten virastokin on tuonut esiin, autokoulualalla palvelut ja hinnat ovat homogeenisia.

Yhdistys ei ole voinut vaikuttaa yksittäisille elinkeinonharjoittajille aiheutuneisiin kustannuksiin. Pelkkä ajo-opetuksen hintojen nouseminen ajokorttilain uudistuksen yhteydessä ei ole osoitus toimialajärjestön hintasuositusten antamisesta. Ajokorttilain uudistuksen jälkeen myös ajo-opetusta tarjoavalta elinkeinonharjoittajalta on edellytetty enemmän työtä ja muun ohella työvoiman ja polttoainekulujen muodossa on aiheutunut aiempaa enemmän kuluja. Vastaavasti myös ajo-opetuksen hinta on muodostunut korkeammaksi. Näihin seikkoihin UAY ei ole voinut vaikuttaa.

5 Alueellisissa keskustelutilaisuuksissa ei ole annettu hintasuosituksia

Alueellisissa keskustelutilaisuuksissa ei ole annettu yhdistyksen jäsenistölle hintasuosituksia eikä ole ohjeistettu uusia yrittäjiä nostamaan hintojaan. Tapaamisten tarkoituksena on ollut keskustella vapaasti autokoulualaan ja liikenneturvallisuuteen liittyvistä seikoista sekä mahdollistaa paikallisten yrittäjien keskustelu juuri kyseistä aluetta koskevista asioista.

Yhdistyksen hallitus ei ole eikä ole käytännössä voinutkaan kontrolloida keskustelua alueellisissa keskustelutilaisuuksissa. Yhdistyksen hallitus ei ole myöskään ollut tietoinen mistään hintasuosituksesta, kuten hallituksen kokouspöytäkirjoista ilmenee.

UAY ei ole keskitetysti järjestänyt tai organisoinut alueellisia keskustelutilaisuuksia, eikä yhdistyksen hallituksen puheenjohtaja ole kutsunut alueellisia keskustelutilaisuuksia koolle. Alueellisia tapaamisia ei ole järjestetty yhdistyksen nimissä. Autokouluyrittäjät ovat lisäksi edustaneet alueellisissa tapaamisissa itseään, eivät yhdistystä.

Viraston viittaama UAY:n hallituksen työjärjestys, jonka mukaan hallituksen jäsenet edustavat yhdistystä, ei tarkoita sitä, että hallituksen jäsen puhuisi kaikissa tilanteissa yhdistyksen puolesta, vaan sitä, että hallituksen jäsenten tulee ottaa käytöksessään huomioon, että on hallituksen jäsen.

6 Seuraamusmaksu

Väitetyt kilpailurikkomuksen vaikutusten puute voi vaikuttaa alentavasti seuraamusmaksun suuruuteen. Virasto ei ole esittänyt näyttöä väitetynt hintasuosituksen vaikutuksesta. Hintojen nousu samaan aikaan ei ole osoitus hintasuosituksesta, vaan se on johtunut ajokorttilakiuudistuksesta. UAY:n toiminnasta ei ole aiheutunut yhteiskunnallista haittaa.

Seuraamusmaksua määrättäessä tulee ottaa huomioon toiminnasta kertynyt liikevaihto ja siitä saavutettu taloudellinen hyöty väitetynt

rikkomuksen ajalta. UAY ei ole saavuttanut väitetyistä kilpailurikkomuksesta mitään taloudellista hyötyä tai toiminnallista etua.

Taloudellisen ajattelun koulutusten alueellinen ulottuvuus ja henkilöpiiri ovat joka tapauksessa olleet hyvin rajallisia. Kutsujen lähettäminen taloudellisen ajattelun koulutuksiin ei tee koulutuksista valtakunnallisia. Kutsujen ei ole edes väitetty sisältäneen hintasuositusta. Taloudellisen ajattelun kursseilla on ollut noin 40 henkilöä ja Porvoon aluepalaverissa 5.10.2015 noin 10 henkilöä. Mikäli katsottaisiin, että hintasuositus olisi annettu 25.10.2015, väitetyin rikkomuksen kesto olisi vain kaksi päivää.

Autokoulu Hakala Ky:n vastaus

Vaatimukset

Autokoulu Hakala Ky on vaatinut ensisijaisesti, että markkinaoikeus hylkää vaatimuksen seuraamusmaksun määräämisestä ja toissijaisesti, että seuraamusmaksun määrää alennetaan. Lisäksi yhtiö on vaatinut, että markkinaoikeus velvoittaa Kilpailu- ja kuluttajaviraston korvaamaan sen arvonnäkökulman oikeudenkäyntikulut 7.149,60 eurolla.

Perusteet

Autokoulu Hakala ei ole osallistunut UAY:n hallituksessa hintasuosituksen antamiseen.

Taloudellisen ajattelun kurssit on järjestetty ennen Autokoulu Hakalan edustajan hallituskautta, eivätkä ne voi siten koskea yhtiötä. Lisäksi virasto on kuullut kurssin suunnitteluun ja toteuttamiseen osallistuneita UAY:n hallituksen jäseniä ja vapauttanut heidän edustamansa autokoulut tutkinnasta. Tämä osoittaa, ettei virasto ole nähnyt kurssien järjestämisessä mitään poikkeavaa. Taloudellisen ajattelun kurssit ja niistä tehdyt muistiinpanot eivät millään tavoin osoita Autokoulu Hakalan edustajan antaneen hintasuosituksia.

Hintapalaveri-termin käyttäminen Hyvinkään aluepalavereista yhtiön ajanvarauskirjassa ei viittaa hintasuosituksen antamiseen. Mainitussa paperisessa ajanvarauskirjassa on ollut yhden päivän kohdalla 21 millimetriä leveä kirjoitettava alue, ja ajanvarauskirja on tarkoitettu ainoastaan autokoulun sisäiseen käyttöön. Autokoulu Hakalan edustaja on laittanut siihen itselleen ylös, milloin alueellisia tapaamisia pidetään välttääkseen päällekkäisiä tapahtumia.

Aluepalavereissa on käyty läpi viraston kuulemisessa kerrottuja asioita. Virasto ei ole esittänyt näyttöä siitä, että palavereissa olisi keskusteltu tai sovittu hinnoista eikä myöskään siitä, että alueelliset hinnat olisivat palaverien seurauksena muuttuneet. Lisäksi suurin osa viraston viittaamista aluepalavereista on pidetty ennen yhtiön edustajan hallituskautta.

Liikenneakatemian edustaja on aktiivisesti ollut yhteydessä UAY:n hallitukseen ja viitannut viesteissään Porvoossa olevaan hinnoitteluongelmaan. Yhdistyksen hallitus ei ole vastauksissaan maininnut Porvoota, vaikka Liikenneakatemian edustaja on yrittänyt kääntää keskustelua siihen suuntaan.

Yhdistyksen hallitus on keskustellut jokaisesta vastauksesta ennen sen lähettämistä. Keskustelusta virasto on poiminut asiayhteydestä irrotettuja lauseita.

Porvoossa 5.10.2015 pidetty aluepalaveri ei ole ollut etukäteen UAY:n hallituksen jäsenten tiedossa, eikä Autokoulu Hakalan edustaja ole voinut vaikuttaa siellä käytyyn keskusteluun. Yhtiön edustajalla ei ole myöskään ollut juridista osaamista myöhemmin irtisanoutua keskustelusta.

Eko-Center Liikennekoulutuspalvelut Ky:n vastaus

Vaatimukset

Eko-Center Liikennekoulutuspalvelut Ky on vaatinut ensisijaisesti, että markkinaoikeus hylkää vaatimuksen seuraamusmaksun määräämisestä ja toissijaisesti, että seuraamusmaksun määrää kohtuullistetaan. Lisäksi yhtiö on vaatinut, että markkinaoikeus velvoittaa Kilpailu- ja kuluttajaviraston korvaamaan sen arvonlisäverottomat oikeudenkäyntikulut 4.400 eurolla.

Perusteet

Eko-Center ei ole osallistunut UAY:n hallituksessa hintasuosituksen antamiseen. Missään tilaisuudessa, jossa yhtiön edustaja on ollut läsnä, ei ole annettu hintasuosituksia eikä ole pyritty vaikuttamaan yksittäisen autokoulun hinnoitteluun.

Taloudellisen ajattelun kurssit on järjestetty jo ennen yhtiön edustajan hallituskautta. Kurssit on tilannut aikaisempi UAY:n hallitus vuonna 2012. Eko-Centerin edustaja on tullut yhdistyksen hallitukseen vasta vuonna 2014. Yhtiön edustaja ei ole siten voinut olla vaikuttamassa koulutusten sisältöön eikä toteutukseen.

Lisäksi virasto on kuullut osaa UAY:n hallituksessa vuonna 2012 olleista yrittäjistä ja vapauttanut heidän edustamansa yritykset tutkinnasta. Tämä osoittaa, ettei virasto ole löytänyt todisteita koulutuksen lainvastaisuudesta.

Hyvinkäällä 18.12.2012 pidetyssä aluepalaverissa on käsitelty uuden ajokorttilain mukanaan tuomaa muutosta opetusmääriin ja sen myötä lisääntyntä työmäärää. Palaverissa ei ole käsitelty yksikköhintoja eikä annettu hintasuosituksia.

Hyvinkäällä 18.3.2014 pidetyssä aluepalaverissa on käsitelty budjetointia, hinnan muodostusta, kiinteitä ja muuttuvia kuluja sekä muita kurssihintaan vaikuttavia kuluja. Palaverissa ei ole käsitelty yksikköhintoja eikä annettu hintasuosituksia.

Eko-Centerin edustajalla on vain toisen käden tietoa Porvoon aluepalavereissa käydyistä keskusteluista. Yhtiön edustaja on saanut tiedon Porvoossa 5.10.2015 pidetyn aluepalaverin hintakeskusteluista vasta jälkikäteen.

Liikenneakatemian edustaja on kesällä 2015 useaan kertaan pyytänyt UAY:tä puuttumaan hinnan ilmoittamiseen. Yhdistyksen hallitus on vastannut, ettei yhdistys ota kantaa yksittäisen autokoulun hinnan ilmoittamiseen. Edelleen lokakuussa 2015 hallitus on ilmoittanut Liikenneakatemian edustajalle, ettei yhdistyksen kanta ole muuttunut. Eko-Centerin edustaja ei ole ymmärtänyt selvästi irtisanoutua sähköpostikeskustelusta, vaan on kuvitellut, että kun asiaan ei ota kantaa, niin se on omalta osalta loppuun käsitelty. Toisaalta yhtiön edustaja ei ole myöskään hyväksynyt käytyjä keskusteluja, vaan on yksityisviestissä todennut, että ”olipa tyhmää sotkea hinnat tähän asiaan”.

Eko-Centerin edustajalta on viraston kuulemisessa 29.9.2016 useaan kertaan kysytty, mikä ajokortin hinnan pitäisi olla. Yhtiön edustaja ei ole sanonut, että ajokortin hinnan pitäisi olla 2.700–2.800 euroa, vaan on todennut, ettei voi tietää toisten hintoja, kun ei tiedä kulurakennetta. Kysymys on ollut vertauksesta, ei suosituksesta.

Seuraamusmaksuesitys on aiheuttanut yhtiölle suurta vahinkoa menetettyjen työtehtävien muodossa, mikä on johtanut siihen, että yhtiön yritystoiminta on vaakalaudalla. Seuraamusmaksuesityksen tekemisen jälkeen B-korttiopetus on lopetettu, ja yhtiön liikevaihto on pudonnut viimeksi päättyneellä tilikaudella alle 20.000 euron.

Järvenpään Ajokoulutuskeskus Oy:n vastaus

Vaatimukset

Järvenpään Ajokoulutuskeskus Oy on vaatinut ensisijaisesti, että markkinaoikeus hylkää vaatimuksen seuraamusmaksun määräämisestä ja toissijaisesti, että seuraamusmaksun määrää kohtuullistetaan. Lisäksi yhtiö on vaatinut, että markkinaoikeus velvoittaa Kilpailu- ja kuluttajaviraston korvaamaan sen arvonlisäverottomat oikeudenkäyntikulut 13.207,50 eurolla viivästyskorkoineen.

Perusteet

Järvenpään Ajokoulutuskeskus tai yhtiön edustaja ei ole osallistunut suoraan eikä välillisesti UAY:n kautta hintasuosituksen antamiseen autokoulumarkkinoilla.

Taloudellisen ajattelun kurssit on järjestetty jo ennen yhtiön edustajan hallituskautta. Pelkkä UAY:n hallituksen jäsenyys ei myöskään osoita yhtiön edustajan osallistuneen väitettyyn kilpailurikkomukseen.

Taloudellisen ajattelun kurssit eivät ole tähänneet hintasuosituksen antamiseen, vaan kyseessä on ollut jäsenistön kouluttaminen ajankohtaisista seikoista ja muutoksista. Kurssien tilaamisesta on vastannut UAY:n vuoden 2012 hallitus, johon Järvenpään Ajokoulutuskeskuksen edustaja ei ole kuulunut ja jonka työskentelyyn hän ei ole osallistunut. Vaikka virasto on tutkinut UAY:n vuoden 2012 hallituksen työskentelyä, kuudesta hallituksen jäsenestä viidelle ei ole esitetty seuraamusmaksua eikä muutakaan sanktiota. Jokainen hallituksen jäsen on kuitenkin ollut samassa asemassa.

Virasto on virheellisesti esittänyt, että UAY:n hallituksessa edustettuina olleet yhtiöt eivät olisi irtisanoutuneet kilpailulain vastaisesta menettelystä. Liikenneakatemian edustaja on 10.6.2015 ollut sähköpostitse yhteydessä yhdistyksen hallitukseen ja tiedustellut hallituksen kantaa hinnoittelun rakenteeseen. Yhdistyksen hallitus on keskustellut asiasta ja päättänyt vastaukseen, jossa on todettu, että ”Yhdistys ei toimi hinnoitteluvahvina eikä siten ota kantaa yksittäisten autokoulujen toimintaan”. Vastauksessaan Liikenneakatemian edustaja on kiittänyt vastauksesta ja kannanotosta hinnoitteluun Porvoossa. Yhdistyksen hallituksen vastauksessa ei ole kuitenkaan viitattu sanallakaan Porvoon hinnoitteluun.

Järvenpään Ajokoulutuskeskuksen edustaja ei ole ollut tietoinen taloudellisen ajattelun kurssien hintasuositustarkoituksesta. Yhtiön edustaja ei ole ottanut Eko-Centerin edustajan 31.10.2014 lähettämää sähköpostia huomioon hintasuosituskeskusteluna, koska on ymmärtänyt, ettei se ole ollut vakavasti tehty esitys. Yhtiön edustaja ei ole voinut vaikuttaa Eko-Centerin edustajan toimintaan.

Järvenpään Ajokoulutuskeskuksen edustaja ei ole tiennyt Porvoossa käydyistä tai porvoolaisten autokoulujen välisistä keskusteluista. Yhtiön edustaja tai UAY:n hallitus ei ole etukäteen ollut tietoinen Porvoossa 5.10.2015 järjestetystä aluepalaverista, vaan on saanut tietää siitä vasta jälkikäteen Liikenneakatemian edustajan 25.10.2015 yhdistyksen hallitukselle lähettämästä viestistä.

Uusi ajokorttilaki on tullut voimaan 19.1.2013 eli ennen Järvenpään Ajokoulutuskeskuksen edustajan hallituskautta. Lakiuudistuksen myötä B-korttiopetus on muuttunut kaksivaiheisesta kolmivaiheiseksi ja koulutukseen on käytännössä tullut 7–8 opetustuntia lisää, mikä on

heijastunut myös opetusvälineistöön ja muuhun kalustoon. On selvää, että lakiuudistuksen myötä autokoulujen kustannukset ovat nousseet vastaavasti ja kustannusten nousu on siirtynyt hintaan. Monet autokoulut ovat laskeneet lisävelvoitteiden olleen noin 600 euroa. Koska autokoulujen hinnat ovat käytännössä kaikkien alalla toimivien elinkeinonharjoittajien saatavilla ja helposti seurattavissa, yhteneväiset hintareaktiot ovat tavallisia ilman kilpailulain vastaisia toimia.

Järvenpään Ajokoulutuskeskuksen edustajan toiminta tai passiivinen sähköpostikeskustelusta irtisanoutumatta jättäminen eivät muodosta kilpailulain 5 §:ssä tarkoitettua aktiivista menettelyä.

Samasta kilpailurikkomuksesta ei voida määrätä seuraamusmaksua sekä elinkeinonharjoittajien yhteenliittymälle että sen hallituksen jäsenen edustamalle yhtiölle. Tämä olisi kaksoisrangaistavuuden kiellon vastaista.

Esitetty seuraamusmaksu on kohtuuton ja suhteellisuusperiaatteen vastainen. Yhtiön liikevaihto on laskenut merkittävästi seuraamusmaksun laskennan perusteena käytetyn liikevaihtovuoden jälkeen. Seuraamusmaksun määrääminen johtaisi yhtiön toiminnan päättymiseen. Seuraamusmaksun tulee olla suhteessa teon moitittavuuteen, kuten tahallisuuteen ja vakavuuteen. Järvenpään Ajokoulutuskeskukselle ei ole koitunut väitetyistä teoista mitään hyötyä.

Malmin Autokoulu Oy:n vastaus

Vaatimukset

Malmin Autokoulu Oy on vaatinut ensisijaisesti, että markkinaoikeus hylkää vaatimuksen seuraamusmaksun määräämisestä ja toissijaisesti, että seuraamusmaksu jätetään määräämättä tai se määrätään olennaisesti vaadittua pienempänä. Lisäksi yhtiö on vaatinut, että markkinaoikeus velvoittaa Kilpailu- ja kuluttajaviraston korvaamaan sen arvonalisäverottomat oikeudenkäyntikulut 41.010,39 eurolla viivästyskorkoineen.

Perusteet

1 Väitettyyn kilpailurikkomukseen osallistuminen tai tietoisuus siitä

Malmin Autokoulu ei ole osallistunut kiellettyyn kilpailunrajoitukseen eikä ole ollut tietoinen väitetystä kilpailurikkomuksesta.

Malmin Autokoulu ei ole ollut muiden UAY:n hallituksessa edustettuina olleiden yhtiöiden kanssa yhteisymmärryksessä viraston esittämästä strategiasta ja kokonaissuunnitelmasta, jonka tavoitteena olisi ollut yhdenmukaistaa ja nostaa autokoulujen tarjoaman B-korttiopetuksen hinnoittelua. Seuraamusmaksuesityksestä ja siinä viitatusa asiakirjanäytöstä ei ilmene, milloin ja miten Malmin Autokoulu olisi tullut tietoiseksi väitetystä strategiasta ja kokonaissuunnitelmasta tai miten

yhteisymmärrys olisi sen osalta tältä osin toteutunut. Tällaista strategiaa ja kokonaissuunnitelmaa ei ole ylipäätään ollut olemassa ja vaikka ne olisivat olleet olemassa joidenkin UAY:n hallituksessa edustettuina olleiden yhtiöiden kesken, Malmin Autokoululla ei ole ollut asian kanssa mitään tekemistä.

Malmin Autokoulun edustaja on aloittanut UAY:n hallituksen jäsenenä 28.3.2014, eikä hän ole osallistunut vuosina 2012 ja 2013 järjestetyille taloudellisen ajattelun kursseille. Yhtiön edustaja ei ole ennen UAY:n hallituksen jäsenyyden alkamista tai sen aikana edes ollut tietoinen kyseisten kurssien sisällöstä ja kurssimateriaalista, saati, että hän olisi ollut tietoinen kurssien väitetystä kilpailua rajoittavasta tarkoituksesta. Yhtiön edustajan jäsenyys UAY:n hallituksessa on alkanut vasta noin vuoden ja kahden kuukauden kuluttua siitä, kun viimeisin kahdesta kurssista on pidetty. Yhtiön edustaja ei ole ollut tietoinen siitä, millä tavalla kurseja on UAY:ssä aikanaan valmisteltu ja suunniteltu, eikä hänellä ole ollut kurssien suunnittelun ja järjestämisen kanssa mitään tekemistä. Jos kursseilla on pyritty yhdenmukaistamaan hinnoittelua, yhtiön edustaja ei ole tiennyt siitä.

Malmin Autokoulun edustaja on ollut yleisellä tasolla tietoinen siitä, että joillakin paikkakunnilla on järjestetty aluepalavereja, joihin on osallistunut UAY:n jäsenautokoulujen edustajia. Yhtiön edustaja ei ole ollut suunnittelemassa tai järjestämässä yhtäkään seuraamusmaksuesityksessä viitattua aluepalaveria eikä hän ole osallistunut niihin. Malmin Autokoulun alueella ei ole järjestetty aluepalavereja yhtiön edustajan ollessa UAY:n hallituksessa. Yhtiön edustaja ei ole ollut tietoinen muiden autokoulujen toiminta-alueilla järjestettyjen aluepalaverien pitopaikkakunnista, ajankohdista, tarkoituksesta ja sisällöstä. Yhtiön edustajalle on selvinnyt vasta jälkikäteen, että Porvoossa on ylipäätään pidetty aluepalavereja. Jos Porvoossa tai muualla pidetyissä aluepalavereissa on pyritty viraston esittämällä tavalla yhdenmukaistamaan hinnoittelua, Malmin Autokoulun edustaja ei ole ollut siitä tietoinen.

Porvoo ei ole Malmin Autokoulun toiminta-aluetta. Yhtiön edustaja ei ole ollut tietoinen väitetystä Porvoon alueen autokoulujen hintayhteistyöstä eikä ole pyrkinyt estämään hintakilpailua Porvoossa.

Malmin Autokoulun edustaja ei ole tehnyt hintakeskustelujen avauksia eikä ole ollut sellaisista tietoinen. Hän ei ole osallistunut kenenkään painostamiseen eikä ole ollut tietoinen painostamisesta. Kokonaisuutena arvioiden viraston asiassa esittämä näyttö osoittaa yhtiön edustajan osuuden olleen koko viraston tutkimassa tapahtumainkulussa hyvin vähäinen ja passiivinen.

Pelkkä UAY:n hallituksen jäsenyys ei osoita Malmin Autokoulun edustajan osallistuneen väitettyyn kilpailurikkomukseen. Osallisuus kilpailurikkomukseen edellyttää konkreettista osallistumista kokoukseen tai muuhun tilaisuuteen, jossa kilpailurikkomusta on käsitelty. Jos jotkut

muut UAY:n hallituksessa edustettuina olleet yhtiöt ovat olleet osallisina jossakin moitittavassa menettelyssä, Malmin Autokoulu ei ole ollut eikä sen ole pitänyt olla tällaisesta tietoinen.

Siitä, että Malmin Autokoulun edustaja on vähäisessä määrin osallistunut seuraamusmaksuesityksessä viitattuun UAY:n hallituksen sisäiseen viestinvaihtoon, jossa on käsitelty UAY:n hallituksen ja Liikenneakatemian välistä yhteydenpitoa, ei voida tehdä johtopäätöstä, että Malmin Autokoulu olisi ollut osallisena kielletyissä kilpailunrajoituksessa. Tätä vähäistä osallistumista lukuun ottamatta Malmin Autokoululla tai sen edustajalla ei ole ollut mitään liityntää viraston esittämiin tapahtumiin. Malmin Autokoulun edustaja ei ole mieltänyt, että keskustelu olisi koskenut hintasuositusten antamista. Yhtiön edustaja ei ole keskusteluun osallistuessaan ollut itse aloitteellinen, vaan on vain muiden hallituksen jäsenten pyynnöstä kommentoinut käsiteltyä asiaa.

2 Kyseessä ei ole yksi yhtenäinen rikkomus

Asiassa ei ole kysymys viraston esittämästä yhdestä yhtenäisestä rikkomuksesta ainakaan Malmin Autokoulun osalta. Kilpailurikkomukseen osallisuuden arviointi tulee suorittaa kunkin asianosaisen osalta erikseen. Osallisuuden syntymiselle on asetettu korkea näyttökynnys.

Kilpailuasioissa noudatettavasta syyttömyysolettamasta seuraa, että kilpailuviranomaisen tulee esittää väitteidensä tueksi riittävän yksiselitteiset, täsmälliset ja yhtäpitävät todisteet, joiden perusteella voidaan vakuuttua epäillyn yhtiön osallisuudesta rikkomukseen. Epäselvässä tilanteessa asia on ratkaistava rikkomuksesta epäillyn eduksi. Malmin Autokoulun ainoa liityntä esillä olevaan asiaan on yhtiön edustajan vähäinen osallistuminen seuraamusmaksuesityksessä viitattuun hallituksen sisäiseen viestinvaihtoon. Malmin Autokoulu ei ole mainitulla menettelyllään osallistunut väitettyyn kilpailurikkomukseen.

Lisäksi vaikka Malmin Autokoulun edellä mainittuun viestinvaihtoon osallistuminen katsottaisiin osallistumiseksi kilpailurikkomukseen, siitä ei seuraa, että yhtiön menettelyä voitaisiin arvioida yhtenä yhtenäisenä rikkomuksena. Malmin Autokoulun ei voida katsoa olevan kilpailuoikeudellisessa vastuussa sellaisista väitetysti kilpailua rajoittaneista toimista, joihin yhtiön ei ole osoitettu osallistuneen ja joiden osalta ei ole osoitettu, että yhtiö olisi ollut niistä tietoinen tai että sen olisi pitänyt olla niistä tietoinen.

Esitetyn näytön perusteella on jäänyt epäselväksi, millä perusteella virasto katsoo, että Malmin Autokoulu on ollut tietoinen tai että sen olisi pitänyt olla tietoinen väitetystä kokonaissuunnitelmasta ja millä perusteella virasto katsoo yhtiön osallistuneen väitetyn kilpailurikkomuksen useaan osatekijään. Seuraamusmaksuesityksessä rikkomuksen osatekijöiksi väitettyjä tapahtumia tulee ainakin Malmin Autokoulun osalta käsitellä

erillisinä, toisiinsa liittymättöminä tapahtumina erillisine tapahtuma-aikoihin.

3 Väitetyn rikkomuksen kesto

Elinkeinonharjoittaja on vastuussa kilpailunrajoituksesta lähtökohtaisesti vain siltä ajalta, jona sen osoitetaan osallistuneen siihen.

Virasto on esittänyt, että Malmin Autokoulun vastuu UAY:n kilpailurikkomuksesta on alkanut yhtiön edustajan hallitusjäsenyyden alkaessa 28.3.2014. Oikeuskäytännön mukaan pelkkä hallituksen jäsenyys ei kuitenkaan riitä osoittamaan osallisuutta kilpailurikkomukseen. Seuraamusmaksuesityksen perusteella on jäänyt epäselväksi, millä perusteella virasto katsoo, että Malmin Autokoulun osallisuus väitettyyn kilpailurikkomukseen olisi alkanut yhtiön edustajan valinnasta UAY:n hallitukseen 28.3.2014.

Rikkomuksen osatekijöiksi väitettyjä tapahtumia tulee edellä todetusti ainakin Malmin Autokoulun osalta käsitellä erillisinä, toisiinsa liittymättöminä tapahtumina erillisine tapahtuma-aikoihin, ja väitetyn rikkomuksen kesto on yhtiön osalta arvioitava erikseen jokaisen väitetyn osatekijän osalta.

4 Vaaditun seuraamusmaksun määrä

Viraston esittämä vaatimus määrätä Malmin Autokoululle enimmäismäärä seuraamusmaksua on perusteeton ja aikaisempi seuraamusmaksujen määrää koskeva oikeuskäytäntö huomioon ottaen kohtuuton. Mikäli yhtiön katsottaisiin osallistuneen väitettyyn kilpailurikkomukseen, seuraamusmaksun määrää arvioitaessa on otettava huomioon ainakin seuraavat seikat.

Malmin Autokoulun osallisuus väitettyyn kilpailurikkomukseen on ollut merkittävästi viraston esittämää suppeampi. Yhtiö ei ole osallistunut mihinkään suunnitelmalliseen ja harkittuun toimintaan kilpailun rajoittamiseksi.

Väitetty rikkomus on kohdistunut ainoastaan Porvoon alueelle, joka ei ole Malmin Autokoulun toiminta-alueita ja markkinaa, ja ainoastaan yhteen ainoaan elinkeinonharjoittajaan. Malmin Autokoulu ei ole osallistunut väitettyyn hintasuositusten antamiseen suurelle joukolle autokouluja koko UAY:n toiminta-alueella eikä edes hintasuositusten antamiseen oman toiminta-alueensa eli Itä- ja Koillis-Helsingin autokouluille.

Seuraamusmaksua määrättäessä on ensisijaisesti otettava huomioon liikevaihto, joka on kertynyt kilpailurikkomuksen kohteena olevalta markkinalta. Koska Porvoo ei ole Malmin Autokoulun toiminta-alueita, yhtiö ei ole saanut lainkaan liikevaihtoa Porvoon markkinalta. Malmin Autokoulu ei ole myöskään saanut asiassa minkäänlaista hyötyä.

Rikkomuksen kesto on merkittävä peruste seuraamusmaksun määrityksessä. Malmin Autokoulu ei ole missään tapauksessa osallistunut kilpailurikkomukseen viraston esittämää aikaa, vaan rikkomuksen kesto on ollut huomattavasti lyhyempi.

Kokonaisuutena arvioiden Malmin Autokoulun osuus väitetyssä hintasuositusten antamisessa ja yhtiön kilpailunvastaisten käyttäytymisten lukumäärä ja intensiteetti ovat olleet huomattavasti vähäisempiä verrattuna muihin UAY:n hallituksessa edustettuina olleisiin yhtiöihin Hangon Autokoulua lukuun ottamatta. Yhdenvertaisen kohtelun periaatteesta seuraa, että Malmin Autokoululle ei voida määrätä yhtä suurta seuraamusmaksua kuin niille yhtiöille, jotka ovat olleet Malmin Autokoulua huomattavasti aktiivisemmin suunnittelemassa, päättämässä ja toimeenpanemassa väitettyä kilpailurikkomusta.

On myös huomionarvoista, että vaikka vuosina 2012 ja 2013 järjestetyt taloudellisen ajattelun kurssit ovat viraston mukaan olleet keskeinen väline väitetyssä hintasuositusten antamisessa, virasto ei ole kohdistanut seuraamusmaksuesitystä kaikkiin UAY:n hallituksessa vuosina 2012 ja 2013 edustettuina olleisiin elinkeinonharjoittajiin. Mikäli taloudellisen ajattelun kurssija on viraston esittämän mukaisesti käytetty hintasuositusten antamiseen, kaikki UAY:n hallituksessa vuosina 2012 ja 2013 edustettuina olleet yhtiöt, sikäli kuin ne ovat olleet tietoisia kurssien sisällöstä ja tarkoituksesta, ovat osallistuneet väitettyyn kilpailurikkomukseen paljon Malmin Autokoulua moitittavammalla tavalla. Vaikka Malmin Autokoulu ei oikeuskäytännön mukaan voikaan vedota seuraamusmaksun määräämiseltä vapautuakseen siihen, että virasto on mahdollisesti kohdellut perusteettoman edullisesti niitä yhdistyksen hallituksessa vuosina 2012 ja 2013 olleita elinkeinonharjoittajia, jotka eivät ole seuraamusmaksuesityksen kohteena, seuraamusmaksun määrää koskevassa kokonaisarvioinnissa voidaan ottaa huomioon, että todennäköisesti Malmin Autokoulua moitittavammin menetelleitä elinkeinonharjoittajia on rajattu viraston tutkinnan ja sitä seuranneen seuraamusmaksuesityksen ulkopuolelle.

Mikäli Malmin Autokoulun katsottaisiin olleen osallinen kilpailurikkomukseen, kokonaisuutena arvioiden yhtiön menettelyä on pidettävä niin vähäisenä, että seuraamusmaksu on jätettävä määräämättä. Jos seuraamusmaksu kuitenkin määrätään, se on määrättävä olennaisesti viraston esittämää pienempänä. Yhtiölle esitetty seuraamusmaksu on suhteellisuusperiaatteen vastainen. Malmin Autokoulun toiminnan volyyymi ja liikevaihto ovat olennaisesti pienentyneet siitä, mitä ne olivat väitetyn rikkomuksen väitettynä ajankohtana.

5 Oikeudenkäyntikulut

Seuraamusmaksuesityksen tullessa joko kokonaan hylätyksi tai seuraamusmaksun jäädessä olennaisesti viraston esittämää pienemmäksi olisi kohtuutonta, että Malmin Autokoulu joutuisi pitämään oikeudenkäyntikulunsa vahinkonaan. Viranomaisen virheenä on pidettävä

myös asian tosiseikastoon ja aikaisempaan oikeuskäytäntöön nähden kohtuuttoman suuren seuraamusmaksun vaatimista.

Oy Hangö Bilskola – Hangon Autokoulu Ab:n vastaus

Vaatimukset

Oy Hangö Bilskola – Hangon Autokoulu Ab on vaatinut ensisijaisesti, että markkinaoikeus hylkää vaatimuksen seuraamusmaksun määräämisestä ja toissijaisesti, että seuraamusmaksun määrää kohtuullistetaan. Lisäksi yhtiö on vaatinut, että markkinaoikeus velvoittaa Kilpailu- ja kuluttajaviraston korvaamaan sen arvonalisäverottomat oikeudenkäyntikulut 2.976 eurolla.

Perusteet

Hangon Autokoulu ei ole osallistunut suoraan eikä välillisesti UAY:n kautta hintasuosituksen antamiseen.

Hangon Autokoulun edustaja on toiminut UAY:n hallituksen jäsenenä 28.3.2014–27.10.2015. Suurin osa väitetyistä kilpailurikkomuksista on tapahtunut ennen yhtiön edustajan hallituskautta. Tästä huolimatta osa yhdistyksen hallituksessa vuosina 2012 ja 2013 olleista elinkeinonharjoittajista on rajattu seuraamusmaksuesityksen ulkopuolelle.

Taloudellisen ajattelun kurssit on pidetty jo ennen Hangon Autokoulun edustajan hallituskautta.

UAY ei ole järjestänyt yhtään alueellista palaveria Hangon Autokoulun alueella yhtiön edustajan hallituskaudella.

Liikenneakatemian edustaja on 10.6.2015 ollut sähköpostitse yhteydessä UAY:n hallitukseen ja tiedustellut hallituksen kantaa hinnoittelun rakenteeseen. Hallitus on keskustellut asiasta ja vastannut Liikenneakatemian edustajalle, että ”Yhdistys ei toimi hinnoitteluvahtina eikä siten ota kantaa yksittäisten autokoulujen toimintaan”. Kukaan hallituksen jäsenistä ei ole ymmärtänyt erikseen irtisanoutua sähköpostikeskustelusta.

UAY:n hallitus ei ole kutsunut koolle Porvoossa 5.10.2015 pidettyä aluepalaveria.

Vaadittu seuraamusmaksu on kohtuuton ja suhteellisuusperiaatteen vastainen. Hangon Autokoulun liikevaihto on vuonna 2018 ollut 47.149,58 euroa. Vaaditun seuraamusmaksun määrääminen aiheuttaisi yhtiön yritystoiminnan lopettamisen.

Porvoon Autokoulu Oy:n vastaus

Vaatimukset

Porvoon Autokoulu Oy on vaatinut ensisijaisesti, että markkinaoikeus hylkää vaatimuksen seuraamusmaksun määräämisestä ja toissijaisesti, että seuraamusmaksu jätetään määräämättä tai sen määrää alennetaan. Lisäksi yhtiö on vaatinut, että markkinaoikeus velvoittaa Kilpailu- ja kuluttajaviraston korvaamaan sen arvonlisäverottomat oikeudenkäyntikulut 8.570 eurolla viivästyskorkoineen.

Perusteet

1 Virasto ei ole esittänyt näyttöä kilpailurikkomuksista

Porvoon Autokoulu ei ole syyllistynyt väitettyihin kilpailurikkomuksiin. UAY:n piirissä ei ole annettu väitettyjä hintasuosituksia, eikä Porvoon autokouluyrittäjien välillä ole ollut väitettyä hintayhteistyötä.

Virasto ei ole esittänyt asiassa näyttöä, joka osoittaisi Porvoon Autokoulun syyllistyneen väitettyihin kilpailurikkomuksiin.

2 Viraston tapahtumakuvauksesta

2.1 Taloudellisen ajattelun kurssit

UAY on järjestänyt jäsenistölleen kaksi taloudellisen ajattelun kurssia, 14.9.2012 ja 8.2.2013. Kutsu kurssille on lähetetty myös Autokoululiiton jäsenille. Kutsun taustalla on ollut ajatus siitä, että sitä kautta UAY saisi kurssille tarpeeksi osallistujia kulujen kattamiseksi. Autokoululiitto ei ole myöskään itse järjestänyt vastaavia kursseja.

UAY:n tarkoituksena on sen sääntöjen mukaan kehittää jäsenistönsä yhteishenkeä ja rakentavaa yhteistoimintaa sekä ammatti- ja liiketaitoa. Tarkoituksensa toteuttamiseksi yhdistys on järjestänyt kokouksia ja esitelmätilaisuuksia. Lisäksi UAY:n vuosien 2011–2015 strategian tavoitteena on ollut tarjota laadukasta ja ajantasaista koulutusta sekä autokouluyrittäjille että henkilökunnalle.

UAY:n hallituksen puheenjohtajana toimineen Porvoon Autokoulun edustajan tehtävänä on ollut huolehtia yhdistyksen yleisestä koulutuksen järjestämisestä, minkä vuoksi hän on yhdistyksen puheenjohtajan ominaisuudessa ollut yhteydessä Suomen Yrittäjät ry:n kautta löydettyyn TulosAkatemian kouluttajaan.

Koulutusten sisältö on vastannut TulosAkatemian tavanomaista kurssitarjontaa. Vastaavia koulutuksia ovat järjestäneet myös useat muut tahot. TulosAkatemian verkkosivujen mukaan yrityksen suosituimpiin webinaari aiheisiin kuuluu ”Myynnin ja hinnoittelun

kannattavuuslaskelmat (mm. katelaskenta, hintajoustot, maksuaikojen ja alennuksien vaikutukset jne.)”.

Suomen Yrittäjät ry:n verkkosivuilla on edelleen vuonna 2020 ollut ilmoitus saman kouluttajan pitämästä kurssista ”Myynnin kannattavuus ja hinnoittelu”, jonka sisältö on kattanut pikakertauksen katelaskennasta ja myyntikateprosentin tulkinnasta, hinnoittelun kannattavuuslaskelmista sekä myynti- ja hinnoitteluperusteluista ja -päätöksistä asiakasneuvottelutilanteessa. Verkkosivujen mukaan kurssi on sopinut ”kaikille, jotka joutuvat pohtimaan, miten tuotteet ja palvelut hinnoitellaan sekä miten asiakasneuvotteluissa voidaan perustella oma hinnoittelu (vaikka se olisi hieman normaalia markkinahintaa korkeampi)”. Kurssia on järjestetty edelleen vuonna 2020.

UAY:n järjestämät taloudellisen ajattelun kurssit ovat käsitelleet tavanomaisia jokaisen yrittäjän taloudenpitoon liittyviä asioita. Kurssit ovat vastanneet ulkopuolisen kouluttajan yleisesti pitämiä koulutuksia.

Koulutusmateriaalista ilmenee, että koulutukset ovat kattaneet yleisen tason tietoa muun ohella yrityksen talousraporteista. Koulutuksissa on käyty yleisesti läpi esimerkiksi tuloslaskelmaa, tasetta, liikevaihtoa ja myyntikatteita. Koulutuksissa ei ole käsitelty erityisesti UAY:n osoittamia kysymyksiä tai teemoja, mikä ilmenee myös koulutusmateriaalista. Kaikkia teemoja on käsitelty kokonaisvaltaisesti yleisellä tasolla. Taloudellisen ajattelun kurseja ei ole räätälöity UAY:lle, vaan ne ovat olleet kouluttajan laatimia ja osa hänen tavanomaista kurssitarjontaansa. Vastaavaa koulutusmateriaalia ja laskuesimerkkejä on käytetty myös muilla saman kouluttajan pitämillä kursseilla.

Viraston esittämä näyttö taloudellisen ajattelun kurssien sisällöstä, kursseilla tehdyistä esimerkkilaskuista tai kursseista annetusta palautteesta ei osoita hintasuositusten antamista kyseisillä kursseilla. Myöskään kouluttajan laskutuksen otsikointi taikka kouluttajalta saaduissa ennakkotiedoissa mainittu kurssin aihe ”Miten korkeampi hinta voidaan perustella” eivät osoita hintasuositusten antamista. Ne ovat vastanneet kouluttajan tavanomaisen kurssin sisältöä.

Viraston viittaama laskuesimerkki ei ole tullut UAY:n kautta taikka yhdistyksen puheenjohtajalta vaan kurssin kouluttajalta, joka on sähköpostiviestissään esittänyt esimerkkilaskelman. UAY:n puheenjohtaja ei ole hyväksynyt tai ehdottanut minkäänlaista euromääräistä korotusta sähköpostikirjeenvaihdossaan kouluttajan kanssa. Kouluttaja taikka UAY:n puheenjohtaja eivät ole ottaneet kantaa esimerkkilaskelman hyödyntämiseen kurssilla, vaan tämä on ollut enemminkin havainnollistava esimerkki käsiteltävien yleisten teemojen tärkeydestä yritystoiminnassa tarjouspyyntöön vastaamisen yhteydessä.

Koulutukseen osallistuneen yrittäjän laskuesimerkin läpikäymisestä tekemät muistiinpanot eivät osoita hintasuosituksen antamista vaan havainnollistavat ainoastaan hinnankorotuksen ja katteen suhdetta.

Viraston tarkoitushakuisesti viittaama kurssipalautekaan ei osoita hintasuositusten antamista. Palautteessa ei ole viitattu ajokorttilain uudistukseen taikka sen tuomiin hinnankorotusmahdollisuuksiin. Lisäksi virasto on jättänyt huomioon ottamatta useita muita kursseilta saatuja palautteita, jotka ovat korostaneet kurssien yleisluontoista taloudellisen koulutuksen luonnetta. Esimerkkeinä tällaisista voidaan mainita: ”ensi tilassa pyydän kirjanpitäjältä kate-erittelyn ja opettelen lukemaan kate-erittelyjä”, ”koulutus oli hyvää yrittäjäkurssien kertausta”, ”tuloslaskelmat ja taseet otetaan ahkeraan käyttöön” ja ”antoi eväitä, kuinka seurata tasetta ja tuloslaskelmaa”. Nämä palautteet osoittavat, että toimialayhdistys on täysin sallitusti tarjonnut jäsenistölleen koulutusta oman taloutensa ja lukujensa ymmärtämiseen, minkä pohjalta jäsenet voivat tehdä itsenäisiä, omia kustannuksiaan tai hintojaan koskevia ratkaisuja oman liiketoimintansa lähtökohdista. Suurella osalla autokouluyrittäjistä ei ole liiketaloudellista koulutusta, jolloin peruskäsitteiden opettaminen tarjoaa yrittäjille tärkeitä välineitä oman liiketoimintansa itsenäiseen kehittämiseen ja on myös linjassa UAY:n toiminnan tarkoituksen ja strategian kanssa.

2.2 Porvoon hintatasosta ja kilpailutilanteesta

Autokoulujen hinnoissa on ollut suuria alueellisia eroja niin ajokorttilakiuudistusta ennen kuin sen jälkeenkin. Viraston esittämälle valtakunnalliselle keskihinnalle ei voida siten antaa merkitystä asiassa.

Paikkakuntaakohtaiset erot hinnoissa ovat olleet suuria niiden määräytyessä kunkin alueen kysynnän ja tarjonnan mukaan. Tämä on luonnollisesti vaikuttanut myös koko Suomen keskihintaan, joka ei siten kuvaa eri alueiden hintatasoa. Lisäksi on otettava huomioon, että tavat, joilla autokoulut ilmoittavat hintansa, vaihtelevat suuresti keskenään eikä esimerkiksi yrityksen verkkosivuilla ilmoitetusta hinnasta välttämättä käy yksiselitteisesti ilmi, mitä kyseinen hinta sisältää. Osa autokouluista ilmoittaa hintansa kokonaispaketteina sisältäen kaikki pakolliset osa-alueet, kun taas osa autokouluista ilmoittaa hintansa eri osa-alueiksi eriteltyinä. Näin ollen on mahdotonta sanoa, ovatko viraston viittaamiin lehtiartikkeleihin ja vertailusivuille kerätyt hintatiedot keskenään vertailukelpoisia puhumattakaan siitä, että niistä voitaisiin tehdä pitkälle meneviä johtopäätöksiä.

Esimerkiksi Iltalehden 10.1.2013 julkaistun artikkelin mukaan ajokortin perushinta on ollut ennen lakiuudistusta alkuvuonna 2012 Rovaniemellä jopa alle 1.000 euroa, kun taas vastaavasti Tammisaaressa hinta on vastaavana ajankohtana ollut noin 1.800 euroa. Myös viraston viittaamassa, ennen lakiuudistusta Talouselämässä 31.10.2012 julkaistussa artikkelissa on todettu, että autokouluhinnat.fi-sivuston mukaan B-korttikurssien hintahaitari on laaja ja että halvimmillaan kurssi irtoaa noin tuhannella eurolla ja kalleimmasta saa maksaa lähes 2.000 euroa.

Edelleen Ylen 10.7.2013 julkaistun artikkelin mukaan kaksikielisillä alueilla kokonaishinnat ovat ajokorttiuudistuksen jälkeen vaihdelleet noin 2.100–3.000 euron välillä ja perusosan hinnat noin 1.600–2.200 euron välillä. Ilta-Sanomien verkkosivuilla 6.5.2013 julkaistussa artikkelissa taas on todettu, että uuden ajokorttilain voimaantulon jälkeen jo muutenkin nousseissa ajokorttien hinnoissa on tapahtunut rajua hyppy ylös ja että Autoliiton laskelmien mukaan autokoulussa ajettavan ajokortin keskihinta on Suomessa noin 2.500 euroa. Edelleen Ilta-Sanomien verkkosivuilla 30.9.2013 julkaistussa artikkelissa on todettu, että Liikenteen turvallisuusvirasto Trafín laskelmien mukaan B-kortin hankkimisesta joutuu paikoin maksamaan jo 3.000 euroa ja että halvimmillaan kortin saa 1.700 eurolla. Lisäksi artikkelissa on todettu, että keskimäärin ajo-oikeudesta pitää pulittaa Suomessa 2.400 euroa. Keväällä 2013 ajokorttiuudistuksen jälkeen Porvoon Autokoulun B-korttiopetuksen kokonaishinta on ollut 2.706 euroa ja perusosan hinta 1.950 euroa.

Vuoden 2013 alussa voimaan tulleen ajokorttilain esitöissä (HE 212/2010 vp s. 38) on todettu, että autokouluissa B-luokan kuljettajaopetuksen perusvaiheen hinta vaihtelee paikkakunnittain keskimäärin noin 1.600–1.800 euron välillä ja että uudistus nostaisi B-luokan kuljettajaopetuksen peruskurssin hinnan keskimäärin 1.900–2.100 euroon. Porvoon Autokoulun B-kortin perusvaiheen hinta on ennen lakiuudistusta ollut 1.615 euroa ja uudistuksen jälkeen 1.950 euroa. Porvoon hintataso ennen lakiuudistusta taikka Porvoon Autokoulun hinta tammikuun 2013 hinnankorotuksen jälkeen eivät ole siten poikenneet ajokorttilain esitöissä esitetyistä hinnoista.

Porvoon autokoulujen kustannustasoa muuhun maahan verrattuna on perinteisesti nostanut se, että Porvoossa ruotsinkielisten osuus on noin 30 prosenttia väestöstä ja sen vuoksi ajo-opetusta tulee antaa kaksikielisesti. Ruotsinkielistä ajo-opetusta ei ole ollut väitetyr rikkomuksen ajankohtana saatavissa kuin ruotsinkielisillä alueilla ja niissäkin monesti pienemmässä mittakaavassa. Porvoossa ajo-opetusta on annettu sekä suomeksi että ruotsiksi poikkeuksellisen laajassa mittakaavassa, mikä luonnollisesti on nostanut kaksikielistä opetusta tarjoavien yritysten kustannuksia.

Myös Porvoon Autokoulu on antanut ajo-opetusta sekä suomeksi että ruotsiksi. Kaksikielinen opetus edellyttää, että autokoululla on sekä suomen- että ruotsinkielistä opetushenkilökuntaa, mikä lisää opetuksesta aiheutuvia kustannuksia. Samoin kaikki markkinointi tulee tehdä kaksikielisesti. Lisäksi ruotsinkielisistä opettajista on ollut suurta pulaa, mikä on tarkoittanut myös korkeampia palkkakustannuksia sekä ajo- että teoriaopetuksessa. Porvoon Autokoulun asiakaskunnasta noin 50 prosenttia on ollut ruotsinkielisiä väitetyr rikkomuksen ajankohtana.

Autokoulumarkkinoilla hinnoiteltava tuote on pitkälti yhteneväinen, ja autokouluyrittäjien on sääntelystä johtuen pidettävä hinnastonsa esillä. Yritykset ovat helposti pystyneet seuraamaan toistensa hinnoittelua

kilpailulain sallimalla tavalla toistensa verkkosivuilta ja tämän myötä esimerkiksi ilmoittamaan samansuuntaisista alennuskampanjoista kuin kilpailijansa. Tämä ei osoita kilpailurikkomusta.

2.3 Ajokorttilain uudistuksen yhteydessä tehty hinnankorotus

Virasto ei ole esittänyt näyttöä siitä, että Porvoon vanhat autokoulut olisivat pitäneet yhteyttä lakiuudistuksen myötä tapahtuvasta hinnankorotuksesta. Päivää ennen lakiuudistuksen voimaantuloa ilmestynyt lehtihaastattelu, jossa kutakin siteerattua yrittäjää on haastateltu erikseen, ei osoita yhteydenpitoa.

On luonnollista, että samalla alueella yrittäjillä, joiden tuote on homogeeninen ja kustannusrakenne toisiaan vastaava, on myös samansuuntainen arvio lakiuudistuksen vaikutuksista hintatasoon ottaen huomioon esimerkiksi lakiuudistuksessa nimenomaisesti yksilöidyt lisätuntimäärät sekä uudistuksen tuomat muut hallinnolliset kulut. Tämä ei osoita yhteisymmärrystä strategiasta taikka kokonaissuunnitelmasta. Myöskään jälkikäteen viraston kuulemisissa esitetyillä arvioilla ei ole näyttöarvoa tämän kysymyksen osalta. UAY:n piirissä ei ole annettu hintasuositusta, eikä sitä ole siten voitu myöskään noudattaa.

Viraston mukaan Porvoon Autokoulu on ennen ensimmäistä taloudellisen ajattelun kurssia arvioinut, että lakiuudistuksen aiheuttama hinnankorotustarve olisi yhteensä 523 euroa. Virasto on virheellisesti ja tarkoitushakuisesti yhdistänyt Porvoon Autokoulun toteuttaman hinnankorotuksen väitetyn yhteydenpidon lisäksi taloudellisen ajattelun kurssiin esittämällä, että tammikuussa 2013 toteutettu, aiempaa ajateltua korkeampi 624 euron kokonaishinnankorotus olisi ollut yhteydessä syksyllä 2012 pidettyyn taloudellisen ajattelun kurssiin.

Todellisen hinnankorotuksen ja Porvoon Autokoulun 6.9.2012 arvioiman hinnankorotustarpeen välillä on kulunut aikaa neljä kuukautta, minkä aikana autokouluyrittäjän ymmärrys lakiuudistuksen mukanaan tuomista lisäkustannuksista ja sitä myöten hinnankorotustarpeesta on tarkentunut. Myöskään asetustasoiset opetusta määrittävät yksityiskohdat eivät ole olleet vielä kaikilta osin autokouluyrittäjien tiedossa syyskuussa 2012. On selvää, että ennen kuin kaikki yksityiskohdat opetukseen liittyen ovat varmistuneet, on ollut mahdotonta arvioida kaikkia lakimuutoksen aiheuttamia lisäkustannuksia. B-korttiopetus on tammikuussa 2013 muuttunut kolmivaiheiseksi, mikä on lisäopetustuntien tuomien kulujen lisäksi aiheuttanut kuluja muun ohella autokoulujen toimistoissa tehtävään hallinnolliseen työhön, henkilökunnan kouluttamiseen sekä uudistuksesta tiedottamiseen. Näiden kulujen arvioiminen etukäteen euron tarkkuudella on ollut täysin mahdotonta ja näin ollen viraston väite siitä, että etukäteen tehdyn hinta-arvion sekä toteutuneen hinnan välisellä erotuksella ja väitetyllä hintayhteistyöllä olisi ollut jokin yhteys, on tarkoitushakuinen sekä yksiselitteisesti väärä.

Porvoon Autokoulussa on lisäksi ollut tapana korottaa yleisen kustannustason nousun vuoksi ajokortin hintaa suunnilleen yhden ajotunnin verran aina vuodenvaihteessa, jolloin myös viranomaiset ovat korottaneet ajokorttilupahakemusten ja kuljettajantutkinnon hintoja. Porvoon Autokoulun todellisuudessa tekemä hinnankorotus on siten johtunut lakiuudistuksen aiheuttamasta hinnankorotustarpeesta kustannusten lisääntyttyä sekä tavanomaisesta indeksikorotuksesta, eikä tämän pohjalta voida keinotekoisesti vetää yhteyttä taloudellisen ajattelun kurssiin taikka Porvoon vanhojen autokoulujen väliseen väitettyyn yhteydenpitoon. Lisäksi on otettava huomioon, että Porvoon Autokoulun toteuttama hinnankorotus B-kortin perusosaan on ollut 335 euroa.

Virasto on esittänyt hintayhteistyöväitteensä tueksi sen, että Porvoon Autokoulun ja Drivers' Clubin edustajien mukaan toimijoiden määrän olisi tullut vastata tarveharkintamallia. Hintayhteistyötä ei kuitenkaan osoita Porvoon Autokoulun edustajan työpisteeltä löytynyt käsin kirjoitettu post-it-lappu, jossa lukee "50.000 = 10 opea".

Seuraamusmaksuesityksen kohteena olevat yritykset eivät ole viraston esittämällä tavalla nostaneet kilpailunrajoituksen avulla hintojaan ajokorttiuudistuksen yhteydessä korkeammalle tasolle kuin ilman väitettyä kilpailunrajoitusta olisi ollut mahdollista. Porvoon Autokoulun hinnankorotus on perustunut itsenäiseen liiketoiminnallisista lähtökohdista tehtyyn päätöksentekoon, ei kilpailijoiden väliseen yhteydenpitoon. Porvoon hintataso ei ole myöskään ollut poikkeuksellisen korkea.

Lisäksi on otettava huomioon, että on luonnollista, että alueelle tulevan uuden toimijan on tarjottava edullisempia hintoja saadakseen toimintansa aloittamiseksi ja edistämiseksi tarvittavat asiakasmäärät. Samoin on luonnollista, että homogeenisia tuotteita tarjoavien muiden toimijoiden on vastattava tällaiseen tarjoukseen, jotta ne eivät menettäisi kaikkia asiakkaitaan uudelle toimijalle. Kysymyksessä on ollut normaali, sallittu kilpailuun vastaaminen, joka ei osoita aiemmin toteutettujen hinnankorotusten yhdenmukaistamista tai keinotekoisien korkeaa hintatasoa.

2.4 Porvoon aluepalaverit syksyllä 2014

Virasto ei ole esittänyt näyttöä, joka osoittaisi, että Porvoossa syksyllä 2014 pidetyissä aluepalavereissa olisi keskusteltu hinnoista tai muusta kilpailuoikeuden näkökulmasta kielletystä aiheesta.

Porvoon Autokoulun edustaja on viraston kuulemisessa 10.2.2016 todennut, että alueellisissa keskustelutilaisuuksissa on ollut "tarkoituksena keskustella ihan vapaasti, mikä niin kun liittyy meidän alaan, liikenneturvallisuuteen". Virasto on tehnyt tästä virheellisen päätelmän siitä, että "porvoolaisten keskustelu alan kannattavuudesta miellettiin luonteeltaan sellaiseksi, ettei tarkempaa kuvausta keskustelun

sisällöstä ollut tarkoituksenmukaista kirjata sähköpostiin”. Virasto ei ole esittänyt päätelmänsä tueksi minkäänlaista näyttöä.

2.5 Kesän ja syksyn 2015 viestinvaihto Liikenneakatemian kanssa

Viraston viittaama viestinvaihto kesältä 2015 osoittaa, kuinka kovaa kilpailu on alueella ollut. Viesteissä on käytetty ilmauksia, kuten ”alallamme vallitseva hintakilpailu” ja ”henkiinjäämiskamppailu”.

UAY:n hallitus on kesäkuussa 2015 Liikenneakatemian edustajalle lähettämässään viestissä nimenomaisesti todennut, ettei hallituksen tehtävänä ole vaikuttaa yksittäisten autokouluyrittäjien hinnoitteluun. Hinnoista keskusteleminen tai tavoiteltavan hinnan ehdottaminen ei ole ollut tavanomainen osa yhdistyksen järjestämiä tapaamisia tai koulutuksia.

UAY:n hallitus on edelleen lokakuussa 2015 Liikenneakatemian edustajalle lähettämässään viestissä painottanut, ettei hallituksen tehtävänä ole vaikuttaa yksittäisten autokouluyrittäjien hinnoitteluun.

Viestit eivät osoita kilpailulain vastaista pyrkimystä hintojen yhdenmukaistamiseen tai hintakilpailun estämiseen, vaan ennemminkin ne osoittavat UAY:n hallituksen halua painottaa kunkin itsenäisen yrittäjän vastuuta ja päätäntävaltaa omasta itsenäisestä hinnoittelustaan.

2.6 Porvoon aluepalaveri 5.10.2015 ja hallituksen sisäinen viestinvaihto lokakuussa 2015

Viraston kuulemat henkilöt ovat kertoneet ristiriitaisesti Porvoossa 5.10.2015 pidetyn aluepalaverin tarkoituksesta ja keskustelun sisällöstä. Koska sekä seuraamusmaksuesityksen kohteena että sen ulkopuolella olevien yrittäjien kertomukset mainitusta aluepalaverista ovat niin ristiriitaisia, ne eivät ole riittävä näyttö osoittamaan väitettyä kilpailurikkomusta.

UAY:n hallituksen sisäisestä viestinvaihdosta lokakuussa 2015 käy ilmi, miten yrittäjät ovat vastanneet toistensa hinnanalennuksiin omilla tarjouksillaan.

Virasto on todennut, että Porvoon Autokoulun, Drivers’ Clubin ja Anttila Yhtiöiden edustajat ovat viraston kuulemisissa olleet yhtä mieltä siitä, millä tasolla kannattava hinta on ollut. On ymmärrettävää, että samalla alueella kauan toimineilla yrittäjillä, joiden tuotteet ovat olleet homogeeniset ja kustannusrakenne siten toisiaan vastaava, on ollut jokseenkin yhtenevä näkemys kannattavasta hintatasosta ilman, että tästä olisi keskusteltu tai toimintaa olisi yhdenmukaistettu milteään osin. Alalla pitkään toimimisen tuoma kokemus kannattavasta hintatasosta ei osoita väitettyjä kilpailurikkomuksia.

3 Oikeudellinen arvio

Kilpailulain 5 § ei estä sitä, että yritykset seuraavat kilpailijoidensa toimintaa markkinoilla ja reagoivat ja sopeutuvat tehokkaasti siinä tapahtuneisiin tai odotettuihin muutoksiin. Kyse ei ole kartellikiellon alaisesta toiminnasta, jos yritys päättää toiminnastaan itsenäisesti ja ilman, että kilpailijat olisivat esimerkiksi vaihtaneet luottamuksellisia hintatietoja. Kilpailijoiden seuraaminen, ja tästä aiheutuva käyttäytymisen yhdenmukaisuus, ei ole kiellettyä.

Euroopan komission päätöskäytännön mukaan ei ole myöskään kiellettyä, että ammatillinen järjestö jakaa yrityksille tietoa, joka helpottaa niiden omakustannushintojen rakenteen laskemista ja tätä kautta myyntihintojen määrittämistä itsenäisesti. Komission mukaan toimialayhdistys voi tarjota jäsenilleen apua yrityksen johtamiseen.

Esitetty näyttö ei osoita, että Porvoon Autokoulu olisi harjoittanut kiellettyä kilpailijoiden välistä yhteistyötä huhtikuusta 2012 lokakuun 2015 loppuun. Kysymys on ollut Porvoon Autokoulun itsenäisiin liiketoimintapäätöksiin perustuvista linjauksista, jotka eivät ole perustuneet UAY:n väitettyihin hintasuosituksiin tai niiden toimeenpanemiseen.

4 Seuraamusmaksu

Seuraamusmaksun määräämiselle ei ole asiassa laissa edellytettyjä perusteita. Joka tapauksessa viraston Porvoon Autokoululle esittämä seuraamusmaksu on suuruusluokaltaan täysin yllimitoitettu.

Esitys poikkeaa tasoltaan merkittävästi kotimaisessa oikeuskäytännössä määrättyistä seuraamusmaksuista. Kotimaisessa oikeuskäytännössä määrättyjen seuraamusmaksujen taso suhteessa rikkomuksiin osallistuneiden yhtiöiden liikevaihtoihin on vakiintuneesti ollut viraston nyt esittämää tasoa huomattavasti alempi. Esitetty seuraamusmaksu on siten kohtuuton.

Seuraamusmaksuesityksessä viitatus komission sakkosuuntaviivat eivät sovellu viraston esittämien seuraamusmaksujen laskemiseen. Näin ollen sillä, miten Porvoon Autokoululle määrättävä seuraamusmaksu voisi teoriassa määräytyä komission sakkosuuntaviivojen perusteella, ei ole tässä asiassa merkitystä.

Väitettyjen rikkomusten laatu, laajuus taikka moitittavuuden aste eivät vastaa seuraamusmaksuesityksessä todettua. Väitetyt rikkomukset eivät ole olleet taloudelliselta laajuudeltaan merkittäviä, ja ne ovat olleet ulottuvuudeltaan pääasiallisesti alueellisia.

Väitettyjen rikkomusten kesto aika on pisimmilläänkin ollut vain noin kolme ja puoli vuotta. Seuraamusmaksuesitys koskee lisäksi yksittäisiä tapahtumia kyseisillä ajanjaksoilla, ja edellä todetusti väitetyistä

rikkomuksista saatikka niiden kestosta ei ole esitetty näyttötaakan edellyttämää näyttöä.

Porvoon Autokoulu ei ole myöskään aiemmin syyllistynyt väitettyä kilpailunrajoitusta vastaavaan rikkomukseen. Seuraamusmaksun erityis- ja yleisestävä vaikutus ei edellytä lain salliman seuraamusmaksun enimmäismäärän määrittämistä.

Oy Autokoulu Drivers' Club Bilskola Ab:n vastaus

Vaatimukset

Oy Autokoulu Drivers' Club Bilskola Ab on vaatinut ensisijaisesti, että markkinaoikeus hylkää vaatimuksen seuraamusmaksun määrittämisestä ja toissijaisesti, että seuraamusmaksu jätetään määrittämättä tai sen määrää alennetaan. Lisäksi yhtiö on vaatinut, että markkinaoikeus velvoittaa Kilpailu- ja kuluttajaviraston korvaamaan sen arvonnalisäverottomat oikeudenkäyntikulut 23.448,60 eurolla viivästyskorkeineen.

Perusteet

1 Porvoon väitetty hintayhteistyö

Porvoossa ei ole ollut viraston esittämää autokoulujen välistä hintayhteistyötä. UAY ei ole antanut mitään hintasuositusta, joka olisi täytäntöönpantu Porvoossa, tai ainakaan Drivers' Clubin edustaja ei ole tiennyt hintasuosituksesta. Virasto on seuraamusmaksuesityksessään yhdistänyt UAY:n väitetyn hintasuosituksen antamisen ja Porvoon väitetyn hintayhteistyön sen vuoksi, että virastolla ei ole näyttöä hintayhteistyöstä Porvoossa.

Drivers' Clubin edustaja ei ole ollut UAY:n toimielimissä eikä ole osallistunut yhdistyksen toimintaan eikä ole myöskään ollut tietoinen yhdistyksen hallituksen jäsenten toiminnasta. Yhtiön edustaja ei ole osallistunut UAY:n järjestämille taloudellisen ajattelun kursseille eikä ole ollut tietoinen kurssien sisällöstä. Yhtiön edustaja on ainoastaan osallistunut Porvoossa järjestettyihin aluepalavereihin. Kyseisissä tilaisuuksissa ei ole käyty hintakeskusteluja.

Kartellista ei ole esitetty muuta asiakirjatodistelua kuin lehtiartikkeleja. Yhtiön edustaja on etukäteen ilmoittanut julkisesti lehtihaastattelussa arvionsa hintojen noususta, koska lakiuudistuksen myötä tulevat lisäopetusmäärät ovat jo tuolloin olleet tiedossa.

2 Porvoon autokoulumarkkinat ja hintataso

Porvoossa ei ole ollut viraston esittämää keinotekoisien korkeaa hintatasoa. Seuraamusmaksuesityksessä viitatussa Ylen 10.7.2013 julkaistussa uutisessa on lueteltu 35 autokoulua, joista 20 autokoulussa hinta on ollut yli 2.500 euroa. Kalleimman autokoulun hinta on ollut

2.931 euroa. Halvimmat hinnat ovat löytyneet paikkakunnilta, joissa autokouluketjut toimivat. Ketjujen toimintatapa ja kulurakenne ovat erilaisia kuin perinteisillä autokouluilla, joten ketjut voivat myydä ajokorttia huomattavasti edullisemmin. Drivers' Clubin hinta ei ole ollut keskitasoa kalliimpi.

Porvoossa on ollut kolme vanhaa autokoulua, joista jokaisen toimipaikka on sijainnut lähellä toria. Mainitut autokoulut eivät ole kuuluneet alueellisiin tai valtakunnallisiin ketjuihin, ne ovat tiettävästi olleet toimintaa harjoittavan elinkeinonharjoittajan omistamia ja ne kaikki ovat palvelleet suomen ja ruotsin kielellä. Autokoulujen suurin kustannus on palkat, jotka muodostavat lähes kaksi kolmasosaa kustannuksista. Porvoon vanhojen autokoulujen kulurakenteen on siis täytynyt olla jokseenkin samanlainen, joten olisi ollut ihme, jos niiden hinnat eivät olisi olleet lähellä toisiaan. Toisaalta asiakkaat ovat varsin hintatietoisia, joten hinnat eivät ole voineet merkittävästi poiketa toisistaan. Jos ne olisivat poikenneet toisistaan, se olisi välittömästi johtanut asiakkaiden siirtymiseen halvimpaan autokouluun.

Virasto ei ole lainkaan selvittänyt eikä ottanut huomioon, miten paljon autokouluja kaksikielisillä paikkakunnilla on ollut. Viraston selvityksessä ei ole myöskään otettu huomioon eikä arvioitu kaksikielisyydestä johtuvia erityisvaatimuksia eikä siitä aiheutuvia lisäkustannuksia. Porvoon kaksikielisyys nostaa autokoulujen kustannuksia. Kaikki tunnit on pidettävä sekä suomeksi että ruotsiksi, mistä aiheutuu kaksinkertainen työmäärä. Myös materiaalit on hankittava kahdella kielellä ja mainokset on julkaistava molemman kielisissä lehdissä.

Autokoulut ovat tiiviisti seuranneet kilpailijoidensa verkkosivuja. Jos kilpailija on pudottanut hintaa, toisten on tullut seurata perässä. Kun toinen autokoulu on pudottanut hintaa esimerkiksi 100 eurolla, kilpailija on pudottanut hintaa 101 euroa. Tästä on aiheutunut samansuuruiset tai samaa suuruusluokkaa olevat hinnat, hinnanalennukset ja tarjoukset, jotka eivät ole osoitus hintayhteistyöstä vaan päinvastoin ne osoittavat, että kilpailua on ollut.

3 Ajokorttilakiuudistuksen myötä tehty hinnankorotus

Porvoossa ei ole sovittu samansuuruisesta hinnankorotuksesta ajokorttilain uudistuksen yhteydessä eikä muulloinkaan, eikä hintoja ole nostettu viraston esittämää 600 euroa. Porvoossa ei ole sovittu yhteisistä tarjouksista tai korotettu hintoja saman verran. Seuraamusmaksuesityksessä esitetty taulukko Porvoon Autokoulun, Drivers' Clubin ja Anttila Yhtiöiden B-kortin kokonaishinnan kehityksestä ennen ja jälkeen vuoden 2013 lakiuudistusta osoittaa, että hinnannousun ero on ollut 126 euroa. Hintojen vertailua hankaloittaa kuitenkin se, että Drivers' Club on lykännyt vuodenvaihteen 2013 yleiskorotusta ja nostanut tuntihintaa samalla, kun hinnastoa on muutettu lakiuudistuksesta johtuen.

Virasto ei ole selvittänyt, missä järjestyksessä Porvoon autokoulut ovat nostaneet hintoja lakiuudistuksen yhteydessä vuoden 2013 alkupuolella. Drivers' Clubin edustaja on seurannut kilpailijoiden hintoja ja varmistanut, ettei nosta hintoja kilpailijoita enemmän.

Drivers' Club on tehnyt virastolle selvityksen yhtiön vuoden 2013 alkupuolen hintamuutoksesta. Selvityksen mukaan B-kortin perusvaiheen hinta on ennen lakiuudistusta ollut 1.591 euroa ja lakiuudistuksen jälkeen 1.950 euroa. Korotus on siten ollut 359 euroa. Lakiuudistuksen johdosta hinta on noussut 150 euroa. Tuntihintaa on korotettu noin seitsemän prosenttia eli 5,80 euroa tunnilta, jolloin kokonaiskorotus on ollut 359 euroa. Lisäksi opetukseen on tullut kokonaan uusi harjoitteluvaihe, joka on sisältänyt tunnin teoriaa (à 30 euroa) ja kaksi tuntia ajo-opetusta (à 75 euroa), eli hinnannousu on tältä osin ollut 180 euroa. Vanhan kakkosvaiheen tilalle on tullut syventävä vaihe, joka on sisältänyt kahden tunnin arvioivan ajon (à 75 euroa), kahden tunnin rataopetuksen (à 75 euroa) ja neljän tunnin perusmaksun (120 euroa). Perusmaksu on sisältänyt kolme tuntia teoriaa ja tunnin itsearvioinnin sekä palautekeskustelun. Hinta on noussut tältä osin 160 euroa, mikä on täysin suhteessa työmäärän kasvuun. Lakiuudistus on siten nostanut B-kortin kokonaishintaa 490 euroa. Lisäksi tulee ottaa huomioon, että harjoitteluvaiheen ja syventävän vaiheen voi suorittaa missä autokoulussa tahansa, eivätkä ne ole yhteydessä perusvaiheen suoritukseen.

Seuraamusmaksuesityksessä viitatussa Talouselämän 31.10.2012 julkaistussa artikkelissa on arvioitu, että autokoulujen hinnat tulevat nousemaan lakiuudistuksen yhteydessä 300–400 euroa. Todennäköisesti missään autokoulussa hinnannousu ei ole kuitenkaan jäänyt 300 euroon. Virasto ei ole selvittänyt, miten paljon hinnat ovat todellisuudessa nousseet.

Vaikka autokoulujen hintoja olisi Porvoossa nostettu saman verran, se olisi johtunut siitä, että lakiuudistuksen myötä on tullut lisäopetustunteja, jotka ovat olleet kaikilla toimijoilla suunnilleen saman hintaisia. Lisäksi on tullut tehdä normaali tarvittava vuotuinen korotus hintoihin. Samansuuruinen hinnankorotus ei osoita yhteistä sopimusta, vaan sitä, että alalla on ollut kovaa kilpailua.

Ajokorttilain uudistuksen sisältö on ollut tiedossa jo ennen lain voimaantuloa, joten uudistuksen vaikutusta on ollut mahdollista kommentoida jo ennen lain voimaantuloa. Lakiuudistuksen voimaan tullessa tammikuussa 2013 Porvoon autokouluyrittäjät ovat arvioineet B-kortin hinnan nousevan jokseenkin saman verran. Sittemmin on selvinnyt, että Drivers' Clubin hinta on noussut arvioitua vähemmän. Yhtiö on korottanut B-kortin perusvaiheen hintaa 360 euroa. Yhtiö ei tiedä, kuinka paljon muiden autokoulujen hinnat ovat tarkalleen nousseet.

Markkinallisista syistä Drivers' Clubille on ollut tärkeää, että B-kortin perusvaiheen hinta jää lakiuudistuksen yhteydessä vähän alle 2.000 euron. Näin on myös tapahtunut.

4 Porvoon uudet toimijat

Porvooseen on syksyllä 2014 tullut kaksi uutta autokoulua, Liikenneakatemia ja Katiedu. Liikenneakatemia on ollut valtakunnallinen toimija, joka on tullut Porvooseen vallatakseen autokoulumarkkinat, ja joka on ryhtynyt polkemaan hintoja. Valtakunnallisena toimijana Liikenneakatemialla on ollut tähän mahdollisuus. Katiedu puolestaan on ollut pieni toimija ilman kiinteää toimipaikkaa. Katiedun kulurakenne on ollut erilainen kuin Drivers' Clubin kulurakenne, joten yhtiöiden hinnat eivät ole vertailukelpoisia.

Drivers' Clubin on ollut pakko pudottaa hintoja uusien toimijoiden tultua Porvoon markkinoille, ja yrityksen kannattavuus on painunut tappiolle. Liikenneakatemia on pudottanut B-kortin perusosan hinnan 1.500 euroon, ja Drivers' Clubin on markkinaosuuden säilyttääkseen tullut seurata perässä. Tämä ei ole ollut kilpailulain vastaista. Hinta on pudonnut alle tuotantokustannusten eli alle kannattavuusrajan, mutta yhtiön on tullut pysyä mukana kilpailussa.

Virasto on tarkoitushakuisesti tulkinnut väärin Drivers' Clubin edustajan lausuman siitä, että hinnat ovat laskeneet ”kun kilpailu tuli Porvooseen”. Kilpailua on aina ollut Porvoossa. Lausumalla yhtiön edustaja on tarkoittanut, että hintasota on tullut Porvooseen. Yhtiön edustaja on myös sanomalehti Uusimaan 13.10.2014 julkaistussa artikkelissa puhunut nimenomaan hintasodasta.

5 Porvoon aluepalaveri 5.10.2015

Porvoossa ravintola Rossossa 5.10.2015 pidetty tapaaminen on järjestetty ravintolan yleisellä puolella, jossa paikalla ruokailemassa on ollut myös muita asiakkaita. Näissä olosuhteissa on ollut selvää, ettei tapaamisessa ole käsitelty mitään salaisia kartellisuunnitelmia. Drivers' Clubin edustaja ei ole ollut tapaamisen koollekutsuja eikä ole ollut tietoinen tapaamisen väitetystä pääasiallisesta tarkoituksesta saada Liikenneakatemian edustaja nostamaan hintoja. Kyseessä on ollut tavanomainen vuosittainen syystapaaminen.

Tapaamisessa Drivers' Clubin edustaja ei ole kehottanut muita autokouluyrittäjiä nostamaan hintojaan eikä ole myöskään tukenut Porvoon Autokoulun edustajan väitettyä hinnankorotusehdotusta. Drivers' Clubin edustaja ei muista, että tapaamisessa olisi puhuttu mistään 300 euron summasta. Myöskään muut paikallaolijat eivät ole kuulleet, että hinnankorotuksesta olisi vakavasti keskusteltu.

Timo Anttila Yhtiöt Oy:n vastaus**Vaatimukset**

Timo Anttila Yhtiöt Oy on vaatinut ensisijaisesti, että markkinaoikeus hylkää vaatimuksen seuraamusmaksun määräämisestä ja toissijaisesti, että seuraamusmaksu jätetään määräämättä tai sen määrää alennetaan. Lisäksi yhtiö on vaatinut, että markkinaoikeus velvoittaa Kilpailu- ja kuluttajaviraston korvaamaan sen arvonnäköverottomat oikeudenkäyntikulut 27.238,90 eurolla sekä sen asianosaiskulut 8.255,20 eurolla, molemmat määrät viivästyskorkoineen.

Perusteet*1 Virasto ei ole esittänyt näyttöä kilpailurikkomuksesta*

Esitetty näyttö ei osoita, että Anttila Yhtiöt olisi osallistunut lainvastaiseen kilpailun rajoittamiseen. Yhtiö ei ole tehnyt väitettyä hintayhteistyötä muiden autokoulujen kanssa Porvoossa eikä ole syylistynyt väitettyyn kilpailurikkomukseen eikä ole osallistunut kilpailua rajoittaviin keskusteluihin tai hintoja koskevaan yhteistyöhön. Yhtiö ei ole myöskään vaihtanut hinnoittelua koskevia tietoja muiden yritysten kanssa.

Anttila Yhtiöillä ei ole ollut edustajaa UAY:n hallituksessa eikä se ole toimeenpannut yhdistyksen väitettyä hintasuositusta. Yhtiö on ollut UAY:n jäsen, muttei ole joitain lounastapaamisia lukuun ottamatta osallistunut yhdistyksen toimintaan. Yhtiö ei ole myöskään osallistunut UAY:n järjestämille taloudellisen ajattelun kursseille eikä ole kehottanut muita autokouluja nostamaan hintojaan.

2 Autokoulumarkkinat ja hintataso Porvoossa

Anttila Yhtiöt on seurannut kilpailijoidensa hinnoittelua niiden verkkosivujen kautta ja päättänyt sen perusteella omasta hinnoittelustaan. Moni autokoulu on myös viikoittain ilmoittanut hinnat sanomalehti Uusimaan etusivulla.

Autokoulujen hinnat ovat olleet lähellä toisiaan, koska kilpailu on ollut kovaa. Kukin autokoulu on tahollaan laskenut lakiuudistuksen vaikutusta kustannuksiinsa ja arvioinut itse sen aiheuttaman muutostarpeen hinnoitteluun sekä seurannut kilpailijoiden hinnoittelua.

Anttila Yhtiöt on tarjonnut koulutusta kummallakin kotimaisella kielellä ja sillä on ollut vuokratilat, joissa on ollut kaksi opetusluokkaa kaksikielisyyden vuoksi. Vuokrataso Porvoossa on ollut kallis, mikä on lisännyt palvelun tarjoamisen kustannuksia.

Porvoossa vuonna 2014 toimintansa aloittaneet uudet autokoulut ovat toimineet vain suomen kielellä eikä niillä ole ollut toimistopalveluja.

Tämän vuoksi ne ovat tarjonneet B-kortin perusvaihetta vanhoja toimijoita alemmalla hinnalla. Porvoon vanhat autokoulut ovat seuranneet uusien toimijoiden hinnoittelua ja tarkistaneet hintojaan alaspäin vastaavalle tasolle. Katiedu on ollut yhden opettajan, kielen ja auton koulu. Liikenneakatemia puolestaan on toiminut yhdellä kielellä ja kahdella autolla. Anttila Yhtiöt sen sijaan on ollut täyden palvelun autokoulu, jolla on ollut 13 ajoneuvoa, kaksi suomenkielistä ja kaksi ruotsinkielistä opettajaa, sihteeri ja toimisto avoinna 37,5 tuntia viikossa. Yhtiön kustannustaso on siten ollut täysin erilainen kuin uusilla toimijoilla.

Autokoulujen välinen kilpailu on ollut kovaa, mutta erilaista ennen uusien toimijoiden tuloa Porvooseen. Naapureiden toimia on seurattu varsin tarkkaan. Kun toinen autokoulu on aloittanut kursseja, kilpailija on usein tarkkaillut tilannetta ja laskenut kuinka monta oppilasta on mennyt tunneille. Anttila Yhtiöt on käyttänyt mainontaan vuositasolla pelkästään sanomalehti Uusimaan osalta noin 13.000–15.000 euroa ja Borgåbladetin osalta noin 6.000 euroa. Usein kurssin hintaa on jouduttu muuttamaan kurssipäivänä, koska oppilaat ovat saaneet paremman tarjouksen muualta. Jos hintaa on muutettu yhdelle oppilaalle, kaikki ovat saaneet saman alennuksen.

3 Ajokorttilakiuudistuksen myötä tehty hinnankorotus

Autokoulujen hinnat ovat nousseet ajokorttilain uudistuksesta johtuvien uusien tehtävien ja investointien sekä niiden myötä nousseen kustannustason johdosta. B-kortin hinta on muutoksen jälkeen ollut alle valtakunnallisen tason.

Seuraamusmaksuesityksessä olevassa taulukossa esitetyt Porvoon autokoulujen hinnat eivät ole vertailukelpoisia, koska niihin ei ole sisältynyt samoja palveluja. Anttila Yhtiöiden hintaan on sisältynyt 70 euron ratamaksu ja 75 euron maksu auton käytöstä ajokokeessa, jotka eivät ole sisältyneet kaikkien muiden autokoulujen ilmoittamiin hintoihin. Autokoulujen hinnat ovat myös poikenneet toisistaan.

B-korttiopetuksen valtakunnallinen keskihinta on ollut viraston esittämää 1.500 euroa korkeampi. Helsingin Sanomien 13.9.2013 julkaistussa artikkelissa esitetyn tutkimuksen mukaan ajokortti on Suomessa maksanut 1.700–3.124 euroa ja ajokortin hinnan keskiarvo on ollut 2.559 euroa.

Viraston väite 32 prosentin hinnankorotuksesta Porvoossa ei pidä paikkaansa. Ennen lakiuudistusta Anttila Yhtiöiden B-kortin perusvaiheen hinta on ollut 1.605 euroa ja kakkosvaiheen hinta 340 euroa. Lakiuudistuksen jälkeen yhtiön B-kortin perusvaiheen hinta on ollut 1.940 euroa, välivaiheen hinta 175 euroa ja syventävän vaiheen hinta 340 euroa. Yhtiön B-kortin kokonaishinta on noussut 510 euroa johtuen perusvaiheen hinnanmuutoksesta ja uudesta välivaiheesta. Hinnanmuutos

on ollut valtakunnallista keskitasoa ja se on johtunut lakiuudistuksen aiheuttamista lisäkustannuksista.

Lakiuudistuksen jälkeen Drivers' Clubin B-kortin perusvaiheen hinta on ollut 1.950 euroa, välivaiheen hinta 180 euroa ja syventävän vaiheen hinta 420 euroa eli yhteensä 2.550 euroa. Vastaavana ajankohtana Porvoon Autokoulun B-kortin perusvaiheen hinta on ollut 1.960 euroa, välivaiheen hinta 199 euroa ja syventävän vaiheen hinta 390 euroa eli yhteensä 2.549 euroa. Ajokortin keskihinta on jäänyt kaikissa kolmessa autokoulussa alle edellä mainitussa Helsingin Sanomien artikkelissa esitetyn 2.559 euron keskiarvon.

4 Porvoon aluepalaverit vuosina 2014 ja 2015

Anttila Yhtiöiden edustaja on vuosina 2011–2015 osallistunut kuuteen UAY:n Porvoossa järjestämään lounastapaamiseen, joista kaksi on pidetty vuonna 2014 ja yksi vuonna 2015. Missään näistä tilaisuuksista ei ole käsitelty autokoulujen hinnoittelua. Tilaisuudet eivät ole olleet UAY:n eikä kenenkään muunkaan toimijan taholta ohjattuja keskustelutilaisuuksia vaan vapaamuotoisia tilaisuuksia, joissa pöytäseurueessa olleet osallistujat ovat keskustelleet vierustoveriensa kanssa keskenään ammatillisista kysymyksistä.

Porvoossa 12.8.2014 pidetyssä tapaamisessa on keskusteltu muun ohella tutkintopainotteiseen ajokokeeseen siirtymisestä ja ajokorttien muuttumisesta määräaikaaisiksi.

Porvoossa 27.11.2014 pidetty tapaaminen on järjestetty, koska Liikenneakatemia oli uutena autokouluna aloittanut siellä toimintansa lokakuussa 2014. Liikenneakatemialla on ollut tilaisuudessa edustaja. Tilaisuudessa on puhuttu muun ohella uusista autokouluista ja kuluneesta kesästä.

Porvoossa 5.10.2015 pidetyssä tilaisuudessa on puhuttu muun ohella ajokorttiuudistuksesta ja simulaattoreista. Anttila Yhtiöiden edustaja on myös osittain kuullut Katiedun ja Drivers' Clubin edustajien välisen hintoihin liittyvän keskustelun. Anttila Yhtiöiden edustaja on kuullut keskustelun vain osittain, koska hän on istunut pöydän toisessa päässä ja ravintolasalissa on ollut muutakin hälinää. Yhtiön edustaja on pitänyt hintakeskustelua epäsovivana ja on ilmoittanut tämän vierustovereilleen, muttei ole kiinnittänyt keskusteluun enempää huomiota, koska se ei ole millään tavoin koskenut häntä.

5 Seuraamusmaksu

Viraston esittämä seuraamusmaksuvaatimus on täysin kohtuuton. Seuraamusmaksuvaatimusta ei ole mitenkään suhteutettu siihen, millä tavoin eri yrityksissä on toimittu eri tavoin. Yhtiön liiketoiminta on myyty kokonaan pois, ja yhtiön liikevaihto on enää noin kymmenen prosenttia siitä, mitä se oli vuosina 2014 ja 2015.

Todistelu

Asiakirjatodistelu

Kilpailu- ja kuluttajavirasto

1. Talouselämän verkkosivuilla 31.10.2012 julkaistu artikkeli ”Ajokortin hinta nousee kohta mojavasti”
2. Ylen verkkosivuilla 14.2.2013 julkaistu artikkeli ”Ajokoulutuksen hinnannousu nitistää opetuslupakoulutuksen”
3. Helsingin Sanomien verkkosivuilla 30.9.2013 julkaistu artikkeli ”Suomalainen ajokortti on huippukallis”
4. Ylen verkkosivuilla 10.7.2013 julkaistu artikkeli ”Rätt bilskola sparar hundralappar”
5. Uusimaan verkkosivuilla 17.1.2013 julkaistu artikkeli ”Ajokortin hinta nousee rajusti”
6. Uusimaan verkkosivuilla 13.10.2014 julkaistu artikkeli ”Porvooseen kaksi uutta autokoulua”
7. Uusimaan verkkosivuilla 18.1.2013 julkaistu artikkeli ”Ajokortin hinta nousee käsi kädessä paremman liikenneopetuksen kanssa”
8. Ilta-Sanomien verkkosivuilla 18.1.2013 julkaistu artikkeli ”Ajokorttien hinnat pomppaavat huomenna”
9. Iltalehden verkkosivuilla 11.1.2013 julkaistu artikkeli ”Hinnankorotus raivostuttaa”
- 10–11. UAY:n jäsenrekisterit v. 2016 ja 2012
12. UAY:n säännöt 11.8.2015
13. UAY:n yhdistysrekisteriote 11.8.2015
14. UAY:n hallituksen työjärjestys
- 15–16. UAY:n toimintakertomukset v. 2008 ja 2009
17. UAY:n tiedote paikallisista keskustelutilaisuuksista A-jäsenille 23.1.2012
18. UAY:n strategialuonnos v. 2011–2015
19. UAY:n strategia v. 2011–2015
20. UAY:n hallituksen kokouksessa 21.8.2013 käytyä keskustelua yhdistyksen strategiasta
- 21–24. UAY:n hallitus v. 2013, 2014, 2015 ja 2012
- 25–27. UAY:n hallituksen kokousten 28.2.2014, 16.4.2012 ja 10.2.2012 pöytäkirjat
- 28–30. UAY:n hallituksen kokouksen 1.6.2012 esityslista sekä kokousten 1.6.2012 ja 4.10.2012 pöytäkirjat
- 31–32. UAY:n vuosikokousten 15.3.2013 ja 28.3.2014 pöytäkirjat
33. Tositteet Porvoon aluepalaverista 10.3.2011
34. Tositteet Porvoon aluepalaverista 28.2.2012 ja tiedote UAY:n paikallisista keskustelutilaisuuksista tammi-helmikuussa 2012
- 35–38. Tositteet Porvoon aluepalaverista 31.12.2013, 12.8.2014 ja 27.11.2014 ja 5.10.2015
39. Tositteet Itä-Helsingin aluepalaverista 23.1.2012
40. Tositteet Espoon aluepalaverista 10.11.2011
41. Tositteet Lohjan aluepalaverista 14.2.2012

- 42–47. Tositteet Hyvinkään aluepalavereista 9.3.2011, 10.1.2012, 8.2.2012, 18.12.2012, 18.3.2014 ja 3.3.2015
- 48–50. Tositteet Järvenpään aluepalavereista 20.10.2015, 10.2.2016 ja 23.3.2016
51. Tositteet Tuusulan aluepalaverista 3.1.2012
52. UAY:n päiväkirja 2012
53. UAY:n puheenjohtajan ja TulosAkatemian kouluttajan välinen sähköpostikeskustelu 20.5.2012
54. Autokoululiiton jäsenille 1.8.2012 lähetetty ilmoitus taloudellisen ajattelun koulutuksesta
55. Sähköposti taloudellisen ajattelun koulutuksen 14.9.2012 ilmoittautumisajan jatkamisesta 6.8.2012
56. Autokoululiiton jäsenille 6.8.2012 lähetetty kurssi-ilmoitus
57. UAY:n sihteerin Autokoululiitolle 28.8.2012 lähettämä koulutuskutsu
58. Autokoululiiton jäsenille lähetetty koulutuskutsu 28.8.2012
59. Sähköposti sisältäen taloudellisen ajattelun koulutuksen 14.9.2012 kurssitiedotteen 21.6.2012
60. UAY:n sihteerin sähköposti koulutuksen 14.9.2012 kurssipalautteista UAY:n hallitukselle 27.9.2012
61. UAY:n sihteerin sähköposti sisältäen kutsun 8.2.2013 koulutukseen Autokoululiiton edustajalle edelleen lähetettäväksi 15.12.2012
62. Autokoululiiton jäsenille lähetetty taloudellisen ajattelun koulutuksen 8.2.2013 kurssi-ilmoitus 15.11.2012
63. Autokoululiiton jäsenille lähetetty kurssi-ilmoitus 19.12.2012
64. Autokoulu Hakalan edustajan sähköposti 15.6.2015
65. UAY:n puheenjohtajan sähköposti 16.11.2014
- 66–74. Liikenneakatemian edustajan sähköposti hintojen ilmoittamisesta UAY:n hallitukselle 10.6.2015 ja sitä seuranneet sähköpostit 11.6.–13.7.2015
- 75–82. Liikenneakatemian edustajan sähköposti UAY:n hallitukselle 25.10.2015 ja sitä seuranneet sähköpostit 26.–27.10.2015
83. Eko-Centerin edustajan sähköposti 31.10.2014
84. Kuulemistranskripti / Autokoulu Hakalan edustaja 7.9.2016
85. Kuulemistranskripti / Eko-Centerin edustaja 29.9.2016
86. Kuulemistranskripti / Porvoon Autokoulun edustaja ja UAY:n hallituksen puheenjohtaja 10.2.2016
87. Kuulemistranskripti / Porvoon Autokoulun edustaja 10.2.2016
88. Kuulemistranskripti / Drivers' Clubin edustaja 10.2.2016
89. Kuulemistranskripti / Anttila Yhtiöiden edustaja 10.2.2016
90. Kuulemistranskripti / Liikenneakatemian edustaja 24.2.2016
91. Kuulemistranskripti / Katiedun edustaja 2.3.2016
92. Taloudellisen ajattelun koulutuksen 14.9.2012 kurssimateriaali
93. Autokoulu Hakalan muistiinpanot 14.9.2012 koulutuksesta
94. Lasku taloudellisen ajattelun koulutuksesta 14.9.2012
95. Lasku taloudellisen ajattelun koulutuksesta 8.2.2013
96. Taloudellisen ajattelun koulutuksen 14.9.2012 kurssipalautteet
97. Taloudellisen ajattelun koulutuksen 8.2.2013 kurssimateriaali
98. TulosAkatemian kouluttajalta 30.10.2012 saadut ennakkotiedot koulutuksesta
99. Autokoulu Hakalan muistiinpanot 8.2.2013 koulutuksesta

- 100–104. Autokoulu Hakalan edustajan kalenterimerkintöjä 8.2.2013, 18.12.2012, 3.1.2012, 10.1.2012 ja 18.3.2014
- 105. Mobiililaitteen tutkintaraportti
- 106. Kooste UAY:n hallituksen viestinnästä 25.–27.10.2015
- 107. Porvoon Autokoulun käsin kirjoitettu muistilappu ”50000 = 10 opea”
- 108. Porvoon Autokoulun käsin kirjoitettu hintavertailu 17.9.2015
- 109. Tapaamismuistio / Katiedun edustaja 13.10.2017
- 110. Rikkomuskokonaisuuksista laaditut kuvaajat
- 111–115. Porvoon Autokoulun opetussopimuksia vuosilta 2012 ja 2013
- 116–118. Porvoon Autokoulun hintataulukot 6.9.2012, 23.10.2012 ja 22.1.2013
- 119–120. Drivers’ Clubin hintataulukot 3.7.2012 ja 17.1.2013
- 121–140. Drivers’ Clubin, Anttila Yhtiöiden ja Porvoon Autokoulun opetussopimuksia ja verkkosivujen arkistokopioita vuosilta 2012 ja 2013
- 141–152. Porvoon Autokoulun, Drivers’ Clubin ja Anttila Yhtiöiden opetussopimuksia vuosilta 2013 ja 2014
- 153. Porvoon Autokoulun hintataulukko 8.5.2014
- 154–155. Drivers’ Clubin hintataulukko 15.7.2014 ja arkistoitu verkkosivu 23.8.2013
- 156–158. Porvoon Autokoulun, Drivers’ Clubin ja Anttila Yhtiöiden opetussopimuksia tammikuulta 2014
- 159. Katiedun arkistoitu verkkosivu 18.11.2014
- 160. Liikenneakatemian arkistoitu verkkosivu 16.10.2014
- 161–163. Drivers’ Clubin, Porvoon Autokoulun ja Anttila Yhtiöiden opetussopimuksia loka-marraskuulta 2014
- 164. Kooste Porvoossa toimivien autokoulujen B-korttiopetuksen perusosan hinnasta v. 2016
- 165. UAY:n vuosikokouskutsu A-jäsenille v. 2015
- 166. UAY:n toimintakertomus v. 2015
- 167. Liikenneakatemian edustajan sähköposti 25.10.2015
- 168. Kuulemistranskripti / Sipoon Autokoulun edustaja 7.10.2016
- 169. Anttila Yhtiöiden vastine seuraamusmaksuesitysluonnokseen
- 170. Sipoon Autokoulun edustajan kirjallinen lausuma

Uudenmaan Autokouluyhdistys ry

- 1. Kuvakaappaus TulosAkatemian verkkosivuilta 16.5.2019
- 2. Sähköpostikirjeenvaihto koskien tarjouspyyntöä koulutuksesta UAY:n puheenjohtajan ja TulosAkatemian kouluttajan välillä 20.5.2012 (KKV:n todiste 53)
- 3. Kuulemistranskripti / Eko-Centerin edustaja 29.9.2016 (KKV:n todiste 85)
- 4. Kuulemistranskripti / Porvoon Autokoulun edustaja ja UAY:n hallituksen puheenjohtaja 10.2.2016 (KKV:n todiste 86)
- 5. Kuulemistranskripti / Porvoon Autokoulun edustaja 10.2.2016 (KKV:n todiste 87)
- 6. Koulutuksen 14.9.2012 kurssimateriaali ja TulosAkatemian kouluttajan saatesähköposti 27.8.2012 (KKV:n todiste 92)
- 7. Taloudellisen ajattelun koulutuksen 14.9.2012 kurssipalautteet (KKV:n todiste 96)

8. Taloudellisen ajattelun koulutuksen 8.2.2013 kurssimateriaali (KKV:n todiste 97)

9. Suomen Yrittäjät ry:n järjestämän ja TulosAkatemian kouluttajan pitämän Pienyrityksen talousjohtaminen -koulutuksen 1.3.2011 kurssimateriaali sekä HH:n muistiinpanot koulutuksesta

Malmin Autokoulu Oy

1. Tilintarkastajan lausunto

Porvoon Autokoulu Oy

1. UAY:n strategialuonnos v. 2011–2015 (KKV:n todiste 18)
2. Kuvakaappaus TulosAkatemian verkkosivuilta 19.1.2020
3. Kuvakaappaus Suomen Yrittäjät ry:n verkkosivuilta 19.1.2020
4. Koulutuksen 14.9.2012 kurssimateriaali (KKV:n todiste 92)
5. UAY:n puheenjohtajan ja TulosAkatemian kouluttajan välinen sähköpostikeskustelu 20.5.2012 (KKV:n todiste 53)
6. Koulutuksen 14.9.2012 kurssipalautteet (KKV:n todiste 96)
7. Iltalehden verkkosivuilla 10.1.2013 julkaistu artikkeli ”Ajokortin hinta nousee jopa 2.400 euroon”
8. Talouselämän verkkosivuilla 31.10.2012 julkaistu artikkeli ”Ajokortin hinta nousee kohta mojovasti” (KKV:n todiste 1)
9. Ylen verkkosivuilla 10.7.2013 julkaistu artikkeli ”Rätt bilskola sparar hundralappar” (KKV:n todiste 4)
10. Ilta-Sanomien verkkosivuilla 6.5.2013 julkaistu artikkeli ”Suomessa 2500 €, Italiassa vain 350 € - tässäkö ratkaisu Suomen älyttömiin ajokorttihintoihin?”
11. Ilta-Sanomien verkkosivuilla 30.9.2013 julkaistu artikkeli ”HS: Nyt jo 3.000 euroa - ajokorttien hinnat räjähtivät Suomessa Euroopan kärkeen”
12. Kuulemistranskripti / Porvoon Autokoulun edustaja ja UAY:n hallituksen puheenjohtaja 10.2.2016 (KKV:n todiste 86)
13. UAY:n puheenjohtajan sähköposti 16.11.2014 (KKV:n todiste 65)
14. Eko-Centerin edustajan sähköposti 27.10.2015 (KKV:n todiste 76)

Oy Autokoulu Drivers' Club Bilskola Ab

- 1–3. Drivers' Clubin tilinpäätökset per 31.12.2015, 31.12.2016 ja 31.12.2017
4. Kuulemistranskripti / Porvoon Uuden Autokoulun edustaja
5. Kuulemistranskripti / Askolan Autokoulun edustaja
6. Kuulemistranskripti / Sipoon Autokoulun edustaja
7. Drivers' Clubin selvitys hinnoista KKV:lle

Timo Anttila Yhtiöt Oy

1. Helsingin Sanomien verkkosivuilla 30.9.2013 julkaistu artikkeli ”Suomalainen ajokortti on huippukallis” (KKV:n todiste 3)
2. Porvoolaisten autokoulujen hintavertailu

3. Median artikkelit autokoulujen hinnoittelusta
4. Porvoon Auto-opiston entisen sihteerin kirjallinen kertomus
5. Anttila Yhtiöiden sihteerin kirjallinen kertomus
6. Anttila Yhtiöiden avustajan kirjallinen kertomus
7. Askolan Autokoulun edustajan kirjallinen kertomus
8. Porvoon Uuden Autokoulun edustajan kirjallinen kertomus
9. Sipoon Autokoulun edustajan kirjallinen kertomus
10. Porvoon Auto-opiston entisen liikenneopettajan kirjallinen kertomus
11. Porvoon Auto-opiston entisen liikenneopettaja kirjallinen kertomus
12. Teekkarien autokoulun johtajan kirjallinen kertomus
13. Sanomalehti Uusimaan ilmoitusvastaavan kirjallinen kertomus
14. Autokoululiiton toiminnanjohtajan haastattelu 9.1.2013
15. Opinnäytetyö vuosien 2011–2014 lakimuutosten vaikutuksista autokoulutoimintaan
- 16–24. LVM:n tiedotteet autokoulupalaveriinkin liittyen
25. Artikkelit autokouluille lakimuutoksesta aiheutuneista lisäkustannuksista/muu selvitys

Henkilötodistelu

Kilpailu- ja kuluttajavirasto

1. SK, liikenneopettaja, Suomen Ammattiliikenne Akatemia Oy
2. KL, liikenneopettaja, Katiedu Osakeyhtiön toimitusjohtaja

Uudenmaan Autokouluyhdistys ry

1. TK, TulosAkatemian kouluttaja
2. HH, Autokoulu Hakala Ky:n vastuunalainen yhtiömies, kuultavana asian selvittämiseksi

Järvenpään Ajokoulutuskeskus Oy

1. JT, Järvenpään Ajokoulutuskeskus Oy:n toimitusjohtaja, kuultavana yhtiön edustajana

Oy Autokoulu Drivers' Club Bilskola Ab

1. AP, entinen liikenneopettaja
2. KH, liikenneopettaja, Askolan Autokoulu Ky:n vastuunalainen yhtiömies
3. HF, liikenneopettaja, Ab Sibbo Bilskola Sipoon Autokoulu Oy:n toimitusjohtaja
4. MS, Oy Autokoulu Drivers' Club Bilskola Ab:n toimitusjohtaja, kuultavana yhtiön edustajana

Timo Anttila Yhtiöt Oy

1. TA, Timo Anttila Yhtiöt Oy:n toimitusjohtaja, kuultavana yhtiön edustajana
2. RN, rahoittaja, ent. sihteeri Porvoon Auto-opisto Oy:ssä
3. PT, asentaja
4. KH, liikenneopettaja, Askolan Autokoulu Ky:n vastuunalainen yhtiömies
5. PK, liikenneopettaja, aik. Porvoon Auto-opisto Oy:ssä

Suullinen valmistelu

Asiaa on 14.8.2020 valmisteltu markkinaoikeudessa suullisesti. Suullisessa valmistelussa asiaa on käsitelty markkinaoikeuden laatiman yhteenvedon perusteella.

Suullinen käsittely markkinaoikeudessa

Markkinaoikeus on toimittanut 7.9., 10.9., 11.9., 21.9., 25.9. ja 28.9.2020 suullisen käsittelyn.

Markkinaoikeuden ratkaisu**Perustelut***1 Asian tausta ja kysymyksenasettelu*

1. Kilpailu- ja kuluttajaviraston seuraamusmaksuesitys koskee elinkeinonharjoittajien yhteenliittymän väitettyä hintasuositusta ajalla huhtikuu 2012–lokakuu 2015 sekä Porvoon väitettyä hintayhteistyötä ajalla tammikuu 2013–syksy 2014. Seuraamusmaksuesitys on tehty markkinaoikeudelle 21.11.2019.

2. Asiassa on kysymys ensinnäkin siitä, onko autokoulualan etujärjestö UAY antanut kiellettyjä hintasuosituksia ja ovatko sen hallituksessa edustettuina olleet yhtiöt vastuussa näistä suosituksista. Toiseksi asiassa on kysymys siitä, ovatko niin sanotut Porvoon vanhat autokoulut tehneet kiellettyä hintayhteistyötä.

3. Autokoulujen tärkein tulonlähde on henkilö- ja pakettiauton kuljettamisessa vaadittavat B-kortit. Ajokorttilakiuudistuksessa 19.1.2013 B-korttiopetus on muuttunut kaksivaiheisesta kolmivaiheiseksi sisältäen perusvaiheen, harjoitteluvaiheen ja syventävän vaiheen. Uudistus on lisännyt autokoulujen kustannuksia ja sen on etukäteen arvioitu nostavan B-korttiopetuksen hintaa Suomessa.

4. Ajokorttilakiuudistuksen myötä UAY on päättänyt järjestää jäsenistölleen taloudellisen ajattelun koulutusta. Yhdistys on ollut huolissaan siitä, että sen jäseninä olevat autokouluyrittäjät eivät saa vietyä lakiuudistuksen tuomia lisäkustannuksia hintoihin. Yhdistyksen

toiminta-alueella on myös järjestetty autokouluyrittäjien alueellisia keskustelutilaisuuksia, joissa on keskusteltu ajankohtaisista aiheista ja muun ohella ajokorttilakiuudistuksen tuomista haasteista.

5. Porvoon vanhat autokoulut ovat ajokorttilakiuudistuksen yhteydessä alkuvuodesta 2013 nostaneet B-korttiopetuksen hintaa siten, että lakiuudistuksen jälkeen niiden B-kortin kokonaishinta on ollut 2.643–2.706 euroa.

6. Syksyllä 2014 Porvooseen on tullut kaksi uutta toimijaa, jotka ovat asettaneet B-kortin perusosan hinnan avajaistarjojouksena noin 1.500 euroon, kun B-kortin perusosan hinta Porvoon vanhoissa autokouluissa on tuolloin ollut noin 1.950 euroa. Porvoon vanhat autokoulut ovat lähteneet mukaan hintakilpailuun ja asettaneet B-kortin perusosan hinnan lähelle uusien toimijoiden avajaistarjojouksia. Hintakilpailun seurauksena B-korttiopetuksen hinta on laskenut Porvoossa usealla sadalla eurolla.

7. Asiassa on kummankin väitetyn kilpailurikkomuksen osalta arvioitava, onko seuraamusmaksuesityksessä kuvattu menettely ollut kilpailulain 5 §:n vastaista. Mikäli näin on, asiassa on vielä kysymys kilpailulain 12 §:ssä tarkoitetun seuraamusmaksun mahdollisesta määräämisestä esityksen kohteena oleville elinkeinonharjoittajille ja elinkeinonharjoittajien yhteenliittymälle.

2 Oikeudelliset lähtökohdat

8. Seuraamusmaksuesityksen kohteena olevien elinkeinonharjoittajien ja elinkeinonharjoittajien yhteenliittymän menettelyn arvioimiseen sekä seuraamusmaksun määräämisen perusteisiin sovelletaan kilpailulakia.

9. Kilpailulain 3 §:n mukaan, kun kilpailunrajoitus on omiaan vaikuttamaan Euroopan unionin jäsenvaltioiden väliseen kauppaan, sovelletaan myös muun ohella Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) 101 artiklan säännöksiä.

10. Esillä olevassa asiassa on kysymys kummankin väitetyn kilpailurikkomuksen osalta maantieteelliseltä ulottuvuudeltaan alueellisesta kilpailunrajoituksesta. SEUT 101 artiklan säännökset eivät tule siten sovellettaviksi asiassa. Kilpailulain säännöksiä on kuitenkin tulkittava yhdenmukaisesti SEUT 101 artiklan säännösten ja niitä koskevan unionin tuomioistuimen oikeuskäytännön kanssa.

11. Kilpailulain 4 §:n 1 momentin mukaan mainitussa laissa tarkoitetaan elinkeinonharjoittajalla luonnollista henkilöä sekä yhtä tai useampaa yksityistä tai julkista oikeushenkilöä, joka harjoittaa taloudellista toimintaa.

12. Kilpailulain 5 §:n 1 momentin mukaan sellaiset elinkeinonharjoittajien väliset sopimukset, elinkeinonharjoittajien

yhteenliittymien päätökset sekä elinkeinonharjoittajien yhdenmukaistetut menettelytavat, joiden tarkoituksena on merkittävästi estää, rajoittaa tai vääristää kilpailua tai joista seuraa, että kilpailu merkittävästi estyy, rajoittuu tai vääristyy, ovat kiellettyjä. Pykälän 2 momentin 1 kohdan mukaan kiellettyjä ovat erityisesti sellaiset sopimukset, päätökset ja menettelytavat, joilla suoraan tai välillisesti vahvistetaan osto- tai myyntihintoja taikka muita kauppaehtoja.

13. Kilpailulain 5 §:n esitöiden (HE 88/2010 vp s. 56) mukaan säännös vastaa tuolloin voimassa olleen kilpailunrajoituksista annetun lain (480/1992; kilpailunrajoituslaki) 4 §:ää (318/2004), joka on puolestaan korvannut tuolloin voimassa olleen kilpailunrajoituslain 6 §:n (480/1992).

14. Kilpailunrajoituslain 6 §:n (480/1992) 1 kohdan mukaan samalla tuotanto- tai jakeluportaalla toimivat elinkeinonharjoittajat tai näiden yhteenliittymät eivät saa sopimuksella, päätöksellä tai niihin rinnastettavalla menettelyllä määrätä tai suosittaa elinkeinotoiminnassa perittäviä tai maksettavia hintoja tai vastikkeita. Säännöksen esitöissä (HE 162/1991 vp s. 10) on todettu, että säännös koskee sekä yritysten nimenomaisia sopimuksia tai tähän rinnastettavaa yritysten yhteisymmärrystä kuin myös yritysten yhteiselinten ja yhteenliittymien päätöksiä tai vastaavia järjestelyjä, joilla rajoitetaan ja ohjataan horisontaalisessa tasossa yritysten kilpailukeinojen käyttöä.

15. Säännöksen esitöissä (HE 162/1991 vp s. 10) on lisäksi todettu, että mikäli elinkeinonharjoittajien hinnanmuodostus on itsenäistä, yrittäjät voivat periä hyödykkeistään erilaisia hintoja omien kustannustensa ja kilpailutilanteensa perusteella. Tämä antaa mahdollisuuden hintakilpailun syntymiseen, jossa kuluttajille tarjotaan erihintaisia hyödykkeitä.

16. Edelleen säännöksen esitöiden (HE 162/1991 vp s. 10) mukaan hintakartellit voivat koskea paitsi tavaroista ja palveluista perittäviä tai maksettavia hintoja myös alennuksia tai erilaisia toimitusmaksuja sekä vastaavia toimitusehtoja. Hintoja koskevat suositukset ja ohjeet yhdenmukaistavat myös yritysten hinnoittelua ja haittaavat markkinoiden itseohjautuvuutta. Suositusluonteisten hinnoitteluoheiden antaminen ja niiden soveltaminen johtaa käytännössä lähes aina samaan lopputulokseen kuin nimenomainen hintoja koskeva sopimus. Tähän on rinnastettava myös erilaisten yhteisten hinnoitteluperusteiden ja laskentakaavojen käyttö.

3 Elinkeinonharjoittajien yhteenliittymän väitetty hintasuositus

3.1 Tapahtumainkulku ja sitä koskevan näytön arviointi

3.1.1 Taloudellisen ajattelun koulutukset vuosina 2012 ja 2013

17. UAY:n hallituksen kokouksessa 16.4.2012 on päätetty järjestää syksyllä 2012 jonkinlainen ”taloudellisen ajattelun / kannattavan yritystoiminnan koulutus räätälöitynä ajatellen B-uudistusta”.

Koulutuksen järjestämisen taustalla on ollut UAY:n huoli autokoulualan hintakehityksestä ja siitä, että ajokorttilakiuudistuksen aiheuttamia lisäkustannuksia ei saada vietyä hintoihin.

18. Aloitteen koulutuksen järjestämiseksi on tehnyt UAY:n hallituksen puheenjohtajana toiminut Porvoon Autokoulun HH, joka on tuonut esille ajatuksen kyseisen koulutuksen järjestämisestä osana yhdistyksen strategiaa jo vuoden 2012 tammikuussa. Ehdotus on sisällytetty yhdistyksen strategiaan vuosille 2011–2015.

19. UAY:n hallituksen puheenjohtaja on 20.5.2012 käydyssä sähköpostikeskustelussa esittänyt tarjouspyynnön koulutuksesta TulosAkatemian kouluttajalle, joka on lopulta pitänyt koulutuksen. Puheenjohtaja on kouluttajalle lähettämässään viestissä viitannut ajokorttilakiuudistukseen ja todennut, että ”Minulla on kuitenkin suuri pelko siitä, että yrittäjät eivät suinkaan osaa käyttää tätä tilaisuutta mahdollisuutena korjata hintoja reilusti ylöspäin vaan päin vastoin, ei uskalleta laittaa hintoihin edes sitä mitä tuntimäärien muutoksen myötä pitäisi”. Puheenjohtaja on lisäksi todennut auttavansa mielellään räätelöimään koulutuksen juuri kyseiselle kohderyhmälle sopivaksi ja todennut, että ”Uskon, että tähän porukkaan puree parhaiten erilaiset esim. laskutehtävät liittyen omaan alaan”.

20. Samassa sähköpostikeskustelussa TulosAkatemian kouluttaja on esittänyt esimerkin ajokortin keskihinnan nostamisesta 1.500 eurosta 1.800 euroon. Kouluttaja on todennut viestissä muun ohella seuraavaa:

”Laitan tässä ihan esimerkkilaskelman: Jos ajokortin keskihinta on 1.500 euroa ja siitä jää n. 10 %:n myyntikate [- -], ja keskihinta saadaan nostettua esimerkiksi 1.800 euroon, niin myyntimäärä saa laskea jopa 66 % ja silti autokoulu tekisi enemmän voittoa. [- -] (Heitin äskeiset hinnat ihan hihasta. Tytär ajoi ajokortin n. vuosi sitten ja muistaakseni lasku oli n. 1.500 euroa :-).”

21. UAY:n hallituksen puheenjohtaja on 20.5.2012 vastausviestissään kiittänyt pikaisesta vastauksesta ja todennut vievänsä asian vielä 1.6.2012 pidettävään yhdistyksen hallituksen kokoukseen. Puheenjohtaja ei ole ottanut kantaa kouluttajan esittämään laskuesimerkkiin.

22. UAY:n hallituksen kokouksessa 1.6.2012 hallituksen puheenjohtaja on tehnyt aloitteen taloudellisen ajattelun kurssin järjestämiseksi. Kokouksessa on hyväksytty koulutuksen järjestäminen puheenjohtajan esitettyä huolensa autokoulutoiminnan kannattavuuden heikkenemisestä.

23. UAY on tämän mukaisesti järjestänyt taloudellisen ajattelun koulutukset 14.9.2012 ja 8.2.2013. Kutsu kumpaankin koulutukseen on UAY:n pyynnöstä lähetetty yhdistyksen jäsenten lisäksi myös Autokoululiiton jäsenistölle. Taloudellisen ajattelun koulutusta 14.9.2012 koskevassa koulutuskutsussa 28.8.2012 on todettu seuraavaa:

”Aihehan on meille erittäin ajankohtainen; tulevat muutosten tuomat haasteet. Paranna siis yrityksesi kannattavuutta. Yrittäjien ei ole tarkoitus maksaa muutosten tuomaa kustannusta, vaan tarkoitus on että saisimme jäämään jotain leivän päällekin.”

24. Autokoulu Hakalan HH on markkinaoikeudessa kuultuna todennut, että koulutuskutsussa on todennäköisesti viitattu kaikkiin autokoulualan haasteisiin, koska ala on ollut muutosten pyörteissä jo pidempään. Ottaen kuitenkin huomioon, että taloudellisen ajattelun koulutuksen järjestämisen taustalla on edellä todetulla tavalla ollut alkuvuonna 2013 voimaan tullut ajokorttilakiuudistus, koulutuskutsussa voidaan katsoa viitatus erityisesti lakiuudistuksen tuomiin haasteisiin ja kustannuksiin sekä siihen, että autokoulu-yrittäjien ei ole tarkoitus maksaa uudistuksen tuomia kustannuksia.

25. Taloudellisen ajattelun koulutuksen 14.9.2012 kurssimateriaalin kohdassa ”Pohdittavaa katteiden soveltamisesta myynnissä ja hinnoittelussa” on esitetty yhteensä seitsemän laskuesimerkkiä, joista yksi on ollut seuraavanlainen:

”Palvelun myyntihinta on 1.500 euroa ja myyntikate % on 10%. Kuinka paljon myyntimäärä voi laskea, jos palvelun hinta nostetaan 1.800 euroon, jotta saadaan sama kate kuin lähtötilanteessa?”

26. Edellä mainittuun koulutukseen osallistuneet autokoulu-yrittäjät ovat antaneet muun ohella seuraavanlaisia kurssipalautteita: ”hinnoittelu menee uusiksi omassa koulussa. Rohkeasti korottamaan hintoja.”, ”kävi täysin selväksi, että hinta pitää nostaa”, ”hinnat nostan” ja ”hinnan korotusta, ei alennuksia”. Lisäksi osallistujat ovat vastanneet kohtaan ”Kurssilta saamani tieto on sovellettavissa käytännön autokoulu-yrittäjätyöhöni” muun ohella ”täysimääräisesti” ja ”nostan heti hintaa 3–5 %”. Kurssista on annettu myös seuraavaa palautetta: ”yrittäjäkurssien asioiden kertausta”, ”tuloslaskelmat ja taseet otetaan ahkeraan käyttöön”, ”laskukaavat käyttöön”, ”antoi eväitä järkevään hinnoitteluun, ja siihen, kuinka tärkeätä on seurata tasetta ja tuloslaskelmaa” ja ”ensitilassa pyydän kirjanpitäjältä kate-erittelyn, opettelen lukemaan tase-erittelyjä”. Kurssipalautteissa ei ole viitattu ajokorttilakiuudistukseen taikka nimenomaan tämän uudistuksen tuomiin hinnankorotusmahdollisuuksiin.

27. UAY:n hallituksen kokouksessa 4.10.2012 on merkitty tiedoksi edellä mainitut koulutuspalautteet ja todettu, että kokonaisuudessaan palautteet ovat hyviä ja on järjestetty hyvä kurssi. Kokouksessa on lisäksi päätetty pyytää TulosAkatemian kouluttajalta tarjous samanlaisesta kurssista helmikuulle 2013.

28. UAY on järjestänyt toisen taloudellisen ajattelun koulutuksen 8.2.2013 pian ajokorttilakiuudistuksen voimaantulon jälkeen. Kurssin on pitänyt sama TulosAkatemian kouluttaja ja se on ollut samansisältöinen kuin 14.9.2012 pidetty koulutus. Kouluttajalta saaduissa ennakkotiedoissa

kurssin sisällöstä on mainittu aiheena muun ohella ”Miten korkeampi hinta voidaan perustella”.

29. Taloudellisen ajattelun koulutukset pitänyt TulosAkatemian kouluttaja TK on todistajana markkinaoikeudessa kertonut seuraavaa. TK on pitänyt kaksi taloudellisen ajattelun koulutusta UAY:lle. Koulutuksissa on ensin käyty läpi tuloslaskelmaa ja katelaskentaa ja sen jälkeen siirrytty myynnin ja hinnoittelun katelaskentaan. TK on jatkuvasti pitänyt samanlaisia koulutuksia eri asiakkaille. Ajokorttilainsäädäntö ei ole ollut TK:lle tuttua, eikä hän ole puhunut siitä tai ajokorttilainsäädännön uudistuksesta koulutuksissa. TK on laatinut koulutusten kurssimateriaalit.

30. TK:n mukaan UAY on pyytänyt, että hän puhuisi koulutuksissa tuloslaskelmasta, katelaskennasta sekä myynnin ja hinnoittelun kannattavuudesta ja sen lisäksi toiveena on esitetty, että koulutuksissa voitaisiin käyttää autokoulualaan liittyviä laskuesimerkkejä, mihin TK on vastannut, että hänellä on vain yksi esimerkki käytössä liittyen autokoulualaan. Kurssimateriaalissa esitetty laskuesimerkki palvelun myyntihinnan nostamisesta 1.500 eurosta 1.800 euroon on perustunut hänen omaan kokemukseensa tyttären ajokortin hinnasta. TK:n tytär on ajanut B-kortin vuonna 2011 Pirkanmaalla, ja hintahaarukka siellä on ollut noin 1.300–1.800 euroa. Loppulasku tyttären ajokortista on ollut noin 1.500 euroa, mutta TK ei osannut sanoa, mitä vaiheita hinta on sisältänyt. TK on arvioinut kuinka paljon 1.500 euron myyntihinnasta voisi jäädä katetta autokoululle ja sen perusteella kehittänyt laskuesimerkin. Laskuesimerkki on vastannut UAY:n hallituksen puheenjohtajan kanssa 20.5.2012 käydyssä sähköpostikeskustelussa mainittua esimerkkiä. TK on käyttänyt mainittua laskuesimerkkiä jatkuvasti koulutuksissa vuodesta 2011 lukien.

31. Autokoulu Hakalan HH on markkinaoikeudessa kertonut osallistuneensa TK:n 1.3.2011 pitämään Pienyrityksen talousjohtaminen -koulutukseen, johon on osallistunut noin 20 osallistujaa eri aloilta. HH:n mukaan TK on jo mainitussa koulutuksessa, joka on pidetty ennen UAY:n järjestämiä koulutuksia, esittänyt laskuesimerkin hinnan nostamisesta 1.500 eurosta 1.800 euroon. Tarkoituksena on ollut havainnollistaa riittävän helpolla laskutoimituksella, minkälainen asiakasmäärä riittää samaan tulokseen, jos hinta muuttuu.

32. Taloudellisen ajattelun kursseihin on viitattu myöhemmässä koko UAY:n hallituksen nimissä 15.6.2015 lähetetyssä sähköpostiviestissä, jossa on todettu yhdistyksen pyrkineen opastamaan yrittäjiä järkevään hinnoitteluun järjestämällä useita taloudellisen ajattelun kursseja. Viestissä on lisäksi todettu, että ”valitettavasti kursseille eivät osallistu ne jäsenet, jotka sitä eniten tarvitsisivat”.

33. TulosAkatemian verkkosivuilta 16.5.2019 ja 19.1.2020 otetuista kuvakaappauksista käy ilmi, että sen suosituimpia webinaari aiheita ovat olleet muun ohella ”Myynnin ja hinnoittelun kannattavuuslaskelmat (mm.

katelaskenta, hintajoustot, maksuaikojen ja alennuksien vaikutukset jne.)". Suomen Yrittäjät ry:n verkkosivuilla on edelleen 19.1.2020 ollut ilmoitus TulosAkatemian kouluttajan pitämästä kurssista "Myynnin kannattavuus ja hinnoittelu", jonka sisältö on kattanut pikakertauksen katelaskennasta ja myyntikateprosentin tulkinnasta, hinnoittelun kannattavuuslaskelmista sekä myynti- ja hinnoitteluperusteluista ja -päätöksistä asiakasneuvottelutilanteessa.

34. Edellä todetun mukaisesti taloudellisen ajattelun kurssien järjestämisen taustalla on ollut UAY:n huoli autokoulualan hintakehityksestä ja siitä, että ajokorttilakiuudistuksen tuomia lisäkustannuksia ei saada vietyä hintoihin. Asiassa ei ole näytetty, että kurssien sisältö olisi ollut UAY:lle varta vasten räätälöity, vaikka UAY:n hallituksen puheenjohtaja HH onkin tarjoutunut auttamaan räätälöinnissä ja lisäksi yhtenä laskuesimerkkinä on käytetty autokoulualaan liittyvää esimerkkiä myyntihinnan nostamisesta. Kurssien sisällöstä on esitetty näyttönä kurssimateriaaleja ja kurssien osanottajien antamaa palautetta. TulosAkatemian kouluttajan mukaan hän ei ole kurseilla puhunut ajokorttilainsäädännöstä tai sen uudistuksesta. Asiassa ei ole esitetty enemmälti näyttöä kurseilla käydyistä keskusteluista.

3.1.2 Alueelliset keskustelutilaisuudet Hyvinkäällä vuosina 2012 ja 2014

35. UAY:n toimintakertomuksista vuosilta 2014 ja 2015 käy ilmi, että yhdistys on järjestänyt kyseisinä vuosina alueellisia keskustelutilaisuuksia ainakin Hyvinkäällä, Porvoossa ja Järvenpäässä. Tilaisuudet ovat siten olleet osa yhdistyksen tavanomaista toimintaa.

36. UAY on myös tiedottanut jäseniään alueellisista keskustelutilaisuuksista. Yhdistyksen tiedotteesta 23.1.2012 käy ilmi, että yhdistys on järjestänyt A-jäsenilleen paikallisia keskustelutilaisuuksia tammi-helmikuussa 2012 ja että tilaisuuksien koolle kutsujana tai isäntänä on yleensä toiminut yhdistyksen hallituksen puheenjohtaja tai hallituksen jäsen. Lisäksi tiedotteesta käy ilmi, että yhdistys on tarjonnut tilaisuudessa lounaan.

37. Esitetyn näytön perusteella alueelliset keskustelutilaisuudet on järjestetty UAY:n nimissä siitä huolimatta, ettei yhdistys ole keskitetysti järjestänyt tai organisoinut tapaamisia, eikä yhdistyksen hallituksen puheenjohtajan tai jäsenen ole selvitetty aina toimineen niiden koolle kutsujana.

38. Autokoulu Hakalan HH on merkinnyt Järvenpäässä 3.1.2012 pidetyn alueellisen keskustelutilaisuuden yhtiön ajanvarauskalenteriin "Palaveri Järvenpää UAY" ja Hyvinkäällä 10.1.2012 pidetyn alueellisen keskustelutilaisuuden "Palaveri Hyvinkää UAY". Sen sijaan Hyvinkäällä 18.12.2012 pidetyn alueellisen keskustelutilaisuuden HH on merkinnyt yhtiön ajanvarauskalenteriin aiemmasta poikkeavalla tavalla "Hinta Palaveri Hyvinkää". Vastaavasti Hyvinkäällä 18.3.2014 pidetyn

alueellisen keskustelutilaisuuden HH on merkinnyt ajanvarauskalenteriin ”Palaveri Hyvinkää hinnat”.

39. HH on lisäksi 16.3.2015 lähettämässään viestissä viitannut Hyvinkäällä paria vuotta aiemmin pidettyyn alueelliseen keskustelutilaisuuteen ”hintapalaveri”-termillä.

40. Asiassa ei ole HH:n kalenterimerkintöjen ja viestiin sisältyneen viittauksen lisäksi esitetty muuta näyttöä Hyvinkään alueellisissa keskustelutilaisuuksissa käytyjen keskustelujen sisällöstä.

3.1.3 Alueelliset keskustelutilaisuudet Porvoossa syksyllä 2014 ja Eko-Centerin edustajan sähköpostiviesti 31.10.2014

41. Porvoossa on ennen syksyä 2014 toiminut kolme autokoulua: Porvoon Autokoulu, Drivers’ Club ja Anttila Yhtiöt. Syksyllä 2014 Porvoossa on aloittanut kaksi uutta toimijaa. Näistä Katiedu on aloittanut toiminnan Porvoossa elokuussa 2014. Suomen Ammattiliikenne Akatemia Oy on puolestaan perustanut uutena toimipisteenä Liikenneakatemia Porvooseen lokakuussa 2014. Uusien toimijoiden avajaistarjousten aiheuttaman hintakilpailun seurauksena B-korttiopetuksen hintataso on laskenut Porvoossa usealla sadalla eurolla.

42. UAY:n hallituksen puheenjohtajana toiminut Porvoon Autokoulun HH on syksyllä 2014 kutsunut lyhyen ajan sisällä koolle kaksi alueellista keskustelutilaisuutta, jotka on pidetty 12.8.2014 ja 27.11.2014. Esitetyn näytön perusteella nämä tilaisuudet on järjestetty UAY:n nimissä vastaavasti kuin edellä mainitut Hyvinkään tilaisuudet.

43. Porvoon toisen uuden toimijan Liikenneakatemia SK on kysynyt HH:lta tämän koolle kutsuman 27.11.2014 tapaamisen aiheesta. HH on 16.11.2014 SK:lle lähettämässään vastauksessa kertonut tapaamisen aiheeksi muun ohella alan kannattavuuden.

44. UAY:n hallituksen jäsen Eko-Centerin EK on ennen edellisessä kohdassa mainittua viestinvaihtoa 31.10.2014 lähettänyt Liikenneakatemia SK:lle sähköpostiviestin, joka on mennyt tiedoksi muille UAY:n hallituksen jäsenille. Viestissä on todettu seuraavaa:

”Terve SK, laita jäsenhakemus pikaisesti eteenpäin, se käsitellään varmasti asianmukaisesti seuraavassa hallituksen kokouksessa, eikä ainakaan minulla ole tiedossa tällähetkellä mitään seikkoja minkä vuoksi yritystäsi ei voitaisi hyväksyä UAY:n B jäseneksi. Terv EK UAYn hallituksen jäsen.

Nyt kirjoitan yksityisenä autokouluyrittäjänä, mitä näihin ’avajaistarjouksiin’ tulee, kannattaisi miettiä tarkkaan mikä siitä seuraa, tässä muutama esimerkki Järvenpää, pari kolme vuotta sitten eräs autokoulu aloitti rajulla avajaistarjouksella, hinnat putosi n 500e ja ovat siellä vieläkin, sama toistui Riihimäellä jossa myöskin

B hintataso on siellä 1.300–1.400e, Hyvinkäällä vuosi sitten aloitti uusi autokoulu ja näitä 'avajaistarjouksia' on ollut pitkin vuotta, tästä riemastuneena kun sattui olemaan sopiva ostaja ehdokas päätin myydä Hyvinkään yksikön pois, enkä ole katunut nyt siellä hinnat menee alaspäin eikä loppua näy, suosta on paha nousta, yhteistyöllä asioita saadaan paremmin hoidettua, kun ei nämä hinnat niin kaksisia ole muutenkaan, järkevä hinta B kortille perusvaiheessa olisi 2.700–2.800e, nyky meno on oman työn aliarvostamista, koettakaa päästä saman pöydän ääreen terv. EK autokouluyritystä Järvenpää.”

45. EK:n viestiä on edeltänyt SK:n ja UAY:n hallituksen puheenjohtajan HH:n välinen sähköpostikeskustelu liittyen Liikenneakatemian jäsenhakemukseen sekä yhdistyksen järjestämään koulutustilaisuuteen, jossa SK:n kuuleman mukaan on kommentoitu uuden yrittäjän hinnan polkemista.

46. EK on Kilpailu- ja kuluttajaviraston kuulemistilaisuudessa 29.9.2016 kertonut viitanneensa edellä mainitussa viestissään 2.700–2.800 eurolla siihen, mikä B-kortin hinnan pitäisi olla, kun sitä peilattaisiin teollisuuden palkansaajien keskiansioon, kuten vanhoina ”hyvinä aikoina”.

47. Markkinaoikeus katsoo HH:n ja EK:n edellä kuvattujen viestien sekä keskustelutilaisuuksien ajankohtien perusteella, että ainakin osasyynä 12.8.2014 ja 27.11.2014 tilaisuuksien järjestämiseen on ollut uusien toimijoiden aiheuttama hintakilpailu ja B-korttiopetuksen hintatason merkittävä alentuminen Porvoossa.

3.1.4 Viestinvaihto UAY:n hallituksen ja Liikenneakatemian välillä kesällä 2015

48. Liikenneakatemian SK on 10.6.2015 lähettänyt UAY:n hallituksen jäsenille sähköpostiviestin, jossa hän on kysynyt hintojen kuluttajille ilmoittamiseen liittyvästä avoimesta rakenteesta ja viitannut kuluttaja-asiamiehen ohjeisiin autokoulupalvelujen hintojen ilmoittamisesta. Viestissä ei ole viitattu hintatasoon tai hinnan suuruuteen.

49. SK:lle lähetettävän vastauksen muokkaamisesta on käyty UAY:n hallituksen sisäistä chat-keskustelua, johon kaikki hallituksen jäsenet ovat osallistuneet. Autokoulu Hakalan HH on 11.6.2015 ehdottanut, että hallitus vastaa yhdessä hinnoittelua koskevaan kysymykseen. Järvenpään Ajokoulutuskeskuksen JT on vastannut tähän hyväksyvästi.

50. UAY:n hallituksen jäsenet ovat seuraavana päivänä jatkaneet hallituksen sisäistä chat-keskustelua vastauksen muokkaamisesta. Hangon Autokoulun KÖ on kommentoinut: ”Hallitus laatii vastauksen, ei tarvitse mainostaa että Hangossa ei ole kilpailua, muuten ok”. Malmin Autokoulun PL on todennut: ”Aggressiivista hinnoittelua on myös vanhemmilla yrityksillä, jos ilmoitetaan vain uudet yritykset, niin silloin saadaan kyllä selitellä.” Autokoulu Hakalan HH on kommentoinut: ”Hanko ja Nurmijärvi pitää jättää pois. Samoin uudet yrittäjät.”

Puheenjohtaja HH on todennut: ”Muokataan niin, että jätetään Hanko ja Nurmijärvi pois ja mainitaan että uusien lisäksi toki myös vanhatkin joskus hinnoittelevat aggressiivisesti, mutta monesti sen seurauksena että alueelle on tullut uusi yritys. Autokouluja alkaa olla liikaa ja siksi meillä alkaa olla alalla tätä hinnoitteluongelmaa. Koko hallitus voi allekirjoittaa. Se on siinä mielessä loogista että kysymys oli osoitettukin hallitukselle.” Eko-Centerin EK on kommentoinut: ”ujuta epäterve kilpailutilanne autokoulujen lisääntyessä, uusien yrittäjien hinta edellä alalle tulo johtaa pysyvään alennusmyyntiin kun hintaa on helppo laskea, vaikea nostaa, koulutuksia mielestäni ei ole viimeaikoina ollut sensijaan joitain yhteistyöpalavereita joissa on purettu hinnan muodostusta [- -].”

51. Puheenjohtaja on 13.6.2015 lähettänyt muokatun vastauksen kommentoitavaksi muille hallituksen jäsenille. Autokoulu Hakalan HH on 14.6.2015 ehdottanut vielä ”pientä viilausta”. Muut hallituksen jäsenet EK, JT, KÖ ja PL ovat todenneet, että HH:n viesti käy heille. Puheenjohtaja on ehdottanut, että HH lähettää vastauksen SK:lle seuraavana päivänä.

52. Autokoulu Hakalan HH on 15.6.2015 lähettänyt UAY:n hallituksen nimissä SK:lle edellä perustelujen jaksossa 3.1.1 mainitun sähköpostiviestin, jossa on lisäksi todettu muun ohella seuraavaa:

”Toivoit yhdistykseltä kannanottoa yksittäisen autokoulun hinnoittelumalliin. Yhdistys ei toimi hinnoitteluvahtina eikä siten ota kantaa yksittäisten yrittäjien toimintaan. Suuremmalla perspektiivillä yhdistys on toki huolissaan alallamme vallitsevasta hintakilpailusta ja varsinkin joidenkin yrittäjien harjoittamasta aggressiivisesta hinnoittelupolitiikasta. Siitä on kokemuksia suurimmalla osalla hallituksemme jäseniä kunkin omalla toimialueellaan. Alueelle tulee uusi yrittäjä, joka hinnoittelee oman toimintansa useita satoja euroja alle alueen yleisen hintatason. Tämä vaikuttaa väistämättä myös vanhojen autokouluyrittäjien hinnoitteluun. Kun alueen hintataso on romahtanut, sen nostaminen takaisin kannattavalle tasolle on äärimmäisen vaikeaa. Laskevat asiakasmäärät ja toisaalta lisääntynyt autokoulujen lukumäärä on johtanut monilla paikkakunnilla jo suoranaiseen henkiinjäämiskamppailuun.”

53. Markkinaoikeus katsoo 15.6.2015 lähetetyn UAY:n hallituksen sähköpostiviestin ja sen valmistelua koskevan chat-keskustelun osoittavan, että UAY:n tahtona on ollut rajoittaa hintakilpailua yleisesti ja tässä tapauksessa Porvoon autokoulumarkkinoilla. UAY:n huoli on liittynyt erityisesti tilanteisiin, joissa hintataso laskee sen seurauksena, että markkinoille tulee uusi autokoulu ja alalla on ollut yhdistyksen hallituksen jäsenten näkökulmasta liikaa toimijoita.

3.1.5 Alueellinen keskustelutilaisuus Porvoossa 5.10.2015 ja siihen liittyvä viestinvaihto

54. Porvoossa on 5.10.2015 pidetty alueellinen keskustelutilaisuus, johon ovat saadun selvityksen perusteella osallistuneet Porvoon Autokoulun HH ja MH, Porvoon Uuden Autokoulun AP, Askolan Autokoulun KH, Anttila Yhtiöiden TA, Katiedun KL, Liikenneakatemia SK, Drivers' Clubin MS sekä Sipoon Autokoulun HF ja JH.

55. Esitetyn näytön perusteella kyseinen keskustelutilaisuus on järjestetty UAY:n nimissä vastaavasti kuin Hyvinkäällä ja Porvoossa aiemmin pidetyt alueelliset keskustelutilaisuudet.

56. Sen perusteella, mitä UAY:n hallituksen puheenjohtaja HH on kertonut Kilpailu- ja kuluttajaviraston kuulemistilaisuudessa 10.2.2016, keskustelutilaisuudessa on ollut tarkoitus keskustella muun ohella liikenneturvallisuudesta ja luoda keskusteluyhteys Porvoon uusiin toimijoihin.

57. Liikenneakatemia SK on keskustelutilaisuuden jälkeen lähettänyt 25.10.2015 UAY:n hallituksen jäsenille sähköpostiviestin, jossa on todettu muun ohella seuraavaa:

”Olimme Porvoossa UAY:n tarjoamalla lounaalla pj:n kutsumana 5.10. jossa avoimen keskustelun sisältö oli yhteinen hintojen korottaminen pj:n alustuksella.”

58. UAY:n hallituksen puheenjohtaja HH on Liikenneakatemia SK:n viestin johdosta lähettänyt samana päivänä yhdistyksen hallituksen muille jäsenille viestin, jossa on todettu seuraavaa:

”Vähän taustaa hallitukselle tuohon SK:n kirjeeseen. Kutsuin alueen autokouluyrittäjät koolle 5.10. (ensimmäinen palaveri johon hän suvaitsi tulla paikalle). Me vanhat autokouluyrittäjät yritimme saada porukkaa ottamaan järjen käteen ja kaikkia korottamaan hintaa esim 300 (mm MS driversclub clubista ehdotti tätä). Hintataso Porvoossa siis 1.500 ja oli karvan alle 2.000 kun SK vuosi sitte alotti. Keskustelutilaisuus päättyi tuloksettomana. Seuraavana maanantaina 12.10. SK ilmoitti lehdessä että synttäritarjous 200 hinnasta pois. MS:n vastaisu tähän oli la 17.10. synttäritarjouksena -20 prosenttia 1.11. alkavasta kurssista. Ja nyt siis minulla 300 (noin 20 prosenttia) hinnasta pois. SK:lla on jännä tapa ajatella että hän saisi tehdä mitä tahansa ja muut ei mitään. Hän on vuoden aikana ottanut noin 120 B-oppilaan osuuden itselleen se on noin 40 B-oppilasta meiltä kaikilta kolmelta vanhalta pois. eniten asiasta ovat kärsineet driversclub ja minun autokouluni.”

59. Eko-Centerin EK on seuraavana päivänä lähettänyt muille UAY:n hallituksen jäsenille luonnoksen vastaukseksi edellä mainittuun Liikenneakatemia SK:n viestiin. Autokoulu Hakalan HH, Järvenpään Ajokoulutuskeskuksen JT ja Malmin Autokoulun PL ovat kommentoineet vastausluonnosta.

60. Eko-Centerin EK on tämän jälkeen 27.10.2015 UAY:n hallituksen nimissä lähettänyt Liikenneakatemia SK:lle vastauksen, jossa on todettu seuraavaa:

”UAY:n hallituksen kanta yksittäisen autokoulun hinnoitteluun ja hinnan ilmoittamiseen ei ole muuttunut. KKV:n ohje on yrittäjien tiedossa ja jokainen yrittäjä tulkitsee sitä parhaaksi katsomallaan tavalla. Kehoitamme jatkamaan paikallisia palavereita ja uskomme että keskustelemalla asiaan löytyy kaikkia tyydyttävä ratkaisu. Palaverien järjestelyissä ja sitä kautta keskusteluyhteyden/yhteishengen saavuttamisessa yhdistys auttaa mielellään.”

61. Liikenneakatemia SK on samana päivänä lähettänyt UAY:n hallituksen jäsenille vastauksen, jossa on todettu seuraavaa:

”Porvoossa UAY:n pj on järjestänyt jo hengenluontitapaamisen jossa mm keskusteltiin siitä että Porvoossa autokouluja ja liikenneopettajia on liikaa. Pj:n laskelman mukaan 50.000 asukasta tarvitsee vain 10 liikenneopettajaa ja ymmärsin että jonkun meistä tulisi alueella lopettaa toiminta. Tämä on yhteishengen ja hyvän keskusteluyhteyden luomista. Puhumattakaan siitä että pienintä Porvoon autokoulua (ei UAY:n jäsen) painostettiin hinnan korottamiseen mm pj:n toimesta.”

62. UAY:n hallituksen puheenjohtaja HH ja Autokoulu Hakalan HH ovat vielä samana päivänä jatkaneet Porvoon alueelliseen keskustelutilaisuuteen 5.10.2015 liittyvää chat-keskustelua. Puheenjohtaja HH on todennut ottaneensa keskustelutilaisuudessa esille suhdeluvun, jonka perusteella 50.000 asukkaan kaupungissa ei voi työskennellä lähemmäs 20 liikenneopettajaa. Autokoulu Hakalan HH on todennut sanoneensa jossain Hyvinkään palaverissa, että sinne mahtuu kolme autokoulua. Puheenjohtaja HH on vielä todennut, että Drivers' Clubin MS on ollut se, joka on keskustelutilaisuudessa yrittänyt saada Katiedua nostamaan hintaa.

63. Markkinaoikeudessa kuullut henkilöt ovat kertoneet Porvoon alueellisen keskustelutilaisuuden 5.10.2015 ajankohdasta, paikasta, koolle kutsujasta, osallistujista ja olosuhteista yhteneväisesti. Tapaamisen on kutsunut koolle UAY:n hallituksen puheenjohtaja HH ja se on järjestetty lounasaikaan Porvoossa ravintola Rosson yleisellä puolella. Osallistujat ovat istuneet yhden pitkän pöydän ääressä, ja ravintolasalissa on ollut yleistä hälinää. Kyseessä on ollut vapaamuotoinen tilaisuus, jossa ei ole ollut asialistaa.

64. Tapaamisessa käydyn keskustelun sisällöstä markkinaoikeudessa kuullut henkilöt ovat sen sijaan kertoneet osaksi eri tavoin sekä Kilpailu- ja kuluttajaviraston kuulemistilaisuuksissa että markkinaoikeudessa.

65. Liikenneakatemian SK on todistajana markkinaoikeudessa kuultaessa kertonut UAY:n hallituksen puheenjohtajan HH:n todenneen, että autokouluja on liikaa Porvoossa ja lisäksi selkeästi ilmoittaneen, että hintoja pitäisi nostaa. SK ei kuitenkaan muistanut tilaisuudessa käytyjä keskusteluja tarkemmin, mutta on vahvistanut paikkansapitäväksi Kilpailu- ja kuluttajaviraston kuulemistilaisuudessa 24.2.2016 kertomansa. Viraston kuulemisessa SK on kertonut keskustelun kulusta, että hyvin nopeasti oli menty ”hintaneuvotteluun”, mitä tehdään ja miten hinnoitellaan. Drivers’ Clubin MS oli vähän enemmän ”grillannut” Katiedun KL:ää. Tämän jälkeen oli mainittu 300 tai 400 euroa ja HH oli todennut ”nostetaan ylös” ja kysynyt lähteekö kaikki mukaan.

66. Katiedun KL on todistajana markkinaoikeudessa kuultaessa kertonut, että tapaamisessa on syöty ja sitten keskustelu on mennyt siihen, mitä hinnoille pitäisi tehdä ja minkälainen uhkakuva autokoulualalle on alan täytyminen ”mies ja auto” -tyyppisillä toimijoilla. KL on kokenut kommentin nöyryyttävänä, koska hän on tiennyt sillä hetkellä olevansa paikalla olleista ainoa tämäntyyppinen toimija. Keskustelun yhteydessä on tehty ehdotus, että kurssihintoja pitäisi nostaa ”pari kolme neljäsataa euroa”. KL on kertonut siinä vaiheessa todenneensa, että hinnoista sopiminen on laitonta ja että hänen ei ole mahdollista nostaa hintoja.

67. KL on Kilpailu- ja kuluttajaviraston kuulemistilaisuudessa 2.3.2016 kertonut käydyistä keskusteluista, ettei hän pannut merkille kaikkea mistä puhuttiin. Mieleen oli kuitenkin jäänyt, että mieshenkilö oli ehdottanut ”miten olisi, jos nostettaisiin hintoja 300 eurolla”. KL ei muistanut kuka ehdotuksen oli tehnyt.

68. KL:ää on viraston toimesta kuultu uudestaan 13.10.2017 ja tästä kuulemisesta on virastossa laadittu muistio, joka on esitetty todisteena asiassa. Markkinaoikeus toteaa, että muistio kuvastaa lähinnä viraston edustajien tulkintaa KL:n kertomasta. Muistion mukaan KL oli kertonut keskustelun siirtyneen aika suoraan hintoihin ja Drivers’ Clubin MS:n esittäneen, että pitäisi sopia hintojen nostamisesta 200 eurolla.

69. Drivers’ Clubin MS ja Anttila Yhtiöiden TA ovat yhtiöiden edustajina kuultaessa markkinaoikeudessa kertoneet yhteneväisesti siitä, että tapaamisessa Katiedun KL on alkanut puhua siitä, että rahat eivät riitä laskujen maksuun ja että MS on tämän johdosta todennut ”ootko miettinyt, että nostaisit hintaa, niin vois rahat riittääkin johonkin”. MS ja TA eivät muistaneet, että tapaamisessa olisi puhuttu joistain tarkoista euromääristä. Myös Porvoon Uuden Autokoulun AP on todistajana markkinaoikeudessa kertonut, että Katiedun KL on tapaamisessa harmitellut taloudellista tilannettaan ja joku on vastannut hänelle, että ”no silloin on järkevää nostaa hintaa”. AP ei ole kuullut muuta hintakeskustelua tapaamisessa.

70. Askolan Autokoulun KH ja Sipoon Autokoulun HF eivät ole todistajina markkinaoikeudessa kuultaessa muistaneet, että tapaamisessa

olisi ylipäänsä keskusteltu hinnoista. He eivät ole myöskään kuulleet MS:n ja KL:n välistä keskustelua.

71. SK ja KL ovat markkinaoikeudessa kuultuina yhdenmukaisesti kertoneet, että Porvoon alueellisessa keskustelutilaisuudessa 5.10.2015 on ehdotettu hinnan korottamista tietyllä euromäärällä, mutta he ovat kertoneet hinnankorotuksen määrästä edellä todetuin tavoin jossain määrin eri tavalla.

72. SK:n ja KL:n kertomusten ja UAY:n hallituksen puheenjohtajan HH:n 25.10.2015 lähettämän viestin perusteella markkinaoikeus katsoo asiassa näytetyksi, että puheenjohtaja HH on Porvoon alueellisessa keskustelutilaisuudessa 5.10.2015 osallistunut keskusteluun, jossa on ehdotettu tilaisuuteen osallistuneille Porvoon ja sen lähialueen autokouluyrityksille hintojen korottamista 300–400 eurolla.

3.2 Asian oikeudellinen arviointi

73. Asiassa on seuraavaksi arvioitava, onko edellä jaksossa 3.1 kuvatuissa taloudellisen ajattelun koulutuksissa, alueellisissa keskustelutilaisuuksissa tai sähköpostiviesteissä ollut kysymys hintasuositusten antamisesta. Mikäli näin on, asiassa on tältä osin vielä arvioitava, onko hintasuositusten osalta kysymys kilpailulain 5 §:ssä tarkoitetuista elinkeinonharjoittajien yhteenliittymän päätöksistä.

3.2.1 Arvioinnin lähtökohdat

74. Kilpailulain 5 §:n 1 momentissa kielletään edellä todetusti muun ohella sellaiset elinkeinonharjoittajien yhteenliittymän päätökset, joiden tarkoituksena on merkittävästi rajoittaa kilpailua.

75. Asiassa saadun selvityksen perusteella UAY on autokoulualan etujärjestö, jonka tarkoituksena on sen sääntöjen mukaan muun ohella kehittää yhteishenkeä ja rakentavaa yhteistoimintaa jäsenistönsä keskuudessa, kehittää jäsenistönsä ammatti- ja liiketaitoa sekä valvoa jäsenistönsä ammatillisia ja palkallisia etuja. UAY:n jäseniksi voidaan hyväksyä Suomessa toimivia autokouluja. Yhdistyksen jäseninä olevat autokoulut harjoittavat taloudellista toimintaa ja ovat siten kilpailulain 4 §:n 1 momentin 1 kohdassa tarkoitettuja elinkeinonharjoittajia.

76. UAY:n kaltainen toimialayhdistys on jo luonteensa puolesta yhteenliittymä, jossa tehdään yhteistyötä samalla tuotanto- tai jakeluportaalla toimivien elinkeinonharjoittajien välillä. Yhdistystä on siten pidettävä kilpailulain 5 §:ssä tarkoitettuna elinkeinonharjoittajien yhteenliittymänä.

77. Unionin tuomioistuimen vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan jokaisen talouden toimijan on itsenäisesti päätettävä toimintalinjasta, jota se aikoo noudattaa yhteismarkkinoilla (tuomio 19.3.2015, Dole Food ja Dole Fresh Fruit Europe v. komissio, C-286/13 P, EU:C:2015:184,

119 kohta sekä tuomio 8.7.1999, komissio v. Anic Partecipazioni, C-49/92 P, EU:C:1999:356, 116 kohta).

78. Unionin tuomioistuin on oikeuskäytännössään korostanut sitä, että kielletyllä yhteistyöllä tarkoitetaan kaikkia yhteistoiminnan ja salaisen yhteistyön muotoja, joilla pyritään tuottamaan niitä vaikutuksia, joita kilpailunrajoituksia koskevalla sääntelyllä pyritään poistamaan, mukaan lukien yhteenliittymän kaltaisen ryhmärakenteen tai yhteisen elimen välityksellä harjoitettu yhteistoiminta (ks. tuomio 29.10.1980, van Landewyck v. komissio, 209–215 ja 218/78, EU:C:1980:248, 88 kohta ja tuomio 2.10.2003, Eurofer v. komissio, C-179/99 P, EU:C:2003:525, 23 kohta).

79. Oikeuskäytännöstä käy ilmi, että tietty toimenpide voidaan katsoa yritysten yhteenliittymän päätökseksi ilman, että sen olisi välttämättä oltava asianomaisia jäseniä velvoittava, ainakin siltä osin kuin jäsenet, joita tämä päätös koskee, noudattavat sitä (tuomio 15.9.2005, DaimlerChrysler v. komissio, T-325/01, EU:T:2005:322, 210 kohta).

80. Myös yhteenliittymän antamaa suositusta, joka riippumatta sen oikeudellisesta luonteesta on todellinen ilmaus yhteenliittymän tahdosta yhteen sovittaa jäsentensä käyttäytyminen suosituksen mukaiseksi, on oikeuskäytännössä pidetty yritysten yhteenliittymän päätöksenä. Tätä kysymystä arvioitaessa on otettu huomioon erilaisia tekijöitä, kuten esimerkiksi se, että hintojen korottaminen on ollut jäsenten yhteisen edun mukaista sekä se, että suosituksessa on asetettu velvoittava yhteinen, kertakaikkinen ja lineaarinen korotus maksuihin (tuomio 27.1.1987, Verband der Sachversicherer v. komissio, 45/85, EU:C:1987:34, 29–32 kohta).

81. Sen arvioiminen, onko menettelyssä ollut kysymys yhteenliittymän päätöksestä, ei edellytä sen selvittämistä, kuinka laajalti puheena olevaa hintasuositusta tosiasiallisesti on noudatettu tai sen noudattamista on seurattu (ks. em. tuomio Verband der Sachversicherer v. komissio, 29–32 kohta).

82. Korkein hallinto-oikeus on Suomen Hiusyrittäjät ry:tä koskevassa asiassa antamassaan päätöksessä (KHO 14.6.2013 taltionumero 1993) katsonut, että vaikka toimialajärjestön antamat hinnankorotussuositukset eivät olleet sen jäseniä velvoittavia eikä annettujen suositusten noudattamisesta oltu esitetty selvitystä, ne olivat todellinen ilmaus järjestön tahdosta yhteensovittaa jäsentensä käyttäytyminen suositusten mukaiseksi. Asiassa hinnankorotustarve oli ilmoitettu tiettynä prosenttina tai prosenttihaarukkana.

83. Korkein hallinto-oikeus on Suomen Leipuriliitto ry:tä koskevassa asiassa (KHO 20.8.2019 muu päätös 3713/2019) katsonut liiton ylittäneen asiassa sen, mitä voidaan pitää toimialayhdistyksen tavanomaisena hinnoittelu- tai kustannustekijöistä tiedottamisena, kun se oli kehottanut tai kannustanut hinnankorotuksiin ilmaisten korotuksiin liittyviä

prosenttilukuja, näiden vaihteluvälejä tai tietoja muiden alan toimijoiden suunnittelemien hinnankorotusten tasosta.

3.2.2 Taloudellisen ajattelun koulutusten arviointi

84. UAY on edellä esitetyllä tavalla järjestänyt jäsenistölleen taloudellisen ajattelun koulutukset 14.9.2012 ja 8.2.2013. Koulutuksen järjestämisen taustalla on ollut UAY:n huoli autokoulualan hintakehityksestä ja siitä, että ajokorttilakiuudistuksen tuomia lisäkustannuksia ei saada vietyä hintoihin.

85. UAY:n hallituksen puheenjohtaja on sähköpostikeskustelussa 20.5.2012 koulutuksen pitäneen TulosAkatemian kouluttajan kanssa tuonut esiin huolensa siitä, että autokouluyrittäjät eivät osaa hyödyntää ajokorttilakiuudistuksen tuomaa mahdollisuutta nostaa hintoja ”reilusti ylöspäin” ja todennut, että koulutuksessa olisi hyvä käyttää autokoulualaan liittyviä laskuesimerkkejä. Samassa sähköpostikeskustelussa TulosAkatemian kouluttaja on esittänyt esimerkin ajokortin keskihinnan nostamisesta 1.500 eurosta 1.800 euroon, ja UAY:n hallituksen puheenjohtaja on siten tosiasiallisesti hyväksynyt mainitun laskuesimerkin käyttämisen koulutuksessa.

86. Asiassa ei ole kuitenkaan edes väitetty, että UAY:n hallituksen puheenjohtaja olisi yhteydenotossaan TulosAkatemian kouluttajaan ilmoittanut mitään sellaisia tietoja, joiden perusteella kouluttaja olisi voinut laskea lakimuutoksesta seuraavan, autokouluyrittäjien katetason säilyttävän hinnankorotuksen olevan juuri kouluttajan esimerkin mukainen 300 euroa.

87. Esitetyn näytön perusteella UAY:n järjestämä koulutus on kuulunut TulosAkatemian normaaliin kurssitarjontaan, ja koulutus on järjestetty samansisältöisenä koulutuksen tilaajasta riippumatta. Kurssimateriaali on laadittu TulosAkatemian kouluttajan toimesta, eikä kurssien sisältö ole ollut UAY:lle varta vasten räätälöity, vaikkakin yhtenä laskuesimerkkinä on käytetty edellä mainittua UAY:n puheenjohtajan tosiasiallisesti hyväksymää autokoulualaan liittyvää esimerkkiä myyntihinnan nostamisesta ja puheenjohtaja on tarjoutunut auttamaan räätälöinnissä. Saadun selvityksen perusteella kouluttaja on käyttänyt mainittua laskuesimerkkiä jatkuvasti vastaavanlaisissa koulutuksissa vuodesta 2011 lukien eli jo ennen UAY:n järjestämiä koulutuksia.

88. Asiassa ei ole esitetty näyttöä siitä, minkälaisia keskusteluja taloudellisen ajattelun koulutuksessa on käyty. Asiassa ei ole myöskään syytä epäillä TulosAkatemian kouluttajan kertomusta siitä, ettei hän ole koulutuksissa puhunut ajokorttilainsäädännöstä tai sen uudistuksesta. Edellä todetuin tavoin kouluttajalle ei ole edes väitetty annetun sellaisia tietoja, joiden perusteella hän olisi voinut laskea lakiuudistuksen oletetun hintavaikutuksen. Myöskään kurssimateriaalissa tai -palautteissa ei ole mainittu ajokorttilakiuudistusta. Vaikka osassa kurssipalautteita on

mainittu hinnankorotustarve, tämä ei ole välttämättä liittynyt suoraan ajokorttilakiuudistukseen.

89. Markkinaoikeus katsoo, ettei asiassa esitetty näyttö osoita, että TulosAkatemian kouluttaja olisi koulutuksessa Kilpailu- ja kuluttajaviraston esittämällä tavalla ohjeistanut UAY:n jäsenistöä hyödyntämään tulevaa ajokorttilakiuudistusta mahdollisimman tehokkaasti hintojen nostamiseksi. Asiassa on kuitenkin arvioitava, muodostaako koulutuksessa läpikäyty laskuesimerkki palvelun myyntihinnan nostamisesta 300 eurolla Kilpailu- ja kuluttajaviraston esittämällä tavalla toimialajärjestön hintasuosituksen.

90. Taloudellisen ajattelun koulutuksen kurssimateriaalin kohdassa ”Pohdittavaa katteiden soveltamisesta myynnissä ja hinnoittelussa” on esitetty yhteensä seitsemän erilaista laskuesimerkkiä, joista yksi on koskenut palvelun myyntihinnan nostamista 1.500 eurosta 1.800 euroon.

91. Kurssimateriaalissa ei ole mainintaa siitä, että kyseinen palvelun myyntihinnan nostamista koskeva laskuesimerkki olisi koskenut B-korttiopetuksen hinnan nostamista. Saadun selvityksen perusteella laskuesimerkki on perustunut TulosAkatemian kouluttajan omaan kokemukseen hänen tyttärensä B-kortin hinnasta. Kouluttajan kertoman perusteella ei ole selvää, onko laskuesimerkki koskenut B-kortin perusvaiheen hintaa vai kokonaishintaa, mutta laskuesimerkin voidaan joka tapauksessa katsoa koskeneen B-korttiopetuksen hinnan nostamista 1.500 eurosta 1.800 euroon.

92. UAY on markkinaoikeuden suullisessa käsittelyssä tuonut esille sen, että vastaavaa laskuesimerkkiä käytetään jatkuvasti esimerkiksi Suomen Yrittäjät ry:n järjestämässä koulutuksessa.

93. Markkinaoikeus toteaa, että toimialayhdistyksen jäsenistölleen järjestämää toimialakohtaista koulutusta voidaan lähtökohtaisesti arvioida eri tavoin kuin toimialasta riippumatonta yleistä koulutusta. Toimialayhdistyksen jäsenistölleen järjestämässä koulutuksessa esitetty kyseisen toimialan keskeisen tuotteen hinnan korottamista koskeva laskuesimerkki voi muodostaa toimialayhdistyksen hintasuosituksen, mikäli sen avulla pyritään yhdenmukaistamaan jäsenten hinnoittelua.

94. UAY:n järjestämässä koulutuksessa läpikäyty laskuesimerkki on havainnollistanut sitä, kuinka paljon palvelun myyntimäärä voi laskea toiminnan tuoton kärsimättä, jos B-korttiopetuksen hinta nostetaan 1.500 eurosta 1.800 euroon.

95. Markkinaoikeus katsoo, että vaikka puheena oleva laskuesimerkki on koskenut autokoulualan keskeisen palvelun hinnan nostamista 300 eurolla, pelkkä laskuesimerkin läpikäyminen koulutuksessa ei osoita, että ulkopuolinen kouluttaja olisi esittänyt varsinkaan UAY:n nimissä autokouluyrittäjille suosituksen käyttää laskuesimerkissä esitetyjä hintoja omassa hinnoittelussaan tai nostaa B-korttiopetuksen hintaa

laskuesimerkissä esitetyllä euromäärällä. Kyseessä on ollut yleinen laskuesimerkki tuotteen myyntihinnan ja myyntikatteen välisestä matemaattisesta riippuvuussuhteesta, eikä sitä voida sellaisenaan pitää kehotuksena nostaa B-korttiopetuksen hintaa. Myöskään taloudellisen ajattelun koulutuksen 14.9.2012 kurssipalautteissa esitetyt yleiset maininnat hintojen korottamisesta eivät osoita, että kouluttaja olisi kurssilla kehottanut autokouluyrittäjiä nostamaan B-korttiopetuksen hintaa. Asiassa esitetty näyttö ei osoita, että laskuesimerkin avulla olisi pyritty yhdenmukaistamaan UAY:n jäsenten hinnoittelua. Laskuesimerkissä ei ole siten kysymys hintasuosituksesta.

96. Edellä jaksossa 3.1.4 viitatussa UAY:n hallituksen 15.6.2015 lähettämästä viestistä ilmenee sinänsä, että taloudellisen ajattelun kurssien järjestämisen tarkoituksena on ollut opastaa yrittäjiä järkevään hinnoitteluun. Tämäkään ei osoita, että kouluttaja olisi koulutuksessa kehottanut autokouluyrittäjiä nostamaan B-korttiopetuksen hintaa tai että UAY olisi antanut koulutuksen avulla hintasuosituksia.

97. Edellä esitetyn perusteella markkinaoikeus katsoo asiassa jääneen näyttämättä, että taloudellisen ajattelun koulutuksessa olisi annettu hintasuosituksia.

3.2.3 Hyvinkään alueellisten keskustelutilaisuuksien arviointi

98. Hyvinkäällä on edellä todetulla tavalla järjestetty UAY:n nimissä alueelliset keskustelutilaisuudet 18.12.2012 ja 18.3.2014. Autokoulu Hakalan HH on merkinnyt kyseiset tilaisuudet yhtiön ajanvarauskalenteriin aiemmasta poikkeavalla tavalla hintapalaveriksi. Lisäksi HH on 16.3.2015 viestissään viitannut Hyvinkäällä paria vuotta aiemmin pidettyyn alueelliseen keskustelutilaisuuteen hintapalaverina ja todennut 27.10.2015 Porvoon Autokoulun HH:lle lähettämässään chat-viestissä, että hän on sanonut jossain Hyvinkään palaverissa alueelle mahtuvan kolme autokoulua.

99. HH:n kalenterimerkintöjen ja edellä mainituissa viesteissä todetun voidaan sinänsä katsoa viittaavan siihen, että kysymyksessä olevien keskustelutilaisuuksien aiheena olisi ollut hinta. Ne eivät kuitenkaan sellaisinaan osoita, että mainituissa tilaisuuksissa olisi keskusteltu hinnoista, saati annettu hintasuosituksia. Kyseisissä tapaamisissa käytyjen keskustelujen sisällöstä ei ole esitetty muuta näyttöä.

100. Markkinaoikeus katsoo asiassa jääneen näyttämättä, että Hyvinkäällä 18.12.2012 ja 18.3.2014 pidetyissä alueellisissa keskustelutilaisuuksissa olisi annettu hintasuosituksia.

3.2.4 Porvoon syksyn 2014 tapahtumien arviointi

101. UAY:n hallituksen puheenjohtaja on edellä todetulla tavalla syksyllä 2014 kutsunut lyhyen ajan sisällä koolle kaksi alueellista

keskustelutilaisuutta Porvoossa kahden uuden toimijan käynnistäessä siellä toiminnan. Tapaamiset on järjestetty 12.8.2014 ja 27.11.2014.

102. UAY:n hallituksen puheenjohtaja on 16.11.2014 Liikenneakatemian SK:lle lähettämässään viestissä ilmoittanut Porvoon alueellisen keskustelutilaisuuden 27.11.2014 aiheeksi muun ohella alan kannattavuuden. Mainittu viittaus alan kannattavuuteen ja tapaamisten lähtötilanne eli hintatason lasku Porvoossa elo- ja lokakuussa aloittaneiden uusien toimijoiden myötä viittaavat siihen, että alueellisessa keskustelutilaisuudessa 27.11.2014 on saattanut olla tarkoitus keskustella Porvoon hintatasosta. Pelkästään nämä seikat eivät kuitenkaan osoita, että Porvoossa syksyllä 2014 pidetyissä alueellisissa keskustelutilaisuuksissa olisi keskusteltu hinnoista tai annettu hintasuosituksia. Asiassa ei ole esitetty muuta näyttöä kyseisissä tilaisuuksissa käytyjen keskustelujen sisällöstä.

103. Asiaa ei anna aihetta arvioida toisin se, että UAY:n hallituksen jäsen Eko-Centerin EK on 31.10.2014 eli jonkin verran ennen 27.11.2014 pidettyä keskustelutilaisuutta lähettänyt Liikenneakatemian SK:lle edellä jaksossa 3.1.3 kuvatun kaksiosaisen sähköpostiviestin, jonka ensimmäinen osa on koskenut UAY:n jäsenhakemuksen tekemistä ja toinen osa B-kortin perusvaiheen hinnoittelua ja uusien toimijoiden tekemiä hinnoitteluratkaisuja. Tämä viesti ei ole ainakaan suoraan liittynyt 27.11.2014 pidettyyn keskustelutilaisuuteen.

104. EK:n viestissä ei ole annettu Liikenneakatemian edustajalle suoraa kehotusta korottaa B-kortin hintaa tietyllä euromäärällä. Viestissä on kuitenkin kommentoitu uusien toimijoiden tekemiä hinnoitteluratkaisuja ja todettu, että järkevä hinta B-kortin perusvaiheelle olisi 2.700–2.800 euroa. Viestissä on siten esitetty UAY:n jäsenyydestä kiinnostuneelle uudelle porvoolaiselle toimijalle euromääräinen suositus koskien B-kortin hintaa ja siten pyritty vaikuttamaan uuden toimijan tulevaan hintoja koskevaan käyttäytymiseen. Suosituksen tavoitteena voidaan näin ollen katsoa olleen hintatason nostaminen ja yhdenmukaistaminen Porvoon autokoulumarkkinoilla.

105. Asiassa on arvioitava, onko tämä EK:n lähettämään viestiin sisältynyt suositus esitetty UAY:n nimissä ja onko kysymyksessä tältä osin siten UAY:n hintasuositus.

106. UAY on markkinaoikeuden suullisessa käsittelyssä esittänyt, että EK:lla on ollut viestissä kaksi eri roolia. Viestin ensimmäisessä osassa EK on toiminut UAY:n hallituksen jäsenen roolissa ja toisessa osassa hän on antanut isällisiä neuvoja uudelle yrittäjälle. Viestin jälkimmäinen osa on allekirjoitettu yksityisenä autokouluyrittäjänä, ei UAY:n hallituksen jäsenenä. UAY:n mukaan kysymyksessä ei ole siten ollut yhdistyksen kannanotto.

107. EK on edellä todetuvin tavoin ollut UAY:n hallituksen jäsen lähettäessään viestin 31.10.2014. Viestin alkuosa on koskenut

jäsenhakemusta, ja viesti on myös lähetetty tiedoksi UAY:n hallituksen jäsenille. Näin ollen on selvää, että viesti on lähetetty UAY:n nimissä. Asiassa saadun selvityksen mukaan Porvoo ei ole ollut järvenpääläisen Eko-Centerin toiminta-aluetta eikä EK:lla ole ollut välitöntä intressiä esittää tällaista kannanottoa pelkästään edustamansa yrityksen nimissä. Sillä, että EK on ilmoittanut esittäneensä viestin jälkimmäisen hintoja koskeneen osan yksittäisenä autokouluyrittäjänä, ei tässä tilanteessa ole merkitystä.

108. Edellä todetun perusteella EK on viestin lähettäessään toiminut UAY:n hallituksen jäsenenä, eikä viestiä ole muutoinkaan syytä tarkastella kahtena erillisenä kokonaisuutena.

109. UAY:n hallitus on myöhemmin 15.6.2015 lähettänyt SK:lle edellä jaksossa 3.1.4 kuvatun sähköpostiviestin. Markkinaoikeus on edellä katsonut tämän sähköpostiviestin ja sen valmistelua koskeneen chat-keskustelun osoittavan, että UAY:n tahtona on ollut rajoittaa uusien yrittäjien markkinoille tulon aiheuttamaa hintakilpailua yleisesti ja tässä tapauksessa erityisesti Porvoon alueella. Markkinaoikeus katsoo 15.6.2015 lähetetyn viestin perusteella, että EK:n 31.10.2014 lähettämän viestin sisältö on vastannut myös hinnoittelua koskeneen osion osalta UAY:n hallituksen kantaa. Tätä johtopäätöstä tukee myös se, ettei asiassa ole näytetty, että muut hallituksen jäsenet olisivat jälkeinpäin reagoineet viestin sisältöön.

110. Edellä todetuista perusteista markkinaoikeus katsoo, että EK:n viestissä on kokonaisuudessaan ollut kysymys UAY:n kannanotosta. Sillä seikalla, onko EK yhdistyslain tai yhdistyksen sääntöjen perusteella voinut muodollisesti edustaa UAY:tä tai viraston viittaamalla yhdistyksen hallituksen työjärjestyksen kohdassa 3.5 todetulla ei ole merkitystä asian kilpailuoikeudellisessa arvioinnissa. Myöskään sillä, miten viestin vastaanottajana ollut SK on tosiasiallisesti mieltänyt viestin, ei ole asian arvioinnissa merkitystä.

111. Markkinaoikeus katsoo, että EK:n 31.10.2014 lähettämässä viestissä on ollut kysymys UAY:n nimissä annetusta hintasuosituksesta, jonka tavoitteena on ollut B-kortin hintatason nostaminen ja yhdenmukaistaminen Porvoon autokoulumarkkinoilla.

3.2.5 Porvoon kesän ja syksyn 2015 tapahtumien arviointi

112. Liikenneakatemian SK on edellä esitetyllä tavalla 10.6.2015 lähestynyt UAY:n hallitusta sähköpostiviestillä hintojen ilmoittamiseen liittyvästä rakenteesta.

113. UAY:n hallituksen 15.6.2015 SK:lle lähettämässä vastauksessa on yleisellä tasolla tuotu esiin hintakilpailun haitallisuus sekä viitattu siihen, että Liikenneakatemian hintataso on useita satoja euroja alle alueen yleisen hintatason. Viestissä on siten kehoitettu Liikenneakatemiaa pidättäytymään hintakilpailusta Porvoossa. Ottaen kuitenkin huomioon,

ettei viestissä ole esitetty selkeää kehotusta nostaa hintaa tietyllä euromäärällä tai esitetty jonkin tietyn tuotteen hintaa koskevaa suositusta, markkinaoikeus katsoo, ettei tässä viestissä ole annettu hintasuositusta, vaikka maininta satoja euroja alueen yleistä hintatasoa alhaisemmasta hintatasosta on viitannut tietyn suuruiseen hinnankorotustarpeeseen. UAY:n hallituksen viesti osoittaa kuitenkin edellä todetusti yhdistyksen tahtona olleen kilpailun rajoittaminen Porvoon autokoulumarkkinoilla.

114. Markkinaoikeus on edellä katsonut asiassa näytetyksi, että UAY:n hallituksen puheenjohtajana toiminut Porvoon Autokoulun HH on Porvoon alueellisessa keskustelutilaisuudessa 5.10.2015 osallistunut keskusteluun, jossa on ehdotettu tilaisuuteen osallistuneille Porvoon ja sen lähialueen autokouluyrittäjille hintojen korottamista 300–400 eurolla. HH on tilaisuudessa käydyssä keskustelussa asemansa perusteella tosiasiallisesti edustanut oman yhtiönsä lisäksi myös UAY:tä. Tähän nähden ja ottaen huomioon, että kysymys on ollut UAY:n nimissä järjestetystä tilaisuudesta, markkinaoikeus katsoo, että kysymys on ollut yhdistyksen kannanotosta.

115. Edellä esitetyn perusteella Porvoon alueellisessa keskustelutilaisuudessa 5.10.2015 on UAY:n nimissä annettu Porvoossa ja sen lähiympäristössä toimiville autokouluyrittäjille selkeä suositus korottaa hintoja tietyllä euromäärällä. Markkinaoikeus katsoo, että kysymys on ollut UAY:n nimissä annetusta hintasuosituksesta, jonka tavoitteena on ollut hintatason nostaminen ja yhdenmukaistaminen Porvoon ja sen lähiympäristön autokoulumarkkinoilla.

3.2.6 Onko hintasuosituksissa ollut kysymys elinkeinonharjoittajien yhteenliittymän päätöksestä?

116. Markkinaoikeus on edellä katsonut, että Eko-Centerin EK:n 31.10.2014 lähettämässä sähköpostiviestissä ja Porvoon alueellisessa keskustelutilaisuudessa 5.10.2015 on annettu UAY:n nimissä hintasuositus. Asiassa on vielä arvioitava, onko hintasuositusten osalta kysymys elinkeinonharjoittajien yhteenliittymän päätöksistä.

117. UAY on markkinaoikeuden suullisessa käsittelyssä esittänyt, että yhdistysoikeus ei tunne yhdistyksen ja sen hallituksen jäsenen samaistamista. Yhdistysoikeudellinen päätöksenteko tapahtuu ensi sijassa yhdistyksen kokouksessa. UAY:n kokous ei ole tehnyt päätöstä hintasuosituksen antamisesta, joten yhdistyksen hallituksella ei ole edes ollut toimivaltaa antaa sellaista yhdistyksen puolesta.

118. Oikeuskäytännössä ei edellä todetulla tavalla ole edellytetty yhteenliittymän muodollista päätöstä hintasuosituksen antamisesta, vaan riittäväksi on katsottu, että kyseessä on ollut todellinen ilmaus yhteenliittymän tahdosta yhteen sovittaa jäsentensä käyttäytyminen suosituksen mukaiseksi. Tähän nähden markkinaoikeus katsoo, ettei asian kilpailuoikeudellisessa arvioinnissa voida antaa merkitystä sille, ettei yhdistyksen kokous ole tehnyt päätöstä hintasuosituksen antamisesta.

119. Oikeuskäytännössä ei ole myöskään edellytetty, että hintasuosituksen tulisi olla sitova tai velvoittava, jotta se voitaisiin katsoa yhteenliittymän päätökseksi. Oikeuskäytännössä elinkeinonharjoittajien yhteenliittymän päätöksiä on kuitenkin tarkasteltu yhteenliittymän jäsenille ja tyypillisesti laajemmalle joukolle jäseniä kohdistuvana toimintana. Esillä olevassa asiassa toinen hintasuositus on annettu ei-jäsenelle ja ainoastaan yhdelle elinkeinonharjoittajalle ja toinen hintasuositus hyvin rajatulle joukolle elinkeinonharjoittajia.

120. UAY:n hintasuositusten tavoitteena on edellä todetulla tavalla ollut nostaa ja yhdenmukaistaa hintatasoa Porvoon autokoulumarkkinoilla. Ottaen huomioon Porvoon autokoulumarkkinoiden pieni koko ja Porvoossa syksyllä 2014 uusien toimijoiden markkinoille tulon seurauksena kiristynyt kilpailutilanne, on ollut riittävää antaa hintasuositus ainoastaan Liikenneakatemialle, joka on ollut toista uutta toimijaa Katiedua huomattavasti isompi toimija. Syksyllä 2015 on puolestaan ollut riittävää antaa hintasuositus alueellisessa keskustelutilaisuudessa, johon on osallistunut kymmenkunta Porvoon ja sen lähialueen autokouluyrittäjää mukaan lukien Porvoon uudet toimijat. UAY:n hintasuositukset olisivat siten voineet niitä noudatettaessa johtaa kilpailun rajoittumiseen Porvoon autokoulumarkkinoilla, vaikka ne on annettu vain hyvin rajatulle joukolle elinkeinonharjoittajia.

121. Kun lisäksi otetaan huomioon kilpailulain 1 § ja siitä ilmenevä lain tarkoitus turvata terve ja toimiva taloudellinen kilpailu vahingollisilta kilpailunrajoituksilta, markkinaoikeus katsoo, että kyseessä voi olla kilpailulain 5 §:ssä tarkoitettu yhteenliittymän päätös, vaikka se on suunnattu ainoastaan yhdelle tai hyvin rajatulle joukolle elinkeinonharjoittajia. Asiaa ei ole syytä arvioida toisin sillä perusteella, että Liikenneakatemialle ei vielä ensimmäistä hintasuositusta annettaessa ole ollut UAY:n jäsen, vaan on vasta ollut pyrkimässä jäseneksi.

122. Oikeuskäytännön perusteella sen arvioiminen, onko menettelyssä ollut kysymys yhteenliittymän päätöksestä, ei edellytä sen selvittämistä, kuinka laajalti puheena olevia hintasuosituksia tosiasiallisesti on noudatettu tai niiden noudattamista seurattu.

123. Edellä esitetyn perusteella markkinaoikeus katsoo, että UAY:n nimissä annetut suositukset ovat muodostaan, sitovuudestaan ja antamistavastaan riippumatta olleet todellinen ilmaus UAY:n tahdosta sovittaa yhteen Porvoon ja sen lähialueen autokouluyrittäjien käyttäytyminen suosituksen mukaiseksi. Niiden osalta on siten ollut kysymys kilpailulain 5 §:ssä tarkoitetuista elinkeinonharjoittajien yhteenliittymän päätöksistä.

4 Yksi yhtenäinen kilpailurikkomus ja sen kesto

124. Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan kilpailulainsäädännön rikkomisen voi johtua paitsi yksittäisestä toimenpiteestä myös useista

toimenpiteistä tai jatkuvasta käyttäytymisestä, vaikka yksi tai useampi osa tästä useiden toimenpiteiden sarjasta tai tästä jatkuvasta käyttäytymisestä voisi sellaisenaankin ja erikseen tarkasteltuna merkitä kyseisen määräyksen rikkomista. Kun eri toimenpiteet kuuluvat ”kokonaissuunnitelmaan”, koska niiden yhteisenä tavoitteena on kilpailun vääristäminen, kilpailuviranomaisella on oikeus kohdistaa vastuu näistä toimenpiteistä sen mukaan, miten yritykset ovat osallistuneet kilpailusääntöjen rikkomiseen kokonaisuutena arvioiden (ks. esim. tuomio 6.12.2012, komissio v. Verhuizingen Coppens, C-441/11 P, EU:C:2012:778, 41 kohta sekä tuomio 26.1.2017, Duravit ym. v. komissio, C-609/13 P, EU:C:2017:46, 117 kohta).

125. Oikeuskäytännössä on lisäksi katsottu, että olisi keinotekoista jakaa jatkuva käyttäytyminen, jolla on yksi päämäärä, osiin pitämällä sitä useina erillisinä kilpailusääntöjen rikkomisina (ks. em. tuomio komissio v. Anic Participazioni, 82 kohta).

126. Yritystä voidaan pitää vastuussa kokonaisvaltaisesta yhteistoimintajärjestelystä myös, vaikka se olisi välittömästi osallistunut vain yhteen tai useampaan yhteistoimintajärjestelyn osatekijöistä. Näin on, jos yritys tiesi tai sen olisi väistämättä pitänyt tietää, että järjestely, johon se osallistui, kuului kokonaissuunnitelmaan, jonka tarkoituksena oli vääristää normaalia kilpailua. Lisäksi edellytetään, että kokonaissuunnitelma kattoi kaikki osatekijät, joista yhteistoimintajärjestely muodostui (tuomio 20.4.1999, LVM v. komissio, T-305/94, EU:T:1999:80, 773 kohta).

127. Korkein hallinto-oikeus on ns. asfalttikartelliasiaassa antamassaan vuosikirjapäätöksessä katsonut, että näyttääkseen yhden yhtenäisen kilpailurikkomuksen toteen, kilpailuviranomaisen on esitettävä näyttöä, joka liittyy ajallisesti riittävän lähellä toisiaan oleviin tosiseikkoihin, joiden perusteella voidaan kohtuullisesti päätellä, että rikkominen on jatkunut keskeytyksettä tietyn kahden ajankohdan välillä (KHO 2009:83, kohta 1092).

128. Yhtenä kokonaisuutena pidettävän kilpailusääntöjen rikkomisen olemassaoloa koskeva toteamus eroaa siitä kysymyksestä, voidaanko jonkun yrityksen katsoa olevan vastuussa kyseisestä rikkomisesta kokonaisuudessaan (tuomio 26.9.2018, Infineon Technologies v. komissio, C-99/17 P, EU:C:2018:773, 174 kohta).

129. Edellä mainitun oikeuskäytännön perusteella kysymys on yhdestä yhtenäisestä kilpailurikkomuksesta, mikäli kilpailusääntöjen vastaiset toimenpiteet liittyvät toisiinsa ja niillä voidaan katsoa olevan yksi yhtenäinen tavoite. Toimenpiteiden voidaan tällöin katsoa muodostavan yhtenäisen kokonaissuunnitelman.

130. UAY:n nimissä 31.10.2014 ja 5.10.2015 annettujen hintasuositusten taustalla on ollut Porvoon autokoulumarkkinoiden kiristynyt kilpailutilanne ja hintatason merkittävä laskeminen uusien toimijoiden

markkinoille tulon seurauksena. Hintasuositukset ovat siten asiallisesti ja alueellisesti liittyneet toisiinsa. Niillä on lisäksi pyritty samaan tavoitteeseen eli hintatason nostamiseen ja yhdenmukaistamiseen Porvoon ja sen lähiympäristön autokoulumarkkinoilla. Hintasuositukset ovat myös ajallisesti liittyneet riittävän läheisesti toisiinsa, jotta rikkomuksen voidaan katsoa jatkuneen keskeytymättä. Tätä johtopäätöstä tukee sekin, että UAY:n tahtona on edellä todetusti myös kesällä 2015 ollut kilpailun rajoittaminen Porvoon autokoulumarkkinoilla. Edellä esitettyyn nähden markkinaoikeus katsoo, että kyseiset kilpailulain vastaiset menettelyt ovat liittyneet yhteen siten, että ne muodostavat yhtenä kokonaisuutena pidettävän kilpailurikkomuksen.

131. Kilpailurikkomuksen ei voida katsoa päättyneen välittömästi, kun jälkimmäinen hintasuositus on annettu, koska suosituksen antaminen on voinut vaikuttaa Porvoon ja sen lähialueen autokoulujen hinnoitteluun. Kilpailurikkomuksen on kuitenkin katsottava päättyneen viimeistään 27.10.2015, jolloin rikkomus on seuraamusmaksuesityksen mukaan päättynyt.

132. UAY ja sen hallituksessa edustettuina olleet yhtiöt ovat joko itse osallistuneet kilpailulain vastaisiin toimenpiteisiin tai olleet niistä tietoisia. Näin ollen ne ovat oikeuskäytännössä edellytetyllä tavalla tietäneet tai niiden olisi pitänyt tietää toimenpiteiden olleen osa kokonaissuunnitelmaa, jonka tarkoituksena on ollut vääristää normaalia kilpailua Porvoon ja sen lähiympäristön autokoulumarkkinoilla.

133. Edellä esitetyn perusteella markkinaoikeus katsoo, että kysymyksessä on UAY:n ja sen hallituksessa edustettuina olleiden yhtiöiden osalta ollut yksi yhtenäinen kilpailurikkomus, joka on alkanut 31.10.2014 ja kestänyt seuraamusmaksuesityksessä esitetyllä tavalla 27.10.2015 saakka.

5 Menettelyn kilpailua rajoittava tarkoitus tai vaikutus

134. Unionin tuomioistuimen oikeuskäytännössä on korostettu, että erottelu ”tarkoitukseen perustuvan rikkomisen” ja ”seurauksiin perustuvan rikkomisen” välillä liittyy siihen, että tiettyjen yritysten välisten yhteistoimintamuotojen voidaan jo luonteensa puolesta katsoa haittaavan kilpailua (tuomio 13.12.2012, Expedia, C-226/11, EU:C:2012:795, 36 kohta).

135. Oikeuskäytännön mukaan, kun kilpailunvastainen tarkoitus on osoitettu, ei ole tarpeen tutkia kilpailunrajoituksen vaikutuksia. Menettelytavan luokittelusta tarkoitukseen perustuvaksi kilpailunrajoitukseksi unionin oikeuskäytännöstä ilmenee, että tietyt yritysten välisen toiminnan yhteensovittamisen muodot ovat jo luonteensa puolesta siinä määrin riittävästi vahingollisia tavallisen kilpailun moitteettomalle toiminnalle, ettei niiden vaikutusten tutkiminen ole tarpeen (tuomio 20.1.2016, Toshiba Corporation v. komissio, C-373/14 P, EU:C:2016:26, 25 ja 26 kohta).

136. Sen arvioimiseksi, onko yritysten välinen sopimus tai yritysten yhteenliittymän päätös riittävän vahingollinen, jotta sitä voidaan pitää Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 81 artiklan 1 kohdassa (nyt SEUT 101 artikla 1 kohta) tarkoitettuna ”tarkoitukseen perustuvana” kilpailunrajoituksena, on tarkasteltava sopimuksen tai päätöksen lausekkeiden sisältöä, tavoitteita sekä taloudellista ja oikeudellista asiayhteyttä. Kyseistä asiayhteyttä arvioitaessa on myös otettava huomioon sopimuksen tai päätöksen kohteena olevien tavaroiden tai palvelujen luonne sekä kyseisten markkinoiden toimintaan ja rakenteeseen liittyvät tosiasialliset olosuhteet (tuomio 16.7.2015, ING Pensii, C-172/14, EU:C:2015:484, 33 kohta).

137. Vaikka osapuolten aikomuksia ei ole tarpeen ottaa huomioon sen määrittämisessä, onko kyseisen sopimuksen tarkoitus kilpailua rajoittava vai ei, mikään ei estä kilpailuviranomaisia tai kansallisia ja unionin tuomioistuimia ottamasta niitä huomioon. Siihen, että sopimuksen tarkoitus on kilpailunvastainen, riittää se, että sopimus on omiaan vaikuttamaan kielteisesti kilpailuun, eli sen on toisin sanoen oltava konkreettisesti omiaan estämään kilpailu yhteismarkkinoilla tai rajoittamaan tai vääristämään sitä (tuomio 14.3.2013, Allianz Hungária Biztosító ym., C-32/11, EU:C:2013:160, 37 ja 38 kohta).

138. Edellä esitetyn oikeuskäytännön perusteella kilpailua rajoittavia vaikutuksia on tutkittava vain, jos kilpailunrajoituksesta ei jo sen luonteen perusteella ilmene riittävää vahingollisuutta kilpailulle. Suoraan hintoihin vaikuttamaan pyrkivät toimet kuuluvat kilpailulain 5 §:n 2 momentissa nimenomaisesti kiellettyihin menettelyihin, jotka ovat luonteeltaan vakavimpia kilpailunrajoituksia, joiden on katsottu olevan omiaan rajoittamaan kilpailua.

139. UAY:n nimissä annettujen hintasuositusten tavoitteena on ollut hintatason nostaminen ja yhdenmukaistaminen Porvoon ja sen lähialueen autokoulumarkkinoilla. Niiden tarkoituksena on siten ollut kilpailun rajoittaminen kyseisillä markkinoilla.

140. Markkinaoikeus katsoo edellä esitetyn perusteella, että menettelyssä on ollut kysymys tarkoitukseen perustuvasta kilpailunrajoituksesta, eikä asiassa ole siten tarpeen arvioida menettelyn mahdollisia, kilpailua rajoittavia vaikutuksia.

6 Asianosaiskohtainen vastuu kilpailurikkomuksesta ja rikkomuksen kesto

141. Markkinaoikeus on edellä katsonut, että kysymyksessä on UAY:n ja sen hallituksessa edustettuina olleiden yhtiöiden osalta ollut yksi yhtenäinen kilpailurikkomus, joka on alkanut 31.10.2014 ja kestänyt 27.10.2015 saakka. Asiassa on seuraavaksi arvioitava, ovatko UAY ja sen hallituksessa edustettuina olleet yhtiöt kukin vastuussa rikkomuksesta ja mikäli ovat, ovatko ne vastuussa rikkomuksesta koko sen keston ajalta.

6.1 Arvioinnin oikeudelliset lähtökohdat

142. Unionin tuomioistuimen oikeuskäytännön mukaan kielletty yhteistyö perustuu väistämättä useiden sellaisten yritysten myötävaikutukseen, jotka ovat kaikki mukana rikkomisessa, mutta joiden osallistumisella voi olla eri ilmenemismuotoja. Kuitenkaan pelkästään se, että kukin yritys osallistuu kilpailusääntöjen rikkomiseen sille ominaisella tavalla, ei riitä poissulkemaan sen vastuuta rikkomisesta kokonaisuudessaan, ei myöskään käyttäytymisestä, jonka muut rikkomiseen osallistuneet yritykset ovat todellisuudessa toteuttaneet, mutta jolla on sama kilpailua rajoittava tarkoitus tai vaikutus (em. tuomio komissio v. Anic Participazioni, 79 ja 80 kohta).

143. Sillä, että yritys ei ole osallistunut kaikkiin yhteistoimintajärjestelyn osatekijöihin tai että sen osuus on ollut vähäinen niissä osatekijöissä, joihin se on osallistunut, ei ole merkitystä osoitettaessa kilpailusääntöjen rikkomisen olemassaoloa. Kun on osoitettu, että yritys tiesi muiden osallistujien sääntöjenvastaisista menettelytavoista tai kykeni kohtuudella ennustamaan ne ja että se oli valmis hyväksymään riskin, myös sitä pidetään koko siltä ajalta, jona se on osallistunut kilpailusääntöjen rikkomiseen, vastuullisena menettelytavoista, joita muut yritykset ovat panneet täytäntöön saman kilpailusääntöjen rikkomisen yhteydessä (tuomio 7.1.2004, Aalborg Portland ym. v. komissio, C-204, 205, 211, 213, 217 ja 219/00 P, EU:C:2004:6, 328 kohta).

144. Yrityksen osallistuminen kilpailua rajoittavaan kokoukseen luo oletettaman kyseisen osallistumisen lainvastaisuudesta, ja mainitun yrityksen on kumottava oletama näyttämällä toteen julkinen irtisanoutuminen, joka muiden kartellin osanottajien on käsitettävä tällaiseksi irtisanoutumiseksi (em. tuomio Toshiba Corporation v. komissio, 71 kohta). Jotta yrityksen osallistumista kilpailunvastaisiin kokouksiin ei voitaisi pitää lainvastaisen aloitteen hiljaisena hyväksymisenä tai kokouksen lopputulokseen sitoutumisena, yrityksen on sanouduttava julkisesti irti tästä aloitteesta siten, että muut osallistujat katsovat sen lopettaneen osallistumisensa, tai ilmoitettava aloitteesta hallintoviranomaisille (tuomio 7.2.2013, Slovenská sporiteľňa, C-68/12, EU:C:2013:71, 27 kohta).

145. Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan myöskään sillä, että yritys ei ole osallistunut kaikkiin kilpailurikkomuksen muodostaviin osatekijöihin tai että sen osuus on ollut vähäinen niillä osa-alueilla, joihin se on osallistunut, ei ole merkitystä näytettäessä toteen kilpailusääntöjen rikkomista sen osalta, koska nämä seikat on otettava huomioon ainoastaan kilpailusääntöjen rikkomisen vakavuutta arvioitaessa ja mahdollisesti sakon määrää määritettäessä (ks. em. tuomio Infineon Technologies v. komissio, 54 kohta).

146. Korkein hallinto-oikeus on niin sanotussa linja-autokartelliasiassa antamassaan vuosikirjapäätöksessä seuraamusmaksun määräämistä koskevassa kohdassa yksittäisiä kilpailurikkomuksen osapuolia

koskevassa arvioinnissa katsonut, että aktiivinen osallistuminen kilpailurikkomukseen oli tapahtunut rikkomuksen suunnittelua, toteuttamista ja toimeenpanoa koskevien kokousten lisäksi niitä koskevassa sähköpostikirjeenvaihdossa (KHO 2019:98, kohta 1560).

147. Edellä esitetyn oikeuskäytännön perusteella elinkeinonharjoittajien yhteenliittymän hallituksen jäsenen vastuu kilpailurikkomuksesta ei voi perustua pelkästään hallituksen jäsenyyteen, vaan vastuu edellyttää osallistumista rikkomuksen aikaansaamiseen tai ylläpitämiseen. Oikeuskäytännön perusteella osallistuminen kilpailurikkomuksen aikaansaamiseen tai ylläpitämiseen ei edellytä kokoukseen tai muuhun tilaisuuteen osallistumista, vaan osallistuminen voi tapahtua esimerkiksi sähköpostikeskusteluissa. Myös passiivinen osallistuminen kilpailurikkomuksen aikaansaamiseen tai ylläpitämiseen voi johtaa vastuuseen rikkomuksesta, jollei yritys ole julkisesti irtisanoutunut rikkomuksesta vakiintuneen oikeuskäytännön mukaisesti.

6.2 Markkinaoikeuden arviointi

6.2.1 Uudenmaan Autokouluyhdistys ry

148. UAY vastaa elinkeinonharjoittajien yhteenliittymänä sen nimissä annetuista hintasuosituksista. Yhdistys on aktiivisesti osallistunut rikkomuksen kaikkiin osatekijöihin ja vastaa siten rikkomuksesta koko sen keston ajalta.

6.2.2 Porvoon Autokoulu Oy

149. Porvoon Autokoulun toimitusjohtaja HH on toiminut UAY:n hallituksen puheenjohtajana koko rikkomuksen keston ajan.

150. HH on saanut tiedon Eko-Centerin EK:n 31.10.2014 Liikenneakatemian edustajalle lähettämästä UAY:n hintasuosituksen sisältäneestä sähköpostiviestistä. Lisäksi HH on toiminut koollekutsujana Porvoossa 5.10.2015 pidetyssä alueellisessa keskustelutilaisuudessa, jossa hän on osallistunut aktiivisesti keskusteluun, jonka yhteydessä on annettu UAY:n hintasuositus.

151. Porvoon Autokoulun edustaja on ollut tietoinen Eko-Centerin edustajan lähettämästä UAY:n hintasuosituksen sisältäneestä sähköpostiviestistä eikä ole oikeuskäytännössä edellytetyllä tavalla irtisanoutunut siitä. Lisäksi yhtiön edustaja on osallistunut kilpailurikkomukseen aktiivisesti toimimalla Porvoon alueellisen keskustelutilaisuuden koollekutsujana ja osallistumalla tilaisuudessa keskusteluun, jossa on annettu UAY:n hintasuositus. Yhtiö vastaa siten rikkomuksesta koko sen keston ajalta.

6.2.3 Eko-Center Liikennekoulutuspalvelut Ky

152. Eko-Centerin vastuunalainen yhtiömies EK on toiminut UAY:n hallituksen jäsenenä koko rikkomuksen keston ajan.

153. EK on UAY:n hallituksen jäsenenä 31.10.2014 lähettänyt Liikenneakatemian edustajalle viestin, joka on sisältänyt UAY:n hintasuosituksen. Lisäksi EK on saanut tiedon Porvoon alueellisessa keskustelutilaisuudessa 5.10.2015 annetusta UAY:n hintasuosituksesta Liikenneakatemian ja Porvoon Autokoulun edustajien 25.10.2015 yhdistyksen hallitukselle lähettämistä viesteistä.

154. Eko-Centerin edustaja on osallistunut kilpailurikkomukseen aktiivisesti lähettämällä Liikenneakatemian edustajalle UAY:n hintasuosituksen sisältäneen sähköpostiviestin. Lisäksi yhtiön edustaja on ollut tietoinen Porvoon alueellisessa keskustelutilaisuudessa annetusta UAY:n hintasuosituksesta eikä ole oikeuskäytännössä edellytetyllä tavalla irtisanoutunut siitä. Yhtiö vastaa siten rikkomuksesta koko sen keston ajalta.

6.2.4 Muut UAY:n hallituksen jäsenet

155. Autokoulu Hakalan vastuunalainen yhtiömies HH, Järvenpään Ajokoulutuskeskuksen toimitusjohtaja JT, Malmin Autokoulun toimitusjohtaja PL ja Hangan Autokoulun toimitusjohtaja KÖ ovat toimineet UAY:n hallituksen jäseninä koko rikkomuksen keston ajan.

156. Yhtiöiden edustajat ovat saaneet tiedon Eko-Centerin EK:n 31.10.2014 Liikenneakatemian edustajalle lähettämästä UAY:n hintasuosituksen sisältäneestä sähköpostiviestistä. Lisäksi yhtiöiden edustajat ovat saaneet tiedon Porvoon alueellisessa keskustelutilaisuudessa 5.10.2015 annetusta UAY:n hintasuosituksesta Liikenneakatemian ja Porvoon Autokoulun edustajien 25.10.2015 yhdistyksen hallitukselle lähettämistä viesteistä.

157. Yhtiöiden edustajat ovat olleet tietoisia edellä mainituista UAY:n hintasuosituksista eivätkä ole oikeuskäytännössä edellytetyllä tavalla irtisanoutuneet niistä. Yhtiöt vastaavat siten rikkomuksesta koko sen keston ajalta.

6.3 Johtopäätös UAY:n ja sen hallituksessa edustettuina olleiden yhtiöiden vastuusta ja kilpailurikkomuksen kestosta

158. Markkinaoikeus katsoo, että UAY vastaa kilpailurikkomuksesta sen vuoksi, että se on osallistunut rikkomuksen kaikkiin osatekijöihin. Yhdistys vastaa rikkomuksesta koko sen keston ajalta. UAY:n hallituksessa edustettuina olleet yhtiöt ovat vastuussa kilpailurikkomuksesta sen vuoksi, että ne ovat joko osallistuneet omalla käyttäytymisellään siihen tai ovat olleet oikeuskäytännössä edellytetyllä tavalla tietoisia toisten osapuolten toteuttamasta kilpailunvastaisesta käyttäytymisestä ja olleet valmiita hyväksymään siihen sisältyvän riskin. Asiassa saadun selvityksen perusteella yhtiöt eivät ole oikeuskäytännössä

edellytetyllä tavalla irtisanoutuneet kilpailunvastaisesta menettelystä ja ovat sen vuoksi vastuussa kilpailurikkomuksesta koko sen keston ajalta.

159. Edellä esitetyn perusteella markkinaoikeus katsoo, että UAY elinkeinonharjoittajien yhteenliittymänä ja sen hallituksessa edustettuina olleet yhtiöt ovat ajalla 31.10.2014–27.10.2015 menettelleet kilpailulain 5 §:n vastaisesti antamalla kilpailusääntöjen vastaisia suosituksia hintojen korottamiseksi Porvoon ja sen lähiympäristön autokoulumarkkinoilla.

160. Asiassa tulee siten jäljempänä jaksossa 10 harkittavaksi seuraamusmaksun määrääminen UAY:lle ja sen hallituksessa edustettuina olleille yhtiöille.

7 Porvoon autokoulujen väitetty hintayhteistyö

161. Asiassa on Porvoon autokoulujen väitetyn hintayhteistyön osalta arvioitavana, ovatko niin sanotut Porvoon vanhat autokoulut eli Porvoon Autokoulu, Drivers' Club ja Anttila Yhtiöt alkuvuonna 2013 ajokorttilakiuudistuksen voimaantulon yhteydessä tehneet Porvoossa poikkeuksellisen suuren yhdenmukaisen korotuksen B-korttiopetuksen hintaan verrattuna muualla Suomessa tehtyihin hinnankorotuksiin ja mikäli näin on, osoittaako tämä yhtiöiden tehneen kiellettyä hintayhteistyötä. Lisäksi asiassa on arvioitava, onko B-kortin hintataso ollut Porvoossa keinotekoisesti korkea alkuvuodesta 2013 syksyyn 2014 saakka ja mikäli näin on, osoittaako tämä kiellettyä hintayhteistyötä.

7.1 Porvoon autokoulumarkkinoista vuosina 2013–2014

162. Asiassa saadun selvityksen perusteella autokouluala on pienyrittäjävetoinen, ja autokoulutoiminta on paikallista. Autokoulutoiminnan harjoittaminen on luvanvaraista, ja autokoulupalvelut ovat sääntelystä johtuen homogeenisia. Markkinan läpinäkyvyyttä lisää se, että autokouluilla on lakisääteinen velvollisuus ilmoittaa palveluidensa hinnat kuluttajille ja niiden on pidettävä hinnastonsa esillä liikehuoneistossa ja verkkosivuilla. Autokoulujen tarjoamat palvelut ovat siten yhdenmukaisia ja kilpailijoiden hinnoittelu seurattavissa.

163. Saadun selvityksen perusteella Porvoon Autokoulun, Drivers' Clubin ja Anttila Yhtiöiden kustannusrakenne on ollut suunnilleen toisiaan vastaava. Yhtiöillä on ollut kiinteät toimitilat Porvoon ydinkeskustassa, ja ne ovat tarjonneet palvelujaan sekä suomeksi että ruotsiksi. Lisäksi yhtiöt ovat olleet toimintaa harjoittavan elinkeinonharjoittajan omistamia, eivätkä ne ole kuuluneet alueellisiin tai valtakunnallisiin ketjuihin.

164. Opetuksen järjestäminen sekä suomeksi että ruotsiksi on lisännyt Porvoossa toimivien autokoulujen kustannuksia. Esimerkiksi Drivers' Clubin MS on markkinaoikeudessa kuultaessa arvioinut kaksikielisen opetuksen nostavan ajokortin hintaa 100–200 eurolla.

165. Markkinaoikeudessa yhtiön edustajina kuullut Drivers' Clubin MS ja Anttila Yhtiöiden TA sekä todistajina kuullut KH, RN ja PT ovat kertoneet yhteneväisesti siitä, että Porvoon vanhat autokoulut ovat seuranneet tarkasti toistensa hinnoittelua. Hintoja on selvitetty välikäsien kautta puhelimitse sekä yritysten verkkosivuilta. MS on kertonut, että asiakkaat ovat menneet edullisempaan autokouluun, jos autokoulujen välillä on ollut sadan euron hintaero. TA on kertonut, että ajokortin hintaa on usein jouduttu alentamaan ennen kurssin alkamista, kun oppilas on saanut toisesta autokoulusta paremman tarjouksen. Sen vuoksi opetussopimukseen merkityt hinnat eivät aina ole lopullisia, toteutuneita hintoja.

7.2 Ajokorttilakiuudistuksen yhteydessä tehdyt hinnankorotukset ja väitetty keinotekoisien korkea hintataso Porvoossa

166. Autokoulujen B-korttiopetus on edellä todetulla tavalla muuttunut 19.1.2013 voimaan tulleen ajokorttilain myötä kaksivaiheisesta kolmivaiheiseksi. Ajotuntien määrä on lakiuudistuksen myötä noussut neljällä ja lisännyt siten autokouluyrittäjien kustannuksia.

167. Ajokorttilain esitöissä (HE 212/2010 vp s. 38) on arvioitu B-kortin hinnan nousevan uudistuksen myötä noin 300–500 eurolla. Esitöissä on todettu, että B-luokan kuljettajaopetuksen uudistamisella on suoria taloudellisia vaikutuksia kotitalouksiin. Ajo-opetuksen lisääminen kahdeksaa ajokertaa vastaavalla neljällä tunnilla (à 50 minuuttia) korottaa autokoulussa opetuksen suorittavien oppilaiden kustannuksia arviolta 240 eurolla. Esitöiden mukaan B-luokan kuljettajaopetuksen peruskurssin hinta autokoulussa on vaihdellut paikkakunnittain keskimäärin noin 1.600–1.800 euron välillä ja uudistuksen on oletettu nostavan B-luokan kuljettajaopetuksen peruskurssin hinnan keskimäärin 1.900–2.100 euroon.

168. Myös Kilpailu- ja kuluttajaviraston asiakirjanäyttönä esittämien lehtiartikkelien mukaan B-kortin hinnan on etukäteen arvioitu nousevan uudistuksen myötä Suomessa noin 300–500 eurolla (KKV:n asiakirjatodisteet 1, 2, 8 ja 9).

169. Edellä mainittu ajokorttilain esityölausuma ja Kilpailu- ja kuluttajaviraston asiakirjanäyttönä esittämät lehtiartikkelit eivät ole täysin yksiselitteisiä siltä osin, tarkoitetaanko niissä B-kortin kokonaishintaa vai B-kortin perusvaiheen hintaa koskevaa hinnankorotusta. Käytettyjen sanamuotojen perusteella on kuitenkin todennäköisempää, että niissä on tarkoitettu B-kortin kokonaishintaa koskevaa hinnankorotusta.

170. Sanomalehti Uusimaa on haastatellut Porvoon Autokoulun, Drivers' Clubin ja Anttila Yhtiöiden edustajia ajokorttilakiuudistuksesta. Lehden verkkosivuilla lakiuudistuksen voimaantuloa edeltävänä päivänä 18.1.2013 julkaistussa artikkelissa ”Ajokortin hinta nousee käsi kädessä

paremman liikenneopetuksen kanssa” on todettu uudistuksen vaikutuksesta Porvoossa muun ohella seuraavaa:

”Ajokortt uudistus astuu voimaan 19. tammikuuta. B-ajokortin hinta nousee Porvoon autokouluissa noin 2.600 euroon eli noin 600 eurolla. Kaikki kolme autokoulua ilmoittivat uudet hintansa karkeasti ottaen samoiksi. Tämä tarkoittaa, että ajokortin hintalappu nousee kerralla noin 30 prosenttia. Opetuksen lisätunteja tulee kuitenkin vain muutama.”

171. Kilpailu- ja kuluttajavirasto ei ole kiistänyt Porvoon Autokoulun asiassa esittämää väitettä siitä, että autokouluyrittäjiä on haastateltu artikkeliin kutakin erikseen. Virasto ei ole myöskään väittänyt, että autokouluyrittäjät olisivat etukäteen sopineet siinä esitetyistä tiedoista tai muutoinkaan olleet keskenään yhteydessä artikkeliin liittyen. Artikkelin kirjoittanutta toimittajaa ei ole kuultu asiassa sen selvittämiseksi, miten haastattelutilanne on kunkin autokouluyrittäjän osalta edennyt.

172. Porvoon vanhat autokoulut ovat edellä todetulla tavalla sanomalehti Uusimaan artikkelissa ilmoittaneet B-kortin kokonaishinnan nousevan lakiuudistuksen myötä Porvoossa noin 600 eurolla, kun B-kortin kokonaishinnan on edellä todetusti arvioitu Suomessa nousevan noin 300–500 eurolla. Porvoon vanhat autokoulut ovat siten arvioineet B-kortin hinnan nousevan Porvoossa enemmän kuin mitä B-kortin hinnan on etukäteen arvioitu keskimäärin nousevan Suomessa.

173. Saadun selvityksen perusteella B-kortin kokonaishinta on ajokorttilakiuudistuksen yhteydessä alkuvuonna 2013 noussut Porvoon Autokoulun osalta noin 624 eurolla, Drivers’ Clubin osalta noin 714 eurolla ja Anttila Yhtiöiden osalta noin 588 eurolla. Yhtiöt eivät ole siten tehneet lakiuudistuksen yhteydessä samansuuruista noin 600 euron hinnankorotusta, vaan hinnankorotukset ovat vaihdelleet 588–714 euron välillä. Yhtiöiden B-kortin kokonaishinta on hinnankorotusten jälkeen ollut 2.643–2.706 euroa. Ottaen huomioon, että edellä kerrotulla tavalla noin sadan euron hintaero on johtanut asiakassiirtymiin, yhtiöiden B-kortin kokonaishinnassa ei ole siten tähän nähden hinnankorotusten jälkeen ollut merkityksellistä eroa.

174. Porvoon Autokoulu on markkinaoikeudelle toimittamassaan vastauksessa esittänyt, että alkuvuoden 2013 hinnankorotus on johtunut lakiuudistuksen aiheuttamasta hinnankorotustarpeesta kustannusten lisääntyttyä sekä tavanomaisesta indeksikorotuksesta.

175. Drivers’ Clubin MS on markkinaoikeudessa kertonut, että ajokorttilakiuudistus on lisännyt työmäärää huomattavasti ja vaatinut opettajien kouluttamista sekä kalustoinvestointeja. Lisäksi lakiuudistuksen yhteydessä on tehty vuodenvaihteen indeksikorotus, jota ei oltu pystytty pitkään aikaan tekemään.

176. Anttila Yhtiöiden TA on markkinaoikeudessa kertonut, että yhtiö on joutunut tekemään isoja investointeja vuoden 2013 ajokorttilakiuudistuksen takia. Ajokortin hintaa on nostettu lakiuudistuksen yhteydessä uudistuksen aiheuttaman lisääntyneen työmäärän johdosta ja lisäksi on pystytty tekemään 10 prosentin indeksikorotus, jota ei oltu pystytty tekemään pitkään aikaan. Kaikki autokoulut Suomessa ovat tehneet vastaavanlaisen hinnankorotuksen lakiuudistuksen yhteydessä.

177. Porvoon Autokoulun sisäiseen hintataulukkoon 6.9.2012 on merkitty B-kortin kokonaishinnaksi 2.538 euroa 19.1.2013 lukien. Yhtiön B-kortin kokonaishinta on kuitenkin lakiuudistuksen tultua voimaan ollut 2.706 euroa. Yhtiön toteutunut hinnankorotus on siten ollut 168 euroa suurempi kuin mitä yhtiö on itse arvioinut hinnankorotustarpeeksi syksyllä 2012 ennen lakiuudistuksen voimaantuloa.

178. Porvoon Autokoulu, Drivers' Club ja Anttila Yhtiöt ovat Kilpailu- ja kuluttajaviraston kuulemistilaisuuksissa vuonna 2016 arvioineet B-kortin hintaan alkuvuonna 2013 tehtyjen hinnankorotusten vastanneen lakiuudistuksen tuomia lisäkustannuksia.

179. Sekä Kilpailu- ja kuluttajavirasto että esityksen kohteena olevat yhtiöt ovat esittäneet näyttönä B-kortin hintatasosta muualla Suomessa artikkeleja, joissa on esitetty B-kortin keskimääräisiä hintoja eri puolilla Suomea ennen ajokorttilakiuudistuksen voimaantuloa ja sen jälkeen (KKV:n asiakirjatodisteet 1, 3 ja 4, Porvoon Autokoulun asiakirjatodisteet 7, 8 10 ja 11 sekä Anttila Yhtiöiden asiakirjatodiste 1).

180. Artikkeleissa on muun ohella todettu B-kortin kokonaishinnan olevan Suomessa ”huippukallis”, ja niiden perusteella B-kortin keskihinta on lakiuudistuksen jälkeen ollut Suomessa noin 2.400–2.500 euroa. Artikkeleista käy kuitenkin ilmi, että paikkakuntaکوhtaiset erot ajokorttien hinnoissa ovat olleet suuria. Esimerkiksi Ilta-Sanomien verkkosivuilla 30.9.2013 julkaistun artikkelin mukaan B-kortin hinta on vaihdellut 1.700–3.000 euron välillä. Kaksikielisillä alueilla B-kortin kokonaishinta on Ylen verkkosivuilla 10.7.2013 julkaistun artikkelin mukaan vaihdellut ajokorttiuudistuksen jälkeen noin 2.100–3.000 euron välillä.

181. Porvoon vanhojen autokoulujen hintataso 2.643–2.706 euroa ei edellä mainitun Ylen verkkosivuilla julkaistun artikkelin perusteella vaikuta olleen poikkeuksellisen korkea verrattuna muihin kaksikielisiin alueisiin. Pelkkien verkkosivuilla julkaistujen lehtiartikkelien perusteella ei voida kuitenkaan tehdä luotettavaa johtopäätöstä siitä, kuinka paljon B-kortin keskimääräinen hintataso on tosiasiallisesti noussut Suomessa ajokorttilakiuudistuksen myötä eikä siten myöskään verrata sitä Porvoon toteutuneeseen hintatasoon.

182. Syksyllä 2014 Porvoossa toimintansa aloittaneet uudet toimijat ovat asettaneet B-kortin perusosan hinnan avajaistarjouksena vähän alle

1.500 euroon. Porvoossa jo tätä ennen toimineet vanhat autokoulut ovat lähteneet mukaan hintakilpailuun ja alentaneet B-kortin perusosan hinnan aiemmasta 1.950 eurosta vähän alle 1.500 euroon.

183. Porvoossa on edellä jaksossa 3.1.3 selostetulla tavalla pidetty syksyllä 2014 kaksi alueellista keskustelutilaisuutta uusien toimijoiden aloitettua siellä toiminnan. Toisen, 27.11.2014 pidetyn tilaisuuden aiheeksi Porvoon Autokoulun HH on ennen tilaisuutta ilmoittanut muun ohella alan kannattavuuden.

184. Markkinaoikeus on edellä jaksossa 3.2.4 todennut, että mainittu viittaus alan kannattavuuteen ja tapaamisten lähtötilanne eli hintatason lasku Porvoossa elo- ja lokakuussa aloittaneiden uusien toimijoiden myötä viittaavat siihen, että alueellisessa keskustelutilaisuudessa 27.11.2014 on saattanut olla tarkoitus keskustella Porvoon hintatasosta. Pelkästään nämä seikat eivät kuitenkaan osoita, että Porvoossa syksyllä 2014 pidetyissä alueellisissa keskustelutilaisuuksissa todella olisi keskusteltu hinnoista. Asiassa ei ole esitetty muuta näyttöä kyseisissä tilaisuuksissa käytyjen keskustelujen sisällöstä.

8 Asian oikeudellinen arviointi

8.1 Arvioinnin lähtökohdat

185. Kilpailulain 5 §:n 1 momentissa kielletään edellä todetusti muun ohella sellaiset elinkeinonharjoittajien väliset sopimukset ja elinkeinonharjoittajien yhdenmukaistetut menettelytavat, joiden tarkoituksena on merkittävästi rajoittaa kilpailua.

186. Unionin tuomioistuimen oikeuskäytännössä on vakiintuneesti katsottu, että yhdenmukaistetulla menettelytavalla on ollut tarkoitus saattaa kielletyn yhteistyön käsitteen soveltamisalaan yhteistoiminnan muodot, joilla korvataan tietoisesti kilpailun riskit yritysten välisellä käytännön yhteistyöllä ilman, että jouduttaisiin tekemään varsinaista sopimusta. Toiminnan samanlaisuus voi tällöin osoittaa kiellettyä menettelyä johtaessaan kilpailutilanteeseen, joka ei vastaa tavanomaisia markkinaolosuhteita ottaen huomioon tuotteiden luonne, yritysten merkitys ja määrä sekä kyseisten markkinoiden koko. Tästä voi olla kysymys erityisesti silloin, jos samanlainen toiminta antaa asianomaisille yrityksille mahdollisuuden pyrkiä hintatasapainoon eri tasolla kuin mihin kilpailutilanne olisi johtanut ja vakiinnuttaa saavutetut asemat kyseisillä markkinoilla (tuomio 14.7.1972, Imperial Chemical Industries Ltd v. komissio, C-48/69, EU:C:1972:70, 64, 66 ja 67 kohta).

187. Edellä mainitun tuomion kohdassa 118 on yhdenmukaisen menettelyn arvioinnin osalta todettu kilpailusääntöjen vastaista olevan se, että tuottaja toimii yhteistyössä kilpailijoidensa kanssa määrittäen jollakin tavoin yhtenäisen käyttäytymislinjan hintojen korotuksessa ja varmistaa onnistumisen poistamalla vastavuoroisella toiminnalla etukäteen kilpailuun liittyvän epävarmuuden sellaisista seikoista, kuten

korotusprosentti, korotuksen kohde, ajankohta ja paikka (ks. myös tuomio 4.6.2009, T-Mobile Netherlands ym., C-8/08, EU:C:2009:343, 26 kohta).

188. Kilpailunvastaisen menettelytavan tai sopimuksen olemassaolo on useimmissa tapauksissa pääteltävä tietyistä yhteensattumista ja indisioista, jotka yhdessä tarkasteltuina voivat muun johdonmukaisen selityksen puuttuessa olla osoitus kilpailusääntöjen rikkomisesta (tuomio 17.9.2015, Total Marketing Services v. komissio, C-634/13 P, EU:C:2015:614, 26 kohta).

189. Unionin tuomioistuimen oikeuskäytännössä kehitettyjä perusteita sen arvioimiseksi, onko markkinakäyttäytymisen tarkoituksena estää kilpailu tai rajoittaa tai vääristää kilpailua tai seuraako siitä, että kilpailu estyy, rajoittuu tai vääristyy, sovelletaan siitä riippumatta, onko kyseessä sopimus, yritysten yhteenliittymän päätös vai yhdenmukaistettu menettelytapa (em. tuomio T-Mobile Netherlands ym., 23 ja 24 kohta). Markkinaoikeus toteaa, että esillä olevassa asiassa ei ole siten tarpeen määritellä, onko kysymys nimenomaisesti sopimuksesta vai yhdenmukaistetusta menettelytavasta vai osittain molemmista.

190. Voimakkaasti keskittyneillä oligopolistisilla markkinoilla tietojenvaihto antaa yrityksille mahdollisuuden saada tietoonsa kilpailijoidensa markkina-asemat ja markkinastrategiat ja se on tästä syystä omiaan tuntuvasti vääristämään vielä jäljellä olevaa kilpailua yritysten kesken. Tästä seuraa, että kilpailijoiden välillä tapahtuva tietojenvaihto voi olla kilpailusääntöjen vastaista, jos se alentaa kyseessä olevien markkinoiden toimintaan liittyvän epävarmuuden astetta tai poistaa tämän epävarmuuden kokonaan ja tämän vuoksi rajoittaa yritysten välistä kilpailua (em. tuomio T-Mobile Netherlands ym., 34 ja 35 kohta).

191. Yhdenmukaistetulta menettelytavalta edellytetään paitsi kyseisten yritysten välistä toiminnan yhdenmukaistamista myös tätä yhdenmukaistamista seuraavaa markkinakäyttäytymistä ja näiden kahden seikan välistä syy-yhteyttä (em. tuomio T-Mobile Netherlands ym., 51 kohta).

8.2 Arviointi hinnankorotuksista ajokorttilakiuudistuksen yhteydessä sekä keinotekoisen korkeasta hintatasosta

192. Markkinaoikeus toteaa, että Kilpailu- ja kuluttajaviraston väite Porvoon autokoulujen ajokorttilakiuudistuksen yhteydessä tekemien hinnankorotusten kilpailulain vastaisuudesta on perustunut lähinnä sanomalehti Uusimaassa 18.1.2013 julkaistuun artikkeliin. Siinä esille tuotu hinnankorotuksen määrä ja B-kortin hinta eivät ole perustuneet suoriin haastateltujen sitaatteihin. Yksinomaan artikkelin perusteella ei siten ole mahdollista selvittää, mitä kukin haastateltu on tarkalleen sanonut. Tiedossa ei myöskään ole, miten haastattelutilanne on ollut järjestetty. Asiassa ei ole esitetty näyttöä siitä, että kyseinen artikkeli olisi perustunut autokouluyritysten keskinäiseen yhteistyöhön tai että yrittäjät olisivat etukäteen olleet keskenään yhteydessä siihen liittyen ja pyrkineet siten yhdenmukaistamaan hinnankorotuksen sen avulla. Näyttöä ei ole siitäkään, että yritysten välillä olisi vaihdettu hintoja koskevaa tietoa ennen hinnankorotusten tekemistä.

193. Porvoon vanhat autokoulut ovat edellä mainitussa sanomalehti Uusimaan artikkelissa sinänsä ilmoittaneet B-kortin hinnan nousevan lakiuudistuksen yhteydessä Porvoossa enemmän kuin mitä hinnan on arvioitu nousevan Suomessa keskimäärin. Ei kuitenkaan ole poissuljettua, että nämä yhdenmukaiset arviot keskimääräistä suuremmasta hinnankorotustarpeesta ovat saattaneet johtua esimerkiksi paikkakuntakohtaisista hintaeroista, kaksikielisen opetuksen aiheuttamista lisäkustannuksista Porvoossa tai siitä, että Porvoon vanhat autokoulut ovat jäljempänä todetuin tavoin ottaneet arviossaan huomioon lakiuudistuksen tuomien lisäkustannusten ohella myös vuodenvaihteen indeksikorotuksen. Muuta maata korkeamman hinnankorotusarvion esittämiselle on siten ollut luonnollinen selitys, eikä se sellaisenaan osoita yhtiöiden tehneen hintayhteistyötä.

194. Kun otetaan huomioon ajokorttilakiuudistuksessa nimenomaisesti yksilöidyt lisätuntimäärät sekä sen tuomat muut jo etukäteen tiedossa olleet lisäkustannukset, samansuuntaiset arviot uudistuksen vaikutuksista B-korttiopetuksen hintatasoon voivat olla selitettävissä myös sillä, että yhtiöt toimivat samalla alueella, niiden tuotteet ovat olleet yhdenmukaisia ja kustannusrakenteet suunnilleen toisiaan vastaavat.

195. Porvoon vanhat autokoulut ovat alkuvuonna 2013 B-korttiopetuksen hintaa korottaessaan ottaneet huomioon myös edellä todetusti normaalina pitämänsä vuodenvaihteen indeksikorotuksen. Tämä seikka viittaa siihen, että hintoja on mahdollisesti voitu korottaa enemmän kuin mitä kyseisessä kilpailutilanteessa olisi ollut mahdollista ja siten myös jonkinlaiseen yhteistyöhön yritysten välillä. Kun hinnat voivat kuitenkin markkinoilla, oligopolistiset markkinat mukaan lukien, muuttua yritysten kustannusten noustessa, ei indeksikorotuksen tekemistä ilman muuta näyttöä voida pitää riittävänä näyttönä kielletystä yhteistyöstä.

196. Edellä todetun perusteella markkinaoikeus katsoo, ettei päivää ennen ajokorttilakiuudistuksen voimaantuloa julkaistu sanomalehti Uusimaan artikkeli, johon kutakin autokouluuyrittäjää on saadun selvityksen perusteella haastateltu erikseen, ilman muuta näyttöä yritysten pyrkimyksestä yhdenmukaistaa hinnoittelunsa, osoita yhteydenpitoa Porvoon vanhojen autokoulujen välillä. Näin ollen yhtiöiden julkisesti esittämät arviot 600 euron hinnankorotustarpeesta eivät osoita, että yhtiöt olisivat tehneet kiellettyä hintayhteistyötä. Tätä johtopäätöstä ei ole syytä arvioida toisin yhtiöiden vuonna 2016 Kilpailu- ja kuluttajaviraston kuulemistilaisuuksissa esittämien hinnankorotustarvetta jälkikäteen koskevien arvioiden perusteella.

197. Kiellettyä hintayhteistyötä ei osoita sekään, että Porvoon Autokoulun toteutunut hinnankorotus on edellä jaksossa 7.2 todetulla tavalla ollut 168 euroa suurempi kuin mitä yhtiö on itse arvioinut syksyllä 2012 ennen lakiuudistuksen voimaantuloa. Yhtiön käsitys lakiuudistuksen mukanaan tuomista lisäkustannuksista ja sitä myöten hinnankorotustarpeesta on voinut tarkentua syksyn 2012 aikana, kun lakiuudistuksen opetukseen liittyvät yksityiskohdat ovat varmistuneet. Myös alkuvuonna 2013 tehdyn indeksikorotuksen määrä on voinut tarkentua vasta syksyn 2012 jälkeen.

198. Asiassa esitetyn näytön perusteella ei voida myöskään tehdä sitä johtopäätöstä, että Porvoon vanhojen autokoulujen hintataso olisi ollut lakiuudistuksen jälkeen keinotekoisesti korkea verrattuna muiden kaksikielisten autokoulumarkkinoiden hintatasoon. Porvoon hintataso on lisäksi ollut varsin lähellä koko Suomen keskihintatasoa.

199. Markkinaoikeus toteaa lisäksi, että vaikka Porvoon vanhojen autokoulujen hinnoittelu olisi ollut Kilpailu- ja kuluttajaviraston esittämällä tavalla yhdenmukaista alkuvuodesta 2013 syksyyn 2014 saakka, tämä ei sellaisenaan osoittaisi niiden välillä olleen kiellettyä hintayhteistyötä. Tämänkaltaisilla oligopolistisiksi luokiteltavilla markkinoilla, joilla on vain muutama tietyn palvelun tarjoaja, on tyypillistä se, että niillä toimivat yrittäjät seuraavat toistensa toimintaa ja hintatasoa. Hintairo voi edellä todetusti johtaa siihen, että asiakkaat siirtyvät käyttämään edullisempaa palvelua. Autokoulupalvelut ovat edellä esitetyllä tavalla yhdenmukaisia, ja autokoulujen on ilmoitettava palveluidensa hinnat kuluttajille. Porvoon vanhat autokoulut ovat saadun selvityksen perusteella seuranneet tarkasti toistensa hinnoittelua ja jo sadan euron ero hinnassa on johtanut asiakassiirtymiin. Lisäksi Liikenneakatemian SK:n markkinaoikeudessa kertoman perusteella Porvoon autokoulujen hinnat ovat olleet yhdenmukaisia myös syksyn 2014 jälkeen eli väitetyntä hintayhteistyön päättymisen jälkeen.

200. Kiellettyä hintayhteistyötä Porvoon vanhojen autokoulujen välillä ei osoita sekään, että B-korttiopetuksen hinta on laskenut syksyllä 2014 uusien toimijoiden aloittaessa toiminnan Porvoossa. On luonnollista, että alueelle tulevien uusien toimijoiden on tarjottava edullisempia hintoja saadakseen toimintansa aloittamiseksi ja edistämiseksi tarvittavat

asiakasmäärät. Samoin on luonnollista, että yhdenmukaisia tuotteita tarjoavien vanhojen toimijoiden on vastattava tällaiseen tarjoukseen, jotta ne eivät menettäisi kaikkia asiakkaitaan uusille toimijoille. Tällaisessa menettelyssä on kyse normaalista, sallitusta kilpailuun vastaamisesta, eikä se osoita aiemmin toteutettujen hinnankorotusten yhdenmukaistamista tai keinotekoisen korkeaa hintatasoa.

201. Porvoon Autokoulun, Drivers' Clubin ja Anttila Yhtiöiden kiellettyä hintayhteistyötä ei osoita myöskään se, että väitetyn hintayhteistyön päättymisen jälkeen yhtiöt ovat osallistuneet Porvoon alueelliseen keskustelutilaisuuteen 5.10.2015, jossa on edellä jaksossa 3.1.5 kuvatulla tavalla ehdotettu hintojen korottamista. Väite hintayhteistyöstä koskee alkuvuoden 2013 ja syksyn 2014 välistä ajanjaksoa eikä siten lokakuussa 2015 käytyjen keskustelujen perusteella voida päätellä yhtiöiden tehneen kiellettyä hintayhteistyötä vuosien 2013–2014 aikana.

9 Johtopäätös Porvoon autokoulujen väitetyn hintayhteistyön osalta

202. Markkinaoikeus katsoo, ettei asiassa esitetty näyttö kokonaisuutena arvioiden osoita, että Porvoon Autokoulu, Drivers' Club ja Anttila Yhtiöt olisivat tehneet kiellettyä hintayhteistyötä alkuvuodesta 2013 syksyyn 2014 saakka. Näin ollen seuraamusmaksuesitys on hylättävä siltä osin kuin se koskee Porvoon autokoulujen väitettyä hintayhteistyötä.

10 Seuraamusmaksun määrääminen

203. Markkinaoikeus on edellä katsonut, että seuraamusmaksuesitys on hylättävä siltä osin kuin se koskee Porvoon väitettyä hintayhteistyötä. Asiassa ei tule siten arvioitavaksi seuraamusmaksun määrääminen Porvoon Autokoululle, Drivers' Clubille ja Anttila Yhtiöille kielletyn hintayhteistyön perusteella.

204. Asiassa on näin ollen enää kysymys seuraamusmaksun määräämisestä UAY:lle ja sen hallituksessa edustettuina olleille yhtiöille elinkeinonharjoittajien yhteenliittymän hintasuosituksia koskevan kilpailurikkomuksen johdosta.

10.1 Oikeudelliset lähtökohdat

205. Kilpailulain 12 §:n 1 momentin mukaan elinkeinonharjoittajalle tai elinkeinonharjoittajien yhteenliittymälle, joka rikkoo 5 tai 7 §:n taikka Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 101 tai 102 artiklan säännöksiä, määrätään seuraamusmaksu, jollei menettelyä ole pidettävä vähäisenä tai seuraamusmaksun määräämistä kilpailun turvaamisen kannalta muutoin perusteettomana.

206. Kilpailulain 12 §:n 1 momenttia koskevissa esitöissä (HE 88/2010 vp s. 57) on todettu, että seuraamusmaksun määrääminen elinkeinonharjoittajien yhteenliittymälle ei estä sitä, että seuraamusmaksu

määrätään myös yksittäisille elinkeinonharjoittajille, jotka ovat olleet aikaansaamassa tai ylläpitämässä rikkomusta.

207. Kilpailulain 13 §:n mukaan seuraamusmaksun suuruus perustuu kokonaisarviointiin, ja sitä määrittäessä on otettava huomioon rikkomuksen laatu ja laajuus, moitittavuuden aste sekä rikkomuksen kesto-aika. Seuraamusmaksu saa olla enintään 10 prosenttia kunkin kilpailunrajoitukseen osallistuvan elinkeinonharjoittajan tai näiden yhteenliittymän liikevaihdosta siltä vuodelta, jona elinkeinonharjoittaja tai elinkeinonharjoittajien yhteenliittymä viimeksi osallistui rikkomukseen.

208. Mainittua lainkohtaa koskevan hallituksen esityksen (HE 88/2010 vp s. 58) mukaan lähtökohtana seuraamusmaksun määrittämisessä on, että sillä tulee olla riittävä erityis- ja yleisestävä vaikutus. Seuraamusmaksun suuruus perustuu kokonaisarviointiin, ja sitä määrittäessä on otettava huomioon muun ohella rikkomuksen laatu ja laajuus, rikkomuksen moitittavuuden aste sekä sen kesto-aika. Luettelo ei ole tyhjentävä. Rikkomuksen moitittavuuden astetta voivat kuvastaa esimerkiksi elinkeinonharjoittajan tai näiden yhteenliittymän osallisuuden luonne rikkomuksessa, rikkomuksen uusiminen, mahdolliset toimenpiteet rikkomuksen lopettamiseksi, rikkomuksen vahingollisuus yhteiskunnalle ja rikkomuksella saavutettu hyöty. Seuraamusmaksun määrän tulee olla sellainen, ettei kielletty kilpailunrajoittaminen ole rajoitukseen osallistuville elinkeinonharjoittajille kannattavaa. Edelleen hallituksen esityksen mukaan seuraamusmaksun enimmäismäärää koskevan säännöksen tavoitteena on puolestaan varmistaa, että seuraamusmaksu ei ole kohtuuton suhteessa elinkeinonharjoittajan liiketoiminnan kokoon ja maksukykyyn.

209. Unionin tuomioistuimen vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan yhdenvertaisen kohtelun periaate edellyttää, että toisiinsa rinnastettavia tilanteita ei kohdella eri tavalla eikä erilaisia tilanteita kohdella samalla tavalla, ellei tällaista kohtelua voida objektiivisesti perustella (tuomio 26.1.2017, *Laufen Austria v. komissio*, C-637/13 P, EU:C:2017:51, 69 kohta).

210. Kilpailuoikeudellisten seuraamusten määrittämisessä sovellettavan täyden harkintavallan käyttäminen ei saa johtaa siihen, että yrityksiä, jotka ovat osallistuneet SEUT 101 artiklan 1 kohdan vastaiseen sopimukseen tai yhdenmukaistettuun menettelytapaan, kohdellaan eri tavalla määrättävien sakkojen suuruuden määrittämisen yhteydessä tai syrjivästi soveltamalla niihin eri laskentamenetelmiä (em. tuomio *Laufen Austria v. komissio*, 69 ja 70 kohta sekä tuomio 27.1.2017, *Zucchetti Rubinetteria*, C-618/13 P, EU:C:2017:48, 38 kohta).

211. Kilpailusääntöjen rikkomisen vakavuutta on arvioitava yksilöllisesti. Sakkojen suuruuden määrittämiseksi on otettava huomioon rikkomisen kesto ja kaikki tekijät, jotka voivat vaikuttaa kilpailusääntöjen rikkomisen vakavuuden arviointiin, kuten kunkin yrityksen käyttäytyminen, kunkin

yrittäjien osuus yhdenmukaistettujen menettelytapojen luomisessa, hyöty, jonka ne ovat voineet saada näistä menettelytavoista, yritysten koko, kyseisten tavaroiden arvo sekä se vaara, joka tällaisista kilpailusääntöjen rikkomisista aiheutuu Euroopan unionin tavoitteiden toteuttamiselle. Näihin tekijöihin kuuluu myös kilpailunvastaisten käyttäytymisten lukumäärä ja intensiteetti (ks. em. tuomio *Infineon Technologies v. komissio*, 196 ja 197 kohta sekä em. tuomio *Laufen Austria v. komissio*, 61 kohta). Kilpailusääntöjen rikkomisen vakavuuden määrittämiseen liittyy erityisesti asian erityisolosuhteiden, asiayhteyden ja sakkojen varoittavan vaikutuksen huomioon ottaminen (tuomio 24.9.2009, *Erste Group Bank ym. v. komissio*, C-125, 133, 135 ja 137/07 P, EU:C:2009:576, 91 kohta).

212. Kilpailusääntöjen rikkomisen konkreettinen vaikutus ei ole ratkaiseva peruste määrättäessä seuraamuksen määrää. Erityisesti rikkomisen suunnitelmallisuuteen liittyvillä seikoilla voi olla suurempi merkitys kuin sen vaikutuksiin liittyvillä seikoilla, varsinkin kun kyse on sellaisinaan vakavista rikkomisista (tuomio 4.9.2014, *YKK ym. v. komissio*, C-408/12 P, EU:C:2014:2153, 26 kohta).

213. Sakkoa määrättäessä ei ole velvollisuutta ottaa huomioon sitä, ettei kyseisestä rikkomisesta ole saatu etua. Rikkomiseen liittyvän taloudellisen edun puuttumista ei myöskään voida pitää lieventävänä olosuhteena (ks. tuomio 25.6.2010, *Imperial Chemical Industries v. komissio*, T-66/01, EU:T:2010:255, 443 kohta).

214. Sakon määrää arvioitaessa voidaan ottaa huomioon paitsi yrityksen kokonaisliikevaihto, joka on osoitus sen koosta ja taloudellisesta vallasta, myös sen osan liikevaihto, joka tulee kilpailusääntöjen rikkomisen kohteena olevista tuotteista ja joka on näin ollen omiaan osoittamaan rikkomisen laajuutta (ks. tuomio 22.10.2015, *AC-Treuhand v. komissio*, C-94/14 P, EU:C:2015:717, 62 kohta).

215. Korkein hallinto-oikeus on niin sanotussa linja-autokartelliasiansa antamassaan vuosikirjapäätöksessä katsonut, että tarkoitukseen perustuvassa kilpailurikkomuksessa rikkomuksen konkreettista vaikutusta markkinoihin ei voida pitää ratkaisevana perusteena seuraamusmaksun määrää arvioitaessa. Tässä suhteessa oikeuskäytännön mukaisesti erityistä merkitystä on annettava paitsi rikkomuksen suunnitelmallisuuteen liittyville seikoille myös kysymyksessä olevan markkinan erityispiirteille sekä sille haitalle, jota tällaisesta kilpailurikkomuksesta on aiheutunut unionin lainsäädännön tavoitteiden toteuttamiselle (KHO 2019:98, kohta 1496).

10.2 Kaksoisrangaistavuuden kiellosta

216. Edellä mainitusta korkeimman hallinto-oikeuden vuosikirjapäätöksestä käy ilmi, että kilpailuoikeuden alalla kaksoisrangaistavuuden kieltä eli ne bis in idem -periaatetta ei ole

loukattu silloin, kun kilpailusääntöjen rikkojat eivät ole samoja (KHO 2019:98, kohdat 1549–1555).

217. Markkinaoikeus toteaa, että UAY on kilpailurikkomuksen osapuolina olevista yhdistyksen hallituksessa edustettuina olleista yhtiöistä erillinen oikeushenkilö. Tästä syystä asiassa ei täyty se oikeuskäytännön mukainen *ne bis in idem* -periaatteen soveltamista koskeva edellytys, jonka mukaan kilpailuoikeuden alaan kuuluvien sääntöjen rikkojan tulee olla sama. Kaksoisrangaistavuuden kielto ei näin ollen ole esteenä seuraamusmaksun määräämiselle sekä UAY:lle että sen hallituksessa edustettuina olleille yhtiöille.

10.3 Seuraamusmaksun määräämiseen vaikuttavat seikat kaikkien kilpailurikkomukseen osallisten osalta

218. Seuraamusmaksun määrääminen perustuu kokonaisarviointiin, ja sitä määrittäessä on otettava huomioon rikkomuksen laatu ja laajuus, moitittavuuden aste sekä rikkomuksen kesto aika. Seuraamusmaksulla tulee olla riittävä erityis- ja yleisestävä vaikutus.

219. Kilpailu- ja kuluttajaviraston mukaan esillä olevassa asiassa menettelyn laatu, laajuus, moitittavuuden aste ja kesto olisivat edellyttäneet esitettyä suurempia seuraamusmaksuja, mutta laissa asetettu 10 prosentin enimmäistaso ei ole tätä mahdollistanut. Virasto ei ole kuitenkaan esittänyt, mikä seuraamusmaksujen määrän olisi tullut olla, jos edellä mainittua 10 prosentin enimmäismäärää ei otettaisi huomioon.

220. Kuten edellä on todettu, UAY:n hintasuositusten tarkoituksena on ollut kilpailun rajoittaminen nostamalla ja yhdenmukaistamalla hintatasoa Porvoon ja sen lähiympäristön autokoulumarkkinoilla. Toimialayhdistyksen suositukset hintojen korottamisesta kuuluvat lähtökohtaisesti luonteeltaan vakavimpiin kilpailunrajoituksiin.

221. UAY on edustanut esityksen kattamana ajanjaksona noin viidennestä Suomen autokouluista. Hintasuosituksia ei ole kuitenkaan annettu UAY:n koko jäsenistölle eivätkä ne ole kohdistuneet koko yhdistyksen toiminta-alueelle. UAY:n hintasuosituksen sisältänyt sähköpostiviesti on 31.10.2014 lähetetty ainoastaan yhdelle porvooolaiselle toimijalle ja Porvoon alueellisessa keskustelutilaisuudessa 5.10.2015, jossa on annettu UAY:n hintasuositus, on ollut läsnä kymmenkunta Porvoon ja sen lähialueen autokouluyrittäjää. Rikkomus on siten kohdistunut ainoastaan Porvoon ja sen lähiympäristön autokoulumarkkinoihin. Kysymys on näin ollen ollut alueellisesta rikkomuksesta, jota ei voida pitää taloudelliselta laajuudeltaan merkittävänä.

222. Rikkomuksen moitittavuutta lisää se, että hintasuositukset ovat liittyneet autokoulujen keskeisimpään tulonlähteeseen eli B-korttiopetukseen. Asiassa ei ole kuitenkaan edes väitetty, että hintasuositukset olisivat johtaneet B-korttiopetuksen hintatason nousuun Porvoossa syksyllä 2014 tai sen jälkeen. Kilpailurikkomukseen osallisten

ei ole esitetty saaneen kilpailurikkomuksesta taloudellista hyötyä, eikä rikkomusta voida pitää erityisen vahingollisena.

223. Markkinaoikeus on edellä katsonut rikkomuksen alkaneen 31.10.2014 ja kestäneen 27.10.2015 saakka eli olleen kestoltaan huomattavasti lyhyempi kuin mitä seuraamusmaksuesityksessä on esitetty. Markkinaoikeus ottaa seuraamusmaksun määrää arvioitaessa huomioon sen, että rikkomus ei noin vuoden kestäneenä ole ollut erityisen pitkäaikainen verrattuna aiemmin oikeuskäytännössä käsiteltyihin kilpailunrajoituksiin.

10.4 Yksittäisiä kilpailurikkomuksen osapuolia koskeva arviointi

10.4.1 Uudenmaan Autokouluyhdistys ry

224. Kilpailu- ja kuluttajavirasto on vaatinut, että UAY:lle määrätään 12.251,60 euron seuraamusmaksu. Määrä vastaa 10 prosenttia yhdistyksen vuoden 2015 liikevaihdosta, joka on ollut 122.516,01 euroa.

225. UAY on aktiivisesti osallistunut rikkomuksen kaikkiin osatekijöihin koko sen keston ajan. Hintasuositusten antamisella yhdistys on pyrkinyt saamaan aikaan jäsentensä edun mukaisen korkeamman hintatason Porvoon ja sen lähiympäristön autokoulumarkkinoilla. Menettely on ollut myös yhdistyksen etujen mukaista.

226. Toimialayhdistyksen suositukset hintojen korottamisesta kuuluvat edellä todetulla tavalla lähtökohtaisesti luonteeltaan vakavimpiin kilpailunrajoituksiin. Esillä olevassa asiassa kilpailurikkomus on kuitenkin ollut alueelliselta ja taloudelliselta laajuudeltaan hyvin rajoittunut. Rikkomus ei ole myöskään ollut erityisen pitkäaikainen.

227. Edellä lausuttu huomioon ottaen markkinaoikeus katsoo, että Uudenmaan Autokouluyhdistys ry:lle on määrättävä 6.000 euron seuraamusmaksu, millä määrällä voidaan katsoa olevan kuvatuissa olosuhteissa riittävä erityis- ja yleisestävä vaikutus.

10.4.2 Porvoon Autokoulu Oy

228. Kilpailu- ja kuluttajavirasto on vaatinut, että Porvoon Autokoululle määrätään 31.300 euron seuraamusmaksu UAY:n hintasuosituksen ja Porvoon väitetyn hintayhteistyön perusteella. Määrä vastaa 10 prosenttia yhtiön vuoden 2015 liikevaihdosta, joka on ollut 313.000 euroa. Viraston mukaan vaadittu seuraamusmaksu on määrättävä siinäkin tapauksessa, että seuraamusmaksuesitys hylätään toisen rikkomuksen osalta.

229. Markkinaoikeus on edellä katsonut, että seuraamusmaksuesitys on hylättävä Porvoon väitetyn hintayhteistyön osalta. Porvoon Autokoululle voidaan siten määrätä seuraamusmaksu ainoastaan UAY:n hintasuosituksia koskevan kilpailurikkomuksen perusteella.

230. Porvoon Autokoulun toimitusjohtaja HH on toiminut UAY:n hallituksen puheenjohtajana koko rikkomuksen keston ajan. HH on saanut tiedon Eko-Centerin EK:n 31.10.2014 lähettämästä, UAY:n hintasuosituksen sisältäneestä sähköpostiviestistä eikä ole puuttunut siihen. Lisäksi HH on osallistunut rikkomukseen aktiivisesti Porvoon alueellisessa keskustelutilaisuudessa 5.10.2015 annetun hintasuosituksen osalta.

231. Porvoon Autokoulun menettelyn moitittavuutta lisää se, että UAY:n hintasuositukset ovat kohdistuneet nimenomaan yhtiön toiminta-alueelle ja yhtiön voidaan siten katsoa pyrkineen hyötymään kilpailunrajoituksesta. Porvoon Autokoulun ei ole kuitenkaan esitetty saaneen hintasuositusten perusteella taloudellista hyötyä.

232. Toimialayhdistyksen suositukset hintojen korottamisesta kuuluvat edellä todetulla tavalla lähtökohtaisesti luonteeltaan vakavimpiin kilpailunrajoituksiin. Esillä olevassa asiassa kilpailurikkomus on kuitenkin ollut alueelliselta ja taloudelliselta laajuudeltaan hyvin rajoittunut. Rikkomus ei ole myöskään ollut erityisen pitkäaikainen.

233. Edellä lausuttu huomioon ottaen markkinaoikeus katsoo, että Porvoon Autokoululle on määrättävä 12.000 euron seuraamusmaksu, millä määrällä voidaan katsoa olevan kuvatuissa olosuhteissa riittävä erityis- ja yleisestävä vaikutus.

10.4.3 Eko-Center Liikennekoulutuspalvelut Ky

234. Kilpailu- ja kuluttajavirasto on vaatinut, että Eko-Centerille määrätään 6.881,84 euron seuraamusmaksu. Määrä vastaa 10 prosenttia yhtiön vuoden 2015 liikevaihdosta, joka on ollut 68.818,36 euroa.

235. Eko-Center on esittänyt, että seuraamusmaksuesitys on tuottanut yhtiölle suurta vahinkoa menetettyjen työtehtävien muodossa, mikä on johtanut siihen, että yhtiön yritystoiminta on vaakalaudalla. Seuraamusmaksuesityksen tekemisen jälkeen B-korttiopetus on lopetettu, ja yhtiön liikevaihto on pudonnut viimeksi päättyneellä tilikaudella alle 20.000 euron.

236. Unionin tuomioistuimen oikeuskäytännön mukaan seuraamusta kilpailurikkomuksesta määrättäessä ei ole velvollisuutta ottaa huomioon kysymyksessä olevan yrityksen epäedullista taloudellista tilannetta, sillä se merkitsisi perusteettoman kilpailuedun myöntämistä yrityksille, jotka ovat vähiten sopeutuneita markkinatilanteeseen. Oikeuskäytännön mukaan asianomaisen yrityksen epäedullisen tai tappiollisen taloudellisen tilanteen toteaminen ei yksinään riitä perusteeksi vaatimuksille ottaa huomioon yrityksen maksukyvyttömyys seuraamuksen määrän alentamiseksi (tuomio 28.6.2005, Dansk Rørindustri ym. v. komissio, C-189, 202, 205, 208 ja 213/02 P, EU:C:2005:408, 327 kohta).

237. Markkinaoikeus katsoo, että Eko-Centerin taloudellisesta tilanteesta ei aiheudu erityistä perustetta alentaa yhtiölle määrättävän seuraamusmaksun määrää.

238. Eko-Centerin vastuunalainen yhtiömies EK on ollut UAY:n hallituksen jäsen koko rikkomuksen keston ajan. EK on osallistunut rikkomukseen aktiivisesti lähettämällä 31.10.2014 UAY:n hintasuosituksen sisältäneen sähköpostiviestin. Lisäksi yhtiön edustaja on 25.10.2015 saanut tiedon Porvoon alueellisessa keskustelutilaisuudessa 5.10.2015 annetusta UAY:n hintasuosituksesta.

239. Eko-Centerin menettelyn moitittavuutta vähentää se, että yhtiön edustaja on saanut tiedon edellä mainitussa Porvoon alueellisessa keskustelutilaisuudessa esitetystä hintasuosituksesta vasta jälkikäteen eikä ole siten aktiivisesti osallistunut sen antamiseen. Yhtiön edustaja on saanut tiedon mainitusta hintasuosituksesta vasta kaksi päivää ennen rikkomuksen päättymistä. Yhtiö ei ole myöskään toiminut Porvoon autokoulumarkkinoilla, joihin UAY:n hintasuositukset ovat kohdistuneet. Yhtiön ei voida siten katsoa pyrkineen hyötymään kilpailunrajoituksesta.

240. Toimialayhdistyksen suositukset hintojen korottamisesta kuuluvat edellä todetulla tavalla lähtökohtaisesti luonteeltaan vakavimpiin kilpailunrajoituksiin. Esillä olevassa asiassa kilpailurikkomus on kuitenkin ollut alueelliselta ja taloudelliselta laajuudeltaan hyvin rajoittunut. Rikkomus ei ole myöskään ollut erityisen pitkäaikainen.

241. Edellä lausuttu huomioon ottaen markkinaoikeus katsoo, että Eko-Centerille on määrättävä 2.000 euron seuraamusmaksu, millä määrällä voidaan katsoa olevan kuvatuissa olosuhteissa riittävä erityis- ja yleisestävä vaikutus.

10.4.4 Muut UAY:n hallituksen jäsenet

242. Kilpailu- ja kuluttajavirasto on vaatinut, että Autokoulu Hakalalle, Järvenpään Ajokoulutuskeskukselle, Malmin Autokoululle ja Hangan Autokoululle määrätään seuraamusmaksut, joiden määrät vastaavat 10 prosenttia yhtiöiden vuoden 2015 liikevaihdosta.

243. Autokoulu Hakalan, Järvenpään Ajokoulutuskeskuksen, Malmin Autokoulun ja Hangan Autokoulun edustajat ovat olleet UAY:n hallituksen jäseniä koko rikkomuksen keston ajan.

244. Yhtiöiden edustajat ovat saaneet tiedon Eko-Centerin EK:n 31.10.2014 lähettämästä, UAY:n hintasuosituksen sisältäneestä sähköpostiviestistä eivätkä ole puuttuneet siihen. Lisäksi yhtiöiden edustajat ovat 25.10.2015 saaneet tiedon Porvoon alueellisessa keskustelutilaisuudessa 5.10.2015 annetusta UAY:n hintasuosituksesta.

245. Yhtiöiden menettelyn moitittavuutta vähentää se, että ne ovat saaneet tiedon UAY:n antamista hintasuosituksista vasta jälkikäteen eivätkä ole

siten aktiivisesti osallistuneet niiden antamiseen. Edellä mainitussa Porvoon alueellisessa keskustelutilaisuudessa annetusta hintasuosituksesta yhtiöt ovat saaneet tiedon vasta kaksi päivää ennen rikkomuksen päättymistä. Yhtiöt eivät ole myöskään toimineet Porvoon autokoulumarkkinoilla, joihin UAY:n hintasuositukset ovat kohdistuneet. Niiden ei voida siten katsoa pyrkineen hyötymään kilpailunrajoituksesta. Kun lisäksi otetaan huomioon, ettei kilpailurikkomus ole ollut erityisen pitkäaikainen ja että rikkomus on ollut alueelliselta ja taloudelliselta laajuudeltaan hyvin rajoittunut, markkinaoikeus katsoo, ettei esillä olevassa asiassa ole kilpailulain 12 §:n 1 momentin säännös huomioon ottaen aihetta määrätä seuraamusmaksua Autokoulu Hakalalle, Järvenpään Ajokoulutuskeskukselle, Malmin Autokoululle ja Hangon Autokoululle. Kilpailu- ja kuluttajaviraston esitys seuraamusmaksun määräämisestä mainituille yhtiöille on siten hylättävä.

Oikeudenkäyntikulut

246. Asiassa sovellettavan hallintolainkäyttölain (586/1996) 74 §:n 1 momentin mukaan asianosainen on velvollinen korvaamaan toisen asianosaisen oikeudenkäyntikulut kokonaan tai osaksi, jos erityisesti asiassa annettu ratkaisu huomioon ottaen on kohtuutonta, että tämä joutuu pitämään oikeudenkäyntikulunsa vahinkonaan. Harkittaessa julkisen asianosaisen korvausvelvollisuutta on pykälän 2 momentin mukaan otettava erityisesti huomioon, onko oikeudenkäynti aiheutunut viranomaisen virheestä.

247. Hallintolainkäyttölain (586/1996) 74 §:n 1 momenttia koskeissa esitöissä (HE 217/1995 vp s. 87) on todettu, että säännöstä sovellettaessa voidaan ratkaisun lopputuloksen lisäksi ottaa huomioon myös muita seikkoja, joita voivat olla muun ohella asian riittäisyys, asian merkittävyys asianosaiselle sekä oikeudenkäyntikulujen määrä suhteessa riidan kohteeseen tai asianosaisen maksukykyyn. Yleisenä perusteena on sen arviointi, olisiko kohtuutonta, että vastapuoli joutuu kantamaan oikeudenkäyntikulunsa, ja kysymys on siten asian lopputuloksen ja eräiden muiden seikkojen pohjalta tehtävästä arviosta.

248. Hallintolainkäyttölain (586/1996) 75 §:n 2 momentin mukaan oikeudenkäyntikuluista on muuten soveltuvien osin voimassa, mitä oikeudenkäymiskaaren 21 luvun 7–16 §:ssä säädetään.

249. Markkinaoikeus on edellä katsonut, että Uudenmaan Autokouluyhdistys ry, Autokoulu Hakala Ky, Eko-Center Liikennekoulutuspalvelut Ky, Järvenpään Ajokoulutuskeskus Oy, Malmin Autokoulu Oy, Oy Hangö Bilskola – Hangon Autokoulu Ab ja Porvoon Autokoulu Oy ovat menetelleet kilpailulain vastaisesti.

250. Vaikka markkinaoikeus on määrännyt seuraamusmaksut Uudenmaan Autokouluyhdistys ry:lle, Porvoon Autokoulu Oy:lle ja Eko-Center Liikennekoulutuspalvelut Ky:lle määrällisesti alhaisempina kuin mitä virasto on esittänyt, asiassa annettu ratkaisu huomioon ottaen ei

ole hallintolainkäyttölain (586/1996) 74 §:n 1 momentissa tarkoitetulla tavalla kohtuutonta, että ne joutuvat pitämään oikeudenkäyntikulunsa vahinkonaan.

251. Markkinaoikeus on jättänyt kokonaan määräämättä seuraamusmaksun Autokoulu Hakala Ky:lle, Järvenpään Ajokoulutuskeskus Oy:lle, Malmin Autokoulu Oy:lle ja Oy Hangö Bilskola – Hangon Autokoulu Ab:lle. Yhtiöiden on kuitenkin katsottu menetelleen kilpailulain vastaisesti. Tähän nähden ei ole asiassa annettu ratkaisusta huolimatta hallintolainkäyttölain (586/1996) 74 §:n 1 momentissa tarkoitetulla tavalla kohtuutonta, että ne joutuvat pitämään oikeudenkäyntikulunsa vahinkonaan.

252. Markkinaoikeus on edellä katsonut, että Oy Autokoulu Drivers' Club Bilskola Ab ja Timo Anttila Yhtiöt Oy eivät ole menettelleet kilpailulain vastaisesti ja että seuraamusmaksuesitys tulee hylätä niiden osalta. Asia ratkaistaan siten pääasian osalta yhtiöiden eduksi ja niiden vaatimusten mukaisesti. Asia on ollut laaja niin oikeudenkäyntiaineiston kuin sen ratkaisemiseen vaikuttavien seikkojenkin osalta. Seuraamusmaksuesitys on koskenut kahta eri kilpailurikkomusta, joita ei ole esityksessä selkeästi erotettu toisistaan. Asia on ollut esillä markkinaoikeuden suullisessa valmistelussa ja sen jälkeen suullisessa käsittelyssä kuutena istuntopäivänä. Kilpailu- ja kuluttajavirastolle määrättävää velvollisuutta korvata yhtiöiden oikeudenkäyntikuluja puoltaa pääasian lopputuloksen ohella asian luonteeseen ja laajuuteen liittyvä merkittävyys yhtiöille. Näistä syistä olisi hallintolainkäyttölain (586/1996) 74 §:n 1 momentissa tarkoitettu tavoin kohtuutonta, jos yhtiöt joutuisivat pitämään asian käsittelystä aiheutuneet oikeudenkäyntikulunsa vahinkonaan.

253. Oy Autokoulu Drivers' Club Bilskola Ab ja Timo Anttila Yhtiöt Oy ovat vaatineet oikeudenkäyntikuluina korvattaviksi asiamiehen käyttämisestä aiheutuneita kustannuksia, joiden perusteena olevat toimenpiteet on tehty nyt esillä olevaa asiaa Kilpailu- ja kuluttajavirastossa selvitettyä. Tältä osin kyse on sellaisista hallinnollisissa viranomaismenettelyissä aiheutuneista kustannuksista, joista yhtiöillä ei ole oikeutta saada oikeudenkäyntikuluina korvausta. Yhtiöiden kuluvaatimukset on siten hylättävä näiltä osin.

254. Kilpailu- ja kuluttajavirasto on esittänyt, ettei asiassa ole perusteita Timo Anttila Yhtiöt Oy:n asianosaiskulujen korvaamiselle. Virasto on lisäksi esittänyt, että yhtiön oikeudenkäynti- ja asianosaiskuluvaatimukset perustuvat osittain samoihin toimenpiteisiin ja osa toimenpiteistä on ollut tarpeettomia ja ylimitoitettuja.

255. Oikeudenkäymiskaaren 21 luvun 8 §:n 1 momentin mukaan korvausta suoritetaan myös oikeudenkäynnin asianosaiselle aiheuttamasta työstä ja oikeudenkäyntiin välittömästi liittyvästä menetyksestä. Säännöksen esitöiden (HE 107/1998 vp s. 19) mukaan asianosaiselle itselleen suoritettavan oikeudenkäyntikulujen korvauksen tulee olla

poikkeuksellista. Se ei saa olla korvaus oikeudenkäyntiin osallistumisesta tai siihen valmistautumisesta aiheutuvasta tavanomaisesta vaivannäöstä. Asianosaiselle itselleen työstä määrättävä korvaus tulee rajoittaa lähinnä tilanteisiin, joissa asianosainen itse on ammattitaitonsa tai erityisosaamisensa perusteella tehnyt sellaisia oikeudenkäynnin kannalta välttämättömiä paljon aikaa vaatineita toimenpiteitä, jotka jonkun muun suorittamina olisivat myös asiamiehen tai avustajan laskuttamia kuluja.

256. Edellä todetusti asianosaiskulut on oikeudenkäyntikulujen ohella tarkoitettu korvattavaksi vain poikkeuksellisissa tilanteissa. Markkinaoikeus katsoo, ettei asiassa ole esitetty sellaista selvitystä, jonka perusteella olisi todettavissa, että Timo Anttila Yhtiöt Oy:n edustajalle olisi aiheutunut tavanomaisesta oikeudenkäyntiin valmistautumisesta poikkeavaa työtä. Timo Anttila Yhtiöt Oy:n vaatimus asianosaiskulujen korvaamisesta on näin ollen hylättävä.

257. Markkinaoikeus toteaa, että Timo Anttila Yhtiöt Oy:n oikeudenkäyntikuluerittelystä ei käy ilmi tuntierittelyä. Yhtiön asiamies on kuitenkin markkinaoikeuden suullisessa käsittelyssä ilmoittanut, että tuntimäärä on yhteensä 135,7 tuntia ja tuntihinta 195 euroa. Markkinaoikeus katsoo, ettei asiassa ole ilmennyt perusteita sille, että Timo Anttila Yhtiöt Oy:n asiamiehen toimenpiteitä ei olisi pidettävä tarpeellisina ja niistä aiheutuvia oikeudenkäyntikuluja kohtuullisina.

258. Markkinaoikeus katsoo yhteenvetona edellä lausutusta, että Kilpailu- ja kuluttajavirasto on hallintolainkäyttölain 74 §:n 1 momentin nojalla velvoitettava korvaamaan Oy Autokoulu Drivers' Club Bilskola Ab:n ja Timo Anttila Yhtiöt Oy:n tarpeellisista toimenpiteistä aiheutuneet määrältään kohtuulliset oikeudenkäyntikulut.

Lopputulokset

Markkinaoikeus määrää Uudenmaan Autokouluyhdistys ry:n maksamaan valtiolle seuraamusmaksuna 6.000 euroa.

Markkinaoikeus määrää Porvoon Autokoulu Oy:n maksamaan valtiolle seuraamusmaksuna 12.000 euroa.

Markkinaoikeus määrää Eko-Center Liikennekoulutuspalvelut Ky:n maksamaan valtiolle seuraamusmaksuna 2.000 euroa.

Markkinaoikeus hylkää Kilpailu- ja kuluttajaviraston esityksen Autokoulu Hakala Ky:n, Järvenpään Ajokoulutuskeskus Oy:n, Malmin Autokoulu Oy:n, Oy Hangö Bilskola – Hangon Autokoulu Ab:n, Oy Autokoulu Drivers' Club Bilskola Ab:n ja Timo Anttila Yhtiöt Oy:n osalta.

Markkinaoikeus hylkää Uudenmaan Autokouluyhdistys ry:n, Autokoulu Hakala Ky:n, Eko-Center Liikennekoulutuspalvelut Ky:n, Järvenpään Ajokoulutuskeskus Oy:n, Malmin Autokoulu Oy:n, Oy Hangö Bilskola

– Hangon Autokoulu Ab:n ja Porvoon Autokoulu Oy:n vaatimukset oikeudenkäyntikulujensa korvaamisesta.

Markkinaoikeus velvoittaa Kilpailu- ja kuluttajaviraston korvaamaan Oy Autokoulu Drivers' Club Bilskola Ab:n oikeudenkäyntikulut 18.759,30 eurolla ja Timo Anttila Yhtiöt Oy:n oikeudenkäyntikulut 21.831,55 eurolla, molemmat määrät viivästyskorkoineen. Viivästyskorkoa on maksettava korkolain 4 §:n 1 momentissa tarkoitetun korkokannan mukaisesti siitä lukien, kun kuukausi on kulunut tämän päätöksen antamisesta.

Muutoksenhaku

Kilpailulain 44 §:n 2 momentin nojalla tähän päätökseen saa hakea muutosta valittamalla korkeimpaan hallinto-oikeuteen valituslupaa pyytämättä siten kuin oikeudenkäynnistä hallintoasioissa annetussa laissa säädetään. Markkinaoikeuden päätöstä on valituksesta huolimatta noudatettava, jollei korkein hallinto-oikeus toisin määrää.

Valitusosoitus on liitteenä.

Asian ovat yksimielisesti ratkaisseet markkinaoikeustuomarit Anne Ekblom-Wörlund, Pertti Virtanen, Markus Mattila ja Riikka Innanen.

Huomaa

Päätöksen lainvoimaisuustiedot tulee tarkistaa korkeimmasta hallinto-oikeudesta.