

YHTEISÖJEN ENSIMMÄISEN OIKEUSASTEEN
TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (kolmas jaosto)
28 päivänä helmikuuta 2002 *

Asiassa T-86/95,

Compagnie générale maritime, kotipaikka Suresnes (Ranska),

Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft, kotipaikka Hampuri (Saksa),

Kawasaki Kisen Kaisha Ltd, kotipaikka Tokio (Japani),

Lloyd Triestino di Navigazione SpA, kotipaikka Trieste (Italia),

A. P. Møller-Maersk Line, kotipaikka Kööpenhamina (Tanska),

Malaysian International Shipping Corporation Berhad, kotipaikka Kuala Lumpur (Malesia),

Mitsui OSK Lines Ltd, kotipaikka Tokio,

Nedlloyd Lijnen BV, kotipaikka Rotterdam (Alankomaat),

Neptune Orient Lines Ltd, kotipaikka Singapore (Singapore),

Nippon Yusen Kabushiki Kaisha, kotipaikka Tokio,

Orient Overseas Container Line, kotipaikka Hongkong (Kiina),

* Oikeudenkäyntikieli: englanti.

P & O Containers Ltd, kotipaikka Lontoo (Yhdistynyt kuningaskunta),

Wilh. Wilhemsen Ltd A/S, kotipaikka Oslo (Norja),

edustajinaan solicitor P. Rutley sekä asianajajat J. Pheasant ja A. Mariott, prosessiosoite Luxemburgissa,

kantajina,

joita tukevat

The European Community Shipowners' Associations ASBL, kotipaikka Bryssel (Belgia), edustajanaan asianajaja D. Waelbroeck, prosessiosoite Luxemburgissa,

ja

The Japanese Shipowners' Association, kotipaikka Tokio, edustajanaan barrister F. Randolph ja solicitor F. Murphy, prosessiosoite Luxemburgissa,

väliintulijoina,

vastaan

Euroopan yhteisöjen komissio, asiamiehinään B. Langeheine ja R. Lyal, prosessiosoite Luxemburgissa,

vastaajana,

jota tukee

The European Council of Transport Users ASBL, kotipaikka Bryssel, johon kuuluu **The European Shippers Council**, edustajanaan barrister M. Clough, prosessiosoite Luxemburgissa,

väliintulijana,

jossa kantajat vaativat ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuinta kumoamaan EY:n perustamissopimuksen 85 artiklan soveltamisesta (IV/33.218 — Far Eastern Freight Conference) 21 päivänä joulukuuta 1994 tehdyn komission päätöksen 94/985/EY (EYVL L 378, s. 17),

**EUROOPAN YHTEISÖJEN ENSIMMÄISEN
OIKEUSASTEEN TUOMIOISTUIN (kolmas jaosto),**

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja K. Lenaerts sekä tuomarit J. Azizi ja M. Jaeger,
kirjaaja: lakimiesavustaja Y. Mottard,

ottaen huomioon kirjallisessa käsittelyssä ja 7.6.2000 pidetyssä istunnossa esitetyn,

on antanut seuraavan

tuomion¹

Asiaa koskevat oikeussäännöt

1 Perustamissopimuksen 85 ja 86 artiklan yksityiskohtaisesta soveltamisesta meriliikenteeseen 22.12.1986 annetussa neuvoston asetuksessa N:o 4056/86 (EYVL L 378, s. 4) säädetään linjakonferensseja koskevasta ryhmäpoikkeusjärjestelystä. Kyseisen asetuksen kahdeksannessa perustelukappaleessa säädetään seuraavaa:

”Olisi säädettävä linjakonferensseja koskevasta ryhmäpoikkeuksesta; linjakonferensseilla on vakauttava vaikutus, koska ne takaavat rahdinantajille luotettavia palveluja; yleensä niillä osaltaan edistetään riittävien, tehokkaiden, aikatauluun perustuvien merikuljetusten tarjoamista, ja niissä otetaan oikeudenmukaisesti huomioon käyttäjien edut; tällaisia tuloksia ei voida saavuttaa ilman kuljetusmaksuja sekä tarvittaessa kuljetuskaluston saatavuutta, lastin ja tulojen jakamista koskevaa varustamoiden yhteistyötä konferensseissa; useimmissa tapauksissa konferenssin ulkopuolella olevat aikatauluun perustuvat palvelut sekä tietyissä tapauksissa hakurahtiliikenne ja muut kuljetustavat kilpailevat edelleen tehokkaasti konferenssien kanssa; merenkulkualan rakenteelle ominai-

1 — Tämän tuomion perusteluista on otettu tähän vain kohdat, joiden julkaisemista ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin pitää aiheellisena.

sen laivastojen liikkuvuuden vuoksi konferenssit ovat jatkuvasti kilpailun kohteena, ja niillä ei yleensä voida poistaa tätä kilpailua merkittävältä osalta kyseisiä meriliikennepalveluja.”

- 2 Asetuksen N:o 4056/86 1 artiklan 2 mukaan nojalla asetus koskee vain kansainvälistä meriliikennettä yhteen tai useampaan yhteisön satamaan tai yhdestä tai useammasta yhteisön satamasta, lukuun ottamatta hakurahtiliikennettä eli irto- tai kappaletavaroiden kuljetusta aluksella, joka on tilattu rahdinantajalle. Asetuksen N:o 4056/86 1 artiklan 3 kohdan b alakohdan mukaan linjakonferenssilla tarkoitetaan

”kahden tai useamman aluksia käyttävän ja määritellyllä maantieteellisellä alueella tietyllä reitillä tai tietyillä reiteillä kansainvälisiä linjaliikennepalveluja tarjoavien varustamojen ryhmää, jolla on jonkinlainen sopimus tai järjestely siitä, että varustamot toimivat yhdenmukaisin tai yhteisin kuljetusmaksuin ja noudattavat muita varustamopalvelujen tarjoamisesta sovittuja ehtoja”.

- 3 Asetuksen N:o 4056/86 3 artiklan mukaan EY:n perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdassa (josta on tullut EY 81 artiklan 1 kohta) tarkoitettu kielto ei koske sellaisia sopimuksia, joiden tarkoituksena on hintojen ja aikatauluun perustuvien meriliikennepalvelujen toimittamisehtojen vahvistaminen. Poikkeus koskee myös sopimuksia, joilla on yksi tai useampi seuraavista tarkoituksista:

”a) kuljetusaikataulujen, lähtöjen tai satamassa käyntien yhteensovittaminen;

b) lähtö- tai satamassakäyntikerroista päättäminen;

c) lähtöjen tai satamassakäyntien yhteensovittaminen tai jakaminen konferenssin jäsenten kesken;

d) kunkin jäsenen tarjoaman kuljetuskaluston määrittely;

e) lastin tai tulojen jakaminen jäsenten kesken.”

4 Asetuksen N:o 4056/86 23 artiklan 1 kohdan mukaan ennen päätöksen tekemistä komission on varattava yrityksille tai yritysten yhteenliittymille, joita asia koskee, tilaisuus esittää huomautuksensa niitä vastaan esitetyistä väitteistä. Asetuksessa N:o 4056/86 säädetyistä tiedonannoista, valituksista, hakemuksista ja kuulemisista 16 päivänä joulukuuta 1988 annetussa komission asetuksessa (ETY) N:o 4260/88 (EYVL L 376, s. 1), joka oli voimassa tosiseikkojen tapahtumaaikaa, tarkennetaan kuulemisessa noudatettavat menettelymääräykset.

5 Kilpailusääntöjen soveltamisesta rautatie-, maantie- ja sisävesiliikenteeseen 19 päivänä heinäkuuta 1968 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 1017/68 (EYVL L 175, s. 1) 1 artiklassa säädetään seuraavaa:

”Tätä asetusta sovelletaan rautatie-, maantie- ja sisävesiliikenteessä yhtäältä kaikkiin sopimuksiin, päätöksiin ja yhdenmukaistettuihin menettelytapoihin, joiden tarkoituksena tai seurauksena on kuljetusmaksujen ja -ehtojen vahvistaminen, kuljetuspalvelujen tarjonnan rajoittaminen tai valvonta, kuljetusmarkkinoiden jakaminen, teknisten parannusten tai teknisen yhteistyön toteuttaminen taikka kuljetuskaluston tai -tarvikkeiden yhteisrahoitus tai -hankinta, jos nämä toimet välittömästi liittyvät kuljetuspalvelujen tarjoamiseen ja ovat tarpeen 4 artiklassa tarkoitettuna maantie- tai sisävesiliikenteen yritysryhmittymän yhteisesti järjestämien palvelujen kannalta, ja toisaalta määräävän markkina-aseman

väärinkäyttöön kuljetusmarkkinoilla. Säännöksiä sovelletaan myös kuljetuksiin liittyvien palvelujen tarjoajien toimiin, joilla on jokin edellä mainittu tarkoitus tai seuraus.”

- 6 Asetuksen N:o 1017/68 2 artiklan a kohdassa todetaan seuraavaa:

”Jollei 3—6 artiklasta muuta johdu, yhteismarkkinoille soveltumattomia ja kiellettyjä ovat ilman, että siitä täytyy etukäteen tehdä päätöstä, sellaiset yritysten väliset sopimukset, yritysten yhteenliittymien päätökset sekä yhdenmukaistetut menettelytavat, jotka voivat vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan ja joiden tarkoituksena on estää, rajoittaa tai vääristää kilpailua yhteismarkkinoilla tai joista seuraa, että kilpailu yhteismarkkinoilla estyy, rajoittuu tai vääristyy, ja erityisesti sellaiset sopimukset, päätökset ja menettelytavat:

- a) joilla suoraan tai välillisesti vahvistetaan kuljetusmaksuja ja -ehtoja tai muita kauppaehtoja;

— — .”

- 7 Asetuksen N:o 1017/68 5 artikla kuuluu seuraavalla tavalla:

”Taannehtivin vaikutuksin voidaan julistaa, että 2 artiklassa tarkoitettu kielto ei koske:

— yritysten välistä sopimusta tai yritysten välisten sopimusten ryhmää,

- yritysten yhteenliittymän päätöstä tai yritysten yhteenliittymien päätösten ryhmää taikka,

- yhdenmukaistettua menettelytapaa tai yhdenmukaistettujen menettelytapojen ryhmää,

joka osaltaan:

- parantaa kuljetuspalvelujen laatua,

- edistää kuljetustarpeiden tyydyttämistä jatkuvasti ja pysyvästi markkinoilla, joilla tarjonta ja kysyntä vaihtelevat ajoittain huomattavasti,

- lisää yritysten tuottavuutta taikka

- edistää teknistä tai taloudellista kehitystä

ja samalla ottaa kohtuullisesti huomioon kuljetuspalvelujen käyttäjien tarpeet:

- a) asettamatta asianomaisille kuljetusyriyksille rajoituksia, jotka eivät ole välttämättömiä mainittujen tavoitteiden toteuttamiseksi ja

- b) antamatta näille yrityksille mahdollisuutta poistaa kilpailua kyseisten kuljetusmarkkinoiden merkittävältä osalta.”
- 8 Asetuksen N:o 1017/68 11 artiklan 4 kohdassa säädetään seuraavaa: ”Jos komissio saamansa valituksen johdosta tai omasta aloitteestaan toteaa, että sopimus, päätös tai yhdenmukaistettu menettelytapa on 2 ja 5 artiklan säännösten mukainen, komissio tekee 5 artiklassa tarkoitetun päätöksen. Päätöksessä ilmoitetaan sen voimaantulopäivä. Tämä päivä voi olla päätöksentekopäivää aikaisempi.”
- 9 Asetuksen N:o 1017/68 22 artiklan 2 kohdan mukaan komissio voi määrätä yrityksille tai yritysten yhteenliittymille sakon, jos nämä tahallaan tai tuottamuksesta rikkovat muun muassa kyseisen asetuksen 2 artiklaa.
- 10 Asetuksen N:o 1017/68 26 artiklan 1 kohdan mukaan ennen päätöksen tekemistä komission on varattava yrityksille tai yritysten yhteenliittymille, joita asia koskee, tilaisuus esittää huomautuksensa niitä vastaan esitetyistä väitteistä. 19 päivänä heinäkuuta 1968 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 1017/68 26 artiklan 1 ja 2 kohdassa tarkoitetuista kuulemisista 8 päivänä elokuuta 1969 annetussa komission asetuksessa (ETY) N:o 1630/69 (EYVL L 209, s. 11), tarkennetaan tässä kuulemisessa noudatettavat menettelymääräykset.

Riidan taustalla olevat tosiseikat

- 11 Far Eastern Freight Conference (jäljempänä FEFC) on linjakonferenssien ryhmittymä, johon kuuluu varustamoita, jotka tarjoavat aikatauluun perustuvaa

konttien merikuljetusta Pohjois-Euroopan sekä Kaakkois-Aasian ja Itä-Aasian välillä sekä ns. ovelta ovelle -kuljetusta tai monimuotokuljetusta.

- 12 FEFC:n jäseninä olevat varustamot ovat sopineet yleisten liittymisehtojen lisäksi yhteisestä tariffista. Monimuotokuljetuksen huomioon ottamiseksi ne päättivät vuoden 1971 paikkeilla, jolloin konttien käyttö aloitettiin, laajentaa FEFC:n hintojen vahvistamista koskevia toimivaltuuksia siten, että niihin kuuluivat merikuljetuksen hintojen sekä lastin käsittelystä lastaussatamassa tai luovutus-satamassa perittävien maksujen vahvistamisen lisäksi myös maa-kuljetuspalvelujen hintojen vahvistaminen.
- 13 FEFC:n tariffi, jota sovellettiin kyseessä olevien tosiseikkojen tapahtuma-aikaan, sisältyy NT90-nimiseen asiakirjaan ja se on tullut voimaan 1.1.1990. Siinä vahvistetaan kuljetuksia koskevat yleiset ehdot maksuehdot mukaan lukien. Se on jaettu viiteen osaan, joista kaksi koskee monimuotokuljetukseen liittyviä maaosuuksia (maaosuudet alkuperämaassa ja määränpäämaassa).
- 14 Komissio sai 28.4.1989 käsiteltäväkseen Bundesverband der Deutschen Industrien (BDI), Deutscher Industrie- und Handelstagen (DIHT) ja Bundesverband des Deutschen Gross- und Aussenhandelsin (BGA), joiden suojissa Deutsche See-verladerkomiteen (DSVK, Saksan meriliikenteen rahdinantajien järjestö) toimii, tekemät kantelut, jotka koskivat tiettyjä FEFC:n jäsenten monimuotokuljetuksen hintojen vahvistamisen osalta omaksumia menettelytapoja.
- 15 Kantelijat luettelivat viisi tekijää, joista monimuotokuljetuspalvelu muodostuu:
- a) kuljetus lastaussatamaan

- b) lastin käsittely satamassa (siirtyminen maakuljetusvälineestä alukseen)

 - c) merikuljetus (kuljetus lastaus- ja purkusatamasta määräsatamaan)

 - d) lastin käsittely määräsatamassa (siirtyminen aluksesta maakuljetusvälineeseen)

 - e) maakuljetus määräsatamasta lopulliseen määränpäähen.
- 16 Kantelijat väittivät, että asetuksen N:o 4056/86 3 artiklassa säädetty ryhmäpoikkeus koskee ainoastaan kolmatta näistä viidestä palvelusta (varsinaista merikuljetusta). FEFC:n jäsenet ovat kuitenkin sopineet merikuljetuksen hintojen lisäksi myös maakuljetuspalveluiden ja lastin käsittelyyn liittyvien palveluiden hinnoista.
- 17 Ne huomauttivat, että koska asetuksen N:o 4056/86 1 artiklan 2 kohta koskee ”kansainvälistä meriliikennettä yhteen tai useampaan yhteisön satamaan tai yhdestä tai useammasta yhteisön satamasta, hakurahtiliikennettä lukuun ottamatta”, kyseisen asetuksen 3 artiklassa säädetyn ryhmäpoikkeuksen soveltamisala ei voi olla laajempi kuin itse asetuksen. Kantelijoiden mukaan esillä olevassa asiassa on sovellettava asetusta N:o 1017/68, jonka 2 artiklassa kielletään rajoittavat menettelytavat hintojen vahvistaminen mukaan lukien ja jossa ei säädetä poikkeuksesta sen kaltaiselle hintojen vahvistamiseen tähtäävälle toiminnalle, jota FEFC:n jäsenet ovat harjoittaneet maakuljetuksen alalla.

- 18 Kantelijat vaativat komissiota ryhtymään tarvittaviin toimenpiteisiin siten, että FEFC:n käytäntö vahvistaa maakuljetuspalvelujen hinnat saadaan päättymään.
- 19 Komissio päätti 18.12.1992 aloittaa menettelyn nyt käsiteltävänä olevassa asiassa.
- 20 Komissio lähetti kantajille 21.12.1992 päivätyllä kirjeellä väitetiedoksiannon.
- 21 Komissio antoi tämän jälkeen yrityksille, joita asia koski, tilaisuuden esittää huomautuksensa komission esittämistä väitteistä, ja esittää kaikki muut mahdolliset huomautukset asetuksen N:o 1017/68 26 artiklan 1 kohdan ja asetuksen N:o 1630/69 säännösten mukaisesti.
- 22 Komissio teki 21.12.1994 päätöksen 94/985/EY EY:n perustamissopimuksen soveltamisesta (IV/33.218 — Far Eastern Freight Conference) (EYVL L 378, s. 17; jäljempänä riidanalainen päätös).
- 23 Riidanalaisen päätöksen päätösosassa todetaan seuraavaa: *

”1 artikla

Far Eastern Freight Conferencin jäsenet — — ovat rikkoneet perustamissopimuksen 85 artiklaa ja asetuksen (ETY) N:o 1017/68 2 artiklaa vahvistamalla

* Tässä ja jäljempänä tuomiossa esitetyt lainaukset päätöksestä on suomennettu yhteisöjen tuomioistuimessa, koska EYVL:ssä ei ole julkaistu suomenkielisiä tekstiä.

yhteisesti sellaisten maakuljetuspalvelujen hinnat, joita rahdinantajille tarjotaan Euroopan yhteisön alueella yhdessä muiden palveluiden kanssa osana Pohjois-Euroopan ja Kaukoidän välistä konttilastin monimuotokuljetusta.

2 artikla

Asetuksen (ETY) N:o 1017/68 5 artiklan soveltamisedellytykset eivät ole täyttyneet.

3 artikla

Far Eastern Freight Conferencen jäsenet velvoitetaan lopettamaan 1 artiklassa todettu rikkominen.

4 artikla

Ne yritykset, joille tämä päätös on osoitettu, velvoitetaan vastedes pidättymään kaikista sellaisista sopimuksista tai yhdenmukaisista menettelytavoista, joilla on samanlaisia tai samantyyppisiä tarkoituksia tai vaikutuksia kuin 1 artiklassa tarkoitettulla sopimuksella.

5 artikla

Niiden yritysten, joille tämä päätös on osoitettu, maksettavaksi määrätään jäljempänä mainitut sakot 1 artiklassa todetun perustamissopimuksen 85 artiklan määräysten ja asetuksen (ETY) N:o 1017/68 2 artiklan säännösten rikkomisen perusteella.

Compagnie Générale Maritime	10 000 ecua
Hapag-Lloyd Aktiengesellschaft	10 000 ecua
Croatia Line	10 000 ecua
Kawasaki Kisen Kaisha Limited	10 000 ecua
Lloyd Triestino di Navigazione SpA	10 000 ecua
A.P. Møller-Maersk Line	10 000 ecua
Malaysian International Shipping Corporation Berhad	10 000 ecua
Mitsui OSK Lines Ltd	10 000 ecua
Nedlloyd Lijnen BV	10 000 ecua
Neptune Orient Lines Ltd	10 000 ecua
Nippon Yusen Kabushiki Kaisha	10 000 ecua
Orient Overseas Container Line	10 000 ecua
P&O Containers Ltd	10 000 ecua

6 artikla

Edellä 5 artiklassa määrätyt sakot on maksettava ecuina kolmen kuukauden kuluessa tämän päätöksen tiedoksi antamisesta Euroopan komission pankkitilille nro 310-0933000-43, Banque Bruxelles Lambert, Agence européenne, rond-point Schumann 5, B-1040 Bruxelles.

Tämän artiklan 1 kohdassa mainitun ajan jälkeen sakoista peritään ilman eri toimenpidettä Euroopan rahapoliittisen instituutin ecumääräisistä liiketapahtumista tämän päätöksen tekokuukauden ensimmäisenä arkipäivänä veloittaman koron suuruista korkoa lisättynä 3,5 prosenttiyksiköllä eli 9,25 prosenttia.

7 artikla

Tämä päätös on osoitettu liitteessä luetelluille yrityksille.

Tämä päätös on täytäntöönpanokelpoinen perustamissopimuksen 192 artiklan nojalla.”

Asian käsittelyn vaiheet

- 24 Kolmesta niistä neljästätoista laivanvarustamosta, joille riidanalainen päätös on osoitettu, nostivat 16.3.1995 EY:n perustamissopimuksen 173 artiklan (josta on muutettuna tullut EY 230 artikla) nojalla kanteen, jossa vaadittiin kyseisen päätöksen kumoamista.
- 25 Ne vaativat myös 10.4.1995 toimittamallaan erillisellä hakemuksella EY:n perustamissopimuksen 185 ja 186 artiklan (joista on tullut EY 242 ja EY 243 artikla) nojalla riidanalaisen päätöksen täytäntöönpanon lykkäämistä. Yhteisöjen tuomioistuimen presidentin asiassa C-149/95 P(R), komissio vastaan

Atlantic Container Line ym., 19.7.1995 antaman määräyksen (Kok. 1995, s. I-2165) huomioon ottaen asianosaiset sopivat, ettei komissio jatka sen kiellon täytäntöönpanoa, joka koski sitä, että kantajat vahvistavat yhteisesti maaliikennepalveluiden hinnat, ennen kuin ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin olisi antanut tuomionsa asiassa T-395/94, Atlantic Container Line ym., tai nyt käsiteltävänä olevassa asiassa. Tässä tilanteessa ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen presidentti päätti asianosaisten pyynnöstä 31.10.1995 lykätä väli-toimimenettelyä siihen saakka kun ensimmäinen tuomio annettaisiin joko asiassa T-395/94 tai nyt käsiteltävänä olevassa asiassa.

- 26 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen laajennetun viidennen jaoston puheenjohtaja hyväksyi 12.12.1995 annetulla määräyksellä The European Community Shipowners' Association ASBL:n (jäljempänä ECSA) ja The Japanese Shipowners' Associationin (jäljempänä JSA) tekemät väliintulohakemukset, joissa ne pyysivät saada osallistua oikeudenkäyntiin tukeakseen kantajien vaatimuksia, sekä The European Council of Transport Users ASBL:n (jäljempänä ECTU), johon The European Shippers Council kuuluu, tekemän väliintulohakemuksen, jossa se pyysi saada osallistua oikeudenkäyntiin tukeakseen komission vaatimuksia.
- 27 High Court of Justice (England & Wales) esitti yhteisöjen tuomioistuimelle 30.10.1995 EY:n perustamissopimuksen 177 artiklan (josta on tullut EY 234 artikla) nojalla useita ennakkoratkaisukysymyksiä, jotka koskivat muun muassa perustamissopimuksen 85 artiklan soveltamista ja asetusten N:o 4056/86 ja N:o 1017/68 tulkintaa sellaisten varustamoiden välillä tehtyjen sopimusten osalta, joiden tarkoituksena on vahvistaa rahdin hinta monimuotokuljetuksessa, johon sisältyy maaosuus ja meriosuus (asia C-339/95, Compagnia di Navigazione Marittima ym.) (EYVL C 351, s. 4).
- 28 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin päätti 26.6.1996 antamallaan määräyksellä (ei julkaistu oikeustapauskokoelmassa) lykätä asian T-86/95 käsittelyä EY:n tuomioistuimen perussäännön 47 artiklan kolmannen kohdan ja ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen 77 artiklan a kohdan ja 78 artiklan mukaisesti, kunnes asiassa C-339/95 on annettu tuomio. Koska asia C-339/95 poistettiin rekisteristä yhteisöjen tuomioistuimen presidentin 11.3.1998 antamalla määräyksellä (ei julkaistu oikeustapauskokoelmassa), asian T-86/95 käsittelyä päätettiin jatkaa.

- 29 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin päätti esittelevän tuomarin kertomuksen perusteella aloittaa suullisen käsittelyn, ja se pyysi prosessinjohtotoimena kantajia vastaamaan eräisiin kirjallisiin kysymyksiin.
- 30 Asianosaisten lausumat ja vastaukset ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen esittämiin kysymyksiin kuultiin 7.6.2000 pidetyssä istunnossa.

Asianosaisten vaatimukset

- 31 Kantajat vaativat väliintulijoina esiintyvien JSA:n ja ECSA:n tukemina, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin

— kumoaa riidanalaisen päätöksen

— velvoittaa komission korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

- 32 Komissio vaatii ECTU:n tukemana, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin

— hylkää kanteen

— velvoittaa kantajat korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

Oikeussääntöjen soveltaminen

- 33 Kantajat vetoavat kanteensa tueksi viiteen kanneperusteeseen. Ensimmäinen kanneperuste koskee perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdan rikkomista. Toinen kanneperuste koskee asetuksen N:o 4056/86 3 artiklan, jossa säädetään ryhmäpoikkeuksesta, rikkomista. Kolmas kanneperuste liittyy perustamissopimuksen 85 artiklan 3 kohdan sekä asetuksen N:o 1017/68 5 artiklan, jossa säädetään yksittäispoikkeuksesta, rikkomiseen. Neljännessä kanneperusteessa on kyse hallinnollisen menettelyn aikana tapahtuneista menettelyllisistä virheistä. Viides kanneperuste koskee sakkojen poistamista tai niiden alentamista.

I Alustavat huomautukset

- 34 Kantajat viittaavat nimenomaisesti asioihin T-395/94 ja T-395/94 R ja vetoavat nyt esillä olevassa oikeudenkäynnissä kyseisissä asioissa esitettyihin väitteisiin. Kuten komissio perustellusti huomauttaa, tällaista yleistä viittausta jossakin toisessa asiassa esitettyihin väitteisiin ei voida ottaa huomioon. EY:n tuomioistuimen perussäännön 19 artiklan ensimmäisen kohdan mukaan, jota sovelletaan kyseisen perussäännön 46 artiklan ensimmäisen kohdan ja ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen 44 artiklan 1 kohdan c alakohdan nojalla ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimeen, kantajan on esitettävä vähintään yhteenveto seikoista, joihin sen kanne perustuu. Näiden määräysten tarkoituksena on mahdollistaa se, että vastaaja voi valmistella puolustuksensa ja ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin voi harjoittaa valvontaansa (ks. erityisesti asia C-347/88, komissio v. Helleenien tasavalta, tuomio 13.12.1990, Kok. 1990, s. I-4747, 28 kohta ja asia T-85/92, de Hoe v. komissio, määräys 28.4.1993, Kok. 1993, s. II-523, 20—22 kohta).
- 35 Esillä olevassa asiassa kuitenkin kannekirjelmässä (1.37 kohta) tehty viittaus ”siltä osin kuin se on mahdollista ja tarpeen — — asioissa T-395/94 ja T-395/94 R esitettyihin väitteisiin ja todisteisiin — — sikäli kuin ne koskevat kysymystä

linjakonferenssien vahvistamista monimuotokuljetuksen hinnoista”, on niin yleinen viittaus asiassa T-395/94 esiin tuotuihin seikkoihin, ettei ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimien voi harjoittaa valvontaansa. Tämä päätelmä pätee myös kannekirjelmän 11.25 kohdassa tehtyyn viittaukseen kaikkiin asiassa T-395/94 R esitettyihin väitteisiin, joista on tehty lyhyt yhteenveto kannekirjelmän 11.26 kohdassa. Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen valvonta on näin ollen kohdistettava ainoastaan kannekirjelmässä nimenomaisesti esitettyihin kanneperusteisiin ja väitteisiin.

II Ensimmäinen kanneperuste, joka koskee perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdan rikkomista

A Asianosaisten väitteet ja niiden perustelut

Merkitykselliset markkinat

$\frac{36}{69}$ [...]

Kilpailun tuntuva rajoittaminen

$\frac{70}{82}$ [...]

Vaikutus jäsenvaltioiden väliseen kauppaan

$\frac{83}{109}$ [...]

B *Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta*

- 110 Tutkittaessa perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdan rikkomista koskevaa ensimmäistä kanneperustetta on aluksi korostettava, että kantajat eivät kiistä sitä, etteikö riidanalaisen päätöksen kohteena oleva sopimus, jolla ne ovat vahvistaneet yhdessä hinnat, joita FEFS noudattaa osana monimuotokuljetusta tarjoamiensa maakuljetuspalveluiden osalta, rajoittaisi kilpailua. Tältä osin on muistutettava, että hintojen vahvistamista koskeva sopimus on eräs perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdan a alakohdassa nimenomaisesti mainituista kilpailunrajoituksista (ks. erityisesti asia 8/72, Cementhandelaren v. komissio, tuomio 17.10.1972, Kok. 1972, s. 977, Kok. Ep. II, s. 65, 18 ja 19 kohta ja asia T-6/89, Enichem Anic v. komissio, tuomio 17.12.1991, Kok. 1991, s. II-1623, Kok. Ep. XI, s. II-1, 198 kohta).
- 111 Kantajat kiistävät sitä vastoin sen, että edellä mainittu sopimus rajoittaa asianmukaisesti määritellyillä relevanteilla markkinoilla kilpailua ja vaikuttaa tuntuvasti jäsenvaltioiden väliseen kauppaan sekä kuuluu näin ollen perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdassa määrätyn kiellon soveltamisalaan. Kantajat arvostelevat komissiota tältä osin pääasiallisesti siitä, ettei se ole määritellyt riidanalaisessa päätöksessä relevantteja markkinoita. Ne väittävät toissijaisesti, että komission riidanalaisessa päätöksessä implisiittisesti tekemä relevanttien markkinoiden määritelmä on virheellinen siltä osin kuin komissio katsoo, että FEFC:n monimuotokuljetuksen yhteydessä järjestämä konttien maakuljetus muodostaa merikuljetusmarkkinoista erilliset markkinat. Lopuksi kantajat toteavat vielä, että vaikka kyseiset liikennepalvelut kuuluvat maakuljetuspalveluiden markkinoille, näiden markkinoiden olisi kuitenkin katsottava muodostuvan kaikista maakuljetuspalveluista.

Relevanttien markkinoiden määrittäminen

- 112 Pääasiallisesti esitetyn väitteen osalta on korostettava, että, toisin kuin kantajat väittävät, komissio on määritellyt selvästi riidanalaisen päätöksen 10 ja

- 42 perustelukappaleessa kyseessä olevan sopimuksen kohteena ovat markkinat maakuljetuspalveluiden markkinoiksi. Komissio on todennut, että palvelut, joita riidanalainen päätös koskee, muodostuvat FEFC:n jäseninä olevien laivayhtiöiden Euroopan yhteisössä rahdinantajille osana Pohjois-Euroopan ja Kaukoidän välistä kontteihin pakattujen tavaroiden monimuotokuljetusta tarjoamista maakuljetuspalveluista. Lisäksi komissio on kuvaillut riidanalaisen päätöksen 12—37 perustelukappaleessa näitä palveluja seikkaperäisemmin mainitsemalla tarjonnan ja kysynnän kannalta markkinoilla toimivat taloudelliset toimijat (16—27 perustelukappale) sekä erityisesti hintoja koskevat merkitykselliset kilpailuolosuhteet (26, 28 ja 30 perustelukappale).
- 113 Tästä seuraa, että komissio on esittänyt asianmukaisesti ne varsinaiset olosuhteet, joiden vallitessa kyseinen sopimus tehtiin ja joihin sen oli tarkoitus vaikuttaa, sekä sen, miten kyseiset palvelut ovat rakentuneet ja miten ne toimivat.
- 114 Sillä, ettei komissio ole sisällyttänyt riidanalaiseen päätökseen relevanttien markkinoiden määrittelyä koskevaa erityistä osaa, jossa olisi ollut tämän mukainen otsikko, ei ole asian kannalta merkitystä.
- 115 Näin ollen kantajien väite, jonka mukaan riidanalaisessa päätöksessä ei ole määritelty relevantteja markkinoita, on hylättävä.
- 116 Joka tapauksessa on muistutettava, että perustamissopimuksen 85 artiklaa sovellettaessa kyseessä olevat markkinat on tarvittaessa määriteltävä sen ratkaisemiseksi, onko sopimus omiaan vaikuttamaan jäsenvaltioiden väliseen kauppaan ja onko sen tarkoituksena estää, rajoittaa tai vääristää kilpailua yhteismarkkinoilla tai seuraako siitä, että kilpailu estyy, rajoittuu tai vääristyy yhteismarkkinoilla (asia T-62/98, Volkswagen v. komissio, tuomio 6.7.2000,

Kok. 2000, s. II-2707, 230 kohta ja yhdistetyt asiat T-374/94, T-375/94, T-384/94 ja T-388/94, European Night Services ym. v. komissio, tuomio 15.9.1998, Kok. 1998, s. II-3141, 93—95 ja 103 kohta). Näin ollen perustamissopimuksen 85 artiklan soveltamisen yhteydessä kantajien komission markkinamääritelmää vastaan esittämiä väitteitä ei voida käsitellä erillään jäsenvaltioiden väliselle kaupalle aiheutuvia vaikutuksia ja kilpailun rajoittamista koskevista väitteistä (asia T-29/92, SPO ym. v. komissio, tuomio 21.2.1995, Kok. 1995, s. II-289, 75 kohta ja yhdistetyt asiat T-25/95, T-26/95, T-30/95—T-32/95, T-34/95—T-39/95, T-42/95—T-46/95, T-48/95, T-50/95—T-65/95, T-68/95—T-71/95, T-87/95, T-88/95, T-103/95 ja T-104/95, Cimenteries CBR ym. v. komissio, tuomio 15.3.2000, Kok. 2000, s. II-491, 1093 kohta).

117 Tämän jälkeen sen toissijaisen väitteen osalta, jonka mukaan relevanttien markkinoiden määritelmä, johon riidanalainen päätös perustuu, on virheellinen, on muistutettava, että riidanalaisessa päätöksessä mainitussa kilpailua rajoittavassa sopimuksessa FEFC:n jäsenet ovat vahvistaneet yhteisesti ”sellaisten maakuljetuspalvelujen hinnat, joita rahdinantajille tarjotaan Euroopan yhteisön alueella yhdessä muiden palveluiden kanssa osana Pohjois-Euroopan ja Kauko-idän välistä konttilastin monimuotokuljetusta” (riidanalaisen päätöksen 1 artikla).

118 On huomattava, että käsitteellä ”monimuotokuljetus” (jota kutsutaan asianomaisessa teollisuudessa myös ”intermodaalikuljetukseksi”, ”suoraksi kuljetukseksi” tai ”yhdistetyksi kuljetukseksi”) tarkoitetaan konttien yhdistettyä kuljetusta maa- ja meriteitse. Maateitse suoritettavan kuljetuksen osalta on selvää, kuten riidanalaisessa päätöksessä (16 perustelukappale) korostetaan, että rahdinantaja itse tai merikuljetuksen suorittaja voi ottaa vastatakseen merikonttien kuljettamisesta rahdinantajan tiloista lastaussatamaan (alkukuljetus) ja purkusatamasta vastaanottajan tiloihin (loppukuljetus). Rahdinantaja voi vapaasti päättää siitä, kumpaan ratkaisuun se turvautuu (riidanalaisen päätöksen 17 perustelukappale). Molemmissa tapauksissa maakuljetus voidaan hoitaa myös alihankintana (riidanalaisen päätöksen 19—24 perustelukappale).

- 119 Silloin kun rahdinantaja hoitaa maakuljetuksen, rahdinantajan on hankittava mahdollisesti kuljetukseen tarvittavat kontit valitsemaltaan varustamolta siten, että se voi lastata asianomaiset tavarat omissa tiloissaan, ja kuljetettava kontit tämän jälkeen varustamon määrittämään tavaroiden luovutuspaikkaan. Vastavasti purkusatamassa rahdinantajan tai kuljetettujen tavaroiden vastaanottajan on järjestettävä konttien maakuljetus omiin tiloihinsa siten, että kontit voidaan purkaa ja että ne voidaan tämän jälkeen palauttaa tyhjinä varustamolle. Jos rahdinantaja ei itse suorita maakuljetusta, se voi, kuten myös riidanalaisessa päätöksessä (21—24 perustelukappale) korostetaan, käyttää kolmannen itsenäisen osapuolen eli esimerkiksi huolitsijan, maantiekuljetuksia hoitavan yhtiön, rautatieyhtiön tai sisävesiliikennettä hoitavan yhtiön palveluja.
- 120 Kun maakuljetuksen suorittaa varustamo, varustamo toimittaa rahdinantajalle kontit ja kuljettaa ne lastaussatamaan tai purkusatamasta vastaanottajan tiloihin. Tässä tapauksessa kontin maakuljetuksesta ei useimmissa tapauksissa vastaa fyysisesti itse varustamo vaan jokin maantiekuljetuksista huolehtiva yritys tai rautatieyhtiö tai varustamosta riippumaton sisävesiliikennettä hoitava yritys, jolta varustamo hankkii kuljetuksen alihankintana (riidanalaisen päätöksen 19 ja 20 perustelukappale). Ainoastaan hyvin harvat varustamot ovat perustaneet tytäryhtiöitä, joiden tehtävänä olisi hoitaa maakuljetuspalvelut. On selvää, että kyseessä olevan sopimuksen tarkoituksena on vahvistaa FEFC:n jäsenten kesken ne hinnat, joilla ne myyvät rahdinantajille osana monimuotokuljetusta järjestämiään kuljetuspalveluja.
- 121 Kantajat väittävät relevanttien markkinoiden virheellistä määritelmää koskevassa toissijaisessa väitteessään, että edellä mainitut maakuljetuspalvelut ovat osa laajempia monimuotokuljetuksena tarjottavia merikuljetuspalveluiden markkinoita. Kantajien mukaan kyseessä olevat markkinat on näin ollen määriteltävä Pohjois-Euroopan ja Kaukoidän välisten ovelta ovelle palvelujen tai monimuotokuljetuspalvelujen yhteydessä tarjottavien aikatauluun perustuvien merikuljetuspalveluiden markkinoiksi, jolloin kuljetuksen aikana voidaan poiketa näillä alueilla sijaitsevilla satamissa. Kantajat korostavat tältä osin erityisesti sitä, että

niiden rahdinantajille tarjoamat konttien maakuljetuspalvelut muodostavat kiinteän ja erottamattoman osan FEFC:n rahdinantajille tarjoamia aikatauluun perustuvia merikuljetuspalveluja rahdinantajien kontteihin lastattujen tavaroiden kuljettamiseksi Pohjois-Euroopan ja Kaukoidän välillä.

122 Oikeuskäytännöstä ilmenee, että jotta kyseessä olevan palvelun tai tuotteen markkinoita voidaan pitää riittävän erillisinä, palvelu tai tuote on voitava yksilöidä sellaisten erityisominaisuuksien perusteella, jotka erottavat sen muista palveluista tai tuotteista siinä määrin, että sitä ei voi kunnolla korvata niillä ja että se ei juurikaan joudu kilpailemaan niiden kanssa (ks. vastaavasti asia 66/86, Ahmed Saeed Flugreisen ja Silver Line Reisebüro, tuomio 11.4.1989, Kok. 1989, s. 803, Kok. Ep. X, s. 21, 39 ja 40 kohta; asia 27/76, United Brands v. komissio, tuomio 14.2.1978, Kok. 1978, s. 207, Kok. Ep. IV, s. 9, 11 ja 12 kohta ja asia T-30/89, Hilti v. komissio, tuomio 12.12.1991, Kok. 1991, s. II-1439, 64 kohta). Tuotteiden korvaavuuden astetta on arvioitava niiden objektiivisten ominaisuuksien perusteella sekä markkinoiden kysynnän ja tarjonnan rakenteen ja kilpuolosuhteiden perusteella (ks. asia 322/81, Michelin v. komissio, tuomio 9.11.1983, Kok. 1983, s. 3461, Kok. Ep. VII, s. 329, 37 kohta ja asia T-83/91, Tetra Pak v. komissio, tuomio 6.10.1994, Kok. 1994, s. II-755, Kok. Ep. XVI, s. II-1, 63 kohta).

123 On muistutettava, että vaikka varustamot tarjoavat maantiekuljetuspalveluja merikuljetuspalvelujen täydennykseksi, on selvää, että rahdinantajilla on edelleen mahdollisuus ostaa nämä kahden tyyppiset suoritukset erikseen eri taloudellisilta toimijoilta. Tämä rahdinantajille kuuluva oikeus valita maakuljetuspalvelut suorittava yritys on sitä paitsi taattu asetuksen N:o 4056/86 5 artiklan 3 kohdassa. Varustamot kilpailevat näin ollen maakuljetuksia hoitavien yritysten kanssa näiden palvelujen myynnistä rahdinantajille. On kuitenkin kiistatonta, että maakuljetuksia hoitavat yritykset toimivat ainoastaan maakuljetuspalveluiden markkinoilla.

124 Lisäksi on huomattava, että ennen kuin varustamot alkoivat tarjota maakuljetuspalveluja konttien alkukuljetuksiin ja loppukuljetuksiin, tavaroiden kuljettaminen satamaan ja satamasta määränpäähän oli rahdinantajan vastuulla.

Tavaroiden maakuljetusten markkinat olivat jo olemassa ennen kuin varustamot tulivat kyseisille markkinoille. Konttien käytön kehittyttyä ja laivanvarustajien tultua maakuljetuspalveluiden markkinoille ”rahdinantajille oli kuitenkin annettava edelleen mahdollisuus menetellä kuten aikaisemminkin ja järjestää itse kuljetuksensa, jos ne niin halusivat”, kuten ilmenee professori S. Gilmanin ja professori M. Grahamin taloudellisesta kertomuksesta (kertomuksen 4.42 kohta, lainattu riidanalaisen päätöksen 17 perustelukappaleessa), jonka kantajat ovat esittäneet näkemyksensä tueksi. Vaikkei voidakaan kieltää, että konttien käyttö on helpottanut erilaisten kuljetusmuotojen yhdistämistä, tavaroiden alkukuljetus ja loppukuljetus ovat kuitenkin maakuljetuspalveluja. Tämä seikka osoittaa, että monimuotokuljetuspalvelujen yhteydessä on olemassa merikuljetuspalveluiden markkinoita lähellä olevat, mutta niistä kuitenkin erilliset maakuljetuspalveluiden markkinat (ks. vastaavasti asia 311/84, CBEM, tuomio 3.10.1985, Kok. 1985, s. 3261, 26 kohta).

125 On myös selvää, kuten myös riidanalaisessa päätöksessä (19—24 perustelukappale) korostetaan, että osana monimuotokuljetusta suoritettavan konttien alku- ja loppukuljetuksen kannalta välttämättömät maakuljetuspalvelut suorittaa yleensä varustamoista ja rahdinantajista riippumaton maakuljetusyritys, olipa maakuljetus sitten rahdinantajan tai varustamon vastuulla. Näissä molemmissa tilanteissa konttien alkukuljetukseen ja loppukuljetukseen vaadittavat maakuljetuspalvelut annetaan näet yhä useammin riippumattomien maantie-, rautatie- tai sisävesikuljetuksiin erikoistuneiden maakuljetuksia hoitavien yritysten hoidettavaksi alihankintana.

126 Konttien maitse tapahtuva alku- ja loppukuljetus monimuotokuljetuksen yhteydessä perustuu erityiseen kysyntään ja tarjontaan. Markkinoilla on rahdinantajista ja varustamoista riippumattomia maakuljetuksia hoitavia yrityksiä, jotka tarjoavat rahdinantajille ja varustamoille merikonttien maakuljetukseen erikoistuneita palveluja merikonttien kuljettamiseksi ennen merikuljetusta sekä merikuljetuksen jälkeen osana monimuotokuljetusta.

- 127 Edellä mainittua erityispiirrettä vahvistaa lisäksi se, että monimuotokuljetusta silmällä pitäen maakuljetuspalveluiden tarjonta ja kysyntä riippuu erityisistä kilpailuolosuhteista, jotka eroavat muilla markkinoilla ja erityisesti merikuljetuksen markkinoilla vallitsevista kilpailuolosuhteista. Kun merikuljetuksen hinta riippuu olennaisesti kuljetettavien tavaroiden arvosta, on kiistatonta, että maakuljetuspalveluiden hinta vahvistetaan taas jokaista konttia kohden ilman, että se liittyisi suoraan kuljetettavien tavaroiden arvoon. Lisäksi on selvää, että maakuljetus laskutetaan paikallisessa valuutassa kun taas merikuljetuksen hinnat ilmoitetaan Yhdysvaltain dollareina.
- 128 Tässä yhteydessä on katsottava, toisin kuin kantajat väittävät, että komissio on voinut perustellusti todeta riidanalaisessa päätöksessä, että monimuotokuljetuksen yhteydessä harjoittavat konttien alkukuljetukseen ja loppukuljetukseen liittyvät maakuljetuspalvelut muodostavat erilliset markkinat FEFC:n jäseninä olevien varustamoiden tässä yhteydessä tarjoamien merikuljetuspalveluiden markkinoista. Kuten oikeuskäytännöstä ilmenee, erillisinä tuotemarkkinoina on pidettävä osamarkkinoita, joilla on erityispiirteitä kysynnän ja tarjonnan kannalta ja joilla tarjotaan markkinoiden kannalta välttämättömiä tuotteita, jotka eivät ole korvattavissa yleisemmillä markkinoilla, joihin nämä osamarkkinat kuuluvat (ks. asia T-69/89, RTE v. komissio, tuomio 10.7.1991, Kok. 1991, s. II-485, 61 ja 62 kohta; asia T-70/89, BBC v. komissio, tuomio 10.7.1991, Kok. 1991, s. II-535, 50 kohta ja asia T-76/89, ITP v. komissio, tuomio 10.7.1991, Kok. 1991, s. II-575, 47 ja 48 kohta).
- 129 Kantajien väite, jonka mukaan varustamot tarjoavat rahdinantajille osana monimuotokuljetusta suorittamansa maakuljetuspalvelut kiinteänä osana merikuljetuspalvelujaan, on tältä osin merkityksetön. Koska merikonttien maakuljetuspalveluiden osalta on erityistä kysyntää ja tarjontaa ja koska näitä palveluja tarjoavat erityisesti varustamoista riippumattomat yritykset, tästä seuraa välttämättä, että erilliset markkinat ovat olemassa (ks. analogisesti asia 22/78, Hugin v. komissio, tuomio 31.5.1979, Kok. 1979, s. 1869, 7 ja 8 kohta; em. asia Hilti v. komissio, tuomion 67 kohta, pysytetty muutoksenhakuasiassa C-53/92 P, Hilti v. komissio, tuomio 2.3.1994, Kok. 1994, s. I-667, 13 ja 14 kohta; em. asia Tetra Pak v. komissio, tuomion 82 kohta, pysytetty muu-

toksenhakua asiassa C-333/94 P, Tetra Pak v. komissio, tuomio 14.11.1996, Kok. 1996, s. I-5951, 36 kohta). Merikonttien maakuljetusten osalta ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin on jo katsonut, että rautatiepalvelut, joihin kuuluu muun muassa rautatieverkon käyttöoikeus, veturien käytettäväksi antaminen ja niiden voiman tarjoaminen, muodostavat niiden erityisyyden vuoksi yleisistä rautatiekuljetusmarkkinoista sekä maantie- ja jokiliikennemarkkinoista erilliset markkinat (asia T-229/94, Deutsche Bahn v. komissio, tuomio 21.10.1997, Kok. 1997, s. II-1689, 55 ja 56 kohta).

130 Näin ollen vastoin kantajien omaksumaa näkemystä komissio on perustellusti arvioinut riidanalaisessa päätöksessä, että esillä olevassa asiassa relevantteina markkinoina oli pidettävä osana Pohjois-Euroopan ja Kaukoidän välistä monimuotokuljetusta merikonttien merikuljetusta silmällä pitäen tarjottavien merikonttien maakuljetukseen erikoistuneiden palvelujen markkinoita, lukuun ottamatta varustamoiden edellä mainitussa tilanteessa tarjoamia konttien merikuljetuspalveluita.

131 Kantajat väittävät vielä, että jos ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin katsoo, että edellä mainitut maakuljetuspalvelut muodostavat erilliset markkinat, kyseisiin markkinoihin on luettava ainakin kaikki samankaltaiset maakuljetukset. Kantajat väittävät tältä osin erityisesti, että kyseessä oleviin markkinoihin on luettava konttien maakuljetus siten, että FEFC voi kuljettaa ne meritse Pohjois-Euroopan ja Kaukoidän välillä, itsenäisten varustamoiden suorittama konttien maakuljetus, joka on sidoksissa samaan merireittiin, FEFC:n ja riippumattomien varustamoiden muiden reittien yhteydessä suorittama konttien maakuljetus, kaikkien muiden konttien maakuljetus Euroopassa sisämaassa sijaitsevien kohteiden välillä sekä muiden tavaroiden samankaltainen maakuljetus, jossa ei kuitenkaan käytetä kontteja.

132 Tämä väite on hylättävä selvästi perusteettomana.

- 133 Riidanalaisen päätöksen 10 ja 42 perustelukappaleesta sekä kyseisen päätöksen päätösoosan 1 artiklasta ilmenee nimittäin, että nyt esillä olevassa oikeudenkäynnissä kyseessä oleva yhteinen tariffi koskee rahdinantajille yhdessä muiden palvelujen kanssa osana Pohjois-Euroopan ja Kaukoidän välistä kontteihin pakattujen tavaroiden monimuotokuljetuksena tarjottavia maakuljetuspalveluja, joista FEFC:n jäseninä olevat varustamot huolehtivat. Tästä seuraa, että relevantit markkinat eivät muodostu ilmeisestikään kaikista maakuljetuspalveluista näiden luonteesta riippumatta, vaan ainoastaan sellaisten konttien maakuljetuspalveluista, jotka suoritetaan osana monimuotokuljetuspalveluja.
- 134 Lisäksi samasta syystä relevantit maantieteelliset markkinat eivät muodostu kaikesta kaikkien merireittien yhteydessä osana monimuotokuljetusta suoritettavasta konttien maakuljetuksesta, vaan ainoastaan siitä konttien maakuljetuksesta, joka liittyy Pohjois-Euroopan ja Kaukoidän väliseen reittiin. Käsiteltävänä olevassa asiassa kyseessä olevaa yhteistä tariffia sovelletaan vain Pohjois-Euroopan ja Kaukoidän väliseen merireittiin liittyviin monimuotokuljetuksiin, koska viimeksi mainittua reittiä ei voida korvata muilla reiteillä (ks. analogisesti em. asia Ahmed Saeed Flugreisen ja Silver Line Reisebüro, tuomion 40 ja 41 kohta). Ilman, että esillä olevassa asiassa olisi tarvetta ratkaista kysymystä siitä, onko merkitykselliset markkinat rajattava sellaisten konttien maakuljetukseen, jotka on tarkoitus lastata vain FEFC:n jäseninä olevien yhtiöiden aluksiin, kuten riidanalaisen päätöksen 11 perustelukappaleesta näyttäisi ilmenevän, tai tätä laajemmin sellaisten konttien maakuljetukseen, jotka on tarkoitus lastata mihin tahansa sellaiseen alukseen, joka liikennöi edellä mainitulla merireitillä, on todettava, että riidanalaisen päätöksen 33 perustelukappaleesta ilmenee, että komissio on arvioinut vaikutusta kilpailuun jäljempänä mainitun laajemman tilanteen kannalta. Komissiolla oli näin ollen perusteita katsoa, etteivät muut kuin Pohjois-Euroopan ja Kaukoidän väliseen merireittiin liittyvät osana monimuotokuljetusta tarjottavat maakuljetuspalvelut kuulu relevanttien markkinoiden määritelmään.
- 135 Edellä oleva huomioon ottaen on todettu, ettei asiassa voida kyseenalaistaa määritelmää, jonka mukaan relevantit markkinat muodostuvat rahdinantajille yhdessä muiden palvelujen kanssa osana Pohjois-Euroopan ja Kaukoidän välistä

konttiin pakattujen tavaroiden monimuotokuljetusta tarjottavista maakuljetuspalveluista Euroopan yhteisön alueella.

- 136 Näin ollen kantajien esittämä pääasiallinen väite, jonka mukaan relevantteja markkinoita ei ole määritelty, ja toissijainen väite, jonka mukaan relevantit markkinat on määritelty virheellisesti, on hylättävä.

Kilpailuun kohdistuvan vaikutuksen tuntuvuus

- 137 Ensinnäkin sen kantajien esittämän väitteen osalta, jonka mukaan riidanalaisessa päätöksessä ei ole arvioitu lainkaan kyseessä olevan kilpailunrajoituksen tuntuvuutta koskevia kriteereitä ja siinä ei määritellä relevantteja markkinoita, joiden suhteen tätä tuntuva vaikutusta on arvioitava, on todettava, että riidanalaisen päätöksen 33 perustelukappaleesta ilmenee oikeudellisesti riittävällä tavalla, eivätkä kantajat ole tätä kiistäneet, että FEFEC:n jäsenenä olevien varustamoiden osuus osana Pohjois-Euroopan ja Kaukoidän välistä monimuotokuljetusta suoritettavan merikonttien maakuljetuksen markkinoista oli vuonna 1993 eli tosi-seikkojen tapahtuma-aikaan 38,5 prosenttia. Kuten relevanttien markkinoiden määrittelyä koskevan väitteen tutkinnan yhteydessä on todettu, komissio on perustellusti katsonut, että kyseiset markkinat muodostivat merkitykselliset markkinat sovellettaessa perustamissopimuksen 85 artiklaa varustamoiden solmimaan kilpailua rajoittavaan sopimukseen.

- 138 Tämän perusteella kantajien väite on hylättävä jo pelkästään tästä syystä. Se seikka, että kantajilla on melkein 40 prosentin osuus relevanteista markkinoista, on näet jo sellaisenaan omiaan osoittamaan, että riidanalaisen päätöksen kohteena oleva sopimus voi rajoittaa kilpailua tuntuvasti kyseessä olevilla markkinoilla. Tämän suuruuden markkinaosuuden ei voida kohtuudella katsoa olevan merkityksetön oikeuskäytännössä tarkoitettulla tavalla (ks. erityisesti asia 5/69, Völk, tuomio 9.7.1969, Kok. 1969, s. 295, Kok. Ep. I, s. 407, 7 kohta ja yhdistetyt asiat 100—103/80, Musique diffusion française ym. v. komissio,

tuomio 7.6.1983, Kok. 1983, s. 1825, Kok. Ep. VII, s. 133, 86 kohta). Koska riidanalaisessa päätöksessä viitataan nimenomaisesti FEFC:n jäseninä olevien varustamoiden markkinaosuuteen relevanteilla markkinoilla, on näin ollen katsottava, että komissio on arvioinut oikeudellisesti riittävällä tavalla kriteereitä, jotka koskevat kyseessä olevan kilpailunrajoituksen tuntuvuutta.

139 Muilta osin on vielä korostettava komission todenneen riidanalaisessa päätöksessä, että FEFC:n jäseninä olevien varustamoiden hoitamat maakuljetuspalvelut olivat vuonna 1991 suuruudeltaan noin 1 015 208 konttia TEU (Twenty Feet Equivalent Unit; 20 jalan kontti) eli arviolta noin 9 276 653 tonnia. Noin 89 prosenttia näistä kuljetuksista suoritettiin kokonaan tai osittain yhteisön alueella (riidanalaisen päätöksen 33 perustelukappale). Lisäksi riidanalaisessa päätöksessä korostetaan, että Pohjois-Euroopan ja Kaukoidän välisillä reiteillä maakuljetusten osuus on 18,6 prosenttia monimuotopalvelujen kokonaiskustannuksista, mikä merkitsi vuonna 1992 noin 477 200 000 ecua (riidanalaisen päätöksen 34 ja 35 perustelukappale). Näiden seikkojen perusteella komissio on päätellyt riidanalaisen päätöksen 45 perustelukappaleessa, että "FEFC:n jäsenten välinen kilpailunrajoitus monimuotokuljetuksen maakuljetusosuudesta veloitetavien hintojen osalta on todennäköisesti merkittävä asianomaisten konttien suuren lukumäärän sekä kuljetuksista aiheutuvien kustannusten vuoksi" (33—37 perustelukappale).

140 Näin ollen on selvää, että kantajat eivät voi arvostella komissiota siitä, ettei se ole arvioinut kyseessä olevan sopimuksen kilpailuun kohdistuvan vaikutuksen tuntuvuutta.

141 Toiseksi siltä osin kuin on kyse kantajien väitteestä, jonka mukaan riidanalaisessa päätöksessä ei ole arvioitu asianmukaisesti sitä, onko kyseessä olevalla sopimuksella tuntuva vaikutusta kilpailuun, koska kyseessä olevan sopimuksen tuntuva vaikutusta on arvioitava osana monimuotokuljetusta tarjottavien merikuljetusten kannalta, myös tämä väite on hylättävä, koska se perustuu relevanttien markkinoiden virheelliseen määrittelyyn. Lisäksi on korostettava,

että jos katsottaisiin, että kantajien esittämä relevanttien markkinoiden määritelmä on oikea, kyseessä oleva sopimus rajoittaisi kilpailua sitäkin tuntuvammin. On näet selvää, että FEFC:n jäsenillä oli vuonna 1992 tällä tavalla määritellyillä markkinoilla 58 prosentin markkinaosuus (riidanalaisen päätöksen 33 perustelukappale). Ei voida kiistää, etteikö sellainen hintojen vahvistamista koskeva sopimus, joka liittyy palveluihin, joiden osuus monimuotokuljetuspalvelujen kokonaiskustannuksista on huomattava ja joka on tehty sellaisten yritysten välillä, joilla on lähes 60 prosentin osuus relevanteista markkinoista, rajoittaisi tuntuvasti kilpailua perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdassa tarkoitettulla tavalla.

- 142 Kolmanneksi siltä osin kuin on kyse kantajien näkemyksestä, jonka mukaan kyseessä olevan sopimuksen sopijaosapuolten asemaa olisi arvioitava samankaltaisten maakuljetusten markkinoilla, on todettava, ettei myöskään tätä näkemystä voida hyväksyä, koska se perustuu relevanttien markkinoiden virheelliseen määritelmään, sillä kyseiset markkinat eivät muodostu kaikista maakuljetuksista vaan ainoastaan osana Pohjois-Euroopan ja Kaukoidän välistä monimuotokuljetusta tarjottavista maakuljetuspalveluista.
- 143 Lisäksi on korostettava, että sopimus vaikuttaa tuntuvasti kilpailuun siinä tapauksessa, että markkinat rajataan ainoastaan FEFC:n jäseninä olevien varustamoiden tarjoamiin maakuljetuspalveluihin, mutta tämän lisäksi myös siinä tapauksessa, että markkinoihin on luettava itsenäisten varustamoiden tarjoamat palvelut. Kuten riidanalaisen päätöksen 33 perustelukappaleesta ilmenee — eivätkä kantajat ole tätä kiistäneet — ensimmäisessä tilanteessa FEFC:n jäseninä olevilla yhtiöillä on 70 prosentin markkinaosuus, kun taas jälkimmäisessä tilanteessa niiden markkinaosuus on 38,5 prosenttia.
- 144 Neljänneksi mitä tulee kantajien väitteeseen, joka koskee puolustautumis-oikeuksien loukkaamista sikäli kuin komissio on tutkinut kyseessä olevan sopimuksen vaikutuksen tuntuvuutta ensimmäisen kerran vasta riidanalaisessa päätöksessä, tätä väitettä tutkitaan erikseen jäljempänä menettelyvirheiden tekemiseen liittyvän neljännen kanneperusteen yhteydessä, koska kantajat ovat esittäneet kyseisen väitteen tämän kanneperusteen kohdalla laajemmassa merkityksessä.

Vaikutus jäsenvaltioiden väliseen kauppaan

145 Vaikutuksesta jäsenvaltioiden väliseen kauppaan on muistutettava, että jotta yritysten välinen sopimus vaikuttaisi jäsenvaltioiden väliseen kauppaan, sen on vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan objektiivisten oikeudellisten seikkojen tai tosiseikkojen perusteella oltava omiaan riittävällä todennäköisyydellä vaikuttamaan tosiasiallisesti tai mahdollisesti jäsenvaltioiden väliseen kauppaan välillisesti tai välittömästi tavalla, joka voisi haitata valtioiden välisten yhtenäismarkkinoiden tavoitteiden toteutumista (yhdistetyt asiat C-89/85, C-104/85, C-114/85, C-116/85, C-117/85 ja C-125/85—C-129/85, Ahlström Osakeyhtiö ym. v. komissio, tuomio 31.3.1993, Kok. 1993, s. I-1307, Kok. Ep. XIV, s. I-123, 143 kohta, ns. sellu-tapaus II). Ei ole välttämätöntä, että kilpailusääntöjen rikkomiseksi katsottu käyttäytyminen on todellisuudessa vaikuttanut tuntuvasti jäsenvaltioiden väliseen kauppaan, vaan riittää kun osoitetaan, että kyseisellä käyttäytymisellä voi olla tällaisia vaikutuksia (ks. perustamissopimuksen 85 artiklan soveltamisen osalta em. asia SPO ym. v. komissio, tuomion 235 kohta).

146 Tämän jälkeen on todettava, että kyseessä oleva sopimus on sellaisten varustamoiden välillä tehty sopimus, joista monet ovat sijoittautuneet eri jäsenvaltioihin, ja se koskee eri jäsenvaltioihin sijoittautuneille rahdinantajille tarjottavien maakuljetuspalvelujen myyntiehtoja. Tällainen sopimus on selvästi omiaan vaikuttamaan jäsenvaltioiden väliseen kauppaan perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdassa tarkoitetulla tavalla. Koska edellytyksen, jonka mukaan järjestelyn pitää vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan, tarkoituksena on määritellä yhteisön oikeuden soveltamisala suhteessa jäsenvaltioiden oikeuden soveltamisalaan (yhdistetyt asiat 56/64 ja 58/64, Consten ja Gründig v. komissio, tuomio 13.7.1966, Kok. 1966, s. 429, Kok. Ep. I, s. 275 ja em. asia SPO ym. v. komissio, tuomion 227 kohta), ei voida kiistää, että kyseessä oleva sopimus, jolla asetetaan maakuljetuspalvelujen myyntiä koskevia ehtoja suurelle osalle yhteisön rahdinantajista, kuuluu yhteisön kilpailuoikeuden soveltamisalaan. Tältä osin on erityisesti korostettava, että maakuljetuspalvelujen myyntihintojen vahvistamisella voi olla vaikutusta etenkin rahdinantajien päätökseen siitä, antavatko ne konttiansa maakuljetuksen FEFC:n jäsenten vai maakuljetuksia hoitavan yrityksen tehtäväksi, joten myyntihintojen vahvistaminen vääristää kilpailua maakuljetuspalvelujen markkinoilla FEFC:n jäsenenä olevien varustamoiden ja eri jäsenvaltioissa toimivien maakuljetuksia hoitavien yritysten välillä.

147 Samoin komissio on jo perustellusti todennut riidanalaisen päätöksen 50 ja 51 perustelukappaleessa, että maakuljetuksen hintojen vahvistaminen voi vaikuttaa myös eri jäsenvaltioiden satamien välillä käytävään kilpailuun. Sillä, että maakuljetuksen hinnat vahvistetaan kuvitteellisen kuljetuksen perusteella osana niin kutsuttua lähimmän sataman järjestelmää (port equalisation) sisämaassa sijaitsevan kohteen ja sellaisen tätä kaikkein lähimpänä sijaitsevan sataman välillä, johon joku FEFC:n jäsenistä liikennöi, pyritään itse asiassa neutralisoimaan se taloudellinen etu, jota lyhyempi välimatka johonkin tiettyyn satamaan voi merkitä. Tältä osin on huomattava, että kantajat eivät ole kiistäneet sitä, etteikö maakuljetuksia koskevan yhteisen tariffin soveltaminen aiheuttaisi rahtien suuntautumista toisaalle, vaan ne korostavat ainoastaan sitä, ettei sen merkitys ole niin suuri. Se, että vaikka FEFC ei olisikaan sopinut maakuljetuspalvelujen hinnoista, varustamot vastaisivat edelleen niistä ylimääräisistä kustannuksista, joita rahdin kuljettaminen kauempana olevaan satamaan merkitsisi — mitä ei ole kuitenkaan osoitettu toteen — , ei muuta kuitenkaan sitä, että niin kutsutun lähimpään satamaan perustuvan menettelytavan tarkoituksena on ohjata tavarat sellaisiin satamiin, joihin ne eivät muussa tapauksessa olisi päätyneet, tai että sillä on ainakin tällaisia vaikutuksia, ja että kyseinen tavaravirran muutos on seurausta maakuljetuksen hintojen vahvistamista koskevasta sopimuksesta. On lisätävää, että yhteisestä hinnoittelusta seuraava liikenteen suuntautuminen toisaalle poikkeaa lisäksi siitä, miten liikenne olisi suuntautunut siinä tapauksessa, että kukin varustamo olisi määritellyt yksilöllisesti omien kriteereidensä perusteella hinnoittelunsa perusteena olevat satamat.

148 Lopuksi on todettava, että kyseessä oleva sopimus on omiaan, tosin välillisemmin, vaikuttamaan jäsenvaltioiden väliseen tavaroiden kauppaan, koska FEFC:n vahvistamat maakuljetuspalveluiden hinnat muodostavat osan kuljetettujen tavaroiden lopullisesta myyntihinnasta (ks. vastaavasti asia 136/86, BNIC, tuomio 3.12.1987, Kok. 1989, s. 4789, 18 kohta). Komissio on näin ollen perustellusti todennut riidanalaisen päätöksen 54 kohdassa, että kyseinen sopimus saattoi sen vaikutuksen johdosta, joka sillä oli muihin maihin suuntautuvan viennin kustannuksiin, rohkaista yhteisön tuottajia hakemaan muita markkinoita, joiden osalta niiden tavaroiden kuljetuskustannukset ovat matalammat, ja tällaisia markkinoita ovat erityisesti tuottajan omat kotimaan markkinat tai muiden jäsenvaltioiden markkinat.

149 Tästä seuraa, että kantajan väitteet, joiden mukaan sopimus ei vaikuta tuntuvasti jäsenvaltioiden väliseen kauppaan, on hylättävä.

Kantajien ensimmäisestä kanneperusteesta tehtävä johtopäätös

- 150 Edellä olevan perusteella kantajien ensimmäinen kanneperuste, joka koskee perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdan rikkomista, on todettava perusteettomaksi.

III Toinen kanneperuste, joka koskee asetuksen N:o 4056/86 3 artiklan rikkomista

A Asianosaisten väitteet ja niiden perustelut

- 151
155 [...]]

Riidanalaisessa päätöksessä ei oteta huomioon sitä, että asetuksella N:o 1017/68 sekä asetuksella N:o 4056/86 oli tarkoitus vahvistaa tiettyjä talouden erityisaloja koskevat säännöt

- 156
159 [...]]

Riidanalaisessa päätöksessä ei ole määriteltä oikein niitä relevantteja markkinoita, joihin sopimukset vaikuttavat

- 160
161 [...]]

Riidanalainen päätös on ristiriidassa sen kanssa, miten asetuksessa N:o 4056/85 on määritelty kyseisen asetuksen soveltamisala

162
209 [...]]

Riidanalainen päätös ei ole niiden yhteisön oikeuden yleisten periaatteiden mukainen, joita sovelletaan yhteisön lainsäädännön ulottuvuuden määrittämiseen

210
215 [...]]

Riidanalainen päätös ei ole yhdenmukainen sen kanssa, miten kuljetuksen aloilla annetuissa muissa alakohtaisissa asetuksissa käytettyjä samanlaisia ilmaisuja on tulkittu

216
221 [...]]

Riidanalainen päätös merkitsee oikeudellista epävarmuutta ja menettelyllistä epä johdonmukaisuutta

222
224 [...]]

Riidanalainen päätös ei sovi yhteen niiden perustelujen kanssa, jotka neuvosto on esittänyt asetuksessa N:o 4056/86 konferensseille myönnetyn ryhmäpoikkeuksen osalta

225 [...]

Riidanalaisessa päätöksessä ei oteta huomioon eri kuljetusaloille tunnusomaisia piirteitä

226 [...]

Yhteisöjen tuomioistuimen asiassa C-96/94, Centro Servizi Spediporto, 5.10.1995 antamalla tuomiolla (Kok. 1995, s. I-2883), jota komissio on lainannut, ei ole esillä olevan asian kannalta merkitystä

227

229 [...]

B Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta

230 Kantajat väittävät pääosin, että kyseessä olevaan sopimukseen voidaan soveltaa asetuksen N:o 4056/86 3 artiklassa säädettyä ryhmäpoikkeusta ja että komissio on tehnyt virheen tutkiessaan sopimuksen asetuksen N:o 1017/68 perusteella.

- 231 Koska asetuksen N:o 4056/86 3 artiklassa säädettyä ryhmäpoikkeusta voidaan soveltaa ainoastaan asetuksen N:o 4056/86 soveltamisalaan kuuluviin sopimuksiin, on aluksi tarkastettava, kuuluuko FEFC:n jäsenten välillä tehty sopimus, jolla on vahvistettu hinnat ja joka koskee rahdinantajille osana monimuotokuljetusta tarjottavia maakuljetus- ja muita palveluja, kyseisen asetuksen soveltamisalaan.
- 232 On muistutettava, että asetuksen N:o 4056/86 1 artiklan, jonka otsikkona on ”Asetuksen kohde ja soveltamisala”, 1 kohdassa todetaan, että ”tässä asetuksessa säädetään perustamissopimuksen 85 ja 86 artiklan yksityiskohtaisesta soveltamisesta meriliikenteeseen”. Asetuksen N:o 4056/86 soveltamisalaan kuuluvat näin ollen ainoastaan ”meriliikennettä” koskevat kartellit ja määräävän markkina-aseman väärinkäyttämiset.
- 233 Tältä osin on huomattava ensinnäkin, kuten ensimmäisen kanneperusteen yhteydessä on todettu, että kyseessä olevat maakuljetuspalvelut ovat merikuljetuspalveluista erillisiä palveluja.
- 234 Tämän jälkeen on todettava, että terveen järjen mukaan ilmaisulla ”meriliikenne” tarkoitetaan nimenomaan meritse tapahtuvaa kuljetusta. Toisin kuin kantajat väittävät, mikään ei oikeuta tulkitsemaan ilmaisua ”meriliikenne” siten, että siihen kuuluu myös maakuljetus, jota monimuotokuljetuksen yhteydessä yhdessä muiden palvelujen kanssa tarjottava konttien alku- ja loppukuljetus on.
- 235 Koska ilmaisun ”meriliikenne” merkitys on selvä, on katsottava, että jos neuvosto olisi halunnut tämän ilmaisun kattavan myös muita, tavaroiden maitse

tapahtuvan alku- ja loppukuljetuksen kaltaisia yhdessä merikuljetuksen kanssa tarjottavia palveluja, se olisi maininnut tästä nimenomaisesti, kuten Yhdysvaltain lainsäätäjänkin on muuten tehnyt.

236 Asetuksen N:o 4056/86 1 artiklan 2 kohdassa ei todellakaan ole säädetty siitä, että kyseistä asetusta olisi sovellettava myös maakuljetuksiin, vaan siinä tarkennetaan päinvastoin, että asetus ”koskee vain kansainvälistä meriliikennettä yhteisen tai useampaan yhteisön satamaan tai yhdestä tai useammasta yhteisön satamasta, hakurahtiliikennettä lukuun ottamatta”.

237 Näin ollen kyseisen artiklan sanamuodosta ilmenee, että tavaroiden maitse tapahtuva alku- ja loppukuljetus ei kuulu asetuksen N:o 4056/86 soveltamisalaan, koska asetus koskee ainoastaan satamasta satamaan suuntautuvaa merikuljetusta.

238 Tältä osin kantajien omaksuma tulkinta, jonka mukaan kyseisellä artiklalla pyritään ainoastaan tarkentamaan, että asetusta N:o 4056/86 sovelletaan sen tyyppiseen meriliikenteeseen, joka on ”kansainvälistä” ja jota harjoitetaan jäsenvaltioiden välillä tai yhteisön ja kolmannen valtion välillä, on selvästi perusteeton, koska siinä jätetään ottamatta huomioon kyseiseen artiklaan sisältyviä sanoja ”yhteisen tai useampaan — — satamaan tai yhdestä tai useammasta — — satamasta”. Tämän lisäksi asetuksen N:o 4056/86 kuudennessa perustelukappaleessa, johon tämä tulkinta perustuu, viitataan uudestaan nimenomaisesti, vaikkakin jäsenvaltioiden väliseen kauppaan kohdistuvaa vaikutusta koskevan edellytyksen osalta, juuri meriliikenteeseen ”yhteisön satamiin tai yhteisön satamista”. Tämä perustelukappale vahvistaa näin ollen sen, ettei asetusta N:o 4056/86 sovelleta tavaroiden alku- tai loppukuljetuksesta muodostuviin maakuljetuspalveluihin.

239 On myös huomautettava, että edellä mainitussa asiassa Centro Servizi Spediporto 5.10.1995 antamassaan tuomiossa yhteisöjen tuomioistuin katsoi tarkastellessaan kysymystä siitä, voidaanko palvelujen tarjoamisen vapauden periaatteen

soveltamisesta jäsenvaltioiden väliseen meriliikenteeseen sekä jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden väliseen meriliikenteeseen 22 päivänä joulukuuta 1986 annettua neuvoston asetusta (ETY) N:o 4055/86 (EYVL L 378, s. 1) soveltaa monimuotokuljetuksen maaosuuksiin, että merikuljetuspalvelu päättyy saatuttaessa satamaan tai rannikon edustalla sijaitsevalle laitteistolle eikä se näin ollen ulotu enää aluksesta purettujen tavaroiden maantiekuljetukseen.

- 240 Kantajat ovat väärässä väittäessään, ettei yhteisöjen tuomioistuimen tässä asiassa omaksumaa ratkaisua voida soveltaa esillä olevaan asiaan. Koska asetus N:o 4055/86 muodostaa osan samaa toimenpidekokonaisuutta ja koska se on annettu samana päivänä kuin asetus N:o 4056/86, ei ole ymmärrettävää, että neuvosto olisi halunnut määrittellä kahden edellä mainitun asetuksen soveltamisalan eri tavalla. Ainakin jos neuvosto olisi halunnut, että asetuksen N:o 4056/86 soveltamisala on laajempi kuin asetuksen N:o 4055/86 soveltamisala, se olisi todennut tämän nimenomaisesti, eikä se olisi määrittänyt kahden edellä mainitun asetuksen soveltamisalaa käyttäen samaa ilmaisua ”meriliikenne”. Se, että näillä kahdella asetuksella on eri kohde, on merkityksetön käsiteltäessä ongelmaa, joka liittyy käsitteen ”meriliikenne” merkityksen selvittämiseen. Lisäksi toisin kuin kantajat väittävät, asetus N:o 4055/86 ei ole toimenpide, jolla pyritäisiin estämään kolmansia maita kieltämästä pääsy kansainväliseen meriliikenteeseen, vaan sillä pyritään, kuten sen otsikosta jo ilmenee, turvaamaan palvelujen tarjoamisen vapaus jäsenvaltioiden välisessä meriliikenteessä sekä jäsenvaltioiden ja kolmansien maiden välisessä meriliikenteessä, joten väite, jonka mukaan neuvosto halusi, että sen lainsäädännön alaan kuuluu kaikki linjakonferenssien harjoittama toiminta, on paikkansapitävä aivan yhtä hyvin asetuksen N:o 4055/86 kuin asetuksen N:o 4056/86 kohdalla. Lopuksi myös kantajien väite, jonka mukaan yhteisöjen tuomioistuimen asetuksen N:o 4055/86 osalta omaksuma tulkinta perustuu siihen erityiseen seikkaan, että asetuksen N:o 4055/86 1 artiklan 4 kohdan a alakohdan mukaan meriliikennepalvelut ovat liikennettä ”meritse jonkin jäsenvaltion sataman ja jonkin toisen jäsenvaltion sataman tai rannikon edustalla sijaitsevan laitteiston välillä”, on asian kannalta merkityksetön, koska myös asetuksen N:o 4056/86 1 artiklan 2 kohdassa meriliikenne määritellään melkein samanlaista sanamuotoa käyttäen liikenteeksi ”yhteen tai useampaan yhteisön satamaan tai yhdestä tai useammasta yhteisön satamasta”.

- 241 Näin ollen on ilmeistä, että asetuksen N:o 4056/86 soveltamisalaan kuuluu ainoastaan varsinainen merikuljetus, toisin sanoen meritse tapahtuva kuljetus

satamasta satamaan, eikä siihen kuulu yhdessä muiden palvelujen kanssa osana monimuotokuljetusta tarjottava tavaroiden maitse tapahtuva alku- ja loppukuljetus.

- 242 Toiseksi asetuksen N:o 4056/86 11 perustelukappaleesta ilmenee selvästi, että neuvoston tarkoituksena ei ollut ulottaa kyseisen asetuksen 3 artiklassa säädettyä ryhmäpoikkeusta sellaisista maakuljetuspalveluista tehtyihin sopimuksiin, joita yhdessä muiden palvelujen kanssa osana monimuotokuljetusta suoritettava tavaroiden alku- ja loppukuljetus ovat. Asetuksen N:o 4056/86 11 perustelukappaleen mukaan ”käyttäjien on aina voitava tutustua konferenssin jäsenten käyttämiin kuljetusmaksuihin ja -ehtoihin, koska [rahdinantajien] järjestämän sisämaanliikenteen osalta jäseniä koskevat edelleen asetuksen (ETY) N:o 1017/68 säännökset”.
- 243 Toisin kuin kantajat väittävät, sillä ei ole asian kannalta merkitystä, että asetuksen N:o 4056/86 englanninkielisessä [ja suomenkielisessä] tekstissä käytetään ilmaisua ”shippers” (rahdinantajat) ilmaisun ”shipping lines” (varustamot) sijasta, koska kyse on selvästikin pelkästä käännösvirheestä. Kaikissa muunkielisissä teksteissä käytetään näet ranskankielisen tekstin tapaan ilmaisua ”varustamot”, ja englanninkielisessä tekstissä olevan kaltaisessa virkkeessä ei myöskään ole mitään järkeä, eikä ole mitään syytä siihen, että tällainen virke on meriliikennettä koskevassa asetuksessa.
- 244 Samoin kantajien toissijainen väite, jonka mukaan siinä tapauksessa, että 11 perustelukappaleessa on todella kyse ”varustamoista” eikä ”rahdinantajista”, tämä merkitsisi kuitenkin ainoastaan sitä, että asetusta N:o 1017/68 on sovellettava varustamojen ja maakuljetuksia hoitavien yritysten välillä tehtyihin sopimuksiin, on selvästi hylättävä. Yhtäältä asetuksen N:o 1017/68 11 perustelukappaleessa, sellaisena kuin kantajat ovat sitä tulkinneet, ei ole mitään järkeä, koska se, että varustamot sopivat siitä, millä hinnalla ne ostavat maakuljetuspalveluja, ei liity millään tavalla siihen, että käyttäjien on aina voi-

tava ”tutustua konferenssin jäsenten käyttämiin kuljetusmaksuihin ja -ehtoihin”. Toisaalta taas koska asetuksen N:o 4056/86 3 artiklassa säädetty poikkeus ”kuljetusmaksujen ja -ehtojen vahvistamisen” osalta voi koskea ainoastaan meriliikenteen myyntihintojen määrittämistä eikä muun tyyppisen kuljetuksen ostohinnoista neuvottelemista, ei ollut mitään tarvetta säätää siitä, etteivät varustamot voi sopia maakuljetusten ostohinnoista.

245 Kolmanneksi on korostettava, että asetuksen N:o 4056/86 1 artiklan 3 kohdan b alakohdassa olevalla linjakonferenssin määritelmällä tarkoitetaan sellaisia aluksia käytäviä varustamoita, jotka ”toimivat yhdenmukaisin tai yhteisin kuljetusmaksuin ja noudattavat muita varustamopalvelujen tarjoamisesta sovittuja ehtoja”. Samoin asetuksen N:o 4056/86 3 artiklassa säädetty poikkeus koskee kyseisen artiklan otsikon mukaan ”varustamoiden sopimuksia aikatauluun perustuvista meriliikennepalveluista”.

246 Osana monimuotokuljetusta tarjottavat konttien maakuljetuspalvelut eivät ole kuitenkaan edellä mainituissa säännöksissä tarkoitettuja ”aikatauluun perustuvia palveluja”. Niitä ei näet ole merikuljetuspalveluista poiketen järjestetty jatko-yhteyksiin sekä säännölliseen ja ennaltamääritettyyn aikatauluun perustuen. Tästä seuraa, että maakuljetuspalvelujen hintojen vahvistamista koskevaan sopimukseen ei voida soveltaa asetuksen N:o 4056/86 3 artiklassa säädettyä ryhmäpoikkeusta.

247 Neljänneksi on korostettava, että asetuksen N:o 4056/86 3 artiklassa, jossa luetellaan ne tarkoitukset, joita ryhmäpoikkeuksen soveltamisalaan kuuluvilla linjakonferenssien sopimuksilla voi olla, ei mainita sopimuksia, jotka koskevat sellaista maakuljetustoimintaa, joka muodostuu tavaroiden alku- ja loppukuljetuksesta ja jota on kehitetty yhdessä muiden, osana monimuotokuljetusta tarjottavien palvelujen ohella, vaan kyseinen artikla koskee ainoastaan nimenomaisesti meriliikennetoimintaa, jota on esimerkiksi kuljetusaikataulujen,

lähtöjen tai satamassa käyntien yhteensovittaminen, lähtö- tai satamassa-käyntikerroista päättäminen tai lähtöjen tai satamassakäyntien yhteensovittaminen tai jakaminen konferenssin jäsenten kesken. Myös 3 artiklan otsikossa viitataan ainoastaan meriliikennepalveluihin.

248 Viidenneksi on huomattava, että asetuksen N:o 4056/86 antamista edeltäneen lainsäädäntömenettelyn kuluessa sekä parlamentti että talous- ja sosiaalikomitea ehdottivat muutosta, jonka mukaan poikkeusta olisi sovellettu myös maakuljetuspalveluihin, jotka muodostuvat yhdessä muiden palvelujen kanssa osana monimuotokuljetusta suoritettavasta tavaroiden alkun- ja loppukuljetuksesta. Neuvosto ei kuitenkaan hyväksynyt kyseistä muutosehdotusta. Kantajien esittämiä perusteluja, joiden mukaan neuvosto katsoi tarpeettomaksi muuttaa asetusta näiden ehdotusten mukaisesti sillä perusteella, että se katsoi, että monimuotokuljetuksen maaosuus sisältyi jo merikuljetukseen, ei voida hyväksyä. Nämä perustelut edellyttävät sitä, että ilmaisulle ”meriliikenne” annetaan paljon laajempi merkitys kuin sillä on yleisen järjen mukaan. Se, että sekä parlamentti että talous- ja sosiaalikomitea, joita oli pyydetty antamaan lausunto asetusta koskevasta ehdotuksesta, katsoivat molemmat tarpeelliseksi lisätä asetukseen tarkennuksen, jonka mukaan poikkeus koski myös tavaroiden alkun- ja loppukuljetuksesta muodostuvasta yhdessä muiden palvelujen kanssa osana monimuotokuljetusta tarjottavasta maakuljetuspalvelusta tehtyjä sopimuksia, osoittaa kiistattomasti, ettei ilmaisulla ”meriliikenne” voida katsoa tarkoitettavan maaosuuksia. Toisaalta parlamentin ja talous- ja sosiaalikomitean esittämien ehdotusten vuoksi oikeusvarmuus olisi edellyttänyt, että jos neuvosto olisi halunnut, että ryhmäpoikkeus koskee myös monimuotokuljetuksen maaosuuksista tehtyjä sopimuksia, sen olisi pitänyt mainita tästä nimenomaisesti.

249 Kuudenneksi myös 17.12.1991 annetusta neuvoston julistuksesta, jota myös kantajat itse ovat lainanneet ja jossa neuvosto toteaa tutkivansa vielä kysymystä siitä, olisiko ryhmäpoikkeusta sovellettava osana monimuotokuljetusta suoritettavan maakuljetuksen hinnoista ja ehdoista tehtyihin sopimuksiin, käy ilmi se, ettei asetuksen N:o 4056/86 3 artiklassa säädettyä ryhmäpoikkeusta voida soveltaa kyseessä olevaan sopimukseen. Tämä julistus, joka on annettu viisi vuotta sen jälkeen kun asetus N:o 4056/86 annettiin, vahvistaa omalta osaltaan

sen, että neuvosto, vaikka se olikin tietoinen monimuotokuljetukseen liittyvistä ongelmista, ja jopa halukas tarvittaessa soveltamaan ryhmäpoikkeusta yhdessä muiden palvelujen kanssa osana monimuotokuljetusta tarjottavaan tavaroiden maitse tapahtuvaan alku- ja loppukuljetukseen, oli kuitenkin selvästi sitä mieltä, ettei kyseisiin sopimuksiin voitu soveltaa asetuksen N:o 4056/86 3 artiklassa säädettyä ryhmäpoikkeusta.

- 250 Seitsemänneksi komissio on nimenomaisesti todennut vuoden 1981 asetusehdotuksessa esittämiensä perustelujen sivulla 5 ottaneensa huomioon erityisesti sen, että kyseessä olevaa asetusta on sovellettava ainoastaan yhteen kuljetusmuotoon.
- 251 Kahdeksanneksi myös yleisten tulkintaperiaatteiden perusteella voidaan sanoa, ettei asetuksen N:o 4056/86 3 artiklassa säädettyä poikkeusta voida soveltaa osana monimuotokuljetuspalveluja tarjottavien maakuljetuspalveluiden hintojen vahvistamista koskeviin sopimuksiin.
- 252 Vakiintuneesta oikeuskäytännöstä ilmenee näet, että kun otetaan huomioon perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdassa määrätty yleinen kieltö toteuttaa kilpailua rajoittavia yritysten välisiä järjestelyjä, poikkeusasetuksessa säädettyjä poikkeussäännöksiä on luonnostaan tulkittava suppeasti (asia T-9/92, Peugeot v. komissio, tuomio 22.4.1993, Kok. 1993, s. II-493, Kok. Ep. XIV, s. II-57, 37 kohta ja julkisasiamies van Gervenin ratkaisuehdotus asiassa C-234/89, Delimitis, tuomio 28.2.1991, Kok. 1991, s. I-935, Kok. Ep. XI, s. I-77). Tämä koskee myös asetuksen N:o 4056/86 niitä säännöksiä, joilla vapautetaan tietyt sopimukset perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdassa määrätystä kiellosta, mukaan lukien asetuksen 3 artiklan, joka on perustamissopimuksen 85 artiklan 3 kohdassa tarkoitettu ryhmäpoikkeus (yhdistetyt asiat T-24/93—T-26/93 ja T-28/93, Compagnie maritime belge transports ym. v. komissio, tuomio 8.10.1996, Kok. 1996, s. II-1201, 48 kohta).

- 253 Asianosaiset eivät näin ollen voi pätevästi vedota siihen, että linjakonferenssin tavoite on sinänsä katsottu hyödylliseksi, mitä komissio ei ole lainkaan kiistänyt. Vaikka tällä seikalla voidaan perustella asetuksessa N:o 4056/86 myönnetty poikkeukset, se ei kuitenkaan voi tarkoittaa sitä, että kaikki linjakonferenssien suorittama kilpailun rajoittaminen jää perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdassa määrätyn kiellon ulkopuolelle (em. yhdistetyt asiat Compagnie maritime belge transports ym. v. komissio, tuomion 50 kohta).
- 254 Lisäksi kun otetaan huomioon asetuksen N:o 4056/83 3 artiklassa säädetyn ryhmäpoikkeuksen siinä mielessä täysin poikkeuksellisen luonne, että siinä myönnetään rajoittamattomaksi ajaksi poikkeuslupa merikuljetusten hintojen vahvistamista koskeville horisontaalisille sopimuksille, on todettava, että tämän perusteella on sitäkin vaikeampaa hyväksyä sitä, että tätä ryhmäpoikkeusta voitaisiin soveltaa myös linjakonferenssin jäsenten välillä tehtyihin maakuljetuksen hintojen vahvistamista koskeviin sopimuksiin.
- 255 Kantajien väite, jonka mukaan komission tulkinta on ristiriidassa ryhmäpoikkeuksen tarkoituksen kanssa, koska suurimmalla osalla linjakonferensseista on käytössään monimuotokuljetusta koskeva tariffi, on hylättävä. Tämä tulkinta ei vahingoita muutoin mitenkään linjakonferensseille asetuksen N:o 4056/86 3 artiklassa annettua oikeutta vahvistaa merikuljetuksiin sovellettavat hinnat.
- 256 Väite, jonka mukaan riidanalaisessa päätöksessä ei yleisesti ottaen oteta huomioon kuljetusalan ominaispiirteitä, on myös näin ollen hylättävä. On huomattava kantajien itse korostaneen, että neuvosto on antanut kuljetuksen alalla erilaisia asetuksia eri kuljetusmuotojen eli meri-, maa- tai lentokuljetuksen erityispiirteet huomioon ottaen. Koska kyseessä oleva sopimus ei koske merikuljetuspalveluja vaan sellaisia maakuljetuspalveluja, jotka muodostuvat osana monimuotokuljetusta yhdessä muiden palvelujen kanssa tarjottavasta tavaroiden

alku- ja loppukuljetuksesta, ei ole mitään syytä soveltaa siihen niitä erityisiä poikkeuksia, jotka koskevat meriliikenteen alalla tehtyjä sopimuksia.

- 257 Niiden säännösten sanamuodosta, joissa tarkennetaan asetuksen N:o 4056/86 soveltamisala tai kyseisen asetuksen 3 artiklassa säädetyn poikkeuksen piiriin kuuluvat sopimukset, sekä asetusta N:o 4056/86 koskevista valmistelevista asiakirjoista ja neuvoston joulukuussa 1991 antamasta julistuksesta, samoin kuin yleisistä tulkintaperiaatteista seuraa, että asetuksen N:o 4056/86 3 artiklassa säädettyä ryhmäpoikkeusta, joka koskee tiettyjä linjakonferenssien jäsenten välisiä sopimuksia, ei voida soveltaa sellaiseen linjakonferenssin jäsenten väliseen sopimukseen, jossa vahvistetaan tavaroiden alku- ja loppukuljetuksesta muodostuvien yhdessä muiden palvelujen kanssa osana monimuotokuljetusta tarjottavien maakuljetuspalvelujen hinnat.
- 258 Lisäksi on todettava, ettei yhdelläkään kantajien esittämällä väitteellä voida kyseenalaistaa edellä mainittua päätelmää.
- 259 Ensinnäkin kantajien näkemys, jonka mukaan kyseinen sopimus kuuluu asetuksen N:o 4056/86 soveltamisalaan sen vuoksi, että FEFC:n jäsenet ovat meriliikenteen alalla toimivia yrityksiä, ei ole perusteltu.
- 260 Päätettäessä siitä, mitä asetusta tiettyyn sopimukseen on sovellettava, kyseessä olevaa sopimusta on tutkittava niiden säännösten perusteella, joissa eri kyseeseen tulevien asetusten soveltamisala on määritelty, eikä tässä tutkinnassa voida pitää lähtökohtana ainoastaan sitä alaa, jolla sopimuksen kohteena olevan palvelun tai tuotteen toimittava yritys toimii. Esillä olevassa asiassa asetuksen N:o 4056/86 1 artiklan 2 kohdasta ilmenee selvästi, että kyseinen asetusta ei koske kaikkia varustamoiden tekemiä sopimuksia vaan ainoastaan niitä sopimuksia, jotka koskevat ”kansainvälistä meriliikennettä yhteen tai useampaan yhteisön satamaan tai yhdestä tai useammasta yhteisön satamasta”. Näin ollen maa-

kuljetuspalvelujen hintojen vahvistamisesta tehty sopimus ei selvästikään kuulu asetuksen N:o 4056/86 soveltamisalaan, vaikka varustamot ovat sen tehneet ja panneet täytäntöön osana monimuotokuljetuspalveluja. Tältä osin on muistutettava, että asiassa C-264/95 P, komissio v. UIC, 11.3.1997 antamassaan tuomiossa (Kok. 1997, s. I-1287, 42 kohta) yhteisöjen tuomioistuin on katsonut, että asetuksen N:o 1017/68 soveltaminen riippuu kyseessä olevien sopimusten määrittelystä eikä niiden markkinoiden yksilöimisestä etukäteen, joilla nämä sopimukset vaikuttavat. Näin ollen kantajien perustelut, joiden mukaan liikenteen alalla sovelletaan eri talouden erityisaloihin erilaisia kilpailusääntöjen soveltamisesta annettuja asetuksia, on hylättävä, koska sovellettavat asetukset on määriteltävä asianomaisen sopimuksen perusteella eikä sen yrityksen perusteella, joka toimittaa tuotteen tai palvelun. Yksittäiseen sopimukseen ei nimittäin voida soveltaa erilaisia kilpailusääntöjen soveltamisesta annettuja asetuksia vain sen perusteella, mikä yritys sopimuksen on tehnyt.

261 Joka tapauksessa vaikka, kuten kantajat väittävät, asiaan sovellettava asetus riippuisikin siitä, miten markkinat määritellään, kyseessä olevaan sopimukseen ei voida kuitenkaan soveltaa asetusta N:o 4056/86. Kuten ensimmäisen kanneperusteen tutkimuksen yhteydessä on ilmennyt, kyseessä olevia maakuljetuspalveluja on tarkasteltava merikuljetuspalveluista erillisinä palveluina, eikä monimuotokuljetuspalveluihin kiinteästi liittyvänä yksittäisenä palveluna erityisesti sen perusteella, että erilaiset taloudelliset toimijat voivat myydä erikseen merikuljetuspalveluita ja maakuljetuspalveluita ja niiltä voidaan ostaa erikseen kyseisiä palveluja. Tältä osin kantajien tekemä vertaus kengännauhoihin on selvästi merkityksetön, sillä vaikka kengännauhoja voidaan tosin ostaa ilman kenkiäkin, kenkiä ei voida kuitenkaan myydä tai käyttää ilman kengännauhoja, ja nämä kaksi tuotetta muodostavat yhden ainoan tuotteen. FEFC:n jäsenten tarjoamat maakuljetuspalvelut ovat sitä vastoin ainoastaan niiden merikuljetuspalveluja täydentäviä palveluja, joiden osalta käyttäjillä on oikeus, joka asetuksessa N:o 4056/86 muuten taataan, päättää, mitä yrityksiä ne käyttävät, ja rahdiantajilla on myös mahdollisuus huolehtia itse tavaroiden maateitse tapahtuvasta alku- tai loppukuljetuksesta. Näin ollen vaikka maakuljetuspalvelut, jotka muodostuvat tavaroiden alku- tai loppukuljetuksesta, myydäänkin osana monimuotokuljetusta yhdessä merikuljetuspalvelujen kanssa, ne eivät kuitenkaan muodosta merikuljetuspalveluista erillisiä palveluja. Esillä olevan asian kannalta merkitykselliset markkinat eivät näin ollen muodostu, toisin kuin kantajat väittävät, merikuljetuspalvelujen markkinoista, vaan FEFC:n jäsenten osana monimuotokuljetusta tarjoamista maakuljetuspalveluista.

- 262 On vielä lisättävä, että vaikka katsottaisiin, että monimuotokuljetusta voidaan pitää omat markkinansa muodostavana useista osista koostuvana yhtenä ainoana tuotteena, kantajien toissijaisesti esittämä näkemys, jonka mukaan sellaisia liittämissä toimintoja, jotka välttämättä tarjotaan monimuotokuljetuspalveluun kiinteästi liittyvänä osana, on pidettävä osana tätä yhtä ainoata palvelua, ei merkitse kuitenkaan missään tapauksessa, että kyseessä olevaan sopimukseen voidaan soveltaa asetuksen N:o 4056/86 3 artiklassa säädettyä ryhmäpoikkeusta. Koska säännöksiä, joissa säädetään ryhmäpoikkeuksesta, on tulkittava suppeasti, se, että monimuotokuljetus katsotaan useammasta osasta muodostuvaksi yhdeksi ainoaksi palveluksi, merkitsisi päinvastoin sitä, että asiassa olisi tarkasteltava kysymystä siitä, voidaanko ryhmäpoikkeusta soveltaa enää myöskään meriosuuden hintojen vahvistamisesta tehtyyn sopimukseen silloin, kun on kyse monimuotokuljetuspalvelujen hintojen vahvistamisesta.
- 263 Lisäksi on huomattava, että kantajien näkemyksen omaksuminen merkitsisi syrjintää.
- 264 Toisin kuin varustamot, maantiekuljetuksia tai rautatiekuljetuksia hoitavat yritykset eivät voi sopia rahdinantajille myymiensä maakuljetuspalvelujen hinnoista. Ei myöskään ole poissuljettua, että linjakonferensseille annettu mahdollisuus sopia yhteisesti maakuljetuspalveluiden hinnoista uhkaa antaa niille mahdollisuuden vahvistaa maakuljetuksia hoitavien yritysten vahingoksi niillä merikuljetusten markkinoilla olevaa asemaa myös maakuljetusten markkinoilla. Vaikka monimuotokuljetuksen hinnat jätettäisiin ennalleen, ne voisivat kuitenkin esimerkiksi nostaa kuljetuksen meriosuuden hintaa ja laskea vastaavasti maaosuuden hintaa siten, että käytännössä rahdinantajilla ei olisi muuta vaihtoehtoa kuin ostaa maakuljetus varustamoilta.
- 265 Varustamoilla oleva mahdollisuus vahvistaa yhteisesti merikuljetukseen liittyvien palvelujen ja sellaisten maakuljetuspalvelujen hinnat, jotka muodostuvat yhdessä muiden palvelujen kanssa osana monimuotokuljetusta tarjottavasta tavaroiden

alku- ja loppukuljetuksesta, johtaisi myös eräiden sellaisten huolitsijoiden syrjintään, jotka suorittavat pätevästi monimuotokuljetusta omistamatta kuitenkaan itse aluksia ("non vessel operating multimodal transport operators") ja jotka tarjoavat samoja palveluja kuin linjaliikennettä harjoittavat varustamot. Huolitsijat tarjoavat monimuotokuljetuspalveluja, mutta toisin kuin varustamot, ne eivät liikennöi itse yhtäkään alusta vaan vuokraavat tilaa laivanvarustajilta. Kuten riidanalaisen päätöksen 23 perustelukappaleessa on korostettu, eivätkä kantajat tätä kiistä, huolitsijoiden ja linjaliikennepalveluja tarjoavien varustamoiden välinen kilpailu on kasvanut niin voimakkaasti, että siitä on tulossa yksi tämän alan tärkeimmistä ominaispiirteistä.

266 Toiseksi ne kantajien esittämät väitteet, jotka perustuvat asetuksen N:o 4056/86 sanamuotoon, on hylättävä. Niissä joko nojaudutaan siihen jo edellä (120—129 kohta) virheelliseksi todettuun lähtökohtaan, jonka mukaan maakuljetuspalvelut, jotka muodostuvat yhdessä muiden palvelujen kanssa osana monimuotokuljetusta tarjottavasta tavaroiden alku- ja loppukuljetuksesta, ovat meriliikennepalveluja tai niillä ei ole asian kannalta merkitystä tai ne perustuvat tekstin mielivaltaiseen tulkintaan.

267 Asetuksen N:o 4056/86 5 artiklaa koskevat väitteet eivät näin ollen ole merkityksellisiä, koska kyseisessä artiklassa vain todetaan kyseisen asetuksen 3 artiklassa säädettyyn poikkeukseen liittyvät velvoitteet, eikä sillä mitenkään laajenneta edellä mainitun poikkeuksen soveltamisalaa. Toisin kuin kantajat väittävät, asetuksen N:o 4056/86 5 artiklan 3 ja 4 kohdan perusteella, vaikka niissä viitataan maakuljetukseen, ei myöskään voida katsoa, että kyseisellä asetuksella säännellään tätä kuljetuksen muotoa. Toisaalta asetuksen N:o 4056/86 5 artiklan 3 kohdalla pyritään ainoastaan välttämään se, että konferenssiin kuuluvat varustamot käyttäisivät hyväkseen asemaansa merikuljetusmarkkinoilla siten, että ne vaatisivat rahdinantajia ostamaan niiltä myös maakuljetuksen kaltaisia muita palveluja. On lisäksi huomattava, että edellä mainittu säännös, jonka tarkoituksena on näin ollen välttää se, että varustamot sitovat maakuljetuksen merikuljetuspalveluunsa, tukee sitä, että merikuljetus ja maakuljetus ovat kaksi erillistä palvelua, jotka kuuluvat eri markkinoille.

268 Toisaalta asetuksen N:o 4056/86 5 artiklan 4 kohdassa ei todeta, että asetusta sovelletaan maakuljetukseen, vaan siinä säädetään sellaisten tilanteiden osalta, joissa on kyse maaosuuden sisältävään kuljetuspalveluun sovellettavasta yhdestä ainoasta hinnasta, että varustamoiden maksutaulukoissa on esitettävä kuljetusmaksuun sisältyvien palveluiden tarkka määrä suhteessa merikuljetukseen ja maakuljetukseen. Kyseisessä artiklassa tarkoitetuilla maksutaulukoilla ei viitata konferenssien maksutaulukkoon vaan ne koskevat eri varustamojen tarjoamia ehtoja. Tämän artiklan mukaan kyseisten maksutaulukoiden on oltava saatavilla niihin tutustumista varten varustamojen ja näiden edustajien, eikä konferenssin toimistoissa. On selvää, että varustamot voivat tarjota monimuotokuljetuspalveluja, mutta tässä yhteydessä rahdinantajien on pystyttävä selvittämään, millä tavalla maakuljetuksen ja merikuljetusten hinnat on eritelty.

269 Toisin kuin kantajat väittävät, asetuksen N:o 4056/86 4 artikla, jonka mukaan poikkeus myönnetään sillä ehdolla, että sopimuksessa ei vahvisteta samojen tavaroiden kuljetuksien osalta kuljetusmaksuja ja -ehtoja, jotka ovat erilaiset lähtö- tai määrämaan taikka lastaus- tai purkusataman mukaan, ei osoita millään tavalla, että asetusta N:o 4056/86 sovelletaan maakuljetukseen, vaan siinä on ainoastaan täytäntöönpantu perustamissopimuksen 79 artiklan 1 kohdassa (josta on muutettuna tullut EY 75 artiklan 1 kohta) mainittu syrjäntäkiellon periaate. Myös silloin kun kyse ei ole monimuotokuljetuksesta, varustamot voisivat soveltaa erilaisia ehtoja eri jäsenvaltioista tulevien tavaroiden kuljetukseen ja varmistaa näin ollen sen, että tavaroiden kuljetus järjestetään tietyn sataman sijasta jonkun toisen sataman kautta.

270 Kolmanneksi siltä osin kuin on kyse kantajien väitteestä, jonka mukaan tietyt jäsenvaltiot olivat antaneet vuonna 1984 eräässä yhteisön ulkopuolisessa maassa käynnissä olevan lainsäädäntöuudistuksen yhteydessä lausunnon, jonka mukaan olisi toivottavaa, että myös kyseessä oleva valtio antaisi linjakonferenssiin kuuluville varustamoille oikeuden vahvistaa yhteisesti merikuljetuspalveluiden kanssa tarjottavien maakuljetuspalveluiden hinnat, on todettava, ettei tämän perusteella voida kuitenkaan päätellä, että neuvosto olisi välttämättä päättänyt kolme vuotta myöhemmin, että tämän suuntainen lainsäädäntö olisi toteutettava

myös yhteisön tasolla. Lisäksi on korostettava, että kyse oli ainoastaan tiettyjen jäsenvaltioiden mielipiteestä, ja että on mahdollista, että jäsenvaltiot, jotka olivat poikkeuksen myöntämisen kannalla, ovat myöhemmin muuttaneet näkemystään, joka saattoi perustua siihen, ettei tuolla hetkellä ollut vielä annettu yhteisön lainsäädäntöä, jossa olisi määritelty, miten perustamissopimuksen 85 ja 86 artiklaa sovelletaan meriliikenteeseen. Joka tapauksessa tiettyjen jäsenvaltioiden muinoin esittämää lausuntoa ei voida asettaa asetuksen N:o 4056/86 ja erityisesti sen 1 artiklan edelle, jonka sanamuoto on täysin selvä ja jossa säädetään, että kyseistä asetusta sovelletaan ainoastaan meriliikenteeseen.

271 Lisäksi on todettava, että myös Yhdysvaltain lainsäädäntö, johon kantajat vetoavat, osoittaa, ettei ilmaisua "meriliikenne" voida tulkita siten, että sen piiriin kuuluu osana monimuotokuljetusta tarjottava maakuljetus. Kuten komissio on perustellusti korostanut, Shipping Actissa, joka annettiin Amerikan yhdysvalloissa, jotta varustamot voisivat "neuvotella, vahvistaa tai säätää kuljetukseen sovellettavista hinnoista mukaan lukien yhdistetyt hinnat noutopaikasta luovutuspaikkaan", on tarkennettu nimenomaisesti, ettei antitrustilakeja sovelleta myöskään monimuotokuljetuksen maaosuudesta tehtyihin sopimuksiin. Tämä esimerkki tukee näin ollen sitä, ettei sellaista kilpailusäännöistä tehtyä poikkeusta, jonka perusteella linjakonferenssin jäsenet voivat vahvistaa merikuljetuksen hinnat, voida tulkita siten, että linjakonferenssin jäsenille on myös implisiittisesti myönnetty poikkeuslupa sellaisten sopimusten osalta, jotka koskevat osana monimuotokuljetusta tarjottavien maakuljetuspalveluiden hintojen vahvistamista.

272 Neljänneksi toisin kuin kantajat väittävät, se, että asetusta N:o 4056/86 sovelletaan ainoastaan merikuljetukseen, kun taas asetusta N:o 1017/68 sovelletaan maakuljetukseen, ei aiheuta minkäänlaista oikeudellista epävarmuutta tai menettelyllistä epä johdonmukaisuutta.

273 Viidenneksi toisin kuin kantajat väittävät, tulkinta, jonka mukaan asetusta N:o 4056/86 ei sovelleta monimuotokuljetuksen maaosuuteen, ei johda siihen,

ettei kyseisen asetuksen 3 artiklassa säädetty ryhmäpoikkeus olisi enää vaikutuksiltaan tehokas. Linjakonferensseihin kuuluvat varustamot voivat nimittäin asetuksen N:o 4056/86 3 artiklan mukaisesti vahvistaa yhteisesti merikuljetuspalveluiden hinnat ja tarvittaessa tehdä myös sopimuksia, joilla on jokin muu edellä mainitussa 3 artiklassa mainittu tarkoitus. On myös selvää, että jokainen konferenssiin kuuluva varustamo voi tarjota ja myydä monimuotokuljetuspalvelujaan, kuitenkin ainoastaan siten, että vaikka konferenssi voikin vahvistaa meriosuuden hinnan, jokaisen varustamon on sitä vastoin vahvistettava erikseen kuljetuksen maaosuuden hinta. Komission tulkinta ei näin ollen rajoita millään tavalla varsinaisia meriliikennepalveluja koskevan ryhmäpoikkeuksen soveltamisalaa eikä konferenssiin kuuluvien varustamojen mahdollisuutta tarjota monimuotokuljetuspalveluja. Tältä osin on lisäksi huomattava, että on selvää, että lukuisat itsenäiset varustamot sekä huolitsijat tarjoavat FEFC:n jäsenten tarjoamia monimuotokuljetuspalveluja vastaavia palveluja, vahvistamatta kuitenkaan yhteisesti muiden varustamojen tai muiden huolitsijoiden kanssa maakuljetukseen sovellettavia hintoja.

274 Kuudenneksi sen kantajien esittämän väitteen osalta, jonka mukaan komissio on tulkinnut asetusta N:o 4056/86 jäsenvaltioiden yleisen mielipiteen vastaisesti, on todettava, että väite on hylättävä, koska kantaja ei ole esittänyt sen tueksi mitään näyttöä. Komissio väittää, että riidanalaista päätöstä koskevasta ehdotuksesta antamassaan lausunnossa neuvoo-antava komitea, johon kuului jäsenvaltioiden liikenne- ja kilpailuasiainhallinnon edustajia, ilmoitti puoltavansa yksimielisesti komission näkemystä siitä, miten markkinat olisi määriteltävä, miten perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohtaa olisi sovellettava ja miten asetuksen N:o 4056/86 soveltamisala olisi määriteltävä. Koska komissio ei kuitenkaan ole esittänyt kyseistä lausuntoa, sen väitettä ei voida hyväksyä (asia T-144/99, Institut des mandataires agréés v. komissio, tuomio 28.3.2001, Kok. 2001, s. II-1087, 133 kohta). Tämän lisäksi on huomattava, että vaikka kantajat väittävät, että komission asetuksen N:o 4056/86 osalta omaksuma tulkinta on ristiriidassa jäsenvaltioiden yleisen mielipiteen kanssa, yksikään jäsenvaltio ei ole osallistunut nyt vireillä olevaan oikeudenkäyntiin tukeakseen kantajien näkemystä, jonka mukaan monimuotokuljetuksen maaosuus kuuluu asetuksen N:o 4056/86 soveltamisalaa. Tänäpäsi asiassa T-18/97 annetusta tuomiosta ilmenee sitä vastoin, että Ranskan tasavalta on osallistunut kyseisessä asiassa

vireillä olevaan oikeudenkäyntiin väittäen erityisesti, että nyt esillä olevassa asiassa kyseessä olevan kaltainen monimuotokuljetuksen maaosuuden hintojen vahvistamisesta tehty sopimus kuuluu asetuksen N:o 1017/68 eikä asetuksen N:o 4056/86 soveltamisalaan.

275 Seitsemänneksi kantajien näkemys, jonka mukaan kyseessä olevaan sopimukseen on sovellettava ryhmäpoikkeusta sen perusteella, että palvelut, joista sopimuksessa on kyse, myydään yhdessä muiden poikkeuksen soveltamisalaan kuuluvien meriliikennepalvelujen kanssa, merkitsisi loppujen lopuksi sitä, että kaikkien varustamoiden meriliikenteen ohella tarjoamien palvelujen olisi katsottava kuuluvan ryhmäpoikkeuksen piiriin. Kantajat eivät ole kuitenkaan ryhtyneet tukemaan tällaista näkemystä, ja ne ovat väittäneet itse asiassa, että sellaisten liitännäisten toimintojen, joita tarjotaan välttämättä kiinteänä osana monimuotokuljetuspalvelua, on katsottava muodostavan osan tästä yhdestä ja ainoasta palvelusta. Ilman, että nyt käsiteltävänä olevan kanteen yhteydessä olisi tarvetta päättää tämän näkemyksen perusteltavuudesta, on todettava, ettei se voi kuitenkaan missään tapauksessa johtaa siihen, että kyseessä olevaan maakuljetuspalveluja koskevaan sopimukseen voitaisiin soveltaa asetuksen N:o 4056/86 3 artiklassa säädettyä ryhmäpoikkeusta, koska maakuljetusta on, kuten ensimmäisen kanneperusteen yhteydessä on todettu, pidettävä merikuljetuksesta erillisenä palveluna.

276 Lopuksi on todettava komission tarkastelleen kyseessä olevaa sopimusta perustellusti asetuksen N:o 1017/68 säännökset huomioon ottaen. On selvää, että kyseinen sopimus on sellainen FEFC:n jäsenten välillä tehty sopimus, jossa vahvistetaan niiden rahdinantajille osana monimuotokuljetusta tarjoamien maakuljetuspalvelujen hinnat. Näitä yhdessä muiden palvelujen kanssa osana monimuotokuljetusta tarjottavia kuljetuspalveluja on, kuten on todettu (ks. edellä 120—129 kohta), pidettävä kilpailuoikeuden kannalta meriliikennepalveluihin tosin liittyvinä, mutta niistä kuitenkin erillisinä palveluina. Kyseessä olevan sopimuksen tarkoituksena on näin ollen maakuljetuksen kuljetusmaksujen ja -ehtojen vahvistaminen asetuksen N:o 1017/68 1 artiklassa tarkoitettulla tavalla, ja se kuuluu näin ollen kyseisen asetuksen soveltamisalaan.

- 277 Edellä olevasta seuraa, että asetuksen N:o 4056/86 3 artiklan rikkomista koskeva toinen kanneperuste on hylättävä kokonaisuudessaan.

IV Kolmas kanneperuste, joka koskee perustamissopimuksen 85 artiklan 3 kohdan ja asetuksen N:o 1017/68 5 artiklan rikkomista

A Asianosaisten väitteet ja niiden perustelut

- 278 Kantajat ovat tehneet ensin yleisiä huomautuksia komission esittämistä perusteluista ja tietyistä monimuotokuljetuksiin liittyvistä kysymyksistä, ja tarkastelleet vasta tämän jälkeen tiettyjä edellytyksiä, joiden nojalla yksittäispoikkeuslupa voidaan myöntää.

Yleiset huomautukset

279
ja
280 [...]]

— Muiden kilpailuasioissa toimivaltaisten viranomaisten ja muiden lainsäätäjien omaksuma käytäntö

281
285 [...]]

— Konferenssin yhteydessä sovitun monimuotokuljetuksen yhteisen hinnoittelun vaikutus hintojen vakauteen

$\frac{286}{302}$ [...]

— Konferenssien asema monimuotokuljetuspalvelujen kehittämisen pioneereina

$\frac{303}{304}$ ja [...]

Perustamissopimuksen 85 artiklan 3 kohdan soveltamisedellytykset

— Ensimmäinen edellytys: sopimuksesta saatava taloudellinen hyöty

$\frac{305}{315}$ [...]

— Toinen edellytys: sopimuksesta saatavan hyödyn kohtuullisen osuuden jättäminen kuluttajille

$\frac{316}{319}$ [...]

— Kolmas edellytys: kilpailunrajoitusten välttämättömyys

$\frac{320}{338}$ [...]

B Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta

Yleiset huomautukset

- 339 Ensinnäkin on muistutettava, että vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen valvoessa perustamissopimuksen 173 artiklan perusteella nostetun kumoamiskanteen yhteydessä sitä, miten komissio on käyttänyt sille perustamissopimuksen 85 artiklan 3 kohdassa annettua harkintavaltaa tehdessään taloudellista tilannetta koskevia monitahoisia arviointeja kunkin tämän määräyksen sisältämän neljän edellytyksen osalta, tämä valvonta kohdistuu ainoastaan siihen, että menettelyä ja perusteluvelvollisuutta koskevia sääntöjä on noudatettu, että tosiseikat pitävät asiallisesti paikkansa, että näitä tosiseikkoja ei ole arvioitu ilmeisen väärin ja ettei harkintavaltaa ole käytetty väärin (yhdistetyt asiat T-39/92 ja T-40/92, CB ja Europay v. komissio, tuomio 23.2.1994, Kok. 1994, s. II-49, 109 kohta; em. asia SPO ym. v. komissio, tuomion 288 kohta ja yhdistetyt asiat T-213/95 ja T-18/96, SCK ja FNK v. komissio, tuomio 22.10.1997, Kok. 1997, s. II-1739, 190 kohta). Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen tehtävänä ei ole korvata omalla arvioinnillaan komission arviointia eikä ottaa kantaa sellaisiin perusteisiin tai väitteisiin, jotka myös siinä tapauksessa, että ne olisivat perusteltuja, eivät voi missään tapauksessa johtaa riidanalaisen päätöksen kumoamiseen.
- 340 Tältä osin on tarkennettava, että toisin kuin kantajat väittävät, sillä ei voi olla vaikutusta ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen harjoittamaan valvontaan, että FEFC:n jäsenet ovat avoimesti noudattaneet kyseessä olevaa sopimusta jo pitkään, eikä sillä sinänsä ole merkitystä päätettäessä, onko sopimus täyttänyt yksittäisen poikkeusluvan saamisen edellytykset. Tämä seikka voitaisiin korkeintaan ottaa tarvittaessa huomioon tutkittaessa määrätyn seuraamuksen perusteltavuutta ja oikeasuhteisuutta.
- 341 Toiseksi siltä osin kuin on kyse kantajien väitteestä, jonka mukaan useat kolmansien maiden lainsäätäjät ja kilpailuasioissa toimivaltaiset viranomaiset ovat

hyväksyneet sen, että linjakonferenssit vahvistavat osana monimuotokuljetusta tarjottavien maakuljetuspalveluiden hinnat, oikeudenkäyntiasiakirjoista ilmenee, että tällä hyväksynnällä, vaikka se on hyvin voitukin antaa, ei näytä kuitenkaan olevan sellaista ulottuvuutta, jonka kantajat ja niitä tukevat väliintulijat ovat sille antaneet. OECD:n kertomuksesta, johon JSA vetoaa, ei todellakaan ilmene, että tällainen hinnoittelu olisi yksimielisesti hyväksytty, vaan siinä todetaan sitä vastoin, että vaikka Yhdysvallat, Kanada ja Australia ovat antaneet linjakonferensseille oikeuden vahvistaa maakuljetuksen hinnat, tämä ei ole kuitenkaan tilanne Japanissa ja Euroopan yhteisössä. Joka tapauksessa on huomattava, että kansalliset käytännöt, vaikka ne olisivatkin yhteiset kaikille jäsenvaltioille, eivät voi saada etusijaa perustamissopimuksen kilpailusääntöjen soveltamiseen nähden (yhdistetyt asiat 43/82 ja 63/82, VBVB ja VBBB v. komissio, tuomio 17.1.1984, Kok. 1984, s. 19, Kok. Ep. VII, s. 421, 40 kohta). Näin ollen sitä suuremmalla syyllä tiettyjen kolmansien maiden käytännöt eivät voi määrätä sitä, miten yhteisön oikeutta sovelletaan. Tästä seuraa, että se, että kantajat ovat väittäneet kolmansien maiden hyväksyvän sen, että linjakonferenssin jäsenet vahvistavat yhteisesti maakuljetuspalvelujen hinnat, ei sellaisenaan voi tosiasiallisesti johtaa riidanalaisen päätöksen kumoamiseen. Kyseiset oletetut käytännöt voidaan enintään ottaa tarvittaessa huomioon arvioitaessa niiden toteamusten perusteltavuutta, jotka komissio on tehnyt tarkastellessaan yksittäisen poikkeusluvan myöntämiselle asetuksen N:o 1017/68 5 artiklassa asetettuja erilaisia edellytyksiä.

342 Kolmanneksi kantajat väittävät, että komission näkemys on täysin virheellinen, koska siinä rajoitutaan tarkastelemaan erikseen kyseessä olevasta sopimuksesta saatavia etuja toisaalta maakuljetuksen kannalta ja toisaalta merikuljetuksen kannalta, ja kieltäydytään näin ollen ottamasta huomioon sopimuksesta monimuotokuljetuspalveluille koitua hyötyä, vaikka rahdinantajien näistä palveluista saama merkittävä hyöty on yleisesti tiedossa ja myös komissio itse on tämän todennut.

343 Tarkasteltaessa niiden toteamusten perusteltavuutta, jotka komissio on tehnyt tutkiessaan perustamissopimuksen 85 artiklan 3 kohdassa ja asetuksen N:o 1017/68 5 artiklassa asetettuja erilaisia edellytyksiä, huomioon on luonnollisestikin otettava kyseessä olevasta sopimuksesta saatavat edut relevanttien

markkinoiden eli osana monimuotokuljetusta tarjottavien maakuljetuspalveluiden markkinoiden kannalta, mutta tämän lisäksi tarvittaessa myös kaikkien muiden sellaisten markkinoiden kannalta, joihin kyseessä olevalla sopimuksella voi olla myönteisiä vaikutuksia, ja jopa tätäkin yleisemmin, kaikkien sellaisen palveluiden kannalta, joiden laatu tai tehokkuus voi parantua kyseisen sopimuksen johdosta. Asetuksen N:o 1017/68 5 artiklassa sekä perustamissopimuksen 85 artiklan 3 kohdassa määrätään mahdollisuudesta soveltaa poikkeusta muun muassa sopimuksiin, jotka edistävät teknistä tai taloudellista kehitystä ilman, että siinä edellytettäisiin kuitenkaan erityistä sidettä relevantteihin markkinoihin.

344 Kuten myös komissio on perustellusti riidanalaisen päätöksen 94 perustelukappaleessa todennut, esillä olevassa asiassa on erotettava toisistaan monimuotokuljetuksesta yleisesti ottaen saatava hyöty, tarve vahvistaa monimuotokuljetuspalveluja tarjottaessa konferenssin yhteydessä maaosuuteen sovellettavat hinnat sekä tarve vahvistaa konferenssin yhteydessä maaosuuteen sovellettavat hinnat siten, että konferenssijärjestelmä voidaan säilyttää.

345 On kuitenkin välittömästi tarkennettava, kuten komissio on perustellusti riidanalaisen päätöksen 95 perustelukappaleessa korostanut, että monimuotokuljetuksesta yleisesti ottaen saatava hyöty on kiistämätön. Lisäksi tähän hyötyyn perustuvat väitteet ovat asian kannalta merkityksellisiä, koska riidanalainen päätös ei koske sellaisenaan monimuotokuljetusten laillisuutta kilpailusääntöjen kannalta, vaan se koskee pelkästään osana monimuotokuljetusta tarjottavien maakuljetuspalvelujen hintojen yhteisestä vahvistamisesta tehdyn sopimuksen laillisuutta näiden sääntöjen kannalta. Näin ollen on tarpeetonta tutkia sitä, onko monimuotokuljetuspalveluilla hyödyllisiä vaikutuksia — mitä ei ole kiistetty — vaan tarkastaa, koituuko siitä, että FEFC:n jäsenet ovat vahvistaneet yhteisesti osana monimuotokuljetuspalveluita tarjottavien maakuljetuspalveluiden hinnat, perustamissopimuksen 85 artiklan 3 kohdassa tarkoitettuja hyödyllisiä vaikutuksia erityisesti siltä osin kuin hintojen yhteisellä vahvistamisella väitetään parannettavan maa-, meri- tai monimuotokuljetuspalveluja. Kantajien väitteet, joilla pyritään osoittamaan monimuotokuljetuksesta yleisesti ottaen saatavat edut, ovat näin ollen merkityksellisiä.

- 346 Kantajien mukaan kyseessä olevaan sopimukseen liittyy yksittäisen poikkeusluvan myöntämisen edellytyksenä olevia hyödyllisiä vaikutuksia siinä määrin kuin on tarpeen varmistaa vakaiden monimuotokuljetuspalvelujen tarjonta. Kantajat katsovat, että jos maakuljetuksen hintoja ei yhteisesti vahvisteta, FEFC:n jäsenet saattavat tarjota rahdinantajille maakuljetuspalveluita niiden omakustannushintoja alempaan hintaan, mikä tarkoittaa konferenssin vahvistamista merikuljetukseen sovellettavista hinnoista myönnettäviä alennuksia, jolloin konferenssi menettäisi vakauttavan asemansa. Tästä olisi seurauksena merikuljetusmarkkinoiden epävakaisuus ja se, etteivät varustamot voisi enää tehdä tarvittavia investointeja luotettavien ja tehokkaiden monimuotokuljetuspalveluiden varmistamiseksi ja kehittämiseksi.
- 347 On todettava, että kyseinen väite koskee pääasiallisesti ainoastaan ongelmaa, joka liittyy maakuljetukseen sovellettavasta tariffista myönnettyjen alennusten mahdollisesti aiheuttamaan merikuljetuspalvelujen markkinoiden epävakauteen. Se on näin ollen tutkittava tarkasteltaessa kyseessä olevan sopimuksen vaikutuksia merikuljetuspalveluiden markkinoihin.
- 348 Tässä yhteydessä on puolestaan tutkittava, onko komissio arvioinut asianmukaisesti kyseessä olevaan sopimukseen liittyviä hyödyllisiä vaikutuksia perustamissopimuksen 85 artiklan 3 kohdassa ja asetuksen N:o 1017/68 5 artiklassa asetetut poikkeusluvan edellytykset huomioon ottaen.
- 349 Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan perustamissopimuksen 85 artiklan 3 kohdassa määrätyt neljä poikkeusluvan edellytystä ovat kumulatiivisia (ks. mm. yhdistetyt asia 56/64 ja 58/64, Consten ja Grundig v. komissio, tuomio 13.7.1966, Kok. 1966, s. 429, Kok. Ep. I, s. 275 ja em. asia CB ja Europay v. komissio, tuomion 110 kohta), joten poikkeuslupahakemuksen hylkäämiseksi riittää, että yksi ainoa näistä edellytyksistä jää täyttämättä (em. asia SPO ym. v. komissio, tuomion 267 kohta; pysytetty muutoksenhakuasiassa C-137/95 P, SPO ym. v. komissio, määräys 25.3.1996, Kok. 1996, s. 1611, 34—37 kohta).

- 350 Esillä olevassa asiassa riidanalaisen päätöksen 140 perustelukappaleesta ilmenee, ettei komissio ole tutkinut neljättä edellytystä, joka liittyy kilpailun poistamiseen. Näin ollen on tutkittava ainoastaan kolmea ensimmäistä edellytystä.

Ensimmäinen edellytys: kuljetuspalvelujen laadun parantaminen, kuljetustarpeiden jatkuvan ja pysyvän tyydyttämisen edistäminen markkinoilla, joilla tarjonta ja kysyntä vaihtelevat ajoittain huomattavasti, yritysten tuottavuuden lisääminen taikka teknisen tai taloudellisen kehityksen edistäminen

- 351 On todettava, että riidanalaisessa päätöksessä komissio on erottanut toisistaan monimuotokuljetuksista yleisesti ottaen saatavan hyödyn sekä sen, mitä kuljetuspalvelujen laadun parantamisen kannalta merkitsee se, että FEFC:n jäsenet vahvistavat yhteisesti hinnat. Komissio katsoo, että asetuksen N:o 1017/68 5 artiklan soveltuvuutta arvioitaessa on kyse juuri jälkimmäisestä seikasta.

- 352 Ensinnäkin kuljetuspalveluiden laadun parantamisen osalta komissio päättelee, ettei asiassa ole näytetty toteen, että se, että maakuljetuspalveluja tarjottaessa sovelletaan hintoja, jotka konferenssin jäsenet ovat yhteisesti vahvistaneet, vaikuttaisi osaltaan maakuljetuspalvelujen laadun parantumiseen (riidanalaisen päätöksen 101 perustelukappale) tai konferenssin jäsenten tarjoamien merikuljetuspalvelujen laadun parantumiseen (riidanalaisen päätöksen 103 perustelukappale).

- 353 Toiseksi sen kysymyksen osalta, edistääkö kyseessä oleva sopimus osaltaan kuljetustarpeiden tyydyttämistä markkinoilla jatkuvasti ja pysyvästi, komissio katsoo, etteivät FEFC:n jäsenet ole esittäneet näyttöä siitä, että tarjonta ja kysyntä vaihtelisivat ajoittain huomattavasti markkinoilla, joilla varustamot tarjoavat maakuljetuspalveluja. Vaikka näin olisikin, ei ole kuitenkaan näytetty toteen, että

kyseisten markkinoiden jatkuvuutta ja vakautta edistäisi osaltaan se, että FEFC:n jäsenet vahvistavat yhteisesti maakuljetuspalvelujen hinnat (riidanalaisen päätöksen 105 perustelukappale).

- 354 Kolmanneksi komissio päätelee tuottavuuden lisäämisen osalta, että asiassa ei ole näytetty toteen, että se, että konferenssi vahvistaa yhteisesti maakuljetuksen hinnat, johtaa tai voi johtaa kyseisten yritysten tuottavuuden lisääntymiseen (riidanalaisen päätöksen 106 perustelukappale), koska FEFC:n toteuttamalla hintojen yhteisellä vahvistamisella ei ole suoraa vaikutusta niiden tarjoamiin palveluihin tai tapaan, jolla palveluita tarjotaan (riidanalaisen päätöksen 107 perustelukappale). Riidanalaisen päätöksen 108 perustelukappaleessa komissio toteaa lisäksi, ettei asiassa ole esitetty näyttöä siitä, että kyseessä oleva sopimus lisäisi osaltaan FEFC:n jäsenten tuottavuutta niiden tarjoamien merikuljetuspalveluiden osalta.
- 355 Neljänneksi komissio päätelee teknisen kehityksen edistämisen osalta riidanalaisen päätöksen 109 perustelukappaleessa, että FEFC:n jäsenet eivät ole esittäneet näyttöä siitä, että varustamojen tarjoamien maakuljetuspalvelujen hintojen vahvistaminen täyttäisi kyseisen vaatimuksen. Komissio toteaa tältä osin, että kantajien väite, jonka mukaan kyseessä olevan sopimuksen johdosta niiden on mahdollista investoida integroitujen kuljetuspalvelujen muihin osiin, voidaan esittää minkä tahansa hintojen vahvistamista koskevan sopimuksen osalta (riidanalaisen päätöksen 110 ja 111 perustelukappale). Komission mukaan kyseisen sopimuksen mukainen hintojen yhteinen vahvistaminen voi uuden teknologian käyttöönottamisen edistämisen sijasta hidastaa uusia investointeja, koska se vähentää niitä kilpailullisia etuja, joita investointinsa menestyksellisesti toteuttavat yritykset normaalisti saavat investointiensa vastineeksi (riidanalaisen päätöksen 111 perustelukappale).
- 356 Kantajat arvostelevat komissiota siitä, että tämä perustelee päätelmänsä, jonka mukaan sopimus ei paranna palvelujen laatua, nojautumalla siihen seikkaan, että suurin osa monimuotokuljetuspalveluja tarjoavista varustamoista ostaa maakuljetuspalvelut maakuljetuksista huolehtivilta yrityksiltä markkinahintaan.

- 357 Tältä osin on korostettava komission toteavan riidanalaisessa päätöksessä, että ”FEFC:n jäsenet eivät yleensä hoida maakuljetusosuutta itse, vaan ne antavat sen alihankintana maakuljetuksista huolehtivien yritysten hoidettavaksi” (101 perustelukappale). Lisäksi riidanalaisen päätöksen 102 perustelukappaleessa, komissio huomauttaa, että ”vaikka [maakuljetuksen] hinnat on vahvistettu FEFC:n yhteydessä, jokainen jäsen neuvottelee kuitenkin itsenäisesti maakuljetuksesta huolehtivien yritysten kanssa”, joten ”palvelun laadun parantamista rahdinantajien taholta tulevaan kysyntään vastaamiseksi ei saada aikaan konferenssin toteuttamalla hintojen yhteisellä vahvistamisella vaan yksittäisten maakuljetuksesta huolehtivien yritysten ja yksittäisten varustamojen välisillä neuvotteluilla”.
- 358 On todettava, ettei komission perusteluihin liity ilmeistä arviointivirhettä. Asiassa ei näet ilmene, että mahdollisuus vahvistaa yhteinen hinta palvelulle, jonka varustamot ostavat eri hintaan alihankintana, voisi osaltaan tehostaa niiden toimintoihin liittyvää maaosuutta sillä, että kontteja valvotaan tehokkaammin.
- 359 Tätä päätelmää vastaan ei voida vedota väitteeseen, jonka mukaan komissio on jättänyt ottamatta huomioon sen, että maakuljetuksesta aiheutuvien välittömien kustannusten osuus maakuljetuspalvelujen kokonaiskustannuksista on melko pieni. Kantajat eivät nimittäin ole esittäneet näyttöä siitä, että konferenssin toteuttama hintojen vahvistaminen edistäisi osaltaan maakuljetuspalvelujen laatua, vaikka suurin osa maakuljetuksen kustannuksista aiheutuisikin varustamoiden omasta toiminnasta eikä niiden ostamista palveluista. Olipa maakuljetuksesta aiheutuvien välittömien kustannusten osuus mikä tahansa, on huomattava, että kantajat eivät ole esittäneet mitään näyttöä siitä, että hintojen yhteisellä vahvistamisella voitaisiin tehostaa monimuotokuljetuspalveluja ja erityisesti tyhjien konttien hallinnoimista.
- 360 Sen kysymyksen osalta, edistääkö kyseessä oleva sopimus osaltaan kuljetustarpeiden tyydyttämistä jatkuvasti ja pysyvästi markkinoilla, joilla tarjonta ja kysyntä vaihtelevat ajoittain huomattavasti, komissio huomauttaa riidanalaisen

päätöksen 105 perustelukappaleessa, että ”FEFC:n jäsenet eivät ole esittäneet näyttöä siitä, että kysyntä ja tarjonta vaihtelisivat ajoittain huomattavasti niillä markkinoilla, joilla ne tarjoavat [maakuljetus]palveluja”. Komissio korostaa tältä osin perustellusti, että ne syyt, jotka kantajat ovat esittäneet osoittaakseen, että monimuotokuljetuksen hinnat vaihtelevat suuresti, ja että monimuotokuljetuksen maaosuuden hintojen vahvistaminen yhteisesti on välttämätöntä, ovat samat, jotka kantajat ovat esittäneet selvittääkseen, miksi merikuljetuksen hinnat vaihtelevat suuresti, ja ne ovat luonteenomaisia tämäntyyppiselle kuljetukselle.

361 Kuten myös komissio huomauttaa riidanalaisen päätöksen 30 perustelukappaleessa, ne edellytykset, joiden mukaisesti maakuljetus hoidetaan, eroavat merikuljetukseen liittyvistä edellytyksistä. Tavaroiden maakuljetuksesta perittävät hinnat ovat nimittäin yleensä samansuuruiset tavaroiden luonteesta tai arvosta riippumatta, ja ne vahvistetaan palvelusta aiheutuvien kustannusten perusteella. Lisäksi nämä kustannukset määritetään erikseen jokaisen kontin osalta. Kuten komissio korostaa ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimelle esittämässään kirjelmässä kantajien toimittamaan Gilmanin ja Grahamin kertomukseen viitaten, mikään ei näin ollen ollen kannusta kuljettajia myymään liikenevää tilaa mihin tahansa hintaan.

362 Nämä seikat huomioon ottaen komissiota ei voida arvostella siitä, että se olisi tehnyt tältä kohdin ilmeisen arviointivirheen. FEFC:n jäsenet eivät ole myöskään esittäneet mitään seikkaa, joka osoittaisi, että maakuljetusmarkkinoille on ominaista tarjonnan ja kysynnän huomattava ajoittainen vaihtelu. Joka tapauksessa vaikka markkinoita voitaisiinkin kuvata edellä mainitulla tavalla, kantajat eivät ole kuitenkaan osoittaneet, miten maakuljetuspalvelujen yhteisellä hinnoittelulla voitaisiin osaltaan edistää kyseisten markkinoiden jatkuvuutta ja vakautta.

363 Yritysten tuottavuuden lisäämisen osalta komissio korostaa riidanalaisen päätöksen 107 kohdassa jälleen kerran, etteivät FEFC:n jäsenet yleensä itse hoida maakuljetusta. Se tarkoittaa tältä osin, että ”FEFC:n toteuttamalla hintojen vahvistamisella ei ole suoraa vaikutusta niiden tarjoamiin palveluihin tai siihen

tapaan, millä palveluja tarjotaan, koska kyseiset palvelut myydään FEFC:n jäsenille markkinahintaan eikä konferenssin vahvistamaan hintaan”. Komissio päätelee näin ollen, että maakuljetuksen hintojen vahvistamista koskevalla sopimuksella ”ei ole mitään välitöntä vaikutusta niihin palveluihin, joita varustamot tosiasiallisesti tarjoavat”.

- 364 Edellä on jo todettu tarkasteltaessa kyseessä olevan sopimuksen vaikutusta palvelujen laatuun, että tähän arviointiin ei liity mitään ilmeistä arviointivirhettä. Tämä päätelmä on tehtävä myös tarkasteltaessa edellä mainitun sopimuksen vaikutusta asianomaisten yritysten tuottavuuteen, koska kantajat eivät missään tapauksessa ole esittäneet näyttöä siitä, että maakuljetuksen hintojen vahvistamista koskeva sopimus lisäisi osaltaan niiden tuottavuutta.
- 365 Sen kysymyksen osalta, edistääkö kyseinen sopimus osaltaan teknistä ja taloudellista kehitystä, komissio korostaa riidanalaisen päätöksen 109 perustelukappaleessa, että FEFC:n jäsenet eivät ole esittäneet mitään näyttöä siitä, että maakuljetuspalvelujen hintojen vahvistaminen vaikuttaisi osaltaan tämän tavoitteen toteutumiseen. Kuten komissio on perustellusti korostanut riidanalaisen päätöksen 110 perustelukappaleessa, kantajien väite, jonka mukaan kyseessä olevan sopimuksen avulla niiden on mahdollista investoida integroidun kuljetuspalvelun muihin osiin, voidaan esittää minkä tahansa hintojen vahvistamista koskevan sopimuksen osalta. Todellisuudessa on todennäköisempää, kuten komissio korostaa riidanalaisen päätöksen 111 perustelukappaleessa, että hintojen vahvistamista koskevasta sopimuksesta aiheutuvat kilpailunrajoitukset eivät kannusta ottamaan käyttöön uutta teknologiaa vaan ne hidastavat uusia investointeja, koska ne vähentävät niitä kilpailullisia etuja, joita investointinsa menestyksellisesti toteuttavat yritykset normaalisti saavat investointinsa vastineeksi.
- 366 Näin ollen kantajat eivät ole esittäneet näyttöä siitä, että maakuljetuspalvelujen hintojen vahvistamista koskeva sopimus edistäisi osaltaan teknistä tai taloudellista kehitystä.

367 Lopuksi sopimuksen vaikutuksista merikuljetuspalvelujen markkinoiden vakauden edistämiseen on todettava, että komissio on tyytynyt riidanalaisen päätöksen 104 perustelukappaleessa viittaamaan kyseisen päätöksen 123—137 perustelukappaleissa suorittamaansa tarkasteluun, joka koskee rajoitusten välttämättömyyttä. Komissio on katsonut, että vaikka ensimmäisen edellytyksen voitaisiinkin katsoa täyttyneen, poikkeuslupaa ei voida kuitenkaan myöntää, koska kilpailunrajoitukset eivät missään tapauksessa ole välttämättömiä sopimuksen tavoitteen saavuttamiseksi. Perustamissopimuksen 85 artiklan 3 kohdassa asetettujen neljän edellytyksen kumulatiivisuus (em. asia SPO ym. v. komissio, tuomion 227 kohta) huomioon ottaen tämä ei ole kuitenkaan omiaan vaikuttamaan riidanalaisen päätöksen lainmukaisuuteen, jos päätöksessä osoitetaan oikeudellisesti riittävällä tavalla, etteivät sopimuksesta aiheutuvat rajoitukset ole välttämättömiä, tai jos jokin muu 85 artiklan 3 kohdassa määrätty edellytys ei ole täyttynyt.

Toinen edellytys: kohtuullinen osa saatavasta hyödystä jää kuluttajille

368 Riidanalaisen päätöksen 115 perustelukappaleessa komissio päätelee, että kyseisessä sopimuksessa ei ole otettu riittävästi huomioon rahdinantajien ja muiden käyttäjien etuja, koska sopimuksen tarkoituksena on yksinomaan varmistaa, että hinnat pysyvät korkeampina kuin ne muutoin olisivat. Tältä osin komissio korostaa, että se, että konferenssi vahvistaa maakuljetuspalvelujen hinnat, estää tehokkaimpia varustamoita siirtämästä kustannusten alennukset käyttäjille (riidanalaisen päätöksen 116 perustelukappale). Komission toteaa ottaneensa huomioon sellaisten maakuljetuspalvelujen käyttäjien etuja valvovien järjestöjen tekemät kantelut, jotka ovat ilmaisseet huolestumisensa kilpailun vääristymisestä kyseisellä alalla (riidanalaisen päätöksen 117 perustelukappale). Komissio huomauttaa lopuksi, että kuluttajille voitaisiin jättää helpommin kohtuullinen osuus ovelta ovelle kuljetuksesta koituvasta hyödystä, jos alalla ei olisi FEFC:n jäsenten välillä tehdyn kaltaista hintojen vahvistamista koskevaa sopimusta (riidanalaisen päätöksen 118 perustelukappale).

- 369 Kantajat väittävät ensinnäkin, ettei komissio sille kuuluvan velvollisuuden vastaisesti ole muodostanut omaa näkemystään tästä kysymyksestä, koska se on todennut ottaneensa huomioon käyttäjien tekemät eri kantelut.
- 370 Tätä väitettä ei voida hyväksyä. Komissiolla on täysi oikeus ottaa huomioon käyttäjien tekemät kantelut arvioidakseen, otetaanko kyseessä olevassa sopimuksessa huomioon niiden edut, ja tämän lisäksi riidanalaisesta päätöksestä ja erityisesti edellä mainittujen 115 ja 116 perustelukappaleiden sanamuodosta ilmenee, että komissio on todella itse arvioinut tätä kysymystä. Riidanalaisen päätöksen 115 perustelukappaleessa komissio korostaa, että ”hintojen yhteistä vahvistamista koskevan sopimuksen tarkoituksena on yksinomaan varmistaa, että hinnat pysyvät korkeampina kuin ne muuten olisivat”. Lisäksi riidanalaisen päätöksen 116 perustelukappaleessa komissio toteaa, että ”siltä osin kuin yksittäiset varustamot voivat leikata kustannuksiaan järjestämällä konttien kuljetuksessa käytettävän aluskantansa tehokkaammin kuin muut, se, että konferenssi vahvistaa varustamoiden tarjoamien palveluiden hinnat, estää tehokkaimpia varustamoita siirtämästä kustannusten alennukset käyttäjille”.
- 371 Joka tapauksessa komissio on voinut päätellä perustellusti sen perusteella, että useat käyttäjät ovat tehneet kanteluja, ettei kyseisessä sopimuksessa ole otettu kohtuullisesti huomioon asianomaisten käyttäjien etuja.
- 372 Toiseksi kantajat arvostelevat komissiota siitä, että tämä on päätelty riidanalaisen päätöksen 118 perustelukappaleessa, että ”jos käyttäjille halutaan varata kohtuullinen osuus hyödyistä, kilpailu on säilytettävä kovana rahdinantajille tarjottavien maakuljetuspalvelujen osalta”. FEFC:n monimuotokuljetustoimintojen osuus on vain 38 prosenttia kaikesta Kaukoidän ja Euroopan välisestä meriliikenteestä, joten kantajien mielestä kilpailu on riittävän kovaa.
- 373 Tältä osin on muistutettava, että hintojen vahvistamista koskeva sopimus vahingoittaa erittäin vakavasti kilpailua. Tämän kaltaisella sopimuksella kantajat

voivat nimittäin pitää hinnat korkeampina kuin ne muutoin olisivat. On myös todettava, että kantajien väitteellä pyritään todellisuudessa ainoastaan vähätteleämään kyseisen sopimuksen vaikutusta kilpailuun eikä sillä pyritä millään tavalla osoittamaan, että sopimuksessa on otettu huomioon käyttäjien edut. Väite on näin ollen tässä yhteydessä tehoton.

- 374 Tästä seuraa, ettei komissio ole tehnyt ilmeistä arviointivirhettä katsoessaan, että kyseinen sopimus ei jätä kuluttajille kohtuullista osuutta sopimuksesta saatavasta hyödystä.

Kolmas edellytys: kyseessä olevien kilpailunrajoitusten välttämättömyys

- 375 Kyseessä olevien rajoitusten välttämättömyyden tarkastelun osalta on todettava, että komissio on tarkastellut riidanalaisen päätöksen 119—139 perustelukappaleessa sitä, ovatko kyseisestä sopimuksesta aiheutuvat kilpailunrajoitukset välttämättömiä toisaalta monimuotokuljetuspalvelujen tarjoamisen kannalta ja toisaalta linjakonferenssin toteuttaman merikuljetuksen hintojen vahvistamista koskevan järjestelmän säilyttämisen kannalta.

- 376 Ensimmäisen kysymyksen osalta komissio on päättänyt riidanalaisen päätöksen 121 perustelukappaleessa, että maakuljetuspalvelujen hintojen yhteinen vahvistaminen ei ole olennaisen tärkeää näiden palvelujen tarjoamisen kannalta. Tältä osin se korostaa erityisesti, että ”suurin osa FEFC:n jäsenistä ei itse tarjoa maakuljetuspalveluja” ja että ”sen lisäksi, että FEFC tarjoaa foorumin, jossa [maakuljetuksen] hinnoista voidaan yhteisesti sopia, se ei harjoita kuitenkaan mitään muuta maakuljetukseen liittyvää toimintaa” (riidanalaisen päätöksen 120 perustelukappale). Lisäksi se toteaa, että ”useat itsenäiset varustamot ja huolitsijat tarjoavat samanlaisia tai samankaltaisia palveluja FEFC:stä tai mistään muusta konferenssista riippumatta vahvistamatta kuitenkaan yhteisesti minkään muun varustamon kanssa [maakuljetus]palvelujen hintoja” (riidanalaisen päätöksen 121 perustelukappale).

- 377 Jälkimmäisen kysymyksen osalta komissio päätelee, että ”asiassa ei ole näytetty, että [maakuljetuksen] hintojen vahvistaminen olisi välttämätöntä konferenssin vakauttavan aseman säilyttämiseksi” (131 perustelukappale). Tältä osin komissio korostaa erityisesti asetuksen N:o 4056/86 3 artiklassa lueteltuja vaihtoehtoisia toimenpiteitä, jotka voidaan toteuttaa konferenssin vahvistamien merikuljetuksen hintojen vakauden varmistamiseksi ja joita ovat esimerkiksi lastin tai tulojen jakaminen jäsenten kesken. Lisäksi komissio korostaa riidanalaisen päätöksen 135 perustelukappaleessa, että ”tiettyjä toimintoja ei harjoiteta konferenssin yhteydessä sovitun hinnan perusteella, vaan sellaisen paljon vähemmän rajoitettavan sopimuksen perusteella, jonka mukaan palveluista ei saa veloittaa niiden omakustannushintoja alhaisempia hintoja”.
- 378 Näin ollen tukeutumalla osittain Gilmanin ja Grahamin kertomukseen komissio hylkää kantajien väitteen, jonka mukaan linjakonferenssien vakauttava asema vaarantuu, jos linjakonferenssit eivät vahvista maakuljetuksen hintoja, koska niiden jäsenet voisivat pyrkiä vahingoittamaan konferenssin vahvistamia merikuljetuksen hintoja kilpailemalla kuljetuksen maaosuuteen sovellettavilla hinnoilla. Komissio toteaa tältä osin, että ”vaikka sen, että varustamojen tietyistä toiminnoista sovitaan varustamojen välisessä yhteisjärjestelyssä, katsotaan olevan kilpailusääntöjen mukaista, tämä ei voi kuitenkaan sinänsä olla peruste sille, että kyseisten varustamojen kaikkiin toimintoihin voitaisiin soveltaa poikkeusta”.
- 379 Kirjelmissään kantajat ovat vain todenneet jälleen kerran, että hintojen vakaus, joka perustuu konferenssin yhteydessä suoritettavaan hintavalvontaan, edesauttaa ja rohkaisee varustamoja toteuttamaan merkittävämpiä investointeja.
- 380 On todettava, että kyseinen väite liittyy komission arvioinnin jälkimmäiseen osaan, joka koskee rajoitusten välttämättömyyttä konferenssien merikuljetuspalveluja koskevien hintojen vahvistamisen aikaansaaman vakauden säilyttämisen kannalta. Tästä seuraa, että kantajat eivät riitautta komission arviointia, joka koskee kyseessä olevasta sopimuksesta aiheutuvien monimuotokuljetuspalvelujen

tarjontaan kohdistuvien rajoitusten välttämättömyyttä. Tältä osin on katsottava, että koska suurin osa FEFC:n jäsenistä ei itse tarjoa maakuljetuspalveluja, koska sen lisäksi, että FEFC tarjoaa foorumin, jossa hinnat voidaan yhteisesti vahvistaa, se ei harjoita mitään muuta maakuljetukseen liittyvää toimintaa, ja koska useat itsenäiset huolitsijat ja varustamot tarjoavat samankaltaisia palveluja vahvistamatta kuitenkaan yhteisesti niiden hintoja, komissio on voinut perustellusti tämän perusteella päätellä, ettei maakuljetuksen hintojen yhteinen vahvistaminen ole olennaisen tärkeää näiden palvelujen tarjoamisen kannalta.

381 Kantajien komission arvioinnin toista osaa koskevien väitteiden osalta on muistutettava, että kantajien on perustamissopimuksen 85 artiklan 3 kohdan nojalla osoitettava, että kyseessä olevat kilpailunrajoitukset täyttävät tässä määräyksessä tarkoitettut tavoitteet ja että näitä tavoitteita ei voida saavuttaa ilman tällaisten rajoitusten käyttöönottoa.

382 Esillä olevassa asiassa kantajat väittävät pääasiallisesti, että jos monimuotokuljetukseen sovellettavia hintoja ei vahvisteta konferenssissa, merikuljetuspalvelujen hintojen vakaus on vakavasti uhattuna, mikä voi johtaa konferenssin toiminnan lamaanumiseen. Ne katsovat etenkin, että yhteisen tariffin puuttuessa varustamot saattaisivat veloittaa helposti merikuljetuksen osalta sovittuja hintoja alempia hintoja vastaamalla itse osasta tai kaikista maakuljetuksista aiheutuvista kustannuksista.

383 On todettava, että riidanalaisen päätöksen 136 perustelukappaleessa komissio on myöntänyt, että jos hintoja ei ole vahvistettu yhteisesti, FEFC:n jäsenet voivat veloittaa rahdinantajilta maakuljetuspalveluista näiden palveluiden omakustannushintoja alhaisempia hintoja, mikä merkitsee konferenssin vahvistamista merikuljetukseen sovellettavista hinnoista myönnettäviä alennuksia. Komissio toteaa vielä, että kyseinen käytäntö uhkaa todella vahingoittaa enemmän FEFC:n aikaansaamaa vakautta kuin ne muuntyyppiset alennukset, joita FEFC:n vahvistamista merikuljetukseen sovellettavista hinnoista myönnetään, tai muiden tähän konferenssiin kuulumattomien varustamojen kilpailu.

- 384 Riidanalaisen päätöksen seuraavassa perustelukappaleessa komissio toteaa kuitenkin, ettei asiassa ole näytetty toteen, ettei yleisen vakauden tavoitetta voitaisi saavuttaa kilpailua vähemmän rajoittavin toimenpitein. Kantajat eivät voi vedota siihen, ettei komissio ole konkreettisesti osoittanut, että myös vähemmän rajoittavia toimenpiteitä on olemassa. Vakiintuneesta oikeuskäytännöstä näet ilmenee, että jos yritykset hakevat perustamissopimuksen 85 artiklan 3 kohdassa tarkoitettua poikkeuslupaa, niiden asiana on asiakirjanäytön perusteella osoittaa, että poikkeuslupa on perusteltu. Näin ollen komissiota ei voida arvostella siitä, ettei se ole osaltaan ehdottanut yrityksille muita ratkaisuja, tai esittänyt sellaista ratkaisua, joka sen mielestä täyttää poikkeusluvan saamiselle asetetut edellytykset (ks. em. asia VBVB ja VBBB v. komissio, tuomion 52 kohta).
- 385 Joka tapauksessa on todettava, että komissio on esittänyt kaksi tämääntyyppistä vaihtoehtoista toimenpidettä.
- 386 Riidanalaisen päätöksen 137 perustelukappaleessa komissio korostaa, kuten jo edellä on esitetty, että asetuksen N:o 4056/86 3 artiklassa on lueteltu sellaisia toimenpiteitä, joihin konferenssi voi ryhtyä merikuljetuksen hintojen vakauden turvaamiseksi. Tällaisia toimenpiteitä ovat erityisesti lastin tai tulojen jakaminen konferenssin jäsenten kesken.
- 387 Riidanalaisesta päätöksestä ilmenee myös, että komissio on korostanut jo 135 perustelukappaleessa, että tiettyjä toimintoja voidaan harjoittaa sellaisen sopimuksen perusteella, jonka mukaan maakuljetuspalveluista ei voida veloittaa niiden omakustannushintoja alhaisempia hintoja. Komissio esittää tältä osin yksityiskohtaisempia perusteluja riidanalaisen päätöksen 139 perustelukappaleeseen kuuluvassa alaviitteessä. Kyseisessä alaviitteessä komissio muistuttaa, että se on neuvostolle antamassaan meriliikennettä koskevassa kertomuksessa ilmoittanut olevansa valmis myöntämään yksittäispoikkeusluvan sellaiselle konferenssin laatimalle sopimukselle, johon on otettu määräys, jonka mukaan maakuljetuksesta perittävät hinnat eivät saa olla alhaisempia kuin niistä aiheutuvat kustannukset, jolloin vältetään suurelta osin vaara siitä, että linjakonferenssien vakauttava asema horjuu sen vuoksi, että kuljetuksen maa- ja meriosuuden välillä on mahdollista ristiinsubventiota.

- 388 On todettava, etteivät kantajat ole esittäneet mitään sellaisia seikkoja, joiden perusteella komission tältä osin tekemät päätelmät voitaisiin kyseenalaistaa. Kantajat eivät etenkaan ole osoittaneet, millä tavoin komission ehdottamat vaihtoehdotiset toimenpiteet olisivat vähemmän rajoittavia kuin kyseessä oleva hintojen vahvistamista koskeva sopimus, eivätkä ne ole esittäneet syytä, joiden vuoksi kyseisiä toimenpiteitä ei voitaisi toteuttaa.
- 389 Ensinnäkin on huomattava, että kantajat eivät voi vedota siihen, että ne saataisivat rikkoa merikuljetuspalvelujen hintojen vahvistamisesta tehtyyn sopimukseen perustuvia velvoitteitaan, perustellakseen sen, miksi myös maakuljetuspalvelujen hintojen vahvistamisesta tehdyille sopimukselle olisi myönnettävä poikkeuslupa. Pelkästään se, että jos meriliikenteen hintojen vahvistamista koskevaa sopimusta noudatetaan, maakuljetuksen hintojen vahvistamista koskevasta sopimuksesta ei ole enää mitään hyötyä, riittää osoittamaan, ettei maakuljetuksen hintojen vahvistamista koskeva sopimus ole välttämätön.
- 390 Tästä seuraa, että kaikki kantajien esittämät väitteet, joilla kyseessä olevien kilpailunrajoitusten välttämättömyys pyritään perustelemaan vetoamalla epävaikanteen, joka voi aiheutua siitä, että ne itse rikkovat merikuljetuksen hintojen vahvistamisesta tehtyä sopimusta, on hylättävä.
- 391 Tämä pätee erityisesti sen väitteen osalta, jonka mukaan rahdinantajat ovat halukkaimpia käyttämään nykyään juuri monimuotokuljetuspalveluja siten, että monimuotokuljetuksen alalla käytävä kilpailu uhkaa väitetysti vahingoittaa merikuljetuksen osalta vahvistettuja hintoja. Lisäksi on huomattava, että tämä seikka ainoastaan korostaa kyseessä olevasta sopimuksesta kilpailulle aiheutuvien rajoitusten vakavuutta.
- 392 Toiseksi on korostettava kyseessä olevasta sopimuksesta kilpailulle aiheutuvien rajoitusten vakavuutta.

- 393 Hintojen vahvistamista koskeva sopimus on erittäin vakava kilpailunrajoitus. Kyseisen sopimuksen johdosta tällainen kilpailunrajoitus, joka on poikkeuksellisesti hyväksytty merikuljetuspalveluiden markkinoille, ulotetaan myös maakuljetuspalveluiden markkinoille.
- 394 Maakuljetuksen hintojen vahvistaminen yhteisesti uhkaa antaa konferenssin jäsenille oikeuden laajentaa maakuljetuspalveluiden markkinoille sitä merkittävää markkina-asemaa, joka niillä jo on merikuljetuspalveluiden markkinoilla. FEFC:hon kuuluvat varustamot voivat kyseessä olevan sopimuksen perusteella vahingoittaa kilpailua maakuljetuspalveluiden markkinoilla vastaamalla itse niistä alennuksista aiheutuvista kustannuksista, joita ne myöntävät näillä markkinoilla, merikuljetuksesta perimiensä maksujen avulla.
- 395 Tässä tilanteessa kantajien väite siitä, ettei kyseistä sopimusta vähemmän rajoittavampaa toimenpidettä ole olemassa, ei ole vakuuttava kyseisen sopimuksen erittäin rajoittava luonne huomioon ottaen.
- 396 Näiden seikkojen perusteella on todettava, että kyseinen sopimus johtaa kilpailunrajoituksiin, jotka ovat erittäin vakavia, eivätkä lainkaan välttämättömiä sen vakauden tavoitteen saavuttamiseksi, johon kantajat ovat vedonneet.
- 397 Se, etteivät kyseiset rajoitukset ole välttämättömiä, käy ilmi myös kantajien esittämistä perusteluista. Niistä nimittäin seuraa, että kyseessä olevan sopimuksen väitetyn välttämättömyyden on esitetty johtuvan varsinaisesti yksinomaan siitä, että merikuljetuksen hintojen vakaus on voitava säilyttää. Kuten komissio muistuttaa riidanalaisen päätöksen 137 perustelukappaleessa, asetuksessa N:o 4056/86 on kuitenkin säädetty sellaisista merikuljetuspalvelujen vakauden varmistamiseksi toteutettavista toimenpiteistä, jotka kuuluvat ryhmäpoikkeuksen soveltamisalaan. Näin ollen kantajien on turvauduttava ensisijaisesti näihin

yhteisön lainsäädännössä ja erityisesti asetuksen N:o 4056/86 3 artiklan e alakohdassa tarjottuihin mahdollisuuksiin. Kantajien väitteitä, joilla pyritään osoittamaan, että kyseiset toimenpiteet ovat rajoittavampia kuin asianomainen sopimus, ei näin ollen voida hyväksyä. Kun toimenpiteeseen sovelletaan neuvoston asetuksen perusteella poikkeusta, toimenpiteen enemmän tai vähemmän rajoittavaa luonnetta on tarpeetonta enää tarkastella perustamissopimuksen 85 artiklan 3 kohdan suhteen. Komissio on näin ollen perustellusti katsonut, että kyseessä olevat kilpailunrajoitukset eivät olleet välttämättömiä asetuksen N:o 4056/86 3 artiklassa säädetyt toimenpiteet huomioon ottaen.

398 Komissio on lisäksi esittänyt riidanalaisen päätöksen 135 perustelukappaleessa ja 139 perustelukappaleen alaviitteessä toisen kyseistä sopimusta vähemmän rajoittavan toimenpiteen, jonka avulla väitetty vakauden tavoite voidaan saavuttaa, toisin sanoen sellaisen sopimukseen otettavan määräyksen, jonka mukaan maakuljetuspalveluista ei voida veloittaa niiden omakustannushintaa alhaisempia hintoja.

399 On todettava, että tällainen määräys on epäilemättä vähemmän rajoittava toimenpide kuin kyseessä oleva sopimus. Kantajat eivät kiistä asiaa muutoin kuin väittämällä, ettei komissio ole näyttänyt toteen, että kyseinen toimenpide on toteutettavissa. Sen lisäksi, ettei komission tehtävänä ole ehdottaa yrityksille muita ratkaisuja tai esittää sellaista ratkaisua, joka sen mielestä täyttää poikkeusluvan saamiselle asetetut edellytykset (em. asia VBVB ja VBBB v. komissio, tuomion 52 kohta), on korostettava, että Carsberg-ryhmän, jossa varustamot olivat edustettuina, välikertomuksessa ehdotettiin juuri sääntöä, jolla tappiollinen maakuljetuspalvelujen myynti kielletäisiin. Lisäksi voidaan huomauttaa, että varustamot ovat ilmoittaneet komissiolle sopimuksen, jossa on tällainen kielto.

400 On korostettava, että kyseinen tappiollisen myynnin kieltoa koskeva lauseke kannustaa varustamoita vähentämään maakuljetuksesta aiheutuvia kustannuksia siten, että ne voivat menestyä kilpailtaessa monimuotokuljetuksesta kokonaisuudessaan. Tällaisen järjestelmän pohjalta merikuljetuksista huolehtivat yritykset voivat kilpailla keskenään osana monimuotokuljetusta tarjottavan maakuljetuspalvelun erityisen luonteen perusteella. Lisäksi lauseke poistaa

mahdollisuuden myöntää implisiittisesti alennuksia linjakonferenssien vahvistamista hinnoista sillä perusteella, että ne vastaavat itse osasta maakuljetuksesta aiheutuvista kustannuksista edistään näin ollen osaltaan meriliikenteen vakautta.

- 401 Edellä olevasta seuraa, että komissio on todennut perustellusti sopimuksessa olevan sellaisia kilpailunrajoituksia, jotka eivät ole välttämättömiä. Kantajat eivät mitenkään ole näyttäneet toteen, että komissio olisi näin tehdessään tehnyt ilmeisen arviointivirheen.
- 402 Tästä seuraa, että perustamissopimuksen 85 artiklan 3 kohdan ja asetuksen N:o 1017/68 5 artiklan rikkomista koskeva kanneperuste on hylättävä.

V Neljäs kanneperuste, joka koskee hallinnollisen menettelyn kuluessa tehtyjä menettelyvirheitä

A Väite, joka koskee käyttäytymissääntöjen mukaisen sovittelumenettelyn noudattamatta jättämistä

Asianosaisten väitteet ja niiden perustelut

403
ja
404 [...]]

Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta

405 Kuten komissio on perustellusti korostanut, nyt käsiteltävänä oleva asia, kuten edellä toisen kanneperusteen tarkastelun yhteydessä on todettu, ei koske asetuksen N:o 4056/86 soveltamista, joten komissiolla ei ollut velvollisuutta aloittaa asetuksessa N:o 4056/86 säädettyä neuvottelu- ja sovittelumenettelyä. Kantajien väite on näin ollen hylättävä.

B Väite, joka koskee Euroopan talousalueesta tehdyn sopimuksen rikkomista

Asianosaisten väitteet ja niiden perustelut

406
ja
407 [...]]

Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta

408 On huomattava, että ETA-sopimuksen sekä kyseisen sopimuksen pöytäkirjojen 23 ja 24 sekä liitteen XIV asiaa koskevat määräykset eivät olleet sovellettavissa siihen hallinnolliseen menettelyyn, jonka perusteella riidanalainen päätös tehtiin. Nämä määräykset tulivat nimittäin voimaan 1.1.1994, jolloin ne menettelyn vaiheet, jotka edellyttivät yhteistyötä komission ja EFTA:n valvontaviranomaisen välillä — eli yritysten ja neuvoo-antavan komitean kuuleminen — oli jo käyty (yhdistetyt asiat T-305/94—T-307/94, T-313/94—T-316/94, T-318/94, T-325/94, T-328/94, T-329/94 ja T-335/94, Limburgse Vinyl Maatschappij ym. v. komissio, tuomio 20.4.1999, Kok. 1999, s. II-931, 259 kohta).

C Väite, joka koskee menettelyllisten takeiden viemistä sovellettavien menettelysääntöjen virheellisen valinnan vuoksi

Asianosaisten väitteet ja niiden perustelut

409

411 [...]

Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta

412 Koska toista kanneperustetta tarkasteltaessa on todettu, että esillä olevaan asiaan on sovellettava asetusta N:o 1017/68, väite, jonka mukaan komissio ei ole kuullut asetuksessa N:o 4056/86 tarkoitettua neuvoa-antavaa komiteaa, on hylättävä. Tämän lisäksi on vielä korostettava komission todenneen, eivätkä kantajat ole sitä tältä kohdin kiistäneet, että jäsenvaltioiden hallitukset lähettävät käytännössä komiteoihin omat edustajansa sen perusteella, mitä kysymyksiä asianomaisessa asiassa on noussut esiin, ja että juuri tässä tapauksessa esillä olevassa asiassa kuuluu komiteaan kuuluneet jäsenvaltioiden edustajat olivat täysin selvillä meriliikenteeseen liittyvistä kysymyksistä, joten ei ole mitään syytä olettaa, että lopputulos olisi ollut toinen, jos asiassa olisi kuultu juuri kantajien tarkoittamaa komiteaa.

413 Lisäksi on huomattava, että siltä osin kuin on kyse menettelyllisistä takeista, kantajat ovat hyötynet esillä olevassa asiassa siitä, että asiaan on sovellettu asetusta N:o 1017/68. Ensinnäkin komissio on ollut asetuksen N:o 1017/68 5 artiklan nojalla pakotettu soveltamaan perustamissopimuksen 85 artiklan 3 kohtaa, vaikka sopimusta ei ollut etukäteen ilmoitettu. Toiseksi asetuksen N:o 1017/68 soveltaminen merkitsi kyseisen asetuksen 17 artiklassa säädetyn

menettelyn soveltamista, kun taas asetuksessa N:o 4056/86 ei säädetä asetuksessa N:o 1017/68 jäsenvaltioille varatuista oikeuksista puuttua menettelyn kulkuun. Tästä seuraa, ettei kantajilta ole viety mitään esillä olevaan asiaan sovellettavissa menettelysäännöissä säädettyjä menettelyllisiä takeita, ja että väite on näin ollen hylättävä.

D Väite, joka koskee perusteluvelvollisuuden loukkaamista

Asianosaisten väitteet ja niiden perustelut

414

422

[...]

Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta

423 Vakiintuneesta oikeuskäytännöstä ilmenee, että yksittäispäätöstä koskevan perusteluvelvollisuuden tavoitteena on antaa sille, jota asia koskee, riittävät tiedot sen arvioimiseksi, onko päätös asianmukainen vai onko siinä mahdollisesti sellainen virhe, jonka perusteella sen pätevyys voidaan riitauttaa, sekä mahdollistaa se, että yhteisöjen tuomioistuimet voivat valvoa päätöksen laillisuutta kuitenkin niin, että tämän velvollisuuden laajuus riippuu kyseisen päätöksen luonteesta ja siitä asiayhteydestä, missä se on tehty (ks. erityisesti asia T-49/95, Van Megen Sports v. komissio, tuomio 11.12.1996, Kok. 1996, s. II-1799, 51 kohta).

424 Ensinnäkin niiden perustelujen puuttumisen osalta, jotka koskevat relevanttien markkinoiden määrittelmää ja kyseessä olevan sopimuksen huomattavaa vaiku-

tusta kilpailuun, riittää kun korostetaan, että komissio on kuvaillut oikeudellisesti riittävällä tavalla relevanttien markkinoiden ominaispiirteitä riidanalaisen päätöksen 7—37 perustelukappaleessa, ja se on määritellyt samalla tavalla erityisesti riidanalaisen päätöksen 10 ja 42 perustelukappaleessa relevantit markkinat. Komissio on samoin esittänyt riidanalaisessa päätöksessä ja erityisesti sen 34—37 perustelukappaleessa oikeudellisesti riittävällä tavalla ne seikat, joihin sen arviointi nojautui siltä osin kuin kyse oli sopimuksen huomattavasta vaikutuksesta kilpailuun. Näin ollen kantajien väite, joka koskee perustelujen puuttumista näiden kysymysten osalta, on hylättävä.

425 Toiseksi sen kantajien väitteen osalta, jonka mukaan riidanalaisen päätöksen 41 ja 54 perustelukappaleessa ei ole perusteltu sitä, että sopimus vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan, ensimmäisen kanneperusteen tutkinnan perusteella ilmenee, että komissio on riidanalaisen päätöksen 46—55 perustelukappaleessa kuvaillut oikeudellisesti riittävällä tavalla sitä, missä määrin kyseinen sopimus voi vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan. Väitteestä, jonka mukaan komission näkemys on perusteeton, koska maakuljetuspalvelujen osalta vahvistettujen hintojen vaikutus jäsenvaltioiden väliseen tavaroiden kauppaan on puhtaasti hypoteettinen eikä se perustu laadulliseen ja määrälliseen arviointiin, on riittävää todeta, että sillä pyritään lähinnä riitauttamaan komission rästä kysymyksestä tekemän arvioinnin asianmukaisuus eikä sillä voi näin ollen olla merkitystä tutkittaessa sitä, onko perusteluvollisuutta noudatettu (ks. vastaavasti em. asia *Limburgse Vinyl Maatschappij ym. v. komissio*, tuomion 389 kohta). Joka tapauksessa komission niiden väitteiden asianmukaisuus, jotka koskevat jäsenvaltioiden väliseen kauppaan kohdistuvaa vaikutusta, joka on todettu tutkittaessa ensimmäistä kanneperustetta, ilmenee oikeudellisesti riittävällä tavalla riidanalaisen päätöksen 47—50 perustelukappaleessa sekä sen 52 ja 53 perustelukappaleessa tehdyistä toteamuksista.

426 Kolmanneksi siltä osin kuin on kyse perusteluvollisuuden laiminlyönnistä, joka liittyy siihen, ettei riidanalaisessa päätöksessä ole vastattu kantajien väitteisiin, jotka koskivat muiden kilpailuasioissa toimivaltaisten viranomaisten ja muiden lainsäätäjien omaksumaa käytäntöä, on muistutettava, että vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan komission on perustamissopimuksen 190 artiklan perusteella mainittava ne tosiseikat ja oikeudelliset seikat, jotka ovat merkityksellisiä päätöksen perustelemiseksi oikeudellisesti, sekä päätöksen tekemiseen johtaneet näkökohdat, mutta tässä määräyksessä ei aseteta komissiolle velvollisuutta käsitellä päätöksessään kaikkia niitä tosiseikkoja ja oikeudellisia seikkoja, joita on käsitelty hallinnollisessa menettelyssä (ks. erityisesti asia 42/84, *Remia*

ym. v. komissio, tuomio 11.7.1985, Kok. 1985, s. 2545, Kok. Ep. VIII, s. 287, 26 ja 44 kohta). Komissiolla on perustamissopimuksen 190 artiklan nojalla enintään velvollisuus vastata yksityiskohtaisesti kantajien hallinnollisessa menettelyssä esittämiin olennaisiin väitteisiin.

- 427 Esillä olevassa asiassa on todettava, että väitetiedoksiannon 11 kohtaa, joka liittyy relevanttien palvelumarkkinoiden kuvaamiseen, koskevissa huomautuksissaan kantajat ovat vain esittäneet yleisesti linjakonferenssien tietyissä jäsenvaltioissa ja kolmansissa maissa, erityisesti Yhdistyneessä kuningaskunnassa, Australiassa ja Yhdysvalloissa, omaamaa oikeudellista asemaa — mukaan lukien linjakonferenssien monimuotokuljetuksen yhteydessä tarjoamat maakuljetuspalvelut — ja vedonneet Yhdysvaltojen osalta ensisijaisesti Gilmanin ja Grahamin kertomuksen asian kannalta merkityksellisiin kohtiin (s. 78—85). Väitetiedoksiantoon annettua vastausta tutkittaessa käy ilmi, etteivät kantajat ole esittäneet näiden yleisten toteamusten perusteella yhtään tosiseikkaa tai oikeudellista perustetta ottamatta enintään lukuun tiettyjä satunnaisia ja suppeita viittauksia Amerikan Yhdysvaltojen oikeuteen, jotka kantajat ovat tehneet sitä komission arviointia koskevissa huomautuksissaan, joka liittyy yksittäispoikkeuksen myöntämisedellytyksiin. On todettava, että komissiolla ei näin ollen ollut mitään velvollisuutta vastata riidanalaisessa päätöksessä niihin toteamuksiin, jotka kantajat olivat tehneet tiettyjen kansallisten tuomioistuimien käytännön osalta väitetiedoksiantoon antamassaan vastauksessa. Tältä osin on korostettava, etteivät kantajat ole katsoneet tarpeelliseksi vedota kanteessaan kumoamisperusteeseen, jonka mukaan komissio olisi tältä osin laiminlyönyt riidanalaisessa päätöksessä perusteluvelvollisuutensa.
- 428 Tässä yhteydessä kantajien komission vastineeseen antamassaan vastauksessa tekemä viittaus asiaan C-360/92 P, Publishers Association vastaan komissio, tuomio 17.1.1995 (Kok. 1995, s. I-23) on asian kannalta merkityksellinen. Kyseisessä asiassa kantaja oli esittänyt asianomaiset kansallisen tuomioistuimen päätökset kyseisen tuomion mukaan ”olennaisena näyttönä väitetyistä hyödyllisistä vaikutuksista” (40 kohta), joten yhteisöjen tuomioistuin päätteli näissä oloissa, että komission olisi pitänyt tutkia väitteet, jotka kantaja oli tehnyt kansallisen tuomioistuimen päätösten perusteella (41 kohta). Lisäksi toisin kuin edellä mainitussa asiassa Publishers Association vastaan komissio, jossa kyseessä oleva kansallinen tuomioistuin oli ottanut kantaa samaan sopimukseen, jota komissio oli tutkinut, ja samojen maantieteellisten markkinoiden osalta, on todettava, että ne kansalliset ennakkotapaukset, joihin kantajat ovat vedonneet nyt käsiteltävänä olevassa asiassa, eivät selvästikään koske riidanalaisessa päätöksessä

kyseessä olevaa sopimusta tai markkinoita, koska riidanalainen päätös koskee sen päätösoosan 1 artiklan mukaan ainoastaan niitä hintoja, jotka FEFS:n jäsenet ovat vahvistaneet yhteisesti Euroopan yhteisön alueella (osana monimuotokultetusta) tarjotuille maakuljetuspalveluille.

- 429 Näin ollen komissiota ei voida arvostella perusteluvollisuuden laiminlyömisestä siltä osin kuin on kyse viranomaisten ja kansallisten tuomioistuinten omaksuman käytännön huomioon ottamisesta.
- 430 Neljänneksi siltä osin kuin on kyse perusteluvollisuuden laiminlyönnistä, joka koskee käyttäytymissääntöjen mukaisen neuvottelu- ja sovittelumenettelyn soveltamatta jättämistä, on korostettava, että riidanalaisen päätöksen 56—59 perustelukappaleessa komissio on esittänyt selkeästi ne syyt, joiden vuoksi kyseiseen sopimukseen ei voitu soveltaa asetusta N:o 4056/86. Tästä seuraa, ettei myöskään käyttäytymissäännöillä, joihin asetuksessa N:o 4056/86 viitataan, käyttöön otettuja menettelyjä voida soveltaa, kuten toista kanneperustetta ja neljännen kanneperusteen ensimmäistä väitettä tutkittaessa on todettu. Näin ollen riidanalaisessa päätöksessä ei ole tältä osin laiminlyöty perusteluvollisuutta.
- 431 Viidenneksi sen ECSA:n tekemän väitteen osalta, jonka mukaan komissio ei ole riittävästi perustellut sitä, etteivät kyseessä olevat kilpailunrajoitukset olleet välttämättömiä, on muistutettava, että oikeuskäytännön mukaan komissiota ei voida arvostella siitä, ettei se ole ehdottanut muita ratkaisuja, tai esittänyt sellaista ratkaisua, joka sen mielestä täyttää poikkeusluvan myöntämisedellytykset (ks. em. asia VBVB ja VBBB v. komissio, tuomion 52 kohta ja em. asia SPO ym. v. komissio, tuomion 262 kohta). Lisäksi riidanalaisen päätöksen 135 ja 137 perustelukappaleesta sekä riidanalaisen päätöksen 139 perustelukappaleeseen liittyvästä alaviitteestä ilmenee, että komissio on esittänyt sellaisia kilpailua vähemmän rajoittavia toimenpiteitä, jotka asianosaiset olisivat voineet toteuttaa. Tältä osin on muistutettava, että komission on perusteluvollisuutensa perusteella mainittava ainoastaan ne tosiseikat ja oikeudelliset seikat, joiden johdosta se on tehnyt päätöksen poikkeusluvan hylkäämisestä, eivätkä kantajat voi edellyttää, että se käsittelee päätöksessään kaikkia niitä tosiseikkoja ja oikeudellisia seikkoja, jotka on nostettu esiin hallinnollisessa menettelyssä (ks. erityisesti em.

asia Remia ym. v. komissio, tuomion 26 ja 44 kohta). Esillä olevassa asiassa riidanalaisen päätöksen 135 ja 137 perustelukappaleesta ilmenee kuitenkin, että komissio on perustellut oikeudellisesti riittävällä tavalla päätelmän, jonka mukaan maakuljetuspalveluiden hintojen yhteinen vahvistaminen ei ollut välttämätöntä merikuljetuspalvelujen hintojen vakauden varmistamiseksi. Joka tapauksessa siltä osin kuin kantajien väitteellä pyritään riitauttamaan komission väitteiden asianmukaisuus tältä osin, sillä ei ole merkitystä tutkittaessa sitä, onko komissio laiminlyönyt perusteluvollisuutensa, kuten sen on väitetty tehneen.

- 432 Lopulta kuudenneksi on muistutettava sen JSA:n esittämän väitteen osalta, jonka mukaan riidanalaisesta päätöksestä puuttuva viittaus ETA-sopimukseen merkitsee perusteluvollisuuden laiminlyöntiä, että neljännen kanneperusteen toista väitettä tutkittaessa on tultu siihen lopputulokseen, ettei komissiolla ollut esillä olevassa asiassa mitään velvollisuutta kuulla ennen riidanalaisen päätöksen tekemistä ETA-sopimuksen mukaisia toimielimiä. Näin ollen riidanalaisessa päätöksessä ei ole tältä osin kyse perusteluvollisuuden laiminlyönnistä.
- 433 Edellä esitetystä seuraa, että kaikki kantajan perusteluvollisuuden laiminlyöntiä koskevat väitteet on todettava perusteettomiksi.

E Väite, joka koskee puolustautumisoikeuksien loukkaamista riidanalaisen päätöksen ja väitetiedoksiannon sisältö huomioon ottaen

Asianosaisten väitteet ja niiden perustelut

Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta

442 Tutkittaessa puolustautumisoikeuksien loukkaamista koskevaa väitettä on heti aluksi muistutettava, että vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan väitteet on esitettävä väitetiedoksiannossa riittävän selkeästi, vaikka ne esitettäisiinkin lyhyesti, jotta ne, joita asia koskee, voisivat tosiasiallisesti saada tiedon, mihin toimintaan komissio väittää niiden syyllistyneen. Vain tämän edellytyksen täyttäessään väitetiedoksianto voi täyttää sen tehtävän, joka sille on yhteisön aseuksilla annettu, eli että sen on annettava yrityksille ja yritysten yhteenliittymille kaikki sellaiset tiedot, joita ne tarvitsevat pystyäkseen tehokkaasti puolustautumaan ennen kuin komissio tekee lopullisen päätöksen (ks. mm. asia T-352/94, *Mo och Domsjö v. komissio*, tuomio 14.5.1998, Kok. 1998, s. II-1989, 63 kohta; asia T-348/94, *Enso Espaňola v. komissio*, tuomio 14.5.1998, Kok. 1998, s. II-1875, 83 kohta ja asia T-308/94, *Cascades v. komissio*, tuomio 14.5.1998, Kok. 1998, s. II-925, 42 kohta). Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan kyseistä vaatimusta noudatetaan, jos päätöksessä ei aseteta asianomaisten henkilöiden vastuulle väitetiedoksiannossa tarkoitetuista rikkomisista poikkeavia rikkomisia ja jos siinä esitetään ainoastaan ne tosiseikat, joista asianomaisilla henkilöillä on ollut mahdollisuus lausua (ks. erityisesti asia 41/69, *ACF Chemiefarma v. komissio*, tuomio 15.7.1970, Kok. 1970, s. 661, Kok. Ep. I, s. 455, 26 ja 94 kohta). Komission lopullisen päätöksen ei välttämättä tarvitse kaikilta osin vastata väitetiedoksiantoa (ks. em. yhdistetyt asiat *Compagnie maritime belge de transports ym. v. komissio*, tuomion 113 kohta; em. asia *Musique diffusion française ym. v. komissio*, tuomion 14 kohta ja em. asia *ACF Chemiefarma v. komissio*, tuomion 91 kohta). Nyt käsiteltävänä olevaa kantajien esittämää väitettä puolustautumisoikeuksien loukkaamisesta on tarkasteltava juuri näiden periaatteiden pohjalta.

443 Kun kyse on ensinnäkin väitteestä, jonka mukaan komissio ei ole esittänyt näyttöä siitä, mihin väitetiedoksiannon 72 kohta, jossa korostettiin tutkittaessa teknistä tai taloudellista kehitystä koskevaa ensimmäistä poikkeusedellytystä, että maakuljetuksen osalta itsenäisesti vahvistettavista hinnoista seuraava epävakaus ei vaikuttanut merkittävämmältä kuin FEFC:n jäsenten myöntämistä salaisista alennuksista seuraava epävakaus, on huomattava, ettei tätä väitetiedoksiannon kohtaa ole mainittu riidanalaisessa päätöksessä kyseistä poikkeusedellytystä tarkasteltaessa eikä riidanalaisen päätöksen missään muussakaan

osassa. Näin ollen sen, ettei komissio ole esittänyt todisteita, joihin väitetiedoksiannon 72 kohta perustui, ei voida katsoa merkitsevän kantajien puolustautumisoikeuksien loukkaamista. Tältä osin riidanalaisen päätöksen 132—134 perustelukappaleesta ilmenee enintään, että tutkiessaan kilpailunrajoituksen välttämättömyyttä koskevaa kolmatta poikkeusedellytystä komissio viittaa siihen, että linjakonferenssien asema voi väistämättä horjua, koska sen jäsenillä on mahdollisuus, niin kuin kaikissa yhteenliittymissä, ”huijata” tai myöntää salaa alennuksia. On kuitenkin selvää, että tämä seikka oli mainittu jo väitetiedoksiannon 71 kohdassa, joten kantajien puolustautumisoikeuksia ei ole millään tavalla loukattu.

444 Muilta osin kantajat väittävät pääosin niiden puolustautumisoikeuksia loukatun sillä perusteella, että riidanalaisessa päätöksessä on sellaisia uusia väitteitä, joita ei ole mainittu väitetiedoksiannossa, siltä osin kuin on kyse kilpailunrajoituksen huomattavuudesta, jäsenvaltioiden väliseen kauppaan kohdistuvasta vaikutuksesta ja asetuksen N:o 1017/68 5 artiklan mukaisista yksittäispoikkeusluvan myöntämisedellytyksistä ja erityisesti toisesta edellytyksestä, joka koskee käyttäjien tarpeiden kohtuullista huomioon ottamista, ja kolmannelta edellytyksestä, joka koskee kyseessä olevan rajoituksen välttämättömyyttä.

445 Tämä väite on hylättävä.

446 Niiden kantajien väitteiden osalta, jotka koskevat huomattavaa vaikutusta kilpailuun ja vaikutusta jäsenvaltioiden väliseen kauppaan, on todettava, että väitetiedoksiannon tutkinnan perusteella ilmenee, että siinä ilmoitetaan selvästi

edellä mainitussa oikeuskäytännössä asetettujen vaatimusten mukaisesti ne olennaiset seikat, jotka komissio on ottanut huomioon.

- 447 Kun kyse on ensinnäkin asianomaiseen sopimukseen sisältyvän kilpailunrajoituksen tuntuvuudesta, on todettava, että toisin kuin kantajat väittävät, komissio esittää väitetiedoksiannon 18—20 ja 23 kohdassa ne seikat, jotka se on ottanut huomioon hallinnollisen menettelyn tässä vaiheessa korostaakseen osana monimuotokuljetusta järjestettävien maakuljetuspalvelujen taloudellista merkitystä. Lisäksi vaikka onkin totta, että riidanalaisessa päätöksessä ei toisteta tarkalleen sitä, mitä väitetiedoksiannossa on esitetty erityisesti kysymyksestä maakuljetustoiminnan taloudellisesta merkityksestä suhteessa varsinaiseen merikuljetukseen, riittää kun todetaan, että komissio on joutunut tältä osin pyytämään 20.7.1993 FEFC:n merkittävimmiltä jäseniltä lisätietoja ja muuttamaan sille toimitettujen tietojen perusteella riidanalaisen päätöksen riitautettua arviointiaan juuri ottaakseen huomioon kantajien väitetiedoksiantoon 31.3.1993 esittämässä vastauksessa esiintuoman arvostelun. Näin ollen on kiistatonta, että kantajilla on ollut mahdollisuus esittää tehokkaasti näkemyksensä komission hallinnollisessa menettelyssä suorittamasta arvioinnista, joka koski kyseessä olevan kilpailunrajoituksen tuntuva vaikutusta. Tältä osin se, että komissio on ottanut huomioon kantajien hallinnollisessa menettelyssä esittämän väitteen antamatta näille kuitenkaan mahdollisuutta ilmaista näkemyksensä tästä asiasta ennen lopullisen päätöksen tekemistä, ei voi sellaisenaan merkitä puolustautumisoikeuksien loukkaamista, koska se, että tämä väite on otettu huomioon, ei muuta kantajille osoitettujen väitteiden luonnetta (ks. vastaavasti asia T-228/97, *Irish Sugar v. komissio*, tuomio 7.10.1999, Kok. 1999, s. II-2969, 34 ja 36 kohta ja em. asia *CB ja Europay v. komissio*, tuomion 49—52 kohta). Kantajilla on nimittäin ollut mahdollisuus esittää näkemyksensä väitetiedoksiantoon sisältyneestä arvioinnista, joka koski kyseessä olevan kilpailunrajoituksen tuntuvuutta, ja kantajien odotettavissa on näin ollen ollut, että niiden omat selitykset saavat komission muuttamaan mieltään (em. asia *Irish Sugar v. komissio*, tuomion 34 kohta ja yhdistetyt asiat 40/73—48/73, 50/73, 54/73—56/73, 111/73, 113/73 ja 114/73, *Suiker Unie ym. v. komissio*, tuomio 16.12.1975, Kok. 1975, s. 1163, 437 ja 438 kohta). Joka tapauksessa on todettava, että riidanalaisen päätöksen 33 perustelukappaleessa esitetyt taloudelliset tiedot riittävät jo sinänsä osoittamaan, että kyseessä oleva kilpailunrajoitus on tuntuva. Nämä tiedot oli kuitenkin

mainittu jo kokonaisuudessaan väitetiedoksiannon 23 kohdassa. Kantajien väite, jonka mukaan niillä ei ollut mahdollisuutta esittää mielipidettään niistä sen jäsenten esittämien tietojen paikkansapitävyydestä, joita riidanalaisessa päätöksessä on käytetty, on näin ollen hylättävä.

448 Kun kyse on sopimuksen vaikutuksesta jäsenvaltioiden väliseen kauppaan, on alustavasti korostettava, että toisin kuin kantajat väittävät, komissio kuvailee väitetiedoksiannon 40—42 kohdassa nimenomaisesti kyseessä olevan sopimuksen vaikutusta jäsenvaltioiden satamien väliseen kilpailuun ja tässä yhteydessä niin kutsutun lähimpään satamaan perustuvan järjestelmän merkitystä. Väitetiedoksiannon kyseisiä kohtia on selvitetty yksityiskohtaisemmin riidanalaisen päätöksen 50 ja 51 perustelukappaleessa. Kantajien tältä osin esittämä väite on näin ollen hylättävä. Sitä vastoin siltä osin kuin on kysymys vaikutuksista useissa eri jäsenvaltioissa toimivien varustamoiden väliseen kilpailuun, eri jäsenvaltioiden väliseen tavaroiden ja palvelujen kauppaan sekä liitännäispalveluihin, kantajien on todettava perustellusti huomauttaneen, ettei näitä seikkoja, jotka sisältyvät riidanalaisen päätöksen 49 ja 52—55 perustelukappaleeseen, ole mainittu väitetiedoksiannossa. Toisin kuin kantajat ovat väittäneet, pelkästään tämä seikka ei voi kuitenkaan merkitä sitä, että niiden puolustautumisoikeuksia on loukattu. Komissiolla on näet täysi oikeus hallinnollisesta menettelystä johtuvat seikat huomioon ottaen muuttaa ja täydentää, sekä tosiasiallisesti että oikeudellisesti, väitteidensä tukena olevia perusteluita (em. asia ACF Chemiefarma v. komissio, tuomion 92 kohta). Riidanalaisen päätöksen 49 ja 52—55 perustelukappaleella pyritään juuri tähän. Joka tapauksessa on katsottava, että väitetiedoksiannon 40—42 kohdassa esitetään selvästi ne olennaiset seikat, jotka komissio on ottanut huomioon hallinnollisen menettelyn tässä vaiheessa kyseessä olevan sopimuksen jäsenvaltioiden väliseen kauppaan kohdistuvan vaikutuksen osalta. Kantajien väitetiedoksiantoon antamasta vastauksesta (s. 142—151) ilmenee lisäksi, että kantajilla on ollut mahdollisuus esittää näkemyksensä komission tätä koskevasta arvioinnista. Näin ollen kantajat ovat väärässä väittäessään, että komissio on loukannut niiden puolustautumisoikeuksia arvioidessaan sitä edellytystä, jonka mukaan sopimuksen on vaikuttava jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.

449 Toiseksi siltä osin kuin on kyse niistä kantajien väitteistä, jotka koskevat väitetiedoksiannossa tehtyä tarkastelua yksittäisen poikkeusluvan toisesta ja kolmannesta myöntämisedellytyksestä, on alustavasti muistutettava, että komissiolle

asetettu velvollisuus antaa tiedoksi väitteet, joihin se vetoaa tiettyä yritystä vastaan, ja ottaa huomioon päätöksessään ainoastaan nämä väitteet, koskee lähinnä niitä perusteluita, joiden vuoksi se on päättänyt soveltaa 85 artiklan 1 kohtaa joko määräämällä rikkomisen lopetettavaksi tai asettamalla yrityksille sakon tai kieltäytymällä antamasta puuttumattomuustodistusta tai soveltamasta 85 artiklan 3 kohtaa (asia 17/74, *Transocean Marine Paint v. komissio*, tuomio 23.10.1974, Kok. 1974, s. 1063, Kok. Ep. II, s. 363, 13 kohta). Esillä olevassa asiassa väitetiedoksiantoa tarkasteltaessa ilmenee, että komissio on esittänyt siinä selvästi ne väitteet, jotka se on esittänyt kantajia vastaan hallinnollisen menettelyn tässä vaiheessa (ks. erityisesti 27—32, 36 ja 42 kohta).

450 Sen yksittäisen poikkeusluvan myöntämisedellytyksen osalta, joka koskee käyttäjien etujen huomioon ottamista, on todettava, että komissio on ilmoittanut väitetiedoksiannossaan selvästi ne syyt, joiden vuoksi se katsoi menettelyn tässä vaiheessa, että kyseessä oleva sopimus ei täyttänyt tätä edellytystä. Komissio mainitsee väitetiedoksiannossaan erityisesti FEFC:n jäsenten tarjoamien maakuljetuspalvelujen käyttäjien etuja valvovien järjestöjen tekemät kantelut (74 ja 75 kohta) ja tarpeen säilyttää kilpailu rahdinantajille maakuljetuspalveluja tarjoavien eri toimittajien välillä (76 ja 78 kohta). Nämä perustelut on esitetty yksityiskohtaisemmin riidanalaisen päätöksen 117 ja 118 perustelukappaleessa. Näin ollen on virheellistä väittää, kuten kantajat tekevät, ettei väitetiedoksiannossa olisi mainittu käyttäjien etuja valvovien järjestöjen tekemiä kanteluja yksittäisen poikkeusluvan hylkäämisen perusteeksi. Lisäksi on korostettava, että kantajilla on hallinnollisessa menettelyssä, antaessaan 12.5.1993 täydentävää vastausta väitetiedoksiantoon, ollut mahdollisuus vastata nimenomaisesti Saksan rahdinantajien järjestön sekä Ranskan rahdinantajien järjestön tekemiin kanteluihin. Lopuksi on todettava, että toisin kuin kantajat väittävät, riidanalaisen päätöksen 117 perustelukappaleessa tehdyllä viittauksella rahdinantajien ja huolitsijoiden tekemiin kanteluihin ei millään tavalla aseteta kantajien vastuulle väitetiedoksiannossa mainituista rikkomisista poikkeavia uusia rikkomisia. Riidanalaisen päätöksen 117 perustelukappaleen tarkoituksena on nimittäin ainoastaan perustella komission tekemät päätelmät poikkeusluvan toisesta myöntämisedellytyksestä, joka koskee käyttäjien tarpeiden kohtuullista huomioon ottamista. Komissio on muiden seikkojen ohella voinut lisäksi perustellusti päätellä jo siitä, että useat käyttäjät olivat tehneet kanteluita, ettei kyseessä olevassa sopimuksessa otettu kohtuudella huomioon käyttäjien tarpeita.

- 451 Sen seikan osalta, että komissio korostaa riidanalaisen päätöksen 115 perustelukappaleessa, että sopimuksella pyritään ainoastaan varmistamaan se, että hinnat pysyvät korkeampina kuin ne muuten olisivat, on todettava, kuten komissio on vastineessaan perustellusti korostanut, että kantajat ovat itse väittäneet, että niiden sopimus on tarpeen sellaisen kilpailun välttämiseksi, jonka seurauksena niiden hinnat laskisivat ja jolla olisi näin ollen myös epävakauttava vaikutus linjakonferensseihin. Kantajat eivät näin ollen voi vakavasti väittää, että komissio esittää riidanalaisen päätöksen 115 perustelukappaleessa sellaisen uuden väitteen, josta ne eivät ole voineet tehokkaasti esittää omaa näkemystään.
- 452 Siltä osin kuin on kyse riidanalaisen päätöksen 116 perustelukappaleesta, jossa komissio toteaa, että kyseessä oleva sopimus estää FEFC:n jäseninä olevia varustamoita siirtämästä konttilaivastonsa tehokkaammasta järjestämisestä aiheutuvat kustannussäästöt käyttäjille, komissio on perustellusti huomauttanut, että kyse on väitetiedoksiannon 59 kohdasta, jossa todetaan, että FEFC:n jäsenillä ei ole halua parantaa rahdinantajille tarjoamiensa kuljetuspalveluja, ja jossa esitetyt seikat on kantajien huomautusten perusteella muotoiltu uudestaan. Väitetiedoksiantoon antamassaan vastauksessa (s. 176, 2 kohta), kantajat ovat nimittäin itsekkin korostaneet, että tehokkaimmat kuljettajat voivat lisätä kyseessä olevan sopimuksen avulla kannattavuuttaan. Tältä osin on muistutettava, että komissiolla on täysi oikeus hallinnollisesta menettelystä johtuvat seikat huomioon ottaen muuttaa ja täydentää, sekä tosiasiallisesti että oikeudellisesti, väitteidensä tukena olevia perusteluja (em. asia Irish Sugar v. komissio, tuomion 34 kohta; em. asia ACF Chemiefarma v. komissio, tuomion 92 kohta ja em. asia Suiker Unie ym. v. komissio, tuomion 437 ja 438 kohta). Olipa tilanne mikä tahansa, on todettava, että riidanalaisen päätöksen 116 perustelukappale ei ole arvoltaan ratkaiseva komission perusteluissa, koska komissio nojautuu muihin perusteisiin päätelläkseen, ettei käyttäjien tarpeita ole otettu kohtuullisesti huomioon (ks. vastaavasti em. asia ACF Chemiefarma v. komissio, tuomion 86 kohta). Tässä yhteydessä on lisäksi muistutettava, että komissio voi vaadittavien edellytysten kumulatiivisuus huomioon ottaen todeta millä hetkellä hyvänsä ennen lopullisen päätöksen tekemistä, että yhtä näistä edellytyksistä, olipa se mikä tahansa, ei ole täytetty (em. asia SPO ym. v. komissio, tuomion 267 kohta ja em. asia Europay v. komissio, tuomion 110 kohta). Nämä seikat

huomioon ottaen komissio ei näin ollen ole loukannut kantajien puolustautumisoikeuksia yksittäisen poikkeusluvan toisen myöntämisedellytyksen osalta.

- 453 Kyseessä olevan rajoituksen välttämättömyyden osalta kantajat väittävät, että riidanalaisen päätöksen 137 perustelukappaleessa on uusi väite, koska komissio toteaa siinä, ettei ole näytetty toteen, etteivät sen kaltaiset kilpailua vähemmän rajoittavat toimenpiteet, joita ovat erityisesti asetuksen N:o 4056/86 3 artiklassa luetellut toimenpiteet ja etenkin lastin tai tulojen jakaminen konferenssin jäsenten kesken, riitä linjakonferenssien yleisen vakauttavan vaikutuksen varmistamiseksi. Tämä väite on hylättävä. Väitetiedoksiannon 86 kohdassa komissio toteaa nimenomaisesti, että FEFC:n jäsenet voivat meriliikenteen hinnoilla käytävää sisäistä kilpailua rajoittaakseen ryhtyä asetuksen N:o 4056/86 3 artiklan e kohdassa linjakonferenssien hyväksi sallittuihin toimenpiteisiin. Tämän säännöksen nojalla linjakonferenssien jäsenten väliset sopimukset, joilla pyritään jakamaan jäsenten kesken lasti tai tulot, on vapautettu perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdassa säädetyn kiellon piiristä. Kantajat ovat näin ollen väärässä väittäessään, että riidanalaisen päätöksen 137 perustelukappaleessa on esitetty väitetiedoksiantoon nähden täysin uusi väite. Lisäksi on korostettava, että toisin kuin kantajat väittävät, komission ei tarvitse väitetiedoksiannossa enemmälti yksilöidä sellaisten vähemmän rajoittavien toimenpiteiden sisältöä, joita FEFC:n jäsenet voisivat toteuttaa, koska väitetiedoksiannossa on nimenomaisesti viitattu sellaiseen poikkeusasetuksen säännökseen eli asetuksen N:o 4056/86 3 artiklan e kohtaan, jossa on tarkennettu se, mitä kyseiset toimenpiteet pitävät sisällään. Kantajien väite, jonka mukaan väitetiedoksiannossa ei viitata millään tavalla mahdollisuuden omaksua sääntö, jolla kielletään laskuttamasta alle omakustannushinnan, on pakko todeta, että sen lisäksi että väite on esitetty liian myöhään, koska se on esitetty ensimmäistä kertaa vasta kantajan komission vastineeseen antamassa vastauksessa, kyseisellä väitteellä ei myöskään ole perustetta, koska mahdollisuudesta omaksua kyseinen sääntö kilpailua vähemmän rajoittavana toimenpiteenä on keskusteltu komission johdolla Carsberg-asiantuntijaryhmässä, johon kuuluivat rahdinantajien ja varustamoiden edustajat eräät kantajista mukaan lukien. Näillä perusteilla myös sitä kantajien puolustautumisoikeuksien loukkaamista koskevaa väitettä, joka koskee kolmatta yksittäisen poikkeusluvan myöntämisedellytystä, on pidettävä perusteettomana.

454 Näin ollen ja kaikkien edellä esitettyjen syiden vuoksi puolustautumisoikeuksien loukkaamista koskeva väite on kokonaisuudessaan katsottava perusteettomaksi.

F Väite, joka koskee kuulemistilaisuuteen liittyviä sääntöjenvastaisuuksia

Asianosaisten väitteet ja niiden perustelut

455
462 [...]

Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta

463 Kun kyse on ensinnäkin kantajien väitteestä, joka koskee komission niille antamaa aikaa valmistautua nyt käsiteltävänä olevaan asiaan liittyvään kuulemistilaisuuteen, on alustavasti muistutettava, että asetuksen N:o 1630/69, joka oli voimassa tosiseikkojen tapahtuma-aikaan, 7 artiklan 1 kohdan mukaan komission on varattava niille, jotka ovat kirjallisissa vastineissaan sitä pyytäneet, tilaisuus esittää huomautuksensa suullisesti, jos he osoittavat, että heillä on asiassa riittävä etu, tai jos komissio aikoo määrätä sakon tai uhkasakon heille. Kyseisen asetuksen 8 artiklan 1 kohdan nojalla komissio kutsuu henkilöt kuul-taviksi määräämäänsä päivänä.

464 Esillä olevassa asiassa on selvää, että kantajilla on ollut tilaisuus esittää huomautuksensa suullisesti 18.12.1992 päivätyssä väitetiedoksiannossa esitetyistä

väitteistä kuulemistilaisuuksissa, jotka on pidetty 6., 7., 12. ja 13.7.1993 eli vähän yli kuusi kuukautta väitetiedoksiannon jälkeen. Kantajat oli kutsuttu näihin kuulemistilaisuuksiin muodollisesti komission 16.6.1993 päivätyllä kirjeellä eli kolme viikkoa ennen kuin ensimmäinen kuulemistilaisuus pidettiin. On todettava, ettei tällainen kuulemistilaisuuden ja väitetiedoksiantoihin toimitettujen vastausten (ensimmäinen vastaus 31.3.1993 ja täydentävä vastaus 12.5.1993) välinen noin kolmen kuukauden aika voi vahingoittaa kantajien puolustautumisoikeuksia. On muistutettava, että asetuksen N:o 1630/69, joka oli voimassa tosiseikkojen tapahtuma-aikaan, 7 artiklan 1 kohdan mukaisesti kuulemistilaisuuden päällimmäisenä tarkoituksena on antaa asetuksen N:o 1017/68 mukaisen kilpailusääntöjen rikkomista koskevan menettelyn kohteena oleville osapuolille mahdollisuus lausua suullisesti niistä väitteistä, jotka ne ovat esittäneet kirjallisesti väitetiedoksiantoon antamassaan vastauksessa. Lisäksi vaikka onkin totta, että käsiteltävänä olevassa asiassa esitetyt kysymykset ovat melko monimutkaisia, kantajilla on ollut kuitenkin runsaasti aikaa tarkastella niitä perusteellisesti, koska komissio oli aloittanut hallinnollisen menettelyn jo kesäkuussa 1989 Saksan rahdinantajien tekemän kantelun johdosta, ja tutkinta oli jatkunut keskeytymättä melkein kuuden vuoden ajan, joten kantajilla on ollut tilaisuus useaan otteeseen esittää kaikki ne seikat, jotka asiassa voitiin ottaa huomioon.

- 465 Lisäksi kantajille suulliseen kuulemistilaisuuteen valmistautumiseen varatun ajan riittävyys arvioimiseksi on vielä korostettava, että komissio väittää — eivätkä kantajat ole tätä kiistäneet — ilmoittaneensa kantajien lakimiehelle jo 26.3.1993, että se oli ryhtymässä toimenpiteisiin kuulemistilaisuuden päivämäärän vahvistamiseksi, ja että kuulemismenettelystä vastaava neuvonantaja ilmoitti kantajien lakimiehelle jo 7.4.1993, että kuulemismenettely oli toistaiseksi suunniteltu pidettäväksi 21.6.1993, minkä johdosta kantajien lakimies lähetti komissiolle 15.4.1993 luettelon niistä henkilöistä, jotka todennäköisesti osallistuisivat kuulemismenettelyyn. Tästä seuraa, että kantajille on ilmoitettu käsiteltävänä olevaan asiaan liittyvän kuulemistilaisuuden pitämisestä jo huhtikuussa 1993 eli yli kaksi kuukautta ennen kuin kyseinen kuulemistilaisuus oli alun perin ollut tarkoitus järjestää. Sen sijaan että kuulemistilaisuus olisi järjestetty alkuperäisen suunnitelman mukaan 21.6.1993, se järjestettiin vasta 6.7.1993 alkaen, joten kantajat ovat saaneet vielä kaksi viikkoa ylimääräistä aikaa kuulemistilaisuuden valmisteleminen. Komissio ilmoitti jo 2.6.1993 kantajille uudesta päivämäärästä, jolloin kuulemistilaisuus oli tarkoitus pitää. Näin ollen

kantajilla on ollut riittävästi aikaa valmistella tehokkaasti suullista puolustautumistaan komission järjestämää kuulemistilaisuutta varten. Ne eivät näin ollen voi missään tapauksessa väittää, että asiassa olisi tältä osin loukattu niiden puolustautumisoikeuksia.

466 Toiseksi siitä kantajien väitteestä, että eräät henkilöt, erityisesti Hapag-Lloydin lakimies ja professori Yarrow taloudellisena asiantuntijana, eivät ole voineet osallistua kuulemistilaisuuksiin, on huomattava, että vaikei komissio voi tietystikään kieltää sitä, että yritys käyttää avustajanaan valitsemaansa ulkopuolista asianajajaa tai muuta lakimiestä, sitä ei voida kuitenkaan moittia siitä, ettei se ole sellaisessa kilpailusääntöjen rikkomista koskevassa menettelyssä, jossa on osallisina neljätoista eri yritystä, ottanut huomioon kuulemistilaisuutta järjestäessään jokaisen edellä mainitun yrityksen käytännön tarpeita. Juuri näiden yritysten on nimittäin ensisijaisesti ryhdyttävä asianmukaisiin toimenpiteisiin turvatakseen parhaalla mahdollisella tavalla etujensa puolustamisen. Näin ollen pelkästään sen, etteivät Hapag-Lloydin lakimies eikä professori Yarrow ole voineet osallistua johonkin komission järjestämään kuulemistilaisuuteen käsiteltävänä olevassa asiassa, ei voida katsoa merkitsevän sitä, että asianomaisten kantajien tai kaikkien kyseisten kantajien puolustautumisoikeuksia olisi loukattu. Joka tapauksessa on selvää, että Hapag-Lloydia edusti kyseessä olevissa kuulemistilaisuuksissa kuusi henkilöä, kun taas professori Yarrow oli läsnä kolmena päivänä niistä neljästä eri päivästä, joina komissio järjesti kuulemistilaisuudet. Lisäksi kantajat eivät ole esittäneet mitään, minkä perusteella voitaisiin katsoa, että jättäessään kuulematta asianomaisia henkilöitä komissio olisi näissä olosuhteissa epäasianmukaisesti estänyt asian selvittämistä ja siten rajoittanut kantajien mahdollisuutta selittää komission väitteissä esiin tulleiden ongelmien eri puolia (ks. vastaavasti em. asia VBVB ja VBBB v. komissio, tuomion 18 kohta).

467 Näin ollen kantajien väite, jonka mukaan niiden puolustautumisoikeuksia on loukattu kuulemismenettelyä pidettäessä, on hylättävä perusteettomana.

468 Kolmanneksi sen väitteen osalta, jonka mukaan komissio on antanut kolmansille mahdollisuuden osallistua kuulemismenettelyyn, vaikka nämä eivät olleet tehneet

kanteluita, on korostettava, että asetuksen N:o 1630/69, joka oli voimassa tosi-seikkojen tapahtuma-aikaan, 7 artiklan 2 kohdan mukaan komissio voi antaa kenelle tahansa tilaisuuden esittää huomautuksensa suullisesti, vaikkei kyseinen henkilö olisikaan tehnyt asetuksen N:o 1017/68 10 artiklan perusteella kantelua kilpailusääntöjen rikkomista koskevan menettelyn aloittamiseksi tai esittänyt asetuksen N:o 1630/68 5 artiklan nojalla kirjallisia huomautuksia niistä väitteistä, joita kilpailusääntöjen rikkomista koskevan menettelyn kohteena olevia yrityksiä vastaan on esitetty. Lisäksi asetuksen N:o 1630/69 9 artiklan 3 kohdan mukaisesti komissio voi kuulla kyseessä olevia henkilöitä erikseen tai muiden kutsuttujen henkilöiden ollessa läsnä. Näiden säännösten perusteella on täysin selvää, että komissiolla on kohtuullisessa määrin harkintavaltaa päättäessään siitä, onko sellaisia henkilöitä, joiden lausumilla saattaa olla merkitystä asian selvittämisen kannalta, tarpeen kuulla. Komissiolla oli näin ollen esillä olevassa asiassa oikeus kuulla myös sellaisia kolmansia henkilöitä, jotka eivät olleet aikaisemmin tehneet kantelua tai esittäneet kirjallisia huomautuksia hallinnollisen menettelyn kuluessa (ks. vastaavasti em. asia VBVB ja VBBB v. komissio, tuomion 18 kohta).

- 469 Lisäksi toisin kuin kantajat väittävät, kolmansien osallistuminen kuulemistilaisuuteen asetuksen N:o 1630/69 7 artiklan 2 kohdan nojalla ei riipu millään tavalla siitä, onko asiassa esitetty kuulemistilaisuutta silmällä pitäen kirjallisia huomautuksia, joista kantajilla olisi vielä oikeus esittää uudet kirjalliset huomautuksensa. Oikeuskäytännön mukaan (ks. erityisesti em. asia *Mo och Domsjö v. komissio*, tuomion 63 kohta) kantajien puolustautumisoikeuksia on näet kunnioitettu, jos kantajilla on ollut mahdollisuus esittää näkemyksensä siitä toiminnasta, johon niiden on väitetiedoksiannossa väitetty syyllistyneen. Oikeuskäytännöstä ilmenee, että tämä vaatimus täyttyy, jos lopullisessa päätöksessä ei aseteta asianomaisten yritysten vastuulle väitetiedoksiannossa tarkoitetuista rikkomisista poikkeavia uusia rikkomisia ja jos siinä esitetään ainoastaan ne tosi-seikat, joista asianomaisilla henkilöillä on ollut mahdollisuus antaa selvitys (ks. erityisesti em. asia *ACF Chemiefarma v. komissio*, tuomion 94 kohta). Esillä olevassa asiassa kantajat eivät kuitenkaan ole väittäneet, että riidanalainen päätös perustuu sellaisiin kolmansien antamiin tietoihin, joista niillä ei ole ollut mahdollisuutta esittää näkemystään. Lopuksi tältä osin on vielä tarkennettava, että viittauksella asetuksessa N:o 4056/86 säädetyistä tiedonannoista, valituk-

sista ja hakemuksista sekä kuulemisista annetun asetuksen N:o 4260/88 9 artiklaan ei sen lisäksi, että kyseisellä artiklalla ei ole sitä ulottuvuutta, jonka kantajat ovat sille antaneet, ole myöskään asian kannalta mitään merkitystä, koska kuten toisen kanneperusteen tarkastelun yhteydessä on ilmennyt, asetus N:o 4056/86 ei ole sovellettavissa esillä olevaan asiaan. Kantajien väite on näin ollen tältä osin perusteeton.

470 Kantajat eivät voi myöskään arvostella komissiota siitä, ettei tämä ole toimittanut niille tiettyjä yhden kantelijan esittämiä huomautuksia kantajien komissiolle lähettämistä tiedoista. Ei ole nimittäin osoitettu, että riidanalainen päätös perustuisi tällaisiin huomautuksiin, joiden osalta kantajilla ei ole ollut mahdollisuutta esittää näkemystään. Joka tapauksessa myös siinä tilanteessa, että puolustautumisoikeuksia olisi loukattu, tämä kanneperuste voidaan hyväksyä ainoastaan, jos menettely olisi voinut johtaa toisenlaiseen tulokseen ilman kyseistä väitettyä sääntöjenvastaisuutta (ks. vastaavasti yhdistetyt asiat 209/78—215/78 ja 218/78, Van Landewyck ym. v. komissio, tuomio 29.10.1980, Kok. 1980, s. 3125, Kok. Ep. V, s. 355, 47 kohta ja asia C-142/87, Belgia v. komissio, tuomio 21.3.1990, Kok. 1990, s. I-959, Kok. Ep. X, s. 387, 48 kohta). On kuitenkin todettava, etteivät kantajat ole näyttäneet tätä seikkaa toteen. Lisäksi siltä osin kuin kantajille ei ole toimitettu rahdinantajien esittämiä huomautuksia, jotka koskivat kantajien vastausta komission alennuksia koskeviin väitteisiin, on riittävää todeta, kuten myös tutkittaessa kantajien tämän kanneperusteen yhteydessä esittämiä väitteitä, jotka koskivat riidanalaisen päätöksen sisältöä väitetiedoksiantoon nähden, ettei komission riidanalaisessa päätöksessä nojaututa näihin väitteisiin, joten sillä, ettei kantajille ole toimitettu rahdinantajien tästä asiasta esittämiä huomautuksia, voi olla vaikutusta kantajien puolustautumisoikeuksiin.

471 Edellä olevasta seuraa, että kantajien väite, joka koskee puolustautumisoikeuksien loukkaamista kuulemismenettelyn osalta, on hylättävä kokonaisuudessaan.

VI Viides kanneperuste, joka liittyy sakkoja koskevien sääntöjen rikkomiseen

A Asianosaisten väitteet ja niiden perustelut

- 472 Kantajat huomauttavat, että niille kaikille on Wilh. Wilhelmsen Ltd -nimistä yritystä lukuun ottamatta määrätty riidanalaisessa päätöksessä (143 perustelukappale ja sitä seuraavat perustelukappaleet) sakkoja asetuksen N:o 1017/68 22 artiklan 2 kohdan nojalla.
- 473 Ne väittävät pääasiallisesti, että komissiolla, jonka olisi pitänyt tarkastella FEFC:n jäseninä olevien varustamoiden tarjoamia monimuotokuljetuspalveluita asetus N:o 4056/86 huomioon ottaen, ei ole oikeutta määrätä sakkoa väärin sovelletun asetuksen nojalla.
- 474 Toissijaisesti siinä tapauksessa, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin katsoo, että esillä olevassa asiassa on sovellettava asetusta N:o 1017/68, kantajat toteavat, että komissio on tehnyt virheen määrätessään sakot kyseisen asetuksen 22 artiklan 2 kohdan mukaisesti. Ne korostavat, että kyseisen säännöksen mukaan sakko voidaan määrätä vain siinä tapauksessa, että kilpailusääntöjä on rikottu ”tahallaan tai tuottamuksesta”, minkä kantajat kuitenkin kiistävät. Ensinnäkin FEFC on esiintynyt koko menettelyn ajan avoimesti ja rehellisesti komission suhteen ja se on tehnyt yhteistyötä komission tutkinnan aikana. Kantajat eivät ole voineet myöskään tietää, että niiden olisi pitänyt ilmoittaa kyseessä oleva sopimus asetuksen N:o 4056/86 nojalla, koska niiden mielestä niiden toteuttamat toimenpiteet kuuluivat kyseisen asetuksen 3 artiklan mukaisen konferensseja koskevan ryhmäpoikkeuksen soveltamisalaan. Lopuksi vaikka olisikin katsottava, että esillä olevaan asiaan on sovellettava asetusta

N:o 1017/68, komission määräämät sakot ovat kuitenkin perusteettomia, koska komissio ei ole tutkinut monimuotokuljetuspalveluiden maaosuutta yli kahteen vuosikymmeneen, vaikka se on ollut tietoinen monimuotopalvelujen olemassaolosta jo vuodesta 1968.

- 475 Kantajat toteavat, että komission olisi ainakin pitänyt olla joustavampi tehdesään ensimmäisen asianomaista alaa koskevan päätöksen, ja ne vetoavat tältä osin ETY:n perustamissopimuksen 85 artiklan mukaisesta menettelystä 2 päivänä joulukuuta 1986 tehtyyn komission päätökseen 87/1/ETY (IV/31.128 — Fatty Acids) (EYVL 1987, L 3, s. 17) ja ETY:n perustamissopimuksen 85 artiklan mukaisesta menettelystä 25 päivänä maaliskuuta 1992 tehtyyn komission päätökseen 92/212/ETY (IV/30.717—A—Eurocheque: Helsingin sopimus) (EYVL L 95, s. 50).
- 476 Kantajat vaativat tämän perusteella ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuinta kumoamaan komission päätöksen määrätä sakkoja, vaikka nämä sakot ovatkin vertauskuvallisia, tai alentamaan kyseessä olevien sakkojen määrää.
- 477 Komissio huomauttaa, että asetuksen N:o 1017/68 22 artiklan 2 kohdan (joka vastaa asetuksen N:o 17 15 artiklan 2 kohtaa) mukaisella ”aikomuksella” tarkoitetaan yksinkertaisesti aikomusta rajoittaa kilpailua eikä niinkään aikomusta rikkoa lakia (ks. esimerkiksi asia C-279/87, Tipp-Ex v. komissio, tuomio 8.2.1990, Kok. 1990, s. I-261). Kyseessä olevan maakuljetuspalveluiden hintojen vahvistamisesta tehdyn sopimuksen nimenomaisena tarkoituksena on tosiasiallisesti rajoittaa kilpailua. Komissio on ottanut huomioon lieventävät asiahaarat, kuten sen, että kyse oli ensimmäisestä päätöksestä, jolla asetusta N:o 1017/68 sovellettiin linjakonferenssiin, ja se on päättänyt tämän vuoksi määrätä sakon, jonka määrä on vertauskuvallinen (riidanalaisen päätöksen 158 perustelukappale). Näin ollen niitä riidanalaisen päätöksen artikloja, jotka koskevat kantajille määrättyjä sakkoja, ei ole tarpeen kumota.

B Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta

- 478 Kantajien ensimmäisen väitteen osalta, jonka mukaan komissiolla ei ollut oikeutta määrätä sakkoja asetuksen N:o 1017/68 22 artiklan 2 kohdan nojalla, koska FEFC:n jäsenten tarjoamat monimuotokuljetuspalvelut kuuluvat asetuksen N:o 4056/86 soveltamisalaan, on muistutettava toisesta kanneperusteesta ilmenevän, että kyseessä oleva sopimus kuuluu asetuksen N:o 1017/68 eikä asetuksen N:o 4056/86 soveltamisalaan.
- 479 Väite, jonka mukaan riidanalaisen päätöksen sakkoja koskevat säännökset on kumottava sillä perusteella, että kilpailusääntöjä ei ole rikottu tahallaan tai tuottamuksesta, on myös hylättävä. Oikeuskäytännöstä nimittäin ilmenee, että jotta yrityksen voidaan katsoa rikkoneen perustamissopimuksen kilpailusääntöjä tahallaan, ei ole tarpeen, että yritys on ollut tietoinen siitä, että se rikkoo näissä säännöissä olevaa kieltoa, vaan riittää, että yrityksen olisi pitänyt tietää, että kyseinen käyttäytyminen rajoittaa kilpailua (asia 246/86, *Belasco ym. v. komissio*, tuomio 11.7.1989, Kok. 1989, s. 2117). Ei voida kuitenkaan kiistää, etteikö kyseessä olevalla sopimuksella, joka on maakuljetuksen hintojen vahvistamista koskeva horisontaalinen sopimus, pyrittäisi selvästikin rajoittamaan kilpailua.
- 480 Riidanalaisen päätöksen 158—159 perustelukappaleen mukaan komissio on katsonut, että lieventävät asianhaarat huomioon ottaen sakkojen määrä on vahvistettava vertauskuvalliselle tasolle sen korostamiseksi, että kyse on kilpailusääntöjen rikkomisesta ja että kyseessä olevien yritysten ja sellaisten muiden yritysten, jotka ovat mahdollisesti omaksuneet vastaavanlaisia menettelytapoja, on noudatettava tulevaisuudessa kilpailusääntöjä.
- 481 Ensinnäkin on korostettava, että FEFC:n tariffi on julkinen ja näin ollen täysin niiden, joita asia ensisijaisesti koskee, eli rahdinantajien tiedossa, joten kyseessä olevaa sopimusta ei voida, vaikka se onkin horisontaalinen hintojen vahvista-

mista koskeva sopimus, rinnastaa millään tavalla salaiseen kartelliin. Kyseessä oleva sopimus oli täysin komission yksiköiden ja jäsenvaltioiden eri viranomaisten tiedossa ja nämä ovat muun muassa viittanneet siihen annettaessa asetusta N:o 4056/86 sekä uudistettaessa Shipping Actia vuonna 1984.

482 Toiseksi on korostettava, että, kuten riidanalaisen päätöksen 41 perustelukappaleesta ilmenee, FEFC laajensi hintojen vahvistamista koskevia toimivaltuuksiaan merikuljetuspalvelujen alalta maakuljetuspalveluiden alalle silloin, kun kontit otettiin käyttöön eli vuoden 1971 paikkeilla. Konferenssin jäsenet ovat näin ollen vahvistaneet maakuljetuspalveluiden hinnat kyseessä olevassa sopimuksessa tarkoitetulla tavalla jo siitä lukien, kun monimuotopalveluita alettiin tarjota. Tämän kaltaisen kuljetuksen, josta koituvat edut on muutoin yksimielisesti tunnustettu, käyttöönoton taustalla ovat pääasiassa juuri linjakonferenssit, ja linjakonferenssit ovat myös osallistuneet niiden kehittämiseen.

483 Kolmanneksi, kuten komissio on riidanalaisen päätöksen 158 perustelukappaleessa myöntänyt, komissio on tarvinnut tietyn ajan ennen kyseistä alaa koskevien ohjeiden vahvistamista, eikä näitä ohjeita tunnettu laajemmin ennen kuin komissio antoi kesäkuussa 1994 neuvostolle riidanalaisen päätöksen 156 perustelukappaleessa mainitun kertomuksen yhteisön kilpailusääntöjen soveltamisesta meriliikenteeseen. Tästä seuraa erityisesti, että riidanalaisen päätöksen 153 ja 149 perustelukappaleessa esitettyjä väitteitä, joiden mukaan ”kilpailusääntöjä on yleisesti ottaen rikottu jo vuodesta 1971 ja kiistatta siitä lukien kun DVSK teki komissiolle kantelun huhtikuussa 1989”, ja sitä, että ”vaikka komissio oli toistuvasti varoittanut (esimerkiksi komission kilpailupolitiikasta vastaavan jäsenen FEFC:n puheenjohtajalle kesäkuussa 1990 lähetetty kirje) siitä, että kyseessä olevat menettelytavat kuuluvat 85 artiklan 1 kohdan soveltamisalaan eikä niiden osalta voida myöntää poikkeusta 85 artiklan 3 kohdan mukaisesti, osapuolet eivät kuitenkaan ole milloinkaan luopuneet kyseisistä menettelytavoista”, ei voida hyväksyä.

484 Neljänneksi ei voida kiistää, että vaikka kyse onkin yhdestä kilpailusääntöjen rikkomisen kaikkein vakavimmista ja perinteisimmistä muodoista eli horison-

taalisesta hintojen vahvistamista koskevasta sopimuksesta, se, miten tämän kaltaista sopimusta on oikeudellisesti arvioitava, ei ole täysin selvää erityisesti sen vuoksi, että se liittyy läheisesti meriliikenteeseen, johon sovelletaan kilpailuoikeudessa täysin erityisiä ja poikkeuksellisia säädöksiä, ja siihen liittyy muun muassa taloudellisesti sekä oikeudellisesti erittäin moniulotteisia kysymyksiä.

485 Viidenneksi kantajilla on ollut mahdollisuus päätellä useamman seikan perusteella, että kyseessä oleva sopimus oli laillinen. Sen lisäksi, että sopimus oli ollut voimassa jo pitkään ja että sopimus oli yleisesti tiedossa, on korostettava erityisesti sitä, että asetusta N:o 4056/86 annettaessa pidetyn neuvoston kokouksen pöytäkirjaan liitettyssä julistuksessa komissio on itse todennut seuraavaa: ”Monimuotokuljetukseen liittyviin meri/maaosuuksiin sovelletaan maakuljetusta ja merikuljetusta koskevia kilpailusääntöjä. Käytännössä sääntönä on, että ETY:n perustamissopimuksen 85 artiklaa sovelletaan samalla tavalla peräkkäisten tai toisiaan täydentävien monimuotokuljetusosuuksien järjestämiseen ja toimeenpanoon sekä kokonaishintojen vahvistamiseen ja soveltamiseen, kun otetaan huomioon se, että asetuksen 4056/86 2 artiklan ja asetuksen N:o 1017/68 3 artiklan mukaisesti ETY 85 artiklan 1 kohdan kieltoa ei sovelleta tällaisiin menettelytapoihin.” Tämän kanneperusteen yhteydessä ei ole tarvetta ottaa kantaa tämän julistuksen tarkkaan merkitykseen ja ulottuvuuteen, vaan on riittävää todeta, että kantajille on ainakin voinut kyseisen julistuksen perusteella syntyä epäilyksiä ja ne ovat sen perusteella voineet saada käsityksen, ettei niiden sopimus olisi lainvastainen.

486 On vielä korostettava, että vuonna 1983 kuusi jäsenvaltiota esitti Shipping Actin uudistuksen yhteydessä Yhdysvalloille muistion tukeakseen ehdotusta, jonka mukaan linjakonferensseilla olisi oikeus vahvistaa maakuljetusosuuden sisältävän monimuotokuljetuksen hinnat, toteamalla, että ne eivät olleet säädelleet linjakonferenssien vapautta vahvistaa yhteisesti Eurooppaan suuntautuvan monimuotokuljetuksen hinnat, ja että kyseinen käytäntö ei ole aiheuttanut mitään ongelmia eikä siihen ole liittynyt väärinkäyttöä, vaan se on sitä vastoin osaltaan edistänyt konttien käytön ja monimuotokuljetusten kehittämistä Euroopan ulkomaankaupassa viejien hyväksi.

487 Kuudenneksi on huomattava, että päätöksessään 94/980/ETY komissio ei ole määrännyt sakkoa kyseisen sopimuksen osapuolina oleville yrityksille, vaikka sopimuksessa vahvistettiin samalla tavalla monimuotokuljetuksen maa-kuljetusosuuden hinnat ja siihen sisältyi tämän lisäksi myös muita vakavia kilpailusääntöjen rikkomisia. Se, että komissio ei ole määrännyt sakkoa jollekin, joka on rikkonut kilpailusääntöjä, ei tietystikään voi sellaisenaan estää sitä määräämistä sakkoja jollekin toiselle, joka on syyllistynyt samanluonteiseen kilpailusääntöjen rikkomiseen. Kukaan ei voi vedota yhdenvertaisen kohtelun periaatteeseen silloin, kun on kyse lainvastaisuudesta. Edellä mainittu päätös, joka annettiin vain vähän ennen riidanalaisista päätöistä, osoittaa kuitenkin, että myös komissio itse katsoi, ettei kyseessä oleva yritysten yhteenliittymä edellyttänyt välttämättä kaikki seikat kokonaisuudessaan huomioon ottaen sitä, että siihen osallistuneille yrityksille olisi määrättävä sakkoa. On lisäksi vielä todettava, että ennen riidanalaisen päätöksen tekemistä komissio ei ollut määrännyt sakkoa yhdellekään varustamolle tai linjakonferenssille monimuotokuljetuksen maaosuuden hintojen vahvistamisen perusteella, vaikka kantajien toimittamien tietojen mukaan — joita komissio ei ole riitauttanut — melkein kaikki konferenssit tekevät näiden hintojen vahvistamista koskevia sopimuksia.

488 Kaikki edellä esitetyt seikat huomioon ottaen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin katsoo täyden harkintavaltansa nojalla, että esillä olevassa asiassa on perusteltua olla määräämättä sakkoa. Näin ollen riidanalaisen päätöksen 5 artikla on kumottava, siltä osin kuin siinä määrätään kullekin kantajalle sakkoa 10 000 ecua.

Oikeudenkäyntikulut

489 Yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen työjärjestyksen 87 artiklan 3 kohdan mukaan ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin voi määrätä oikeudenkäyntikulut jaettaviksi asianosaisten kesken tai määrätä, että kukin vastaa omista kuluistaan, jos asiassa osa vaatimuksista ratkaistaan toisen asianosaisten ja osa toisen asianosaisten hyväksi. Koska kanne on hyväksytty vain vähäisiltä osin, asiaan liittyvien seikkojen perusteella on kohtuullista ratkaista asia siten, että

kantajat vastaavat omista oikeudenkäyntikuluistaan ja että ne on veloitettava korvaamaan neljä viidesosaa komission oikeudenkäyntikuluista ja että komissio vastaa yhdestä viidesosasta omista oikeudenkäyntikuluistaan.

- 490 Väliintulijoina esiintyneiden ECSA:n ja JSA:n osalta ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin katsoo, että sen työjärjestyksen 87 artiklan 4 kohtaa on sovellettava siten, että ECSA ja JSA vastaavat omista oikeudenkäyntikuluistaan, ja ne on veloitettava korvaamaan komissiolle niiden väliintulosta aiheutuneet oikeudenkäyntikulut. Väliintulijana esiintyneen ECTU:n osalta ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin katsoo, että sen työjärjestyksen 87 artiklan 4 kohtaa on sovellettava siten, että ECTU vastaa yhdestä viidesosasta omista oikeudenkäyntikuluistaan, ja kantajat on veloitettava korvaamaan neljä viidesosaa näistä oikeudenkäyntikuluista.

Näillä perusteilla

YHTEISÖJEN ENSIMMÄISEN OIKEUSASTEEN TUOMIOISTUIN (kolmas jaosto)

on antanut seuraavan tuomiolauselman:

- 1) EY:n perustamissopimuksen 85 artiklan soveltamisesta 21 päivänä joulukuuta 1994 tehdyn komission päätöksen 94/985/EY (IV/33.218 — Far Eastern Freight Conference) 5 artikla kumotaan siltä osin kuin siinä määrätään kantajille sakkoa.

- 2) Kanne hylätään muilta osin.

- 3) Kantajat vastaavat omista oikeudenkäyntikuluistaan, ja ne velvoitetaan korvaamaan neljä viidesosaa komission oikeudenkäyntikuluista ja neljä viidesosaa ECTU:n oikeudenkäyntikuluista välitoimimennettelystä aiheutuneet oikeudenkäyntikulut mukaan lukien.

- 4) Komissio vastaa yhdestä viidesosasta omista oikeudenkäyntikuluistaan välitoimimennettelystä aiheutuneet oikeudenkäyntikulut mukaan lukien.

- 5) ECESA ja JSA vastaavat omista oikeudenkäyntikuluistaan, ja ne velvoitetaan korvaamaan komissiolle niiden väliintulosta aiheutuneet oikeudenkäyntikulut.

- 6) ECTU vastaa yhdestä viidesosasta omista oikeudenkäyntikuluistaan välitoimimennettelystä aiheutuneet oikeudenkäyntikulut mukaan lukien.

Lenaerts

Azizi

Jaeger

Julistettiin Luxemburgissa 28 päivänä helmikuuta 2002.

H. Jung

M. Jaeger

kirjaaja

kolmannen jaoston puheenjohtaja

Sisällys

Asiaa koskevat oikeussäännöt	II-1025
Riidan taustalla olevat tosiseikat	II-1030
Asian käsittelyn vaiheet	II-1036
Asianosaisten vaatimukset	II-1038
Oikeussääntöjen soveltaminen	II-1039
I Alustavat huomautukset	II-1039
II Ensimmäinen kanneperuste, joka koskee perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdan rikkomista	II-1040
A Asianosaisten väitteet ja niiden perustelut	II-1040
Merkitykselliset markkinat	II-1040
Kilpailun tuntuva rajoittaminen	II-1040
Vaikutus jäsenvaltioiden väliseen kauppaan	II-1040
B Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta	II-1041
Relevanttien markkinoiden määrittäminen	II-1041
Kilpailuun kohdistuvan vaikutuksen tuntuvuus	II-1050
Vaikutus jäsenvaltioiden väliseen kauppaan	II-1053
Kantajien ensimmäisestä kanneperusteesta tehtävä johtopäätös	II-1055
III Toinen kanneperuste, joka koskee asetuksen N:o 4056/86 3 artiklan rikkomista ..	II-1055
A Asianosaisten väitteet ja niiden perustelut	II-1055
Riidanalaisessa päätöksessä ei oteta huomioon sitä, että asetuksella N:o 1017/68 sekä asetuksella N:o 4056/86 oli tarkoitus vahvistaa tiettyjä talouden erityisaloja koskevat säännöt	II-1055
Riidanalaisessa päätöksessä ei ole määritelty oikein niitä relevantteja markkinoita, joihin sopimukset vaikuttavat	II-1055
Riidanalainen päätös on ristiriidassa sen kanssa, miten asetuksessa N:o 4056/85 on määritelty kyseisen asetuksen soveltamisala	II-1056
Riidanalainen päätös ei ole niiden yhteisön oikeuden yleisten periaatteiden mukainen, joita sovelletaan yhteisön lainsäädännön ulottuvuuden määrittämiseen	II-1056
Riidanalainen päätös ei ole yhdenmukainen sen kanssa, miten kuljetuksen aloilla annetuissa muissa alakohtaisissa asetuksissa käytettyjä samanlaisia ilmaisuja on tulkittu	II-1056

Riidanalainen päätös merkitsee oikeudellista epävarmuutta ja menettelyllistä epäjohtomukaisuutta	II - 1056
Riidanalainen päätös ei sovi yhteen niiden perustelujen kanssa, jotka neuvosto on esittänyt asetuksessa N:o 4056/86 konferensseille myönnetyn ryhmäpoikkeuksen osalta	II - 1057
Riidanalaisessa päätöksessä ei oteta huomioon eri kuljetusaloille tunnusomaisia piirteitä	II - 1057
Yhteisöjen tuomioistuimen asiassa C-96/94, Centro Servizi Spediporto, 5.10.1995 antamalla tuomiolla (Kok. 1995, s. I-2883), jota komissio on lainannut, ei ole esillä olevan asian kannalta merkitystä	II - 1057
B Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta	II - 1057
IV Kolmas kanneperuste, joka koskee perustamissopimuksen 85 artiklan 3 kohdan ja asetuksen N:o 1017/68 5 artiklan rikkomista	II - 1074
A Asianosaisten väitteet ja niiden perustelut	II - 1074
Yleiset huomautukset	II - 1074
— Muiden kilpailuasioissa toimivaltaisten viranomaisten ja muiden lainsäätäjien omaksuma käytäntö	II - 1074
— Konferenssin yhteydessä sovitun monimuotokuljetuksen yhteisen hinnoittelun vaikutus hintojen vakauteen	II - 1075
— Konferenssien asema monimuotokuljetuspalvelujen kehittämisen pioneereina	II - 1075
Perustamissopimuksen 85 artiklan 3 kohdan soveltamisedellytykset	II - 1075
— Ensimmäinen edellytys: sopimuksesta saatava taloudellinen hyöty	II - 1075
— Toinen edellytys: sopimuksesta saatavan hyödyn kohtuullisen osuuden jättäminen kuluttajille	II - 1075
— Kolmas edellytys: kilpailunrajoitusten välttämättömyys	II - 1075
B Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta	II - 1076
Yleiset huomautukset	II - 1076
Ensimmäinen edellytys: kuljetuspalvelujen laadun parantaminen, kuljetustarpeiden jatkuvan ja pysyvän tyydyttämisen edistäminen markkinoilla, joilla tarjonta ja kysyntä vaihtelevat ajoittain huomattavasti, yritysten tuottavuuden lisääminen taikka teknisen tai taloudellisen kehityksen edistäminen	II - 1080
Toinen edellytys: kohtuullinen osa saatavasta hyödystä jää kuluttajille	II - 1085

Kolmas edellytys: kyseessä olevien kilpailunrajoitusten välttämättömyys	II - 1087
V Neljäs kanneperuste, joka koskee hallinnollisen menettelyn kuluessa tehtyjä menettelyvirheitä	II - 1094
A Väite, joka koskee käyttäytymissääntöjen mukaisen sovittelumenettelyn noudattamatta jättämistä	II - 1094
Asianosaisten väitteet ja niiden perustelut	II - 1094
Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta	II - 1095
B Väite, joka koskee Euroopan talousalueesta tehdyn sopimuksen rikkomista	II - 1095
Asianosaisten väitteet ja niiden perustelut	II - 1095
Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta	II - 1095
C Väite, joka koskee menettelyllisten takeiden viemistä sovellettavien menettelysääntöjen virheellisen valinnan vuoksi	II - 1096
Asianosaisten väitteet ja niiden perustelut	II - 1096
Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta	II - 1096
D Väite, joka koskee perusteluvollisuuden loukkaamista	II - 1097
Asianosaisten väitteet ja niiden perustelut	II - 1097
Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta	II - 1097
E Väite, joka koskee puolustautumisoikeuksien loukkaamista riidanalaisen päätöksen ja väitetiedoksiannon sisältö huomioon ottaen	II - 1101
Asianosaisten väitteet ja niiden perustelut	II - 1101
Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta	II - 1102
F Väite, joka koskee kuulemistilaisuuteen liittyviä sääntöjenvastaisuuksia	II - 1109
Asianosaisten väitteet ja niiden perustelut	II - 1109
Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta	II - 1109
VI Viides kanneperuste, joka liittyy sakkoja koskevien sääntöjen rikkomiseen	II - 1114
A Asianosaisten väitteet ja niiden perustelut	II - 1114
B Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta	II - 1116
Oikeudenkäyntikulut	II - 1119