JULKISASIAMIEHEN RATKAISUEHDOTUS
CARL OTTO LENZ
11 päivänä heinäkuuta 1996 *

A — Johdanto

1. Esillä olevan valituksen yhteydessä yhteisöjen tuomioistuimella on ensi kerran tilaisuus ottaa kantaa yhtäältä 6 päivänä helmikuuta 1962 annetun neuvoston asetuksen N:o 17 (perustamissopimuksen 85 ja 86 artiklan ensimmäinen täytäntöönpanoasetus) [1] ja toisaalta kilpailusääntöjen soveltamisesta rautatie-, maantie- ja sisävesiliikenteeseen 19 päivänä heinäkuuta 1968 annetun neuvoston asetuksen (ETY) N:o 1017/68 [2] soveltamisalojen keskinäiseen rajaamiseen.

2. Valitus koskee ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen asiassa T-14/93, Union internationale des chemins de fer vastaan komissio, 6.6.1995 antamaa tuomiota [3], jolla ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin kumosi ETY:n perustamissopimuksen 85 artiklan soveltamisesta 25 päivänä marraskuuta 1992 tehdyn komission päätöksen 92/568/ETY (IV/33.585 — matkatoimistojen junalippujen myynti). [4]

3. Komission toteuttamassa menettelyssä kysymyksessä olivat Union internationale des chemins de ferin (kansainvälinen rautatieunioni, jäljempänä UIC) matkatoimistoille määrittelemät ehdot niiden myydessä junalippuja kansainväliseen henkilöliikenteeseen. Rautatieliikenteenharjoittajat, jotka osallistuvat tähän kansainväliseen henkilöliikenteeseen, ovat yhteistyössä kyseisten palvelujen tarjoamiseksi. Lipun hinta vastaa tältä osin pääsääntöisesti asianomaisen reitin yhteenlaskettuja kuljetusmaksuja, jotka jakautuvat asianomaisten rautatieliikenteenharjoittajien kesken. Tämän jälkeen rautatieliikenteenharjoittajien välisellä korvauksella taataan se, että jokainen niistä saa lipun hinnasta suoritustaan vastaavan osan.

4. Kansainvälisiä lippuja voivat myydä joko suoraan rautatieliikenteenharjoittajat tai hyväksytyt matkatoimistot. Matkatoimistot saavat tästä jokaiselta liikenteeseen osallistuvalta rautatieliikenteenharjoittajalta palkkion, joka on suhteessa rautatieliikenteenharjoittajan saamaan tuloon. Myös rautatieliikenteenharjoittaja, joka myy lipun suoraan kansainväliseen liikenteeseen, saa palkkion tähän liikenteeseen osallistuvilta muilta rautatieliikenteenharjoittajilta.

5. UIC:n vuonna 1952 laatimassa ja useasti sen jälkeen ajankohtaistetussa lomakkeessa nro 130 "Matkatoimistot" (jäljempänä lomake nro 130) määrätään tietyistä seikoista

* Alkuperäinen kieli: saksa.

1 — EYVL 1962, 13, s. 204.

2 — EYVL L 175, s. 1.

3 — Asia T-14/93, Union internationale des chemins de fer v. komissio, tuomio 6.6.1995 (Kok. 1995, s. II-1503).

4 — Päätös 92/568/ETY (IV/33.585 — matkatoimistojen junalippujen myynti), EYVL L 366, s. 47.

rautatieliikenteenharjoittajien ja matkatoimistojen välisessä suhteessa. Lomakkeen riidanalaisia määräyksiä on käsitelty yksityiskohtaisesti ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen tuomiossa. [5] Käsittelen niistä siten jäljempänä vain tärkeimpiä kohtia.

6. Lomakkeen nro 130 1.1 kohdan mukaan matkatoimistot hyväksyy niiden sijaintimaan pääasiallinen rautatieliikenteenharjoittaja. Hyväksyntä kansainvälisten junalippujen myyntiin annetaan periaatteessa muiden kuljetukseen osallistuvien rautatieliikenteenharjoittajien suostumuksella. Tästä säännöstä voidaan kuitenkin poiketa eri rautatieliikenteenharjoittajien välisillä vastavuoroisilla sopimuksilla.

7. Lomakkeen nro 130 3.2 kohdan mukaan rautatieliikenteenharjoittajien on muun muassa maksettava matkatoimistoille palkkio osuudestaan kansainvälisiin junalippuihin, kun matkatoimistot eivät ole laskeneet itse näitä lippuja liikenteeseen vaan ovat ostaneet ne hyväksynnän antaneelta rautatieliikenteenharjoittajalta. Tätä koskeva edellytys on se, että kyseiset matkatoimistot asianomaiseen rautatieliikenteenharjoittajaan sitovassa sopimuksessa ei anneta matkatoimistoille oikeutta laskea itse lippuja liikenteeseen. Rautatieliikenteenharjoittajia suositellaan myöntämään näistä lipuista "alemman palkkion (5 prosenttia) kuin niistä lipuista, joita matkatoimistot ovat itse laskeneet liikenteeseen — —".

8. Lomakkeen nro 130 4 kohdassa viitataan myönnettävien palkkioiden osalta kyseisen lomakkeen liitteeseen 4. Tästä liitteestä käy ilmi, että ulkomaisen rautatieliikenteenharjoittajan matkatoimistoille maksama palkkio oli kyseisenä ajanjaksona yhteisöön tuolloin kuuluneista kahdestatoista jäsenmaasta yhdentoista rautatieliikenteenharjoittajan osalta 10 prosenttia. [6]

Lomakkeen 4.3 kohdan mukaan palkkio on "periaatteessa määrätty yhdenmukaisesti 10 prosentiksi".

9. Lomakkeen nro 130 1.3 kohdassa rautatieliikenteenharjoittajia suositellaan käyttämään matkatoimistojen kanssa tekemissään sopimuksissa kyseisen lomakkeen liitteessä 1 olevan vakiosopimuksen määräyksiä. Kyseisen vakiosopimuksen 4.3 kohdan mukaan matkatoimiston tulee "pidättäytyä mainonnassaan, tarjouksissaan sekä asiakasneuvonnassaan rautatieliikenteen — — kanssa kilpailevien kuljetusmuotojen suosimisesta — —". Vakiosopimuksen 4.6 ja 4.7 kohdan mukaan matkatoimistojen on noudatettava lippujen myynnissä rautatieliikenteenharjoittajien määräämiä hintoja.

10. Komissio päätyi päätöksessään siihen ratkaisuun, että laatiessaan lomakkeen nro 130 ja levittäessään sitä UIC on rikkonut

5 — Mainittu edellä alaviitteessä 3 (tuomion 4 kohta ja sitä seuraavat kohdat).

6 — Ainoastaan Italian rautatiet myönsi 6 prosentin palkkion asemalta ostetuista lipuista ja 9 prosentin palkkion matkatoimistojen liikkeeseen laskemista lipuista.

perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohtaa. Komissio vetosi seuraaviin rikkomuksiin:

" — kansalliset rautatieliikenteenharjoittajat hoitavat matkatoimistojen hyväksymisen;

— yhteisten palkkioehtojen vahvistaminen,

— yhdenmukaisen palkkiotason vahvistaminen,

— matkatoimistojen velvoittaminen lippujen kirjoittamiseen ja myymiseen tariffien mukaisiin virallisiin hintoihin,

— matkatoimistoille asetettu kielto pidättäytyä mainonnassaan tai asiakasneuvonnassaan kilpailevien kuljetusmuotojen suosimisesta." [7]

Komissio määräsi samaan aikaan UIC:lle miljoonan ecun sakon tästä kilpailusääntöjen rikkomisesta (päätöksen 3 artikla).

11. Tämän seurauksena UIC nosti ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimessa kanteen, jossa se vaati komission päätöksen kumoamista. Se vaati toissijaisesti päätöksen 3 artiklan kumoamista ja sakon määrän alentamista.

UIC arvosteli pääasiallisessa perusteessaan erityisesti sitä seikkaa, että komissio perusti päätöksensä asetukseen N:o 17 asetuksen N:o 1017/68 sijasta. Lisäksi UIC korosti, että komission päätös oli vastoin perustamissopimuksen 85 artiklan 1 ja 3 kohtaa sekä asetuksen N:o 1017/68 5 artiklaa. UIC vetosi lisäksi puolustautumisoikeuksien rikkomiseen. UIC esitti lopuksi, että komission päätös oli riittämättömästi perusteltu.

12. Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin rajoittui tutkimaan ensimmäisen edellä mainituista perusteista, joka koski sitä, että komissio ei ollut noudattanut asetuksen N:o 1017/68 soveltamisalaa.

7 — Edellä alaviitteessä 4 mainitun päätöksen 1 artikla.

13. Komissio esitti riidanalaisessa päätöksessään kolme perustelua sen seikan puolesta, että se oli perustanut päätöksensä asetukseen N:o 17 eikä asetukseen N:o 1017/68. [8] Komissio korosti ensiksi, että UIC:n lomake nro 130 sääteli matkatoimistojen hyväksymistä ja niiden hoitamaa matkalippujen myyntiä. Päätös ei siten koskenut "välittömästi liikennepalvelun tarjontaa" [9] liikenteen jättämisestä neuvoston asetuksen N:o 17 soveltamisalan ulkopuolelle 26 päivänä marraskuuta 1962 annetun neuvoston asetuksen N:o 141 [10] kolmannen perustelukappaleen mukaisesti. Komissio esitti toiseksi, että yhteisöjen tuomioistuin oli jo todennut asiassa 311/85, VVR, 1.10.1987 antamassaan tuomiossa [11], että matkatoimistot tarjosivat itsenäisesti palveluja. Tämä itsenäinen toiminta ei koske kuljetuspalvelujen tarjoamista, josta vastaa yksinomaan rautatieliikenteenharjoittaja. Lopuksi komissio korosti, ettei matkatoimistoja ole syytä sisällyttää asetuksen N:o 1017/68 1 artiklan toisen virkkeen mukaisiin "kuljetuksiin liittyvien palvelujen tarjoajiin".

14. Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin tutki nämä perusteet tuomionsa 36—56 kohdassa.

15. Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin esitti aluksi, että yhteisöjen tuomioistuimen asiassa VVR antama tuomio ei ollut merkityksellinen käsiteltävänä olevan asian kannalta. Kyseinen tuomio ei näet koskenut asetuksen N:o 1017/68 tulkintaa. Vaikka olisi oletettava, että matkatoimistot tarjoavat "itsenäisesti palveluja" lippuja myydessään, tämä ei riitä sulkemaan pois asetuksen N:o 1017/68 soveltamista. Matkatoimisto tarjoaa tosin palveluja rautatieliikenteenharjoittajalle. Tämä hyväksytyn matkatoimiston, joka toimii rautatieliikenteenharjoittajan nimissä ja lukuun, palvelujen tarjoaminen on kuitenkin rautatieliikenteenharjoittajan antaman hyväksynnän pääasiallinen tarkoitus ja koskee siten hyvinkin kuljetuspalvelujen tarjoamista (37—42 kohta).

16. Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin kiinnitti seuraavaksi huomiota siihen, että vaikka asetuksen N:o 141 kolmas perustelukappale saattoi olla tärkeä osa asiayhteyttä, johon se liittyy, sanaa "välittömästi" ei mainita asetuksen N:o 1017/68 1 artiklassa eikä asetuksen N:o 141 1 artiklassa, ja viimeksi mainitun asetuksen voimassaolo päättyi joka tapauksessa rautatieliikenteen osalta 30.6.1968. Sitä paitsi asetuksen N:o 1017/68 1 artiklan sanamuodosta käy ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen mukaan ilmi, että asetuksella on mahdollisesti laajempi ulottuvuus kuin komissio on esittänyt. Myös se seikka, että asetuksen N:o 1017/68 2 artiklaan sisältyvät muun muassa yritysten väliset yhteisjärjestelyt, joilla "— — välillisesti vahvistetaan — — muita kauppaehtoja", puoltaa kyseistä tulkintaa (43—45 kohta).

8 — Edellä alaviitteessä 4 mainitun päätöksen 47— 59 artikla.
9 — Edellä alaviitteessä 4 mainitun päätöksen 53 kohta.
10 — EYVL 1962, 124, s. 2751.
11 — Asia 311/85, VVR, tuomio 1.10.1987 (Kok. 1987, s. 3801).

17. Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin päätyi tuomionsa 46 kohdassa seuraavaan ratkaisuun:

"Näissä olosuhteissa ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin katsoo, että asetusta N:o 1017/68 ei voida tulkita siten, että sen soveltamisalan ulkopuolelle jäisi lomakkeen nro 130 kaltainen rautatieliikenteenharjoittajien yhteenliittymän kansainvälisten junalippujen myyntiä koskeva päätös. Tällainen päätös koskee näet rautateitse tapahtuvaan kuljetuspalveluun liittyvää välttämätöntä toimintaa. Kun kansainvälinen rautatieliikenne perustuu nykytilassaan peräkkäisiin kansallisiin suorituksiin — —, ei kansainvälisten junalippujen myynti ole toteutettavissa ilman sellaista eri rautatieliikenteenharjoittajien yhteistyöjärjestelmää, jolla turvattaisiin tällaisten lippujen myynti sekä siitä kertyvien tulojen jako."

18. Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen mukaan lomake nro 130 koskee asetuksessa N:o 1017/68 tarkoitetulla tavalla "lisäksi" sekä "kuljetuspalvelujen tarjontaa" että "kuljetusmaksuja" (47 kohta).

Lomakkeen nro 130 1 artikla koskee välittömästi kansainvälisten junalippujen myyntipaikkojen määrittämistä. Jos oletettaisiin, että lomakkeen nro 130 1 artiklalla olisi komission väittämät vaikutukset, kyseisessä artiklassa rajoitettaisiin tai valvottaisiin rautatieliikenteenharjoittajien "markkinoita" ja siten asetuksessa N:o 1017/68 tarkoitetulla tavalla "kuljetuspalvelujen tarjontaa". Kyseisen lomakkeen 4 artiklassa tarkoitettu palkkio on suora lipunmyynnin kustannus, joka vaikuttaa nettohintaan. Kyseisessä artiklassa määrätään siten asetuksessa N:o 1017/68 tarkoitetulla tavalla epäsuorasti "kuljetusmaksu" tai "muita kauppaehtoja". Kyseisen lomakkeen 3.2 kohta koskee välittömästi junalippujen hintaa ja myynnin ehtoja. Vakiosopimuksessa määrätty velvoite laskea lippuja liikenteeseen ja myydä niitä määritellyin virallisin hinnoin on jo pelkästään sanamuodoltaan sellainen, että sen tarkoituksena tai seurauksena on asetuksessa N:o 1017/68 tarkoitettu "kuljetusmaksujen vahvistaminen". Asia olisi myös näin, jos kyseisessä säännöksessä olisi todella kielletty palkkioista luopuminen. Lopuksi ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin katsoo, että komissio on itse todennut, että vakiosopimuksen 4.3 kohdan määräys kuuluu liikenteen alaan (48—53 kohta).

Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin esittää lisäksi, että se ei jätä ottamatta huomioon komission sitä väitettä, että lomakkeella nro 130 olisi kilpailua rajoittavia vaikutuksia junalippujen myyntiä koskevilla markkinoilla. Esillä olevan asian merkitykselliset piirteet kuuluvat kuitenkin asetuksen N:o 1017/68 soveltamisalaan. Komission esittämät vaikutukset olisivat "täysin toissijaisia suhteessa vaikutuksiin, jotka ilmenevät varsinaisilla kuljetusmarkkinoilla" (54 kohta).

19. Lopuksi ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin on todennut, että matkatoimistojen esillä olevan asian kannalta merkityksel-

listä toimintaa on pidettävä asetuksessa N:o 1017/68 tarkoitetulla tavalla "kuljetuksiin liittyvien palvelujen tarjoajien toimina" (55—56 kohta).

20. Yhtäältä asetuksen N:o 17 ja toisaalta asetuksen N:o 1017/68 välisten erojen osalta ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin toteaa, että koska komissio on valinnut virheellisesti oikeudellisen perustan, sillä on rikottu olennaisia menettelymääräyksiä, eikä kantaja ole voinut käyttää hyödykseen tiettyjä menettelyllisiä oikeusturvakeinoja, joihin se olisi ollut oikeutettu turvautumaan. [12]

21. Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin kumosi siten komission riidanalaisen päätöksen tutkimatta muita perusteita.

22. Komissio valitti kyseisestä tuomiosta. Komission mukaan ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin on tehnyt kolminkertaisen oikeudellisen virheen arvioidessaan

— että asetusta N:o 1017/68 sovelletaan myös sopimuksiin, päätöksiin ja yhdenmukaisiin menettelytapoihin, jotka ovat yhteydessä toimiin, jotka "liittyvät" rautatiekuljetuspalvelun tarjoamiseen ja jotka ovat "tarpeen" tämän palvelun tarjoamiselle;

— että UIC:n laatima lomake nro 130 koskee asetuksessa N:o 1017/68 tarkoitetulla tavalla sekä kuljetuspalvelujen tarjontaa että kuljetusmaksuja; ja

— että matkatoimistot myydessään junalippuja rautatieyhtiöiden lukuun suorittavat asetuksen 1 artiklassa N:o 1017/68 tarkoitetulla tavalla "kuljetuksiin liittyvien palvelujen tarjoajien toimia".

23. Komissio vaatii ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen riidanalaisen tuomion kumoamista ja UIC:n nostaman kanteen hylkäämistä tai toissijaisesti asian palauttamista ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen käsiteltäväksi. Komissio vaatii lisäksi, että UIC velvoitetaan korvaamaan sekä ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimessa että yhteisöjen tuomioistuimessa aiheutuneet komission oikeudenkäyntikulut.

24. UIC vaatii, että valitus hylätään ja komissio velvoitetaan korvaamaan kaikki oikeudenkäyntikulut.

12 — Tuomion 58—64 kohta.

B — Arviointi

I — *Alustavia huomautuksia*

25. Kuten olen jo esittänyt, ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin on rajoittunut valituksenalaisessa tuomiossaan tutkimaan vain sen kysymyksen, oliko komissio valinnut päätökselleen oikean oikeudellisen perustan. Siten yhteisöjen tuomioistuimessa esillä olevan asian tutkinta rajoittuu sen kysymyksen selvittämiseen, onko ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin tehnyt tältä osin oikeudellisen virheen. UIC:n vastineessaan ja vastineen antajan vastauksessaan käsittelemä kysymys, eli se, oliko komission päätös riittävästi perusteltu, on siten valituksen kannalta merkityksetön.

26. Sekä komissio että UIC ovat viitanneet oikeudenkäyntikirjelmissään tiettyihin muihin liikenteen alaa koskeviin komission päätöksiin. [13] Komissio on korostanut edellä mainituissa päätöksissä samaa näkökantaa kuin esillä olevassa asiassa, eli että asetuksen N:o 1017/68 (kuten myös muiden asetusten, jotka on annettu kilpailusta liikenteen alalla) soveltamisalaa on tulkittava suppeasti. [14] Katson, ettei tarvitse selventää yksityiskohtaisemmin, etteivät nämä päätökset ole velvoittavia yhteisöjen tuomioistuimen kannalta, kun sen tehtävänä on tulkita kyseistä asetusta. On kuitenkin huomautettava siitä, että ainakin yhdestä edellä mainituista päätöksistä on nostettu kanteita, joissa on esitetty kysymys asianmukaisesta oikeudellisesta perustasta. Nämä kanteet ovat vielä vireillä ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimessa. [15] Tämä seikka korostaa esillä olevan valituksen merkitystä.

II — *Eri perusteet*

1. *Asetuksen N:o 1017/68 soveltamisala*

27. Komission ensimmäinen peruste koskee ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen tuomionsa 46 kohdassa tekemää toteamusta, jonka mukaan asetusta N:o 1017/68 sovelle-

13 — Ks. erityisesti ETY:n perustamissopimuksen 86 artiklan soveltamisesta 4.11.1988 tehty päätös 88/589/ETY (IV/32.318, London European — SABENA, EYVL L 317, s. 47); ETY:n perustamissopimuksen 85 artiklan soveltamisesta 30.7.1991 tehty päätös 91/480/ETY (asia nro IV/32.659 — IATA Passenger Agency Programme, EYVL L 258, s. 18), samoin kuin EY:n perustamissopimuksen 85 artiklan ja ETA-sopimuksen 53 artiklan soveltamisesta 13.12.1994 tehty päätös 94/894/EY (IV/32.490 — Eurotunnel, EYVL L 354, s. 66).

14 — Komission perustelut Eurotunnelia koskevassa päätöksessä (mainittu edellä alaviitteessä 13, 41—49 kohta) ovat esimerkiksi erittäin osuvia. UIC:n tältä osin esittämät epäilykset eivät näytä mielestäni perustelluilta. Myöskään UIC:n mainitsemasta ETY:n perustamissopimuksen 85 ja 86 artiklan soveltamisesta 26.2.1992 tehdystä päätöksestä 92/213/ETY (IV/33.544 — British Midland v. Aer Lingus, EYVL L 96, s. 34) ei voida päätellä, että komissio olisi tulkinnut laajasti menettelyä koskevien asetusten soveltamisalaa siltä osin kuin kysymyksessä on kilpailu liikenteen alalla.

15 — Ks. asia T-79/95, SNCF v. komissio ja T-80/95, British Railways Board v. komissio, jotka molemmat koskevat Eurotunnel-päätöstä.

taan myös päätökseen, joka "koskee rautateitse tapahtuvaan kuljetuspalveluun liittyvää välttämätöntä toimintaa". Komissio katsoo sitä vastoin, että edellä mainittua asetusta sovelletaan ainoastaan kuljetuspalvelujen tarjoamiseen välittömästi liittyviin yritysten välisiin yhteisjärjestelyihin.

28. UIC on korostanut, että on virheellistä katsoa, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin on tarkoittanut tuomionsa 46 kohdassa asettaa yleisen perusteen, jonka mukaan asetusta N:o 1017/68 sovelletaan kaikkiin kuljetuspalvelun tarjoamiseen liittyviin toimiin, jotka ovat tarpeen tämän palvelun tarjoamiselle. UIC:n mukaan ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin on käyttänyt näitä ilmaisuja vain luonnehtiakseen lomaketta nro 130. Tässä olisi ollut kysymys yhdestä niistä seikoista, joihin ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin perusti toteamuksensa siitä, että lomake nro 130 koskee kansainvälisen rautatiekuljetuksen erityispiirteitä. Muuten ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen ei olisi tarvinnut tarkistaa edellä mainitun kohdan lopussa, koskiko lomake kuljetuspalvelujen tarjontaa vai mainittujen palvelujen hintaa.

29. Näyttää siltä, että nämä selvitykset on ymmärrettävä siten, että UIC arvioi komission tätä koskevan perusteen olevan vailla kohdetta. En ole samaa mieltä. Kuten komissio on aivan oikein huomauttanut, ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen tuomionsa 46 kohdassa tekemän toteamuksen ja mainitun tuomion seuraavien kohtien väliset suhteet eivät ole aivan selkeät. Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen selityksistä, samoin kuin erityisesti siitä seikasta, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin on liittänyt tuomionsa 47 kohdan edelliseen kohtaan lisäämällä sanan "lisäksi", näyttää kuitenkin käyvän selvästi ilmi, että tältä osin kysymyksessä on täydentävä toteamus, johon ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin nojautuu. Siten komission esittämä peruste on tutkittava.

30. Komission käsitys, jonka mukaan asetusta N:o 1017/68 on sovellettava ainoastaan yritysten välisiin yhteisjärjestelyihin, jotka koskevat välittömästi kuljetuspalvelujen tarjoamista sellaisenaan, perustuu ensisijaisesti asetuksessa N:o 141 esitettyyn sääntöön. Tämän näkökulman ymmärtämiseksi on siten tarpeellista perehtyä liikenteen alan lainsäädännön syntyhistorian muistelemiseen.

31. Neuvosto otti vuoden 1962 alusta asetuksella N:o 17 käyttöön menettelyn perustamissopimuksen 85 ja 86 artiklan soveltamiseksi koko talouden alalla. Asetuksessa N:o 141, joka annettiin vähän tämän jälkeen, määriteltiin taannehtivasti rajat asetuksen N:o 17 soveltamiselle liikenteen alaan. Yhteisön lainsäätäjä perusteli tätä todeten, että voi olla tarpeen, yhteisen liikennepolitiikan mukaisesti ja "alan erityispiirteet huomioon ottaen", antaa kilpailusäännöksiä, jotka poikkeavat muille elinkeinoelämän aloille annetuista säännöksistä. [16] Neuvosto täs-

16 — Ks. asetuksen N:o 141 ensimmäinen perustelukappale.

mensi tätä käsitystä asetuksen kolmannessa perustelukappaleessa seuraavasti:

"Liikenteen alan erityispiirteiden vuoksi on perusteltua jättää asetuksen N:o 17 soveltamisalan ulkopuolelle ainoastaan liikennepalvelujen tarjontaa välittömästi koskevat sopimukset, päätökset ja yhdenmukaiset menettelytavat."

32. Asetuksen N:o 141 1 artiklassa säädetään seuraavaa:

"Asetusta N:o 17 ei sovelleta liikenteen alaa koskeviin sopimuksiin, päätöksiin tai yhdenmukaistettuihin menettelytapoihin, joiden tarkoituksena tai seurauksena on kuljetusmaksujen ja -ehtojen vahvistaminen, kuljetuspalvelujen tarjonnan rajoittaminen tai valvonta taikka kuljetusmarkkinoiden jakaminen, eikä sitä sovelleta myöskään perustamissopimuksen 86 artiklassa tarkoitettuun määräävään asemaan kuljetusmarkkinoilla."

33. Asetuksen N:o 141 3 artiklan mukaan 1 artiklan säännökset ovat voimassa rautatie-, maantie- ja sisävesiliikenteen osalta vain 31 päivään joulukuuta 1965. Neuvosto jatkoi tätä määräaikaa myöhemmin 30.6.1968 asti.

34. Neuvosto antoi 19.7.1968 — eli edellä mainitun määräajan päättymisen jälkeen — asetuksen N:o 1017/68. Kyseisen asetuksen perusteluosassa neuvosto viittaa asetukseen N:o 141. Neuvosto totesi sitten, että kilpailusääntöjen antaminen kyseisellä alalla on osa yhteistä liikennepolitiikkaa ja yleistä talouspolitiikkaa. [17] Näistä säännöistä päätettäessä on otettava huomioon "liikenteen erityispiirteet". [18] Koska liikennettä koskevat kilpailusäännöt poikkeavat yleisistä kilpailusäännöistä, yrityksillä on oltava mahdollisuus "varmistua siitä, mitä sääntöjä kuhunkin yksittäistapaukseen sovelletaan". [19]

Neuvosto esitti myös, että on suotavaa, että toteutettaessa liikennettä koskeva kilpailusääntöjärjestelmä kilpailusääntöjä sovelletaan "yhtäläisesti" kuljetuskaluston yhteisrahoitukseen ja -hankintaan tiettyjen yritysryhmittymien yhteisesti järjestämiä palveluja varten sekä kuljetuksiin liittyvien palvelujen tarjoajien tiettyihin rautatie-, maantie- tai sisävesiliikenteeseen liittyviin toimiin. [20] Lisäksi tietyntyyppiset tekniset sopimukset olisi vapautettava kilpailunrajoituskiellosta. [21]

17 — Asetuksen N:o 141 ensimmäinen ja kolmas perustelukappale.

18 — Asetuksen N:o 141 neljäs perustelukappale.

19 — Asetuksen N:o 141 viides perustelukappale.

20 — Asetuksen N:o 141 kuudes perustelukappale.

21 — Asetuksen N:o 141 kahdeksas perustelukappale.

35. Asetuksen N:o 1017/68 1 artiklassa, jonka otsikko on "Perussäännös", 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 tarkoitetun maantie- tai sisävesiliikenteen yritysryhmittymän yleisesti 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."

36. Asetuksen N:o 1017/68 2 artiklaan sisältyy kilpailua mahdollisesti rajoittavia yritysten välisiä järjestelyjä koskeva kielto, ja artiklan sanamuoto vastaa suurelta osin perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdan sanamuotoa. Asetuksen 3 artiklaan sisältyy poikkeus tähän kieltoon edellä mainittujen teknisten sopimusten osalta. Asetuksen 4 artiklaan sisältyy poikkeus maantie- tai sisävesiliikenteen yritysryhmittymien perustamisen ja liikenteen harjoittamista varten tai tässä tarkoituksessa tarpeellisen kuljetuskaluston tai -tarvikkeiden yhteisrahoituksen tai -hankinnan osalta.

37. Asetuksen 30 artiklan 1 kohdan mukaan kyseinen asetus tuli voimaan taannehtivasti 1.7.1968.

38. Edeltävästä seuraa, että asetuksen N:o 141 kolmannen perustelukappaleen mukaista rajausta yritysten välisiin järjestelyihin, jotka koskevat "välittömästi" liikennepalvelujen tarjontaa, ei ole toistettu suoraan edellä mainitun asetuksen 1 artiklassa. Eikä myöskään asetuksen N:o 1017/68 1 artiklasta — yhtä poikkeusta lukuun ottamatta — käy ilmi vastaavia rajauksia. Ei ole myöskään kiistetty, että asetus N:o 1017/68 tuli voimaan 1.7.1968 korvaten asetuksen N:o 141 rautatie-, maantie- ja sisävesiliikenteen alalla. Riidanalaista on sitä vastoin sen selvittäminen, mitä johtopäätöksiä näistä seikoista on tehtävä.

39. UIC katsoo, että asetus N:o 141 oli siirtymäajan säädös, joka korvattiin asetuksella N:o 1017/68, eikä asetuksella N:o 141 siten ole enää kohdetta. Sama koskee UIC:n mukaan asetuksen N:o 141 kolmatta perustelukappaletta. UIC esittää tästä syystä, ettei kyseiseen perustelukappaleeseen voida vedota asetuksen N:o 1017/68 tulkitsemiseksi. Tämä vastaa täysin ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen käsitystä, sellaisena

kuin se on esitetty nyt käsiteltävässä valituksenalaisessa tuomiossa. [22]

UIC korostaa lisäksi, että asetuksen N:o 1017/68 soveltamisala on laajempi kuin asetuksen N:o 141. Voimassaoleva asetus koskee UIC:n mukaan myös sopimuksia, jotka eivät liity välittömästi liikenteeseen. Neuvostolla oli toimivalta säätää asetuksen N:o 1017/68 soveltamisalasta laajempi kuin mitä asetuksen N:o 141 soveltamisala oli. Sitä paitsi asetus N:o 1017/68 sisältää yksityiskohtaiset perustelut. Jos neuvoston aikomuksena olisi ollut todellisuudessa rajoittaa asetuksen soveltamisalaa komission esittämällä tavalla, neuvosto olisi ilmaissut tämän aikomuksensa asetuksen 1 artiklassa tai ainakin sen perustelukappaleissa. Tässä suhteessa UIC katsoo, että huomioon on otettava erityisesti se seikka, että, kuten asetuksen perustelukappaleista käy ilmi, neuvosto oli tietoinen tarpeesta taata oikeusvarmuus antaessaan asetuksen N:o 1017/68.

40. Useat seikat puoltavat tätä tulkintaa. Tulkinta on erityisesti helpompi soveltaa yhteen asetuksen N:o 1017/68 1 artiklan sanamuodon kanssa kuin komission esittämä tulkinta. Olen kuitenkin päätynyt siihen ratkaisuun, että komission esittämä tulkinta on asetettava etusijalle.

22 — Mainittu edellä alaviitteessä 3 (tuomion 43 kohta).

41. Komissio kiinnittää ensiksi aivan oikein huomion siihen seikkaan, että asetuksen N:o 141 ja asetuksen N:o 1017/68 välillä on läheinen yhteys. Viimeksi mainitun asetuksen perusteluissa viitataan nimenomaisesti asetukseen N:o 141. Asetus N:o 1017/68 tuli voimaan päivänä, jolloin asetuksen N:o 141 voimassaolo päättyi rautatie-, maantie- ja sisävesiliikenteen osalta, ja se seuraa siten välittömästi asetusta N:o 141. Jos ei huomioida lisättyjä teknisiä sopimuksia, kuljetuskaluston tai -tarvikkeiden yhteisrahoitusta tai -hankintaa koskevia sopimuksia tai 1 artiklan toisen virkkeen sääntöä kuljetuksiin liittyvien palvelujen tarjoajien toimista, asetuksen N:o 1017/68 1 artiklan muu soveltamisala vastaa suuresti asetuksen N:o 141 1 artiklan soveltamisalaa.

42. Katson, ettei ole epäilystä siitä, että asetuksen N:o 141 1 artiklaa on tulkittava suppeasti. Tämä johtuu jo siitä seikasta, että kyseisellä asetuksella suljettiin pois asetuksen N:o 17 soveltaminen liikenteen alaan. Koska asetus N:o 17 on perusasetus perustamissopimuksen 85 ja 86 artiklan täytäntöönpanemiseksi, asetusta N:o 141 — kuten myös asetusta N:o 1017/68 — on pidettävä poikkeussääntelynä, jota ei ole tulkittava laajemmin kuin sen tarkoitus edellyttää.

Tänä tarkoituksena oli nimittäin sovittaa yhteen perustamissopimuksen 3 artiklan g luetelmakohdan mukainen tehtävä eli toteuttaa "järjestelmä, jolla taataan, ettei

kilpailu sisämarkkinoilla vääristy" [23], 3 artiklan f luetelmakohdassa edellytetyn yhteisen liikennepolitiikan käyttöönottamisen kanssa. Asetus N:o 141 ei siten ollut pelkästään ensimmäisessä viittauskappaleessa mainitun perustamissopimuksen 87 artiklan [24] mukainen toimenpide, vaan samaan aikaan osa yhteistä liikennepolitiikkaa. [25]

43. EY:n perustamissopimuksen toisen osan IV osastossa, joka koskee liikennettä, on 74 artikla, jossa säädetään seuraavaa:

"Kysymyksissä, joita tämä osasto koskee, jäsenvaltiot toteuttavat tämän sopimuksen tavoitteita yhteisellä liikennepolitiikalla."

Yhteisöjen tuomioistuin on todennut tältä osin asiassa 167/73, komissio vastaan Ranska, 4.4.1974 antamassaan tuomiossa [26] seuraavaa:

"Kun 74 artiklassa mainitaan perustamissopimuksen tavoitteet, siinä viitataan 2 ja 3 artiklan määräyksiin, joiden toteuttamiseen koko taloudelliseen toimintaan sovellettavissa perustavanlaatuisissa säännöksissä ensisijaisesti pyritään. Yhteistä liikennepolitiikkaa koskevien sääntöjen tarkoituksena on, sen sijaan että niillä pyrittäisiin syrjäyttämään nämä perustavanlaatuiset määräykset, panna tällaiset määräykset täytäntöön ja täydentää niitä yhteisillä toimilla. Siten siltä osin kuin nämä päämäärät voidaan saavuttaa näillä yleisillä määräyksillä, myös näitä määräyksiä on sovellettava."

44. Tässä yhteisöjen tuomioistuimen antamassa tuomiossa oli kysymys siitä, oliko perustamissopimuksen yleisiä määräyksiä sovellettava myös meriliikenteeseen, vaikka perustamissopimuksen 84 artiklan 1 kohdan mukaan IV osaston määräyksiä sovelletaan vain rautatie-, maantie- ja sisävesiliikenteeseen. Katson kuitenkin, että yhteisöjen tuomioistuimen esittämä toteamus on mahdollista yleistää. On kiistämätöntä, että IV osaston määräyksiä sovelletaan rautatieliikenteeseen (kuten myös maantie- ja sisävesiliikenteeseen). Jos perustamissopimuksen yleisiä määräyksiä sovelletaan myös IV osastoon kuulumattomaan liikenteen alaan, niitä on sovellettava suuremmalla syyllä sellaiseen liikenteeseen kuin rautatieliikenne, jota kyseisen osaston määräykset koskevat. Siten myös perustamissopimuksen yleisiä määräyksiä — ja siten myös 85 ja 86 artiklaa — on sovellettava rautatieliikenteen alaan siltä osin kuin tällä soveltamisella mahdollistetaan perustamissopimuksen tavoitteiden saavuttaminen. Sama koskee myös näiden määräysten täytäntöönpanemiseksi annettuja yleisiä säännöksiä. Siten esimerkiksi kilpailua koskevia erityisiä määräyksiä voidaan antaa vain tapauksissa, joissa tämä on tarpeen näiden yleisten määräysten "täytäntöönpanemi-

23 — Tämä säännös vastaa ETY:n perustamissopimuksen alkuperäistä 3 artiklan f luetelmakohtaa, jossa — ilman että tästä johtuisi eri tarkoitus — kysymys oli kilpailusta "sisämarkkinoilla".

24 — Kyseisessä määräyksessä neuvosto valtuutetaan antamaan aiheelliset asetukset ja direktiivit "85 ja 86 artiklassa tarkoitettujen periaatteiden soveltamiseksi".

25 — Asetuksen N:o 1017/68 osalta tätä luonnetta on nimenomaisesti korostettu jo mainitussa kolmannessa perustelukappaleessa.

26 — Asia 167/73, komissio v. Ranska, tuomio 4.4.1974 (Kok. 1974, s. 359, 24— 26 kohta).

seksi" ja "täydentämiseksi yhteisillä toimilla". Kilpailua koskeva erityissäätely liikenteen alalla on siten tarpeellinen vain jos "tämän toiminnan erityispiirteet" sitä edellyttävät. [27] Siltä osin kuin näin ei ole asia, sovelletaan yleisiä määräyksiä.

45. Neuvosto oli tietoinen tästä tilanteesta antaessaan asetuksen N:o 141. Ensimmäisestä perustelukappaleesta lähtien huomiota kiinnitetään liikenteen alan erityispiirteisiin. Tästä tehdään kolmannessa perustelukappaleessa se johtopäätös, että "liikenteen alan erityispiirteiden vuoksi" *on perusteltua* jättää asetuksen N:o 17 soveltamisalan ulkopuolelle *ainoastaan* liikennepalvelujen tarjontaa *välittömästi* koskevat yritysten väliset yhteisjärjestelyt. Se seikka, että tätä rajoitusta ei ole mainittu nimenomaisesti asetuksen N:o 141 1 artiklan sanamuodossa, on mielestäni merkityksetön. Neuvosto oli selvästi ilmaissut kyseisen asetuksen perusteluissa, että 1 artiklan mukaisen asetuksen N:o 17 soveltamatta jättämisen oli rajoituttava vain yritysten välisiin yhteisjärjestelyihin, jotka liittyvät välittömästi liikennepalvelujen tarjontaan. Siten ei voinut olla olemassa mitään epäilystä siitä, että 1 artiklaa oli tulkittava tällä tavalla ja siten suppeasti.

46. Näillä perusteluilla ei ole pelkästään historiallista merkitystä. Asetus N:o 141 on tietenkin korvattu rautatie-, maantie- ja sisävesiliikenteen osalta asetuksella N:o 1017/68. Kuitenkin myös tämän asetuksen tulkitsemiseksi on sovellettava periaatetta, jonka mukaan se soveltuu vain yritysten välisiin yhteisjärjestelyihin, jotka koskevat *välittömästi* kuljetuspalvelujen tarjoamista.

47. Kuten olen jo todennut, asetuksen N:o 1017/68 perustelukappaleissa viitataan asetukseen N:o 141. Asetus N:o 1017/68 tuli lisäksi voimaan, kun asetuksen N:o 141 voimassaolo päättyi kyseisen alan osalta. Tästä huolimatta erityisesti edellä jo osoitettu sanamuodon yhtäläisyys puoltaa sitä seikkaa, että asetuksen N:o 1017/68 1 artiklan mukaisia yritysten välisiä yhteisjärjestelyjä ja asetuksen N:o 141 1 artiklan mukaisia yritysten välisiä yhteisjärjestelyjä on tulkittava samalla tavalla.

48. Sekä UIC että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin kiinnittävät sitä vastoin huomiota siihen seikkaan, että asetuksen N:o 1017/68 1 artiklassa luetellaan myös tiettyjä yritysten välisiä yhteisjärjestelyjä, joita ei mainittu asetuksessa N:o 141. Ne päättelevät tästä, että voimassaolevan asetuksen soveltamisala on laajempi kuin asetuksen N:o 141. Tämä on ilmeistä, eikä myöskään komissio ole kiistänyt tätä. Ratkaiseva kysymys on kuitenkin se, merkitseekö tämä seikka sitä, että niitä muita sopimuksia, jotka kuuluivat jo asetuksen N:o 141 soveltamisalaan, on tulkittava laajasti, ja onko jätettävä huomioimatta vaatimus välittömästä yhteydestä kuljetuspalvelujen tarjoamiseen. Tähän kysymykseen on mielestäni vastattava kielteisesti.

27 — Mainittu edellä alaviitteessä 26 (yhteisöjen tuomioistuimen käyttämä sanamuoto, tuomion 27 kohta).

49. Komissio on kiinnittänyt huomiota siihen seikkaan, että asetuksen N:o 1017/68 1 artiklan ensimmäisessä virkkeessä mainitut tekniset sopimukset samoin kuin sopimukset, joiden tarkoituksena on kuljetuskaluston tai -tarvikkeiden yhteisrahoitus tai -hankinta yritysryhmittymille, on otettu asetukseen erityisin tarkoituksin. Tältä osin on huomautettava, että asetuksen 3 ja 4 artiklassa säädetään tällaisten sopimusten osalta poikkeuksia yritysten välisiä yhteisjärjestelyjä koskevaan kieltoon. Jos otetaan huomioon neuvoston tälle asetukselle antamat perustelut, [28] komission mielipide, jonka mukaan neuvosto ei ole ottanut kyseisiä sopimuksia asetukseen laajentaakseen mainitun asetuksen soveltamisalaa yleisesti vaan taatakseen näiden sopimusten lainmukaisuuden, näyttää täysin hyväksyttävältä.

Se seikka, että tietyt kuljetuksiin liittyvien palvelujen tarjoajien toimet on myös mainittu asetuksen N:o 1017/68 1 artiklan toisessa virkkeessä, ei myöskään estä tässä hyväksyttyä käsitystä. En ole komission kanssa samaa mieltä siitä, että asetus N:o 141 sisältäisi jo mainitut toimet. Komissio ei ole näet yhtäältä onnistunut tukemaan väitettään, jonka mukaan tämä tilanne johtui neuvoston harkinnasta kyseisenä ajankohtana. Toisaalta asetuksen N:o 1017/68 kuudennen perustelukappaleen sanamuoto on selvästi tätä käsitystä vastaan, koska kyseisen perustelukappaleen mukaan oli "suotavaa", että asetusta "sovelletaan" mainittuihin toimiin. Olennaista on kuitenkin mielestäni se, että asetuksen 1 artiklan toisen virkkeen mukaan säännöksiä sovelletaan ainoastaan kuljetuksiin liittyvien palvelujen tarjoajien sellaisiin toimiin, "joilla on jokin edellä mainittu tarkoitus tai seuraus". Kyseisen artiklan toisesta virkkeestä ei siten käy ilmi yhtään seikkaa artiklan ensimmäisessä virkkeessä mainittujen, tässä tarkoitettujen, yritysten välisten yhteisjärjestelyjen tulkitsemiseksi.

50. Tässä yhteydessä on syytä kiinnittää huomiota siihen seikkaan, että vastoin ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen käsitystä asetuksen N:o 1017/68 2 artiklasta ei voida tehdä mitään johtopäätöstä kyseisen asetuksen soveltamisalan laajuudesta. Asetuksen 2 artikla koskee pelkästään kysymystä yritysten välisten yhteisjärjestelyjen kieltämisestä. Asetuksen soveltamisala määritellään sitä vastoin yksinomaan sen 1 artiklassa. Komissio on lisäksi esittänyt vakuuttavasti, että 2 artiklan, jonka sanamuoto muistuttaa perustamissopimuksen 85 artiklaa, ottaminen asetukseen johtuu siitä, että kyseisen asetuksen antamisajankohtana oli vielä epäilyksiä siitä, voitaisiinko perustamissopimuksen 85 artiklaa soveltaa välittömästi liikenteen alaan. Tämän oikeudenkäynnin kuluessa esiintuomissaan seikoissa UIC ei ole myöskään nimenomaisesti hyväksynyt ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen asetuksen 2 artiklaan nojautuvia perusteluja.

51. Komissio toteaa lisäksi, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen esittämä tulkinta merkitsisi sitä, että asetuksen

28 — Ks. lähinnä asetuksen kuudes, kahdeksas ja yhdeksäs perustelukappale.

N:o 1017/68 1 artiklalla olisi tältä osin myös laajempi soveltamisala kuin asetuksella N:o 141, koska sitä sovellettaisiin asetuksessa N:o 141 mainittuihin yritysten välisiin yhteisjärjestelyihin. Tämä merkitsisi välttämättä sitä, että asetuksen N:o 17 soveltamisalaa olisi myös supistettu asetuksen N:o 1017/68 voimaantulolla. Komissio esittää, eikä aivan virheellisesti, että olisi oletettava neuvoston perustelevan tätä mahdollista supistamista asetuksen perustelukappaleissa. Tällaisia perusteluja ei kuitenkaan ole. Siten ei näytä siltä, että neuvosto olisi aikonut laajentaa asetuksen N:o 1017/68 sen osan soveltamisalaa, jonka sanamuoto vastaa asetuksen N:o 141 sanamuotoa.

52. On tietenkin myönnettävä, että asetuksen N:o 1017/68 sanamuoto sellaisenaan puoltaa pikemminkin UIC:n ja ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen tulkintaa. Mutta edellä mainitun asetuksen sanamuodosta voidaan mielestäni päätellä myös komission käsitystä puoltava seikka, joka ei kylläkään ole velvoittava. Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen toteamus tuomionsa 43 kohdassa siitä, että sanaa välittömästi ei mainita asetuksen N:o 1017/68 1 artiklan sanamuodossa, ei ole itse asiassa täsmällinen. Kuljetuskaluston tai -tarvikkeiden yhteisrahoitus tai -hankinta sisältyvät itse asiassa 1 artiklaan vain, jos ne "liittyvät välittömästi kuljetuspalvelujen tarjoamiseen". Tätä edellytystä ei mainita asetuksen kuudennessa perustelukappaleessa, jossa neuvosto perustelee näiden toimintojen sisällyttämistä asetukseen. Edellä mainitussa perustelukappaleessa on kuitenkin todettu, että kilpailusääntöjä sovelletaan näihin toimiin "yhtäläisesti". Koska asetuksen N:o 1017/68 muihin perustelukappaleisiin ei sisälly mitään selvitystä käsitteen "yhtäläisesti" merkityksestä, voitaisiin kysyä, viittaako neuvosto tässä epäsuorasti asetuksen N:o 141 kolmanteen perustelukappaleeseen. Tämän avulla selitettäisiin se, miksi asetuksen N:o 1017/68 1 artiklassa lainatussa kohdassa edellytetään "välitöntä" yhteyttä kuljetuspalvelun tarjoamiseen.

On kuitenkin syytä kiinnittää huomiota siihen seikkaan, että komissio on itse katsonut, että kyseiset yritysten väliset yhteisjärjestelyt eivät välittömästi kohdistu kuljetuspalvelujen tarjoamiseen. Tämä näyttää olleen perusteena sille, että komissio ei ole tarkemmin arvioinut sitä seikkaa, että sana "välittömästi" on otettu edellä mainittuun kohtaan.

53. Kilpailusääntöjen soveltamisesta lentoliikenteeseen annettujen asetusten menettelysäännöksistä voidaan kuitenkin päätellä — mihin komissio on aivan oikein kiinnittänyt huomiota — tässä esitetyn käsityksen vakuuttava vahvistus. Asetuksen N:o 141 1 artiklassa oli suljettu asetuksen N:o 17 sovellettavuus pois myös tämän liikenteen alan osalta. Näin aikaansaatu oikeudellinen tyhjiö täytettiin vasta menettelystä sovellettaessa kilpailusääntöjä lentoliikenteen alalla toimiviin yrityksiin 14 päivänä joulukuuta 1987 annetulla neuvoston asetuksella (ETY) N:o 3975/87. [29] Tässä asetuksessa säädetään sen 1 artiklan mukaan "perustamissopimuksen 85 ja 86 artiklan yksityiskohtaisesta soveltamisesta lentoliikenteeseen". Näin

29 — EYVL L 374, s. 1.

kuvattua soveltamisalaa ei ole täsmennetty asetuksessa.

Samana päivänä, jona neuvosto antoi asetuksen N:o 3975/87, se antoi myös asetuksen (ETY) N:o 3976/87 [30] perustamissopimuksen 85 artiklan 3 kohdan soveltamisesta tiettyihin lentoliikenteen alan sopimuksiin ja yhdenmukaistettuihin menettelytapoihin. Kyseisen asetuksen ensimmäinen perustelukappale on sanamuodoltaan seuraava:

"Asetuksessa (ETY) N:o 3975/87 säädetään menettelystä sovellettaessa kilpailusääntöjä lentoliikenteen alalla toimiviin yrityksiin. Neuvoston asetuksessa N:o 17 säädetään menettelystä sovellettaessa näitä sääntöjä muihin kuin välittömästi lentoliikennepalvelujen tarjoamista koskeviin sopimuksiin, päätöksiin ja yhdenmukaistettuihin menettelytapoihin."

54. Tästä perustelukappaleesta käy ilmi erittäin selvästi, että neuvostolla on esillä olevassa asiassa ainakin lentoliikenteen alalla sama käsitys kuin komissiolla, ja tämän käsityksen mukaan erityisiä kilpailusääntöjä sovelletaan vain yritysten välisiin yhteisjärjestelyihin, jotka koskevat *välittömästi* liikennettä sellaisenaan, kun taas kaikkia muita yritysten välisiä yhteisjärjestelyjä on arvioitava suhteessa asetuksessa N:o 17 säädettyihin yleisiin sääntöihin. Tämä vastaa käsitystä, jonka neuvosto ilmaisi asetuksen N:o 141 kolmannessa perustelukappaleessa. Jos neuvosto tukee lentoliikenteen alalla vuonna 1987 annetussa asetuksessa samaa käsitystä kuin se on tukenut vuonna 1962 annetussa asetuksessa N:o 141, tämä voi kuitenkin tarkoittaa vain sitä, että neuvosto vahvistaa saman käsityksen kuin asetuksessa N:o 141 oli ilmaistu. Ei näet näytä siltä, että neuvosto olisi muuttanut näkemystään näiden kahden päivämäärän välisinä vuosina. Sekä asetus N:o 1017/68 että asetus N:o 3975/87 koskevat liikenteen alaa. Nämä molemmat ovat korvanneet asetuksen N:o 141 oman erityisalueensa osalta. Tästä kaikesta käy mielestäni välttämättä ilmi, että vuonna 1968 annetun asetuksen N:o 1017/68 osalta on myös lähdettävä siitä ajatuksesta, että kyseinen asetus soveltuu vain yritysten välisiin yhteisjärjestelyihin, jotka koskevat välittömästi kuljetuspalvelun tarjoamista, ellei lainsäätäjä ole säätänyt asiasta toisin (kuten asia on esimerkiksi asetuksen N:o 1017/68 1 artiklassa mainittujen teknisten sopimusten osalta). Toisin kuin UIC väittää, se seikka, että edellä mainitut asetukset on annettu lentoliikenteen alalla kaksikymmentä vuotta esillä olevassa asiassa tutkittavana olevan asetuksen jälkeen, ei ole tältä osin lainkaan merkityksellinen. Merkittävä ei ole lentoliikenteen alaa koskeva sääntely sellaisenaan, vaan sääntelyn perustana olevan sen käsitteen jatkuvuus, joka on päätteltävissä kyseisestä sääntelystä.

55. Tässä esittämästäni lentoliikenteen alaa koskevasta sääntelystä käy sitä paitsi ilmi myös erittäin selvästi, että UIC:n esittämät perustelut, jotka nojautuvat asetuksen

30 — EYVL L 374, s. 9. Tässä ja jäljempänä ratkaisuehdotuksessa esitetyt lainaukset asetuksesta suomennettu yhteisöjen tuomioistuimessa, koska EYVL:ssä ei ole julkaistu suomenkielistä tekstiä.

N:o 1017/68 ilmeisen selvään sanamuotoon, eivät ole vakuuttavia. Asetukseen N:o 3975/87 ei näet myöskään sisälly nimenomaisia säännöksiä, joista kävisi ilmi, että asetuksen soveltamisala olisi rajoitettava sellaisiin yritysten välisiin yhteisjärjestelyihin, jotka koskevat välittömästi kuljetuspalvelujen tarjoamista, vaikka, kuten asetuksen N:o 3976/87 ensimmäisestä perustelukappaleesta käy ilmi, tämä rajoitus vastaa neuvoston aikomusta.

56. UIC:n vastalauseet, jotka perustuvat tarpeeseen taata oikeusturva ja jotka ovat vastakkaisia edellä esittämäni tulkinnan kanssa, eivät ole vakuuttavia. Jos yrityksille on annettava mahdollisuus "varmistua siitä, mitä sääntöjä kuhunkin yksittäistapaukseen sovelletaan", [31] lainsäätäjän olisi varmastikin ollut yksinkertaisempaa ilmaista selkeästi, että asetuksen N:o 1017/68 soveltamisalaa on tulkittava suppeasti. Lainsäätäjän ei kuitenkaan tarvinnut tehdä tällaista selvennystä.

Aluksi on kiinnitettävä huomiota siihen seikkaan, että asetuksen N:o 1017/68 rajoitettu soveltamisala johtuu jo siitä, että lainsäätäjällä oli toimivalta tällaisen sääntelyn antamiseen vain silloin, mikäli sääntelyä oli pidettävä tärkeänä liikenteen alan erityispiirteiden vuoksi. Neuvosto myös tunsi tämän rajoituksen antaessaan asetuksen N:o 141, kuten mainitun asetuksen kolmannesta perustelukappaleesta käy ilmi. Siten liikenteen alaan sovellettavia erityisiä menettelyjä koskevia asetuksia on sovellettava vain, jos liikenteen alan erityispiirteet tällaista edellyttävät. Siten epäselvissä tapauksissa on sovellettava asetusta N:o 17. Lisäksi huomiota on kiinnitettävä siihen seikkaan, että asetuksessa N:o 1017/68 ei säädellä tyhjentävästi rautatie-, maantie- ja sisävesiliikenteen alaa. Sen soveltamisalaan kuuluvat vain sen 1 artiklassa nimenomaisesti mainitut yritysten väliset yhteisjärjestelyt. Jo näiden seikkojen perusteella on sen vuoksi selvitettävä, kuinka kyseisen asetuksen soveltamisalaa on rajattava yleisesti sovellettavan asetuksen N:o 17 soveltamisalaan nähden. Siten kaikissa tapauksissa on välttämätöntä laatia peruste, jonka avulla tämä rajaus voidaan tehdä. Kuten olen esittänyt, komission esillä olevassa tapauksessa ehdottama rajausperuste vastaa lainsäätäjän aikomusta ja se vastaa myös perustamissopimuksessa edellytettyä, kyseisen erityisen sääntelyn soveltamisalan objektiivista rajoittamista. Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen käyttämä peruste, jonka mukaan kyseistä asetusta sovelletaan myös toimiin, jotka "liittyvät rautatiekuljetuspalvelun tarjoamiseen ja ovat tarpeen tämän palvelun tarjoamisen kannalta", herättää sitä vastoin enemmän kysymyksiä kuin antaa vastauksia, kuten komissio on perustellusti todennut.

57. Katson siten, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin on tulkinnut virheellisesti asetuksen N:o 1017/68 soveltamisalaa ja tehnyt tältä osin oikeudellisen virheen. Tämä virhe on kuitenkin merkityksetön, jos ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen käsitys,

31 — Asetuksen N:o 1017/68 viides perustelukappale.

jonka mukaan lomake nro 130 kuuluu joka tapauksessa mainitun asetuksen soveltamisalaan, oli oikea.

2. *Asetuksen N:o 1017/68 sovellettavuus lomakkeeseen nro 130*

a) "Kuljetuspalvelujen tarjonta"

58. Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin on korostanut sitä näkemystä, että lomakkeen nro 130 1 kohdan tarkoituksena tai seurauksena voisi olla "kuljetuspalvelujen tarjonnan" rajoittaminen tai valvonta. Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin perusteli tätä käsitystä sillä, että edellä mainittu kohta koski välittömästi kansainvälisten junalippujen myyntipaikkojen määrittämistä. [32]

59. Komission mukaan lomakkeen nro 130 1 kohta ei koske kuljetuspalvelujen tarjoamista vaan niiden myyntiä. Kohdassa ei rajoiteta kuljetuspalvelujen tarjontaa vaan välittäjien tarjontaa näiden kuljetuspalvelujen myymiseksi.

32 — Mainittu edellä alaviitteessä 3 (tuomion 48 kohta).

60. Voin vain olla samaa mieltä komission kanssa. Lomakkeen 1 kohdassa säännellään matkatoimistojen valtuuttamista junalippujen myyntiä varten. Se koskee siten — kuten ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin on aivan oikein todennut — myyntipaikkojen määrittämistä. Kohta ei kuitenkaan koske *välittömästi* kuljetuspalvelujen tarjoamista sellaisenaan. Kysymyksessä ei ole tietystä reitistä vastaavien junien määrän tai niiden kapasiteetin vähentäminen eikä *kuljetuspalvelujen tarjonnan* vähentäminen tai valvonta millään muulla tavalla. Riidanalainen kohta koskee päinvastoin kysymystä siitä, kenen on vastattava lippujen myynnistä. Tällä ei ole välittömästi mitään tekemistä kuljetuspalvelujen tarjoamisen tai liikenteen erityispiirteiden kanssa. Kilpailu on rajoittunutta lippujen myynnin tasolla eikä kuljetusmarkkinoilla.

61. UIC:n esittämä vastalause, jonka mukaan erottelua kuljetuspalvelujen tarjoamista sellaisenaan — jota rautatieliikenteenharjoittajat tarjoavat matkustajille — koskevien markkinoiden ja välityspalveluja — joita matkatoimistot tarjoavat rautatieliikenteenharjoittajien lukuun — koskevien markkinoiden välillä ei voida johtaa asetuksen N:o 1017/68 1 artiklasta, ei ole vakuuttava. Kuten komissio on aivan oikein korostanut, vastaus siihen kysymykseen, onko tietyssä tapauksessa kysymyksessä "kuljetuspalvelujen tarjonta", edellyttää loogisesti ensiksi asianomaisten markkinoiden määrittelyä.

62. Pitää tietenkin paikkansa, että matkatoimistojen hyväksymistä koskevilla säännöksillä voi olla useita epäsuoria vaikutuksia kuljetuspalvelujen tarjoamiseen. Voidaan esimerkiksi ajatella, että myyntipaikkojen määrän vähentämisen seurauksena lippujen kysyntä vähenee, mikä voi myös saada eri rautatieliikenteenharjoittajat vähentämään kuljetuspalvelujen tarjontaa. Tästä esimerkistä käy kuitenkin myös ilmi samalla se, että tällaiset epäsuorat seuraukset ovat kaukaa haettuja. Komissio kiinnittää lisäksi aivan oikein huomiota siihen seikkaan, että rautatieliikenteenharjoittajilla ei missään tapauksessa voi olla etua tällaisista seurauksista.

63. Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin on todennut tuomionsa 54 kohdassa, että lomakkeen nro 130 vaikutukset kilpailuun junalippujen myynnin markkinoilla ovat "täysin" toissijaisia suhteessa vaikutuksiin, jotka ilmenevät varsinaisilla kuljetusmarkkinoilla. UIC väittää, että kysymyksessä on tältä osin tosiseikkoja koskeva toteamus, jota ei voida riitauttaa valituksessa. UIC:n kantaan ei ole syytä yhtyä tältä osin. Tässä on päinvastoin kyse siitä, kuuluuko sopimus asetuksen N:o 1017/68 soveltamisalaan vai ei. Kysymyksessä on siten *oikeudellinen ongelma*, jota valituksen ratkaisevan tuomioistuimen on arvioitava.

64. Lomakkeen 1 kohdan määräykset eivät siten koske kuljetuspalvelujen tarjoamista välittömästi, eikä niitä voida siten tarkastella yritysten välisinä yhteisjärjestelyinä, joiden tarkoituksena on asetuksen N:o 1017/68 1 artiklan mukaisesti kuljetuspalvelujen tarjonnan rajoittaminen tai valvonta.

b) "Kuljetusmaksujen ja -ehtojen vahvistaminen"

65. Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin arvioi tuomiossaan, että lomakkeen nro 130 3 ja 4 kohdassa olevat määräykset, jotka koskevat matkatoimistoille maksettavia palkkioita, ovat yritysten välisiä yhteisjärjestelyjä, joiden tarkoituksena on "kuljetusmaksujen" tai "kuljetusehtojen" vahvistaminen. Vakiosopimuksen 4.7 kohdan mukaisen velvoitteen tarkoituksena tai seurauksena on jo sanamuotonsa puolesta "kuljetusmaksujen vahvistaminen".

66. Komissio tuki valituksessa aluksi väitettä, jonka mukaan asiakkaan lipusta maksettava hinta sisältää kaksi osaa, nimittäin varsinaisen kuljetusmaksun sekä matkatoimistojen palkkion. Koska lomakkeessa nro 130 on vain palkkiota koskevia määräyksiä, ei voida puhua "kuljetusmaksujen" vahvistamisesta. Valittajan vastauksessaan komissio etääntyi tästä pikemminkin keinotekoisesta ja UIC:n täysin perustellusti arvostelemasta käsityksestä. Myös komissio myöntää, että kuljetusmaksu on hinta, joka matkustajan on maksettava. Palkkio on osa tätä hintaa.

67. Maksettavan palkkion suuruutta koskevilla määräyksillä voi siten olla merkitystä kuljetusmaksun suuruudelle. Komissio korostaa kuitenkin aivan oikein, että nämä ovat *epäsuoria* vaikutuksia. On muistutettava, että jokainen rautatieliikenteenharjoittaja määrittelee itsenäisesti kuljetusmaksun sellaisenaan. Kyseinen rautatieliikenteenharjoittaja määrittelee, onko matkalla A:sta B:hen maksettava esimerkiksi 25, 50 vai 100 ecua. Jos sopimusta, jolla rautatieliikenteenharjoittajat määrittelevät tietyn palvelun hinnan, pidettäisiin heti alkuun tästä syystä asetuksen N:o 1017/68 1 artiklassa tarkoitettuna "kuljetusmaksujen vahvistamisena", koska tämän palvelun kustannukset muodostavat osan kuljetusmaksua, kyseisen asetuksen soveltamisalaa laajennettaisiin liikaa. Komissio esittää valittajan vastauksessaan, että rautatieliikenteenharjoittajien rautatiekalustostaan (toisin sanoen vetureistaan ja junavaunuistaan) maksama hinta vaikuttaa kuljetusmaksuihin. Jos ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen ja UIC:n päättelyä noudatettaisiin, asetusta N:o 1017/68 sovellettaisiin myös sellaiseen rautatieliikenteenharjoittajien väliseen sopimukseen, joka koskee hintoja, joita ne ovat valmiit maksamaan tavarantoimittajilleen. UIC on jopa nimenomaisesti hyväksynyt tämän vastineen antajan vastauksessaan. On kuitenkin selvää, että tällaiset sopimukset koskevat kyseisten tuotteiden (esimerkiksi vetureiden) markkinoita, mutta eivät kuljetusmarkkinoita sellaisinaan. Kysymyksessä eivät ole yritysten väliset yhteisjärjestelyt, joissa kuljetusmaksut vahvistetaan *välittömästi*. Sama koskee sopimuksia matkatoimistoille maksettavista palkkioista.

68. Kuten komissio on aivan oikein myöntänyt, lomakkeen nro 130 3 ja 4 kohdan määräykset eivät koske kuljetuspalvelujen tarjoamista koskevia markkinoita sellaisenaan, vaan lippujen myynnin markkinoita. Kuljetuspalvelujen *tarjoamisen* osalta on otettava huomioon kyseisen alan erityispiirteet, kuten esimerkiksi se seikka, että nykytilanteessa rautatieliikenteenharjoittajien on oltava yhteistyössä kansainvälisen matkustajaliikenteen osalta. Lippujen *myynnin* osalta ei voida sitä vastoin erotella mitään erityispiirrettä, jonka vuoksi asetusta N:o 1017/68 olisi sovellettava. Nyt arvioitavina olevat lippujen myyntiä koskevat sopimukset kuuluvat siten asetuksen N:o 17 yleisten säännösten soveltamisalaan.

69. Toisenlainen arviointi näyttää olevan ensi arviolta tarpeen vakiosopimuksen 4.7 kohdan osalta. Jos seurataan komission näkemystä, kyseisessä kohdassa matkatoimistot velvoitetaan myymään lippuja rautatieliikenteenharjoittajien vahvistamiin hintoihin. Olisi helppoa nähdä tässä "kuljetusmaksujen vahvistaminen", koska kohdassa vahvistetaan hinta, joka matkustajan on lopulta maksettava.

70. Kuitenkin myös tältä osin on otettava huomioon se seikka, että eri rautatieliikenteenharjoittajat vahvistavat kuljetusmaksun tarjoamistaan palveluista. Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin myöntää tuomiossaan, että vakiosopimuksen kyseinen kohta ei suoranaisesti koske virallisten hintojen vahvistamista. [33] Jos kyseisessä kohdassa todellisuudessa estetään se, että matkatoimistot eivät

33 — Mainittu edellä alaviitteessä 3 (tuomion 50 kohta).

voi luovuttaa tätä palkkiota matkustajille tai jakaa sitä heidän kanssaan, kysymyksessä olisi ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen mukaan kuljetusmaksujen vahvistaminen "siltä osin kuin rautatieliikenteenharjoittajat estäisivät siten kaikenlaisen hintakilpailun valtuutettujen matkatoimistojen kesken" kuljetusten osalta. [34] Myös ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin myöntää siten, että riidanalainen sopimuslauseke koskee matkatoimistojen välistä kilpailua ja siten myynnin alaa, eikä kuljetuspalvelujen tarjoamista sellaisenaan. Katson, ettei tältäkään osin ole kysymyksessä asetuksen N:o 1017/68 1 artiklassa tarkoitettu "kuljetusmaksujen vahvistaminen".

71. Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen vakiosopimuksen 4.3 kohtaa koskeva arviointi vahvistaa tässä esittämäni ratkaisun. Kyseisessä kohdassa matkatoimistoja kielletään suosimasta toiminnassaan rautatieliikenteen kanssa kilpailevia kuljetusmuotoja. Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin vetoaa tältä osin komission päätöksessään esittämiin toteamuksiin, joiden mukaan edellä mainitun kohdan tarkoituksena tai sen seurauksena "on kilpailun rajoittaminen eri kuljetusmuotojen välillä". [35] Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin tekee tästä sen päätelmän, että kohta "kuuluu liikenteen alaan". Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin näyttää samalla olevan sitä mieltä, että asetusta N:o 1017/68 on tämän vuoksi sovellettava edellä mainittuun sopimuslausekkeeseen. Komissio esittää aivan oikein, että tämä päätelmä herättää kysymyksiä. Kyseisen sopimuksen seuraukset voivat aivan hyvin koskea myös lentoliikenteen tai meriliikenteen alaa, joihin asetusta N:o 1017/68 ei sovelleta. Komissio kysyy aivan oikein, onko sen ainoastaan tästä syystä tarvittaessa sovellettava riidanalaiseen lausekkeeseen kaikkia kolmea näiden alojen erityisiä menettelyjä koskevaa säädöstä.

72. Asianmukainen ratkaisu voidaan löytää vain silloin, jos ymmärretään se seikka, että lomakkeen nro 130 sopimuslausekkeet eivät liity välittömästi kuljetuspalvelujen tarjoamista koskeviin markkinoihin vaan päinvastoin näiden palvelujen myynnin markkinoihin. Näiden lausekkeiden pääasialliset vaikutukset toteutuvat *näillä* markkinoilla. Sen sijaan vaikutukset kuljetusmarkkinoihin sinänsä ovat toissijaisia. Siten näihin lausekkeisiin on sovellettava asetuksen N:o 17 säännöksiä asetuksen N:o 1017/68 säännösten sijaan.

c) "Kuljetuksiin liittyvien palvelujen tarjoajien toimet"

73. Lopuksi on vielä tutkittava ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen sitä käsitystä, jonka mukaan matkatoimistojen toimia lipunmyynnissä on pidettävä asetuksen N:o 1017/68 1 artiklan toisessa virkkeessä tarkoitettuina "kuljetuksiin liittyvien palvelujen tarjoajien toimina".

34 — Mainittu edellä alaviitteessä 3 (tuomion 51 kohta).

35 — Mainittu edellä alaviitteessä 3 (tuomion 52 kohta); mainittu edellä alaviitteessä 4 (päätöksen 95 kohta).

74. Käsitettä "kuljetuksiin liittyvien palvelujen tarjoajat" ei ole määritelty asetuksessa. Komissio oli vedonnut päätöksessään toimenpiteistä sijoittautumisvapauden ja palvelujen tarjoamisen vapauden tehokkaan käyttämisen helpottamiseksi itsenäisten ammatinharjoittajien toiminnassa tietyissä kuljetus- ja matkatoimistoalan (ISIC ryhmä 718) oheispalveluissa sekä säilytys- ja varastointipalveluissa (ISIC ryhmä 720) 29 päivänä kesäkuuta 1982 annettuun neuvoston direktiiviin 82/470/ETY. [36] Kyseisen direktiivin 3 artiklan mukaan "kuljetuksiin liittyvien palvelujen tarjoaja" tarkoittaa erityisesti toimia, joita suorittaa "commissionnaire de transport" (Belgia, Ranska, Luxemburg), "Spediteur" (Saksa) ja "freight forwarder" (Yhdistynyt kuningaskunta). Matkatoimistot luokitellaan kyseisessä nimikkeistössä Matkatoimistot-nimikkeeseen. Tämä määritelmä ei ole kuitenkaan pakottava asetuksen N:o 1017/68 soveltamisen kannalta, koska asetuksella on aivan eri päämäärät kuin direktiivillä.

75. Komissio on lisäksi vedonnut julkisasiamies Dutheillet de Lamothen asiassa Muller antamaan ratkaisuehdotukseen. [37] Julkisasiamies oli todennut ratkaisuehdotuksessaan asetuksen N:o 1017/68 1 artiklan osalta seuraavaa:

"kuljetusoikeuden erityisessä sanastossa käsitteellä 'kuljetukseen liittyvien palvelujen tarjoajat' on yleisesti suhteellisen rajoitettu soveltamisala: huolitsijat, rahtaajat jne." [38].

76. Olen myös taipuvainen katsomaan, että käsitteellä "kuljetuksiin liittyvien palvelujen tarjoaja" on erityinen, rajoitettu merkitys. Hyvin todennäköisesti tällä käsitteellä on merkitystä vain tavaraliikenteen alalla. Päinvastoin kuin UIC on tehnyt, tätä tulkintaa vastaan ei voida väittää, että tulkinnalla rajoitetaan asetuksen N:o 1017/68 soveltamisalaa. Kuten komissio esittää aivan oikein, kyseisessä asetuksessa käytettyjä käsitteitä on tulkittava niiden todellisessa tarkoituksessa eikä siten, että pyrkimyksenä on kohdella samalla tavalla henkilöliikennettä ja tavaraliikennettä. Katson joka tapauksessa, että ei ole oikein tehdä ratkaisua pelkästään sen seikan perusteella, että henkilö harjoittaa jollain tavoin liikenteen alaan liittyvää toimintaa, kuten ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin näyttää tehneen.

77. Tätä riidanalaista kysymystä ei ole tarpeen käsitellä yksityiskohtaisemmin. Kuten UIC ja komissio myöntävät, asetuksen N:o 1017/68 soveltaminen ei niinkään riipu siitä, että kyseiset henkilöt kuuluvat "kuljetuksiin liittyvien palvelujen tarjoajiin", vaan päinvastoin siitä, että näiden henkilöiden toimilla on käsiteltävän asetuksen 1 artiklan 1 kohdan mukainen tarkoitus tai siinä kuvattuja seurauksia. Jo tehtyjen toteamusten

36 — EYVL L 213, s. 1.

37 — Asiassa 10/71, Muller, 7.7.1971 annettu ratkaisuehdotus (tuomio 14.7.1971, Kok. 1971, s. 723, 732).

38 — Mainittu edellä alaviitteessä 37, s. 737.

perusteella on siten oltava kysymyksessä toimet, jotka koskevat *välittömästi* kuljetuspalvelujen tarjoamista. Tästä ei ole kysymys esillä olevassa asiassa. Matkatoimistot eivät tarjoa mitään kuljetuspalveluja. Niiden toimet rajoittuvat päinvastoin matkalippujen myyntiin. Niitä yritysten välisiä yhteisjärjestelyjä, joita tässä asiassa on tarkasteltava ja jotka koskevat kilpailua kyseisillä markkinoilla, ei siten voida arvioida asetuksen N:o 1017/68 perusteella vaan pikemminkin yleistä menettelyä koskevan asetuksen N:o 17 perusteella.

III — *Lopputulos*

78. Olen kaikista näistä syistä sitä mieltä, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen tuomioon liittyy oikeudellisia virheitä ja että kyseinen tuomio on tästä syystä kumottava. Kuitenkaan menettelyn tässä vaiheessa UIC:n komission päätöstä vastaan nostamaa kannetta ei voida hylätä, kuten komissio on vaatinut valituksessaan. Kuten olen jo maininnut, UIC esitti ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimessa useita perusteita, joista ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin tutki vain yhden. EY:n tuomioistuimen perussäännön 54 artiklan 1 kohdan mukaan asia on näin ollen palautettava ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen ratkaistavaksi.

79. Yhteisöjen tuomioistuimen työjärjestyksen 122 artiklan mukaan yhteisöjen tuomioistuin päättää oikeudenkäyntikuluista "jos valitus on perusteeton tai jos valitus on perusteltu ja jos yhteisöjen tuomioistuin ratkaisee itse riidan lopullisesti". Koska asia ei ole näin esillä olevassa asiassa, ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen on annettava ratkaisu oikeudenkäyntikuluista.

C — Ratkaisuehdotus

80. Ehdotan siten, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen asiassa T-14/93 6.6.1995 antama tuomio kumotaan, asia palautetaan ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen ratkaistavaksi ja oikeudenkäyntikuluista annetaan ratkaisu pääasian yhteydessä.