



Päästökartelli tuli kalliiksi eurooppalaisille kuorma-autovalmistajille.

Kokonaissumma ei ole vielä selvillä.

Tammikuussa 2017 kuorma- autovalmistajat sopivat hinnoittelusta. Se on tullut heille jo kalliiksi. Siviilikanteet ovat vielä kesken ja viimeiset täytyy nostaa kesällä. Kartelli koskee myös suomalaista kuorma-auton hankkinutta. EU-komissio läimäisi vuonna 2016 viidelle kuorma-autovalmistajalle kolmen miljardin euron sakot EU:n kilpailulakien rikkomisesta. Komission mukaan DAF, Daimler (Mercedes-Benz), Iveco, MAN ja Volvo/Renault sopivat keskenään kuorma- autojen hinnoista ja siirsivät päästölaitteiden kustannukset suoraan autojen ostajille. Kartelli syntyi vuoden 2017 tammikuussa, kun autovalmistajilla oli kokous. Lainvastaista yhteistyötä tehtiin vuosina 1997-2011. Arvion mukaan kuorma-autojen hinnat nousivat kartellin ansiosta 10-20 %.

MAN vältti sakot, koska se paljasti kartellin olemassaolon viranomaisille vuonna 2011. Kartellissa mukana olleet yritykset myönsivät osallisuutensa ja hyväksyivät seuraukset.

SCANIA EI MYÖNTÄNYT

Scanian osalta tapaus on vielä kesken. Asia nousi viimeksi esiin Scanian vuoden 2020 tilinpäätöstiedotteessa kohdassa "lainsäädännölliset riskit".

Scania joutui vuonna 2011 komission tutkimuksen kohteeksi muiden automerkkien tavoin. Komission tiedonanto toimitettiin asiasta

Scanialle marraskuussa 2014. Scania teki kirjanpitoon 375 miljoonan euron varauksen.

Scania kertoo tehneensä aina yhteistyötä komission kanssa, mutta ei hyväksynyt kuitenkaan komission näkemystä hintakartellista Scanian osalta.

Komissio antoi lokakuussa 2017 Scanialle 881 miljoonan euron sakot. Scania valitti päätöksestä EU-tuomioistuimeen ja antoi tammikuussa 2018 takauksen sakkojen vakuudeksi

odottaessaan päätöstä. Asia on vielä kesken EU-oikeudessa.

KOSKEE MILJOONIA AUTOILIJOITA

EU-yhteisösakkojen lisäksi kartellissa mukana oleville kuorma-autovalmistajille on tulossa mahdollisesti maksettavaa oikeuskanteista siviilioikeuksissa. Asianajotoimistot ovat myös sovitelleet korvauksista kuorma- autovalmistajien kanssa.

Euroopan tasolla kanteisiin on liittynyt miljoonia autoilijoita. Toimintamalleja on kaksi. Toisessa asianajotoimisto kerää kuorma-auton hankkineiden nimiä ryhmäkanteisiin eli kanteessa on jokainen mukana omalla nimellä. Toisessa tapauksessa asianajotoimisto ostaa auton hankkineilta vahingonkorvausvaatimukset ja ajaa kannetta itse omissa nimissä.

Suomessa päästökartelliasianssa on ollut aktiivisia kaksi ulkomaista asianajotoimistoa, Hausfeld ja TransAtlantis. Molemmissa tapauksissa kanteeseen liittyminen on ollut auton hankkineen kannalta riskitöntä eli oikeudenkäyntikuluja ei tarvitse maksaa.

VANHENEE HEINÄKUUSSA 2021

Hausfeld toimii ryhmäkannemenettelyllä. Kanteen tavoitteena on saada auton hinnasta autonvalmistajalta 10 %, mutta vähintään 5 %.

- Asia vanhenee heinäkuussa 2021. Tämän vuoden ryhmäkanteeseen voi liittyä vielä hyvinkin pari kuukautta, kertoo Hausfeldin Suomen edustaja

Tapio Aho

Ajolinjalle10.3.

Suomessa ensirekisteröitiin kartelliaikana 67 000 yli 6-tonnista kuorma-autoa, joihin kartelli on voinut vaikuttaa. Kartelli on vaikuttanut Ahon mukaan autojen hintatasoon myöhemminkin kuin kartellin paljastuessa vuonna 2011.

- Vuosimallin 2013 autot voisi ottaa vielä mukaan, Tapio Aho kertoo.

Hausfeldin ryhmäkanteeseen voi liittyä mukaan myös käytetyn auton ostajat, koska sen mukaan kartelli on vaikuttanut myös käytettyjen hintoihin. Käytetty auto tulee olla hankittu kartellin aikana vuosina 1997-2011, mutta auton vuosimalli voi olla vanhempikin.

Ensimmäinen ryhmäkanne tehtiin vuonna 2018. Oikeuden päätös piti tulla Ahon mukaan 24.2, mutta sitä lykättiin enintään kuudella viikolla. Kanteet ovat vireillä Hollannissa.

- Huhtikuun alkupuolella tiedetään oikeuden päätös, Tapio Aho kertoo.

Mitä päätöksen jälkeen tapahtuu, se jää nähtäväksi. Valittavatko autovalmistajat ylempään oikeusasteeseen? Tapio Aho arvelee, että asiakkaille myönteisen päätöksen jälkeen autovalmistajilla saattaa olla halua sopia asia hiljaisuudessa.

PALKKIO SAADUSTA KORVAUKSESTA

Vuodesta 2018 lähtien Hausfeld on tehnyt joka vuosi yhden ryhmäkanteen. Suomalaisia autoilijoita liittyi mukaan ensi kerran toiseen kanteeseen eli vuonna 2019.

Paljonko suomalaisia on mukana ryhmäkanteissa?

- Minulla ei ole tässä lukuja, mutta arvioisin, että yli 500, yrityksiä ja kaupungeja, Tapio Aho kertoo. Ahon mukaan Hausfeld on suurin toimija päästökartellin ryhmäkanneasiassa Suomessa. Lisätietoa päästökartellista ja siihen liittymisestä saa nettisivuilta **www.truckcartel.fi** Jos kanteesta tulee myönteinen päätös, toimisto ottaa käsittelykuluja uuden auton osalta noin tuhat euroa, kun asiakas saa noin 10 000 euron korvauksen. Käytetyn osalta määrä ei ylitä 50 % saadusta korvauksesta. Eli jos saatu korvaussumma on 500 euroa, Hausfeld ottaa korkeintaan 250 euroa.

Vaikka Scania ei saisi EU-komissiolta tuomiota päästökartellista, Scanialla ajava voi liittyä mukaan Hausfeldin ryhmäkanteeseen. Näin on tilanne Tapio Ahon mukaan myös Sisun osalta, vaikka se ei ollut mukana päästökartellissa. Ja perustelu on seuraava: Kartelli nosti kaikkien kuorma-autojen hintoja, joten siksi kaikki kuorma-auton hankkijat ovat oikeutettuja korvaukseen.

SOVITTELU YKSI MAHDOLLISUUS

TransAtlantis asianajotoimiston päästökartellin suomalaiskanteeseen ei voi enää liittyä. Määräaika päättyi helmikuun lopulla.

TransAtlantis ajaa kannetta omissa nimissä. TransAtlantis maksoi kuorma-auton hankkineille etukäteiskorvauksen eli osti vahingonkorvausoikeudet. Ja jos tapaus voitetaan, tulevasta korvauksesta maksetaan osa auton ostaneelle. TransAtlantis sai päästökartellitapaukseen rahoittajan pääomamarkkinoilta.

Suomalaiset kuorma-auton hankkineet on niputettu yhteen tapaukseen.

- Mukana on yli 200 yritystä. TransAtlantis ei vielä tiedä, ajaako se kannetta Saksassa vai Hollannissa, kertoo TransAtlantiksien Suomen edustaja

Matti Myllymäki

.

Oikeuteen ei välttämättä mennä.

- Lähtökohtaisesti kartellivahingot sovitellaan. Markkinoilla liikkuu huhuja, että suuri eurooppalainen kuljetusliike olisi saanut soviteltua päästökartellin kuorma-autovalmistajan kanssa, Myllymäki kertoo. Rekkakartelliasia vanhenee 19.7., joten siihen mennessä kanne on nostettava. Kannetta ei tietysti tarvitse nostaa, jos asia saataisiin soviteltua kuorma-autovalmistajan kanssa. Ryhmäkanteissa on Myllymäen mukaan mukana niin paljon osakkaita, että siinä sovittelu on vaikeaa.

ALIOIKEUDEN PÄÄTÖKSIÄ ON

Kuorma-autojen päästökartellissa on tullut Myllymäen mukaan jo alioikeuden päätöksiä, mutta ei vielä yhtään sitovaa päätöstä korkeimmissa oikeusasteissa.

- Korvaussummat vaihtelevat paljon. Esimerkiksi Espanjassa alioikeuden päätöksissä summat vaihtelevat 3 % - 25 %, Myllymäki sanoo.

Ennen kuin kartelliasia on loppuun käsitelty, menee vielä vuosikausia. Ja saako autoilija korvauksia ja kuinka paljon, jää nähtäväksi.



Kuvassa on moottoritienäkymää läheltä Berliiniä.

SAKSAN TIETULLIKANNE ALKAMASSA?

Lokakuussa 2020 EU-tuomioistuin teki päätöksen, jonka mukaan Saksa oli kerännyt tietulleja osin laittomasti. Tietullia saisi kerätä EU-säännösten mukaan vain tienrakennukseen ja tienhoitoon (infrakulut). Saksa oli kerännyt tietullia kuitenkin myös liikennepoliisin kustannuksiin.

Liikemaksuja ollaan hakemassa takaisin oikeuskanteilla. Ainakin TransAtlantis olisi mahdollisesti lähtemässä omalla kanteella, jos saa rahoituksen järjestymään. Asia ratkeaa TransAtlantiksien Suomen edustajan Matti Myllymäen arvion mukaan maaliskuussa. TransAtlantiksien mukaan asiantuntijat ovat arvioineet mahdollisen korvauksen suuruuden 5 % maksetuista tietulleista. Laittoman liikennepoliisin osuus on 4–7 % maksetusta tietullista.

Korvauksia voidaan hakea vuoden 2018 alusta lokakuuhun 2020. Vuoden 2017 osalta asia on jo vanhentunut.

Kuljetusyrittäjä voi antaa jo nimensä TransAtlantikselle
(www.joukkokanne.fi)

, jos se haluaa lähteä mukaan kanteeseen. Jos rahoitus oikeusprosessiin järjestyy, TransAtlantis ottaa sitten yhteyttä. Kuljetusyrittäjältä ei oteta etumaksuja. TransAtlantiksien palkkio perustuu mahdollisesta oikeuden määrittämästä korvaussummasta otettavaan siivuun,

Kuorma-autovalmistajien kartelli

Kirjoittanut Ajolinja
09.04.2021 00:00

joka olisi Myllymäen mukaan 20–30 %.

Saksan tietulli on suurelle osalle suomalaisista kuljetusyrittäjistä 17,3 senttiä kilometriltä. Kyse on silloin Euro 6 päästöluokan yli 18 tonnisesta autosta, jossa on enintään kolme akselia (rekkaveturi).

Teksti ja kuvat: Jouni Hievanen

[TILAA AJOLINJA!](#)