YHTEISÖJEN ENSIMMÄISEN OIKEUSASTEEN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (kolmas jaosto)

28 päivänä helmikuuta 2002 *

Asiassa T-395/94,

Atlantic Container Line AB, kotipaikka Göteborg (Ruotsi),

Cho Yang Shipping Co. Ltd, kotipaikka Soul (Etelä-Korea),

DSR-Senator Lines GmbH, kotipaikka Bremen (Saksa),

Hapag Lloyd AG, kotipaikka Hampuri (Saksa),

Mediterranean Shipping Company SA, kotipaikka Geneve (Sveitsi),

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

Nedlloyd Lijnen BV, kotipaikka Rotterdam (Alankomaat),

Neptune Orient Lines Ltd, kotipaikka Singapore (Singapore),

Nippon Yusen Kaisha (NYK Line), kotipaikka Tokio (Japani),

Orient Overseas Container Line (UK) Ltd, kotipaikka Levington (Yhdistynyt kuningaskunta),

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

Polish Ocean Lines (POL), kotipaikka Gdynia (Puola),

* Oikeudenkäyntikieli: englanti.

Sea-Land Service Inc., kotipaikka Jersey City, New Jersey (Amerikan yhdysvallat),

Tecomar SA de CV, kotipaikka México (Meksiko),

Transportación Marítima Mexicana SA de CV, kotipaikka México,

edustajinaan solicitor J. Pheasant, solicitor N. Bromfield sekä aluksi solicitor S. Kim, sittemmin solicitor M. Levitt, prosessiosoite Luxemburgissa,

kantajina,

joita tukevat

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

ja

The Japanese Shipowners' Association, kotipaikka Tokio (Japani), edustajinaan aluksi N. Forwood, QC, sekä solicitor P. Rutley, sittemmin asianajaja F. Murphy, prosessiosoite Luxemburgissa,

väliintulijoina,

vastaan

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

vastaajana,

jota tukevat

The Freight Transport Association Ltd, kotipaikka Tunbridge Wells (Yhdistynyt kuningaskunta), johon kuuluu The British Shipping Council,

Association des utilisateurs de transport de fret, kotipaikka Pariisi (Ranska), johon kuuluu Conseil des chargeurs français,

ja

The European Council of Transport Users ASBL, kotipaikka Bryssel, johon kuuluu The European Shippers Council,

edustajinaan solicitor-advocate M. Clough, QC, prosessiosoite Luxemburgissa,

väliintulijoina,

ja jossa kantajat vaativat ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuinta kumoamaan EY:n perustamissopimuksen 85 artiklan soveltamisesta (IV/34.446 — Trans Atlantic Agreement) 19 päivänä lokakuuta 1994 tehdyn komission päätöksen 94/980/EY (EYVL L 376, s. 1),

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 8.6.2000 pidetyssä istunnossa esitetyn,

on antanut seuraavan

tuomion [1]

Asiaa koskevat oikeussäännöt

1 Helmikuun 6 päivänä 1962 annettua neuvoston asetusta N:o 17 (perustamissopimuksen 85 ja 86 artiklan ensimmäinen täytäntöönpanoasetus) (EYVL 1962,

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

13, s. 204) sovellettiin alun perin kaikkeen ETY:n perustamissopimuksen soveltamisalaan kuuluvaan toimintaan. Koska neuvosto kuitenkin katsoi, että yhteisen liikennepolitiikan osalta oli tähän alaan liittyvät erityiset näkökohdat huomioon ottaen tarpeen antaa sellaiset kilpailua koskevat säännökset, jotka eroaisivat muilla talouden aloilla annetuista säännöksistä, se antoi 26.11.1962 asetuksen N:o 141 liikenteen jättämisestä neuvoston asetuksen N:o 17 soveltamisalan ulkopuolelle (EYVL 1962, 124, s. 2751).

2 EY:n perustamissopimuksen 85 ja 86 artiklan (joista on tullut EY 81 ja EY 82 artikla) soveltamista maakuljetusten alalla koskevat yksityiskohtaiset säännöt on määritelty kilpailusääntöjen soveltamisesta rautatie-, maantie- ja sisävesiliikenteeseen 19 päivänä heinäkuuta 1968 annetussa neuvoston asetuksessa (ETY) N:o 1017/68 (EYVL L 175, s. 1).

3 Neuvosto antoi 22.12.1986 asetuksen N:o 4056/86 perustamissopimuksen 85 ja 86 artiklan yksityiskohtaisesta soveltamisesta meriliikenteeseen (EYVL L 378, s. 4).

4 Asetuksen N:o 4056/86 1 artiklan 2 kohdassa todetaan, että asetus "koskee vain kansainvälistä meriliikennettä yhteen tai useampaan yhteisön satamaan tai yhdestä tai useammasta yhteisön satamasta, hakurahtiliikennettä lukuun ottamatta [eli irtotavaroiden kuljetusta aluksella, joka on tilattu]".

5 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 sopi-

mus tai järjestely siitä, että varustamot toimivat yhdenmukaisin tai yhteisin kuljetusmaksuin ja noudattavat muita varustamopalvelujen tarjoamisesta sovittuja ehtoja".

6 Asetuksen N:o 4056/86 kahdeksannessa perustelukappaleessa todetaan 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 ominaisen laivastojen liikkuvuuden vuoksi konferenssit ovat jatkuvasti kilpailun kohteena, ja niillä ei yleensä voida poistaa tätä kilpailua merkittävältä osalta kyseisiä meriliikennepalveluja."

7 Asetuksen N:o 4056/86 3 artiklassa on säädetty ryhmäpoikkeuksesta, joka koskee "yhden tai useamman linjakonferenssin jäsenen tai joidenkin jäsenten sellaisia sopimuksia, päätöksiä tai yhdenmukaistettuja menettelytapoja, joiden tarkoituksena on kuljetusmaksujen ja -ehtojen vahvistaminen ja mahdollisesti yksi tai useampi seuraavista:

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".

8 Jotta linjakonferenssit eivät harjoittaisi perustamissopimuksen 85 artiklan 3 kohdan määräysten vastaista toimintaa ja jotta ne eivät erityisesti ottaisi käyttöön sellaisia kilpailunrajoituksia, jotka eivät ole välttämättömiä poikkeusluvan perusteena olevien tavoitteiden saavuttamiseksi, asetuksessa N:o 4056/86 on säädetty tiettyjä ehtoja ja maksuja koskevasta ryhmäpoikkeuksesta. Kyseisen asetuksen 4 artiklassa säädetään, että sopimuksen tai sopimuksen asianomaisen osan mitättömyyden uhalla poikkeusluvan myöntäminen edellyttää ehdottomasti sitä, että kyseinen sopimus ei aiheuta haittaa tietyille satamille, kuljetusten käyttäjille tai varustamoille erilaisia ehtoja asettamalla. Asetuksen N:o 4056/86 5 artiklassa säädetään puolestaan poikkeuksesta, joka koskee tiettyjä lojaliteettijärjestelyihin ja kuljetusmaksuihin sisältymättömiin palveluihin liittyviä velvoitteita.

9 Lisäksi asetuksen 13. perustelukappaleessa muistutetaan, että "jos [perustamissopimuksen] 85 artiklan 3 kohdassa määrätyt edellytykset eivät täyty, kiellosta ei

voida poiketa; komissiolla on sen vuoksi oltava toimivalta ryhtyä tarvittaviin toimenpiteisiin, jos sopimuksen tai yhdenmukaistetun menettelytavan vaikutukset jossakin erityisessä tapauksessa ovat soveltumattomia" kyseiseen artiklaan nähden.

10 Tässä tarkoituksessa asetuksen N:o 4056/86 artiklan 7 kohdassa säädetään kiellosta vapautettujen sopimusten valvontajärjestelmästä. Jos asianomaiset henkilöt rikkovat kyseisen asetuksen 5 artiklan mukaista velvoitetta tai jos sopimuksilla, joita poikkeus koskee, on erityisten olosuhteiden vuoksi vaikutuksia, jotka ovat ristiriidassa perustamissopimuksen 85 artiklan 3 kohdassa määrättyjen edellytysten kanssa, komissio voi ryhtyä tiettyihin toimenpiteisiin. Tällaisista erityisistä olosuhteista on nimenomaisesti mainittu olosuhteet, jotka seuraavat "sellaisista konferenssien toimista ja sellaisesta markkinaolojen muutoksesta jollakin liikenteen alalla, jotka johtavat siihen, että todellista tai mahdollista kilpailua ei ole tai että se lakkaa". Tässä tapauksessa asetuksen N:o 4056/86 7 artiklassa säädetään, että komissio peruuttaa ryhmäpoikkeuksesta aiheutuvan edun.

11 Perustamissopimuksen 85 artiklan 3 kohdan soveltamisen osalta asetuksen N:o 4056/86 12 artiklassa säädetään, että yritykset, jotka haluavat, että perustamissopimuksen 85 artiklan 3 kohtaa sovelletaan 85 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuihin sopimuksiin, päätöksiin ja yhdenmukaistettuihin menettelytapoihin, joiden osapuolia ne ovat, on tehtävä hakemus komissiolle. Jollei komissio 90 päivän kuluessa päivästä, jona hakemus on julkaistu *Euroopan yhteisöjen virallisessa lehdessä,* ilmoita kyseisille yrityksille, että on vakavia epäilyjä siitä, voidaanko perustamissopimuksen 85 artiklan 3 kohtaa soveltaa, sopimusta, päätöstä tai yhdenmukaistettua menettelytapaa on, siltä osin kuin se vastaa hakemuksessa annettua kuvausta, pidettävä vapautettuna kiellosta enintään kuuden vuoden ajan siitä, kun hakemuksen tiivistelmä julkaistiin (asetuksen N:o 4056/86 12 artiklan 3 kohdan ensimmäinen alakohta). Jos komissio 90 päivän määräajan jälkeen mutta ennen kuuden vuoden määräajan päättymistä toteaa, että edellytyksiä perustamissopimuksen 85 artiklan 3 kohdan soveltamiselle ei ole, se tekee päätöksen, jossa todetaan, että perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua kieltoa on noudatettava (asetuksen N:o 4056/86 12 artiklan 3 kohdan toinen alakohta). Jos komissio toteaa, että perustamissopimuksen 85 artiklan 1 ja 3 kohdassa määrätyt edellytykset täyttyvät, se tekee perustamissopimuksen 85 artiklan 3 kohdan soveltamista koskevan päätöksen (asetuksen N:o 4056/86 12 artiklan 4 kohdan toinen alakohta).

Riidan taustalla olevat tosiseikat

12 Nyt käsiteltävänä olevassa kanteessa vaaditaan EY:n perustamissopimuksen 85 artiklan soveltamisesta 19 päivänä lokakuuta 1994 tehdyn komission päätöksen 94/980/EY (IV/34.446 — Trans Atlantic Agreement) (EYVL L 376, s. 1; jäljempänä TAA-päätös tai riidanalainen päätös) ** kumoamista. Kyseisessä päätöksessä komissio totesi, että Trans Atlantic Agreement -nimisen sopimuksen (jäljempänä TAA-sopimus), jonka osapuolia viisitoista kantajina olevaa varustamoa olivat ja joka koski konttien säännöllistä kuljetusta (jäljempänä linjaliikenne) Atlantilla, Pohjois-Euroopan valtioiden ja Amerikan yhdysvaltojen välillä sekä konttien maitse tapahtuvaa alku- ja loppukuljetusta, tietyillä määräyksillä rikottiin perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohtaa. Komissio kieltäytyi soveltamasta näihin määräyksiin perustamissopimuksen 85 artiklan 3 kohdan mukaista poikkeusta. Komissio ei määrännyt todetuista rikkomisista sakkoa.

13 Riidattomat tosiseikat, sellaisina kuin ne ilmenevät TAA-päätöksestä ja asianosaisten kirjelmistä, voidaan esittää lyhyesti seuraavalla tavalla.

14 Atlantin ylittävä liikenne muodostaa maailman kolmanneksi suurimman liikenteen Tyynen valtameren ylittävän liikenteen sekä Euroopan ja Kaukoidän välisen liikenteen jälkeen. Vuonna 1984 kaksi konferenssia eli North Europe-USA Rate Agreement (NEUSARA) Yhdysvaltoihin suuntautuvan liikenteen osalta ja USA-North Europe Rate Agreement (USANERA) Eurooppaan suuntautuvan liikenteen osalta syrjäyttivät yhdeksän siihen saakka Atlantin ylittävällä reitillä toiminutta linjakonferenssia. Vuonna 1992 seitsemällä näihin kumpaankin konferenssiin kuuluneella varustamolla (Atlantic Container Line, Compagnie générale maritime, Hapag Lloyd, Maersk, Nedlloyd, P & O ja Sea-Land) oli yhteensä itä—länsi-suunnassa (Westbound) 52,9 prosentin ja länsi—itä-suunnassa (Eastbound) 55,7 prosentin osuus konttien linjaliikennemarkkinoista. Niiden pääasiallisia kilpailijoita olivat tuolloin Orient Overseas Container Line (jäljempänä OOCL), Cho Yang, DSR-Senator Lines, Mediterranean Shipping

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

Company (jäljempänä MSC), Polish Ocean Line (POL), Atlantic Cargo Shipping, Evergreen, Independent Container, Lykes ja Star Shipping. Kaikilla muilla linjakonferensseista riippumattomilla varustamoilla oli alle 1 prosentin markkinaosuus.

15 Neusara- ja Usanera-konferenssit toimivat täysin samoja periaatteita noudattaen. Niiden tarjoamien kuljetuspalvelujen hinnat perustuivat julkaistuun maksutaulukkoon, jota jokainen konferenssin jäsen soveltaa. Tiettyä matkaa varten maksutaulukossa vahvistettu kuljetuksen hinta määräytyi kuljetetun tavaran luonteen perusteella. Saman matkan osalta hinta saattoi vaihdella kuljetetun tavaran perusteella yhdestä viiteen. Rahdinantajat saivat jättää tavaransa kuljetettavaksi kenelle tahansa konferenssin jäsenelle suorittamalla konferenssin maksutaulukossa vahvistetun maksun.

16 Rahdinanantajat saattoivat saada alennusta konferenssin maksutaulukossa määritetyistä hinnoista kahdessa eri tapauksessa. Niillä oli ensinnäkin mahdollisuus saada maksutaulukossa vahvistetuista hinnoista alennusta joltakin konferenssin jäseneltä "itsenäisen tariffitoiminnan" perusteella. Tämä ilmaisu viittaa tietyillä Yhdysvaltojen asianomaisen lainsäädännön eli US Shipping Act 1984:n säännöksillä käyttöön otettuun järjestelmään, jonka mukaisesti kaikilla konferenssin jäsenillä, jotka liikennöivät Yhdysvalloissa sijaitseviin satamiin, on oltava mahdollisuus myöntää yksipuolisesti hinnanalennusta konferenssin vahvistamista kuljetusmaksuista. Usanera- ja Neusara-konferensseissa varustamo, joka päätti turvautua itsenäiseen tariffitoimintaan, oli velvollinen ilmoittamaan siitä muille konferenssin jäsenille.

17 Rahdinantajilla oli myös mahdollisuus tehdä konferenssin kanssa "kuljetussopimus". Tällaisen sopimuksen perusteella rahdinantaja sitoutuu antamaan konferenssin kuljetettavaksi tietyn vähimmäismäärän tavaroita tietyn ajan kuluessa. Tämän sitoumuksen vastikkeeksi konferenssi myönsi rahdinantajalle alennusta maksutaulukossa vahvistetuista hinnoista. Yksikään konferenssi ei antanut jäsenilleen oikeutta tehdä kuljetussopimuksia itsenäisesti.

18 Konttien linjaliikennemarkkinat toimivat yleensä erilaisten taloudellisten edellytysten vallitessa riippuen siitä, mihin suuntaan liikenne kulkee. Niinpä Atlantin ylittävällä reitillä Eurooppaan suuntautuvien ja Yhdysvaltoihin suuntautuvien palvelujen kysyntä on merkittävässä epätasapainossa. Vuonna 1987 ja 1988 Yhdysvaltoihin suuntautuneiden kuljetusten määrä ylitti huomattavasti Eurooppaan suuntautuneiden kuljetusten määrän. Vuodesta 1991 lukien tilanne muuttui kuitenkin päinvastaiseksi siten, että Eurooppaan suuntautuneiden kuljetusten määrä ylitti hieman Yhdysvaltoihin suuntautuneiden kuljetusten määrä. Laivastojen käyttöaste — kysynnän määrän ja käytettävissä olevien kuljetusalusten kapasiteetin välinen suhde — oli vuonna 1992 arviolta noin 72,4 prosenttia Eurooppaan suuntautuvan liikenteen osalta ja noin 62,6 prosenttia Yhdysvaltoihin suuntautuvan liikenteen osalta. Vuoden 1993 kuluessa Yhdysvaltoihin suuntautunut liikenne kasvoi selvästi, kun taas Eurooppaan suuntautunut liikenne väheni huomattavasti.

19 Merikuljetuspalvelujen hinnat tai "kuljetusmaksut" laskivat merkittävästi Atlantin ylittävällä reitillä 1980—1992. Vuosina 1988—1992 Yhdysvaltoihin suuntautuvan liikenteen määrän laskua seurasi jatkuva kuljetusmaksujen aleneminen. Vuosina 1988—1991 itä—länsi-suunnalla sovellettavat hinnat laskivat yli 23 prosenttia ja Eurooppaan suuntautuvalla reitillä ne nousivat puolestaan 10—13 prosenttia.

20 Tässä taloudellisessa tilanteessa laivanvarustajat kärsivät merkittäviä taloudellisia tappioita.

21 Vuodesta 1985 lukien markkinatilanteen huonotessa konferenssien jäsenet ja eräät itsenäiset varustamot (Evergreen, POL, MSC, OOCL ja Lykes) tekivät niin kutsuttuja "neuvottelusopimuksia", joiden pohjalta ne saattoivat neuvotella erityisesti hinnoistaan, maksutaulukoistaan ja kuljetusehdoistaan. Näihin sopimuksiin, joita kutsuttiin Eurocorde- ja Gulfway-sopimuksiksi, ei liittynyt sitovaa päätöksentekojärjestelmää. Vuodesta 1990 lukien eräät laivanvarustajat katsoivat, ettei Eurocorde- ja Gulfway-sopimusten perusteella voitu korottaa kulje-

tusmaksuja samanaikaisesti konferenssin jäsenten sekä itsenäisten varustamojen tarpeiden mukaisesti, ja ne esittivät ajatuksen sellaisesta uudesta yhteistyömuodosta, joka olisi kiinteämpää kuin linjakonferenssien perinteiset neuvottelusopimukset ja järjestelyt.

22 Pystyäkseen vastaamaan kuljetusmaksujen alenemiseen laivanvarustajat aloittivat neuvottelut sellaisen sopimuksen laatimiseksi, jonka kaltaista Atlantin ylittävässä liikenteessä ei siihen saakka ollut vielä ollut käytössä. Tämän tavoitteen saavuttaakseen laivanvarustajat katsoivat välttämättömäksi ottaa käyttöön sellaisen yhteistyömuodon, jossa säänneltäisiin samanaikaisesti kuljetusmaksujen vahvistamisesta sekä tarjottavan kuljetuskapasiteetin rajoittamisesta.

23 Kantajien toimittamien selvitysten mukaan markkinoiden epätasapainoa voitiin korjata tällaisen sopimuksen avulla ainoastaan, jos yhteen saataisiin koottua riittävä määrä varustamoja. Kuljetusmaksujen nostamiseksi riittävän kannattavuuden edellyttämälle tasolle laivanvarustajat katsoivat tarpeelliseksi koota saman rakenteen yhteyteen sekä Usanera- ja Neusara-konferenssien jäsenet että itsenäiset varustamot. Tämän tavoitteen toteuttamiselle oli kuitenkin yksi merkittävä este. Itsenäiset laivanvarustajat kieltäytyivät liittymästä konferensseihin, jotka toimivat Usaneran ja Neusaran tapaan yhtenäiseen maksutaulukkoon perustuen, sillä ne eivät voineet periä asiakkailtaan yhtä korkeita maksuja kuin kyseiset konferenssit.

24 Usanera- ja Neusara-konferensseihin kuuluvat varustamot sekä viisi itsenäistä varustamoa (DSR-Senator Lines, Cho Yang, OOCL, POL ja MSC) tekivät 6.5.1992 TAA-sopimuksen.

25 TAA-sopimuksen laatimisen jälkeen sopimuksen osapuoliksi tuli vielä neljä muuta itsenäistä varustamoa eli Nyppon Yusen Kaisha (NYK), Neptune Orient Lines (NOL) ja Transportación Marítima Mexicana ja Tecomar. Lakattuaan

liikennöimästä Atlantin ylittävää reittiä Compagnie générale maritime jättäytyi TAA-sopimuksen ulkopuolelle, joten tämän jälkeen TAA-sopimuksen osapuolten lukumäärä oli viisitoista.

26 TAA-sopimuksella säädeltiin useita eri konttien linjaliikenteeseen liittyviä kysymyksiä, joita olivat muun muassa "tilan ja lähtö- ja tuloaikojen ostaminen" ja kaluston vaihto, kuljetuspalvelujen hintojen ja lastien käsittelymaksujen vahvistaminen sekä yhteinen merikuljetuskapasiteetin hallinnointi. Nyt käsiteltävänä olevan kanteen tutkinnan kannalta merkitykselliset TAA-sopimuksen määräykset koskevat kuljetuspalvelujen hintojen vahvistamista sekä kuljetuskapasiteetin hallinnointiohjelmaa.

27 Hintojen osalta TAA-sopimuksessa oli määräyksiä merikuljetukseen sekä yhdistettyyn kuljetukseen sovellettavien maksujen yhteisestä vahvistamisesta. Yhdistettyyn kuljetukseen, jota asianosaiset kutsuvat myös "monimuotokuljetukseksi" tai "kauttakuljetukseksi", sisältyy merikuljetuksen lisäksi merikonttien maakuljetus rannikolta johonkin sisämaassa sijaitsevaan kohteeseen tai jostain sisämaassa sijaitsevasta kohteesta rannikolle. Yhdistetyn kuljetuspalvelun hinta muodostuu kahdesta tekijästä, joista toinen koskee merikuljetusta ja toinen maakuljetusta. TAA-sopimuksessa otettiin siis merikuljetukseen sovellettavien maksujen lisäksi käyttöön yhteisön alueella osana yhdistettyä kuljetusta suoritettaviin maakuljetuspalveluihin sovellettavat maksut.

28 TAA-sopimuksen määräykset merikuljetuksen ja maakuljetuksen hintojen vahvistamista koskevista sopimuksista on esitetty TAA-päätöksen 11—15 perustelukappaleessa seuraavalla tavalla:

"(11) TAA-sopimuksen osapuolet vahvistavat sekä meriosuuteen että maaosuuteen sovellettavat hinnat, ja ne julkaisevat yhdessä molemmat hinnat. TAA-sopimuksen osapuolen toteuttamasta itsenäisestä toiminnasta (— —

maksutaulukossa vahvistettuja [kuljetus]maksuja alempien maksujen periminen) on ilmoitettava kymmenen päivää ennen TAA-sopimuksen sihteeristölle, joka ilmoittaa siitä muille osapuolille (13 artikla sellaisena kuin se on muutettuna).

(12) Pysyvä 'maksukomitea' valvoo sopimuksen tavoitteiden huomioon ottamista kuljetusmaksujen osalta (13 artikla). Siihen kuuluvat Pohjois-Euroopan ja Yhdysvaltojen itärannikon välistä liikennettä varten perustettujen linjakonferenssien entiset jäsenet (eli [Atlantic Container Line], Hapag Lloyd, P & O, Nedlloyd, Sea-Land, Maersk] sekä OOCL ja NYK). Näiden konferenssien sopimusten soveltamista on lykätty TAA-sopimuksen voimaantulon johdosta (ks. 117 perustelukappale ja sitä seuraavat perustelukappaleet).

— — Kuljetussopimukset

(13) TAA-sopimuksen osapuolten on tehtävä kuljetussopimuksensa tiettyjen sääntöjen mukaisesti, joista tärkeimmät kuuluvat seuraavalla tavalla:

— sopimus voidaan tehdä korkeintaan yhdeksi vuodeksi; sopimuksen on päätyttävä viimeistään kuluvan vuoden 31. joulukuuta,

— sopimusta ei voida tehdä, jollei vuotuinen määrä ole yli 250 konttia EVP (équivalents de vingt pieds; 20 jalan kontti) tai TEU (Twenty Foot Equivalent Units). Osapuolet ilmoittivat komissiolle 16.9.1993 toimittaneensa Federal Maritime Commissionille [linjaliikenteen riippumaton valvontaelin, joka vastaa erityisesti US Shipping Act 1984:n täytäntöönpanosta] sopimusmuutoksen, jonka mukaan tätä rajaa laskettaisiin 200 TEU:hun 1.1.1994 lukien.

(14) Pysyvä 'sopimuskomitea', johon kuuluvat samat jäsenet kuin maksukomiteaan eli pääasiassa konferenssien entiset jäsenet, valvoo TAA-sopimuksen toimintalinjan toteuttamista kuljetussopimusten osalta (14 artikla).

(15) Sopimuskomitean jäsenet voivat neuvotella ja allekirjoittaa yhdessä kollektiivisia kuljetussopimuksia, mutta niillä ei ole oikeutta allekirjoittaa yksilöllisiä kuljetussopimuksia. Tähän komiteaan kuulumattomat laivanvarustajat voivat neuvotella ja tehdä itsenäisesti ja/tai yhdessä toistensa kanssa sopimuksia ilmoittamatta niistä etukäteen. Kyseiset laivanvarustajat voivat liittyä sopimuskomitean jäsenten tekemiin kuljetussopimuksiin ainoastaan tapauskohtaisesti edellyttäen, että asiasta päätetään yhteisesti."

29 Kuljetuskapasiteettien osalta TAA-sopimuksen 18 artiklassa määriteltiin kapasiteetin hallinnointiohjelma (Capacity Management Program). Tämän määräyksen mukaan TAA-sopimuksen tavoitetta ei voitaisi saavuttaa, jollei osapuolten välinen yhteistyö koske myös niiden tarjoaman kuljetuskapasiteetin hallinnointia. Tätä varten laivanvarustajat sopivat, etteivät ne käyttäisi merkittävää osaa (jopa 25 prosenttia) käytettävissä olevasta kuljetuskapasiteetistaan. TAA-sopimuksen osapuolet olivat määrittäneet kahdeksi vuodeksi kolmen kuukauden jaksoissa toisaalta kullakin todellisuudessa käytössä olevat kuljetuskapasiteetit ja toisaalta sen, kuinka paljon rahtia kukin oli oikeutettu kuljettamaan. Laivanvarustaja, joka ylitti tietyn kolmen kuukauden jakson kuluessa sille myönnetyn rahtikiintiön, sitoutui maksamaan sakkoa 500 Yhdysvaltain dollaria (USD) 20 jalan konttia kohden. Sillä oli kuitenkin mahdollisuus vuokrata tilaa sellaisilta muilta TAA-sopimuksen osapuolilta, jotka eivät olleet vielä käyttäneet omia kiintiöitään. Ohjelmassa vahvistettuja määriä voitiin tarkistaa. Kaikki TAA-sopimuksen osapuolet osallistuivat kapasiteetin hallinnointiohjelmaan. TAA -sopimuksen tekopäivänä kapasiteetin hallinnointiohjelma oli pantu täytäntöön ainoastaan Yhdysvaltoihin suuntautuvassa liikenteessä.

30 TAA-sopimus ilmoitettiin komissiolle 28.8.1992. Sopimuksen tekijät vaativat asetuksen N:o 4056/86 12 artiklan 1 kohdan perusteella perustamissopimuksen 85 artiklan 3 kohdan soveltamista koskevaa päätöstä.

31 Komissio ilmoitti TAA-sopimuksen osapuolina oleville varustamoille 24.9.1992 päivätyllä kirjeellä tutkivansa sopimuksen myös asetuksen N:o 1017/68 säännösten pohjalta.

32 Komissio sai 13.10.1992 ja 19.7.1993 välisenä aikana lukuisia kanteluita TAA-sopimuksen toimeenpanosta. Kanteluita olivat tehneet eri yhteisön jäsenvaltioihin sijoittautuneet viejät ja viejäjärjestöt, joilla oli vientiä Yhdysvaltoihin, useat eri Euroopan satamien satamaviranomaiset sekä huolitsijat ja huolitsijajärjestöt. Kanteluissa esitettiin erilaisia syytöksiä perustamissopimuksen 85 ja 86 artiklan rikkomisista, jotka liittyivät TAA-sopimuksen osapuolten asettamien sopimusehtojen epäoikeudenmukaisuuteen sekä kuljetustarjonnan keinotekoiseen rajoittamiseen.

33 Komissio toimitti 10.12.1993 päivätyllä kirjeellä kantajille väitetiedoksiannon. Yritykset, joille väitetiedoksianto oli osoitettu, esittivät kirjalliset huomautukset, ja niitä kuultiin 28. ja 29.4.1994.

34 Oikeudenkäyntiä edeltävän menettelyn kuluessa käytyjen neuvottelujen johdosta kantajat ilmoittivat komissiolle 5.7.1994 uuden sopimuksen, jonka nimi oli Trans Atlantic Conference Agreement (jäljempänä TACA-sopimus) ja joka esiteltiin TAA-sopimuksen uudistettuna versiona. Lukuisien muutosten jälkeen kyseinen uusi sopimus tuli voimaan 24.10.1994 ja sillä korvattiin TAA-sopimus.

35 Saatuaan meriliikenteen alan kilpailunrajoituksia ja määräävää markkina-asemaa käsittelevän neuvoa-antavan komitean lausunnon komissio teki 19.10.1994 TAA-päätöksen. Riidanalainen päätös on jaettu neljään osaan. Komissio on esittänyt ensimmäisessä osassa TAA-sopimuksen tärkeimmät mää-

räykset. Toinen osa koskee markkinoiden tarkastelua ja sitä taloudellista toimintaympäristöä, jossa kuljetuspalveluja tarjotaan Atlantin ylittävällä reitillä. Kolmannessa osassa, joka liittyy TAA-sopimuksen asemaan, komissio on tarkastellut ensin kyseisen sopimuksen syntyä, tämän jälkeen sopimuksella käyttöön otetun rakenteen taloudellista merkitystä, sopimuksen vaikutusta markkinoihin ja siitä tehtyjä kanteluita. Neljännessä ja viimeisessä osassa komissio on arvioinut oikeudellisesti TAA-sopimuksen kapasiteetin hallinnointiohjelmaa sekä meri- ja maakuljetuspalvelujen hintojen vahvistamista koskevia määräyksiä.

36 Tarkastelunsa päätteeksi komissio päätti seuraavaa:

"*1 artikla*

TAA-sopimuksen määräykset hintojen vahvistamista koskevista sopimuksista ja merikuljetuskapasiteeteista rikkovat EY:n perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohtaa.

2 artikla

EY:n perustamissopimuksen 85 artiklan 3 kohtaa ja asetuksen (ETY) N:o 1017/68 5 artiklaa ei voida soveltaa 1 artiklassa tarkoitettuihin TAA-sopimuksen määräyksiin.

3 artikla

Ne yritykset, joille tämä päätös on osoitettu, velvoitetaan lopettamaan välittömästi 1 artiklassa todetut rikkomiset.

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 tarkoitetulla sopimuksilla ja menettelytavoilla.

5 artikla

Ne yritykset, joille tämä päätös on osoitettu, velvoitetaan ilmoittamaan kahden kuukauden kuluessa tämän päätöksen tiedoksiantamisesta sellaisille asiakkailleen, joiden kanssa ne ovat tehneet TAA-sopimuksen perusteella kuljetussopimuksia tai muita sopimuksia, että asiakkaat voivat halutessaan neuvotella uudelleen näiden sopimusten sopimusehdot tai — — purkaa sopimukset välittömästi."

37 Komissio teki 21.12.1994 päätöksen 94/985/EY EY:n perustamissopimuksen 85 artiklan soveltamismenettelystä (asia IV/33.218 — Far Eastern Freight Conference) (EYVL L 378, s. 17; jäljempänä FEFC-päätös). Varustamot, joille tämä päätös on osoitettu, nostivat 16.3.1995 ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimessa EY:n perustamissopimuksen 173 artiklan (josta on muutettuna tullut EY 230 artikla) nojalla kanteen, jossa vaaditaan FEFC-päätöksen kumoamista (asia T-86/95).

38 TACA-sopimuksen osapuolet nostivat 27.1.1997 ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimessa EY:n perustamissopimuksen 173 artiklan nojalla kanteen, jossa ne vaativat ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuinta kumoamaan 26.11.1996 tehdyn perustamissopimuksen 85 artiklan soveltamismenettelyä koskevan komission päätöksen C(96) 3414 lopullinen (asia IV/35.134 — Trans-Atlantic Conference Agreement), jolla evättiin TACA-sopimuksen ilmoituksesta mahdollisesti johtuva sakkovapaus (asia T-18/97).

39 Komissio teki 16.9.1999 päätöksen 1999/243/EY EY:n perustamissopimuksen 85 ja 86 artiklan mukaisesta menettelystä (asia IV/35.134 — Trans-Atlantic Conference -sopimus) (EYVL 1999, L 95, s. 1; jäljempänä TACA-päätös). TACA-sopimuksen osapuolet nostivat 7., 29. ja 30.12.1998 jättämillään kannekirjelmillä kanteet, joissa vaaditaan TACA-päätöksen kumoamista ja jotka rekisteröitiin numeroilla T-191/98, T-212/98, T-213/98 ja T-214/98.

Asian käsittelyn vaiheet

40 Kantajat nostivat ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimeen 23.12.1994 saapuneella kannekirjelmällä perustamissopimuksen 173 artiklan nojalla kanteen, jossa vaaditaan TAA-päätöksen kumoamista. Kantajat tekivät myös EY:n perustamissopimuksen 185 ja 186 artiklan (joista on tullut EY 242 ja EY 243 artikla) nojalla erillisen hakemuksen, jossa ne vaativat TAA-päätöksen täytäntöönpanon lykkäämistä.

41 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen presidentin 10.3.1995 antamalla määräyksellä (asia T-395/94 R, Atlantic Container Line ym. v. komissio, Kok. 1995, s. II-595) TAA-päätöksen 1, 2, 3 ja 4 kohdan täytäntöönpanoa lykättiin siltä osin kuin säännöksissä kiellettiin kantajia sopimasta yhteisesti yhteisön alueella tapahtuvien yhdistettyjen kuljetuksien maakuljetuksien osalta sovellettavista maksuista, ja täytäntöönpanoa lykättiin kunnes ensimmäisen

oikeusasteen tuomioistuin antaisi pääasiassa lopullisen tuomionsa. Komissio valitti kyseisestä määräyksestä, mutta sen valitus hylättiin yhteisöjen tuomioistuimen presidentin asiassa C-149/95 P(R), komissio vastaan Atlantic Container Line ym., 19.7.1995 antamalla määräyksellä (Kok. 1995, s. I-2165).

42 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen neljännen laajennetun jaoston puheenjohtaja hyväksyi The Japanese Shipowners' Associationin (jäljempänä JSA) ja The European Community Shipowners' Association ASBL:n (jäljempänä ECSA) tekemät väliintulohakemukset, joissa nämä pyysivät saada osallistua oikeudenkäyntiin tukeakseen kantajien vaatimuksia, sekä The Freight Transport Association Limitedin (jäljempänä FTA), johon The British Shipping Council kuuluu, Association des utilisateurs de transport de fret (jäljempänä AUTF), johon Conseil des chargeurs français kuuluu, sekä The European Council of Transport Users ASBL:n (jäljempänä ECTU), johon The European Shippers Council kuuluu, tekemät väliintulohakemukset, joissa nämä pyysivät saada osallistua oikeudenkäyntiin tukeakseen komission vaatimuksia.

43 Kantajat tekivät ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen kirjaamoon 3.10.1995 saapuneella hakemuksella uuden, perustamissopimuksen 186 artiklan mukaisen välitoimihakemuksen saadakseen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen määräyksellä "estettyä sellaisen komission päätöksen voimaantulon, jolla kantajilta evättäisiin oikeus vapautukseen yhdistettyjen eurooppalaisten maakuljetusten hintasopimuksissa käytetyistä menettelytavoista seuraavista sakoista, kunnes ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin olisi lopullisesti ratkaissut EY:n perustamissopimuksen 173 ja 174 artiklan perusteella tätä odotettavissa olevaa päätöstä vastaan kiireellisenä nostettavaksi tarkoitetun kumoamiskanteen" (välitoimihakemuksen 1.26 kohta). Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin jätti väliintulohakemuksen tutkimatta asiassa T-395/94 T II, Atlantic Container Line ym. vastaan komissio, 22.11.1995 antamallaan määräyksellä (Kok. 1995, s. II-2893).

44 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 linjaliikenteen osalta (asia C-339/95, Compagnia di

Navigazione Marittima ym., EYVL 1995, C 351, s. 4). Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin päätti 26.6.1996 antamallaan määräyksellä lykätä asian T-395/94 käsittelyä EY:n tuomioistuimen perussäännön 47 artiklan kolmannen kohdan ja ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen työjärjestyksen 77 artiklan a kohdan ja 78 artiklan mukaisesti, kunnes asiassa C-339/95 olisi annettu tuomio. Juuri ennen päivää, jolloin julkisasiamiehen oli tarkoitus esittää ratkaisuehdotuksensa asiassa C-339/95, yhteisöjen tuomioistuimelle ilmoitettiin, että riidan osapuolten välillä oli tehty sopimus ja asia poistettaisiin kansallisen tuomioistuimen rekisteristä, ja kansallinen tuomioistuin ilmoitti näin ollen yhteisöjen tuomioistuimelle peruuttavansa ennakkoratkaisupyynnön. Asia C-339/95 poistettiin rekisteristä yhteisöjen tuomioistuimen presidentin 11.3.1998 antamalla määräyksellä ja asian T-395/94 käsittelyä päätettiin jatkaa ilman, että yhteisöjen tuomioistuin olisi voinut antaa vastausta yhteenkään sille esitetyistä eri ennakkoratkaisukysymyksistä.

45 Koska näihin neljään uuteen TACA-päätöksestä nostettuun kanteeseen liittyvät kannekirjelmät olivat erityisen pitkiä ja koska niissä esitetyt aineelliset kysymykset liittyivät läheisesti nyt käsiteltävänä olevaan asiaan T-395/94 sekä asioihin T-86/95 ja T-18/97, asianosaisten välillä järjestettiin 18.1.1999 epävirallinen tapaaminen sellaisten mahdollisten toimenpiteiden tarkastelemiseksi, joiden avulla näiden asioiden tehokas käsittely voitaisiin varmistaa. Asiassa ei kuitenkaan osoittautunut mahdolliseksi käsitellä TAA-päätöstä ja TACA-päätöstä koskevia kanteita yhdessä tai saada kantajilta yhteenvetoa kirjelmistä TACA-päätöstä koskevissa asioissa.

46 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin (kolmas jaosto) päätti esittelevän tuomarin kertomuksen perusteella aloittaa suullisen käsittelyn ja työjärjestyksen 64 artiklassa määrättynä prosessinjohtotoimena se pyysi asianosaisia esittämään tiettyjä asiakirjoja ja vastaamaan kirjallisiin kysymyksiin. Asianosaiset vastasivat näihin pyyntöihin niille asetetuissa määräajoissa.

47 Asianosaisten lausumat ja vastaukset suullisiin kysymyksiin kuultiin 8.6.2000 pidetyssä istunnossa.

Asianosaisten vaatimukset

48 Kantajat, joita JSA ja ECSA väliintulijoina tukevat, vaativat, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin

— kumoaa TAA-päätöksen

— toissijaisesti

— kumoaa TAA-päätöksen 1, 2, 3 ja 4 artiklan siltä osin kuin niissä kielletään kantajia vahvistamasta maakuljetukseen sovellettavia hintoja silloin kun maakuljetus suoritetaan osana yhdistettyä kuljetusta minkä tahansa linjaliikennepalveluista tehdyn yhteistyösopimuksen perusteella

— kumoaa TAA-sopimuksen 5 artiklan

— kumoaa TAA-sopimuksen 1, 2, 3 ja 4 artiklan siltä osin kuin niissä kielletään kantajia tekemästä yhdessä kuljetussopimuksia, sopimuksia, joiden perusteella ne pidättäytyvät tekemästä yksilöllisiä kuljetussopimuksia ja sopimuksia, joiden perusteella ne pidättäytyvät toteuttamasta itsenäistä toimintaa yhteisesti tehtyjen kuljetussopimusten osalta

— velvoittaa komission korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

49 Komissio, jota FTA, AUTF ja ECTU väliintulijoina tukevat, vaatii, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin

— hylkää kanteen

— velvoittaa kantajat korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

Tarve antaa ratkaisu asiassa

50 Väliintulijoina esiintyvät FTA, AUTF ja ECTU ovat epäilleet sitä, onko lausunnon antaminen asiassa tarpeen, koska TAA-päätös koskee sopimusta, joka ei ole enää voimassa.

51 Työjärjestyksen 113 artiklan mukaan ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin voi milloin tahansa omasta aloitteestaan tutkia, onko asia jätettävä tutkimatta ehdottoman prosessinedellytyksen puuttumisen vuoksi, tai se voi todeta, että lausunnon antaminen asiassa raukeaa. Lausunnon antaminen raukeaa asiassa, jossa on nostettu kumoamiskanne päätöksestä, jolla ei ole ollut ja jolla ei voi enää olla kantajien kannalta haitallisia vaikutuksia ja josta on näin ollen tullut tarkoitukseton (asia 74/81, Flender ym. v. komissio, tuomio 10.2.1982, Kok. 1982, s. 395, 9 kohta).

52 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin korostaa, että riidanalaisella päätöksellä on oikeusvaikutuksia kantajiin. Komissio on todennut, että TAA-sopimuksen kuljetuspalvelujen hintojen vahvistamista ja merikuljetuskapasiteetin yhteistä hallinnoimista koskevilla määräyksillä rikotaan perustamissopimuksen

85 artiklan 1 kohtaa, ja vaatinut kantajia lopettamaan nämä rikkomiset ja pidättäytymään vastaisuudessa kaikista sellaisista sopimuksista tai yhdenmukaisista menettelytavoista, joilla on samanlaisia tai samantyyppisiä tarkoituksia tai vaikutuksia kuin näillä määräyksillä, ja vaatinut vielä lopuksi, että kantajat ilmoittavat sellaisille asiakkailleen, joiden kanssa ne ovat tehneet TAA-sopimuksen perusteella kuljetussopimuksia tai muita sopimuksia, että asiakkaat voivat halutessaan neuvotella uudelleen kyseisten sopimusten sopimusehdot tai purkaa sopimukset välittömästi.

53 Nämä vaikutukset eivät välttämättä ole hävinneet TAA-sopimuksen purkamisen johdosta, mihin muuten päätettiin ryhtyä, koska komissio oli arvioinut TAA-sopimusta kielteisesti perustamissopimuksen kilpailusääntöjen perusteella. Lisäksi riidanalaisen päätöksen kumoaminen voi estää komissiota toteamasta myöhemmin kilpailusääntöjen vastaisiksi muita TAA-päätöksen tutkittavana olleiden määräysten kanssa samanlaisia tai samankaltaisia määräyksiä.

54 Tästä seuraa, että TAA-sopimuksen purkamisesta huolimatta riidanalainen päätös vahingoittaa edelleen kantajia ja sillä on sitovia oikeusvaikutuksia, jotka voivat vaikuttaa kantajien etuihin siten, että niillä on tarve saada päätös kumotuksi. Edellytykset, joiden johdosta lausunnon antaminen asiassa voi raueta, eivät ole täyttyneet esillä olevassa asiassa.

Aineellinen kysymys

55 Ensisijaisen riidanalaista päätöstä koskevan kumoamisvaatimuksensa tueksi kantajat vetoavat pääasiallisesti kolmeen kanneperusteeseen. Ensimmäinen kanneperuste koskee perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdan rikkomista. Toisen kanneperusteen mukaan asiassa on rikottu asetuksen N:o 4056/86 3 artiklaa, koska TAA-sopimukseen ei ole sovellettu ryhmäpoikkeusta. Kolmannessa kanneperusteessa on kyse poikkeuslupahakemuksen hylkäämisestä. Väliintulijat, jotka tukevat kantajien vaatimuksia, vetoavat lisäksi Euroopan talousalueesta

tehdyn sopimuksen (jäljempänä ETA-sopimus) rikkomiseen. Toissijaisesti kantajat esittävät kolme riidanalaisen päätöksen osittaista kumoamista koskevaa vaatimusta. Ensinnäkin ne vaativat riidanalaisen päätöksen 1, 2, 3 ja 4 artiklan kumoamista siltä osin kuin niissä kielletään vahvistamasta yhdistetyn kuljetuksen hintoja. Toiseksi ne vaativat riidanalaisen päätöksen 5 artiklan kumoamista. Kolmanneksi kantajat vaativat riidanalaisen päätöksen 1, 2, 3 ja 4 artiklan kumoamista siltä osin kuin niissä kielletään yhteiset kuljetussopimukset.

Ensisijainen vaatimus riidanalaisen päätöksen kumoamisesta

I *Ensimmäinen kanneperuste, joka koskee perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdan rikkomista*

A *Asianosaisten väitteet ja niiden perustelut*

56
—
68 [...]

B *Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta*

69 Kuten myös riidanalaisen päätöksen 286, 298 ja 306 perustelukappaleessa on todettu, TAA-sopimus oli sopimus, jolla rajoitettiin selvästi kilpailua, siltä osin kuin siinä oli määräyksiä merikuljetus- sekä maakuljetuspalvelujen hintojen

vahvistamista koskevista sopimuksista sekä merikuljetuskapasiteettien käyttämättä jättämistä koskevista sopimuksista. Kyse oli perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdan a ja b alakohdassa nimenomaisesti tarkoitetusta kilpailunrajoituksesta.

70 Kantajat eivät kiistäkään TAA-sopimuksen tutkittavana olleiden määräysten kilpailua rajoittavaa luonnetta, vaan ne väittävät, ettei komissio ole osoittanut — vaikka sillä oli varsinkin esillä olevassa asiassa tätä koskeva velvollisuus, koska kyse oli kansainvälistä kauppaa koskevasta sopimuksesta —, että kilpailu olisi rajoittunut huomattavasti yhteismarkkinoilla ja että vaikutus jäsenvaltioiden väliseen kauppaan olisi ollut tuntuva.

71 Alustavasti on korostettava, ettei näitä väitteitä voida hyväksyä asetuksen N:o 4056/86 sisältö huomioon ottaen. Kyseinen asetus koskee näet ensisijaisesti juuri kansainvälistä meriliikennettä ja erityisesti meriliikennettä kolmansien maiden kanssa. Asetuksen N:o 4056/86 1 artiklan 2 kohdan mukaan asetus "koskee vain kansainvälistä meriliikennettä yhteen tai useampaan yhteisön satamaan tai yhdestä tai useammasta yhteisön satamasta" ja sen kuudennessa perustelukappaleessa tarkennetaan, että "jos kilpailunrajoitukset tai väärinkäytökset koskevat kansainvälistä meriliikennettä, mukaan luettuna yhteisön sisäinen liikenne yhteisön satamiin tai yhteisön satamista, ne voivat vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan". Myös asetuksen N:o 4056/86 15. perustelukappaleen mukaan "olisi otettava huomioon se, että tämän asetuksen soveltaminen tiettyihin kilpailunrajoituksiin tai väärinkäytöksiin voi johtaa ristiriitaan joidenkin kolmansien maiden lakien ja sääntöjen kanssa". Lopuksi on vielä todettava, ettei varmasti olisi mitään mieltä säätää sellaisia linjakonferensseja koskevasta ryhmäpoikkeuksesta, joista melkein kaikki toimivat ainoastaan kolmansiin maihin suuntautuvilla reiteillä, jos kyseisiin konferensseihin ei voitaisi soveltaa perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohtaa.

72 Niiden yleisten väitteiden osalta, joiden mukaan komissio ei ole osoittanut, että sopimus olisi rajoittunut kilpailua yhteismarkkinoilla, on korostettava, että TAA-sopimus koski meri- ja maakuljetuspalveluja Euroopan ja Yhdysvaltojen

välillä. Kuten ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin on jo todennut, relevantit markkinat, joilla vaikutus välittömästi tuntuu, muodostuvat linjaliikennepalveluista, eivätkä tavaroiden viennistä Yhdysvaltoihin (ks. yhdistetyt asiat T-24/93—T-26/93 ja T-28/93, Compagnie maritime belge de transports ym. v. komissio, tuomio 8.10.1996, Kok. 1996, s. II-1201, 205 kohta). Asioilla, joihin edellä mainitut Bulk Oil -tuomio ja Junghans-päätös perustuivat, ei ole nyt käsiteltävänä olevan asian kannalta merkitystä, koska ne koskivat tavaroiden viennille yhteisön ulkopuolisiin maihin asetettuja rajoituksia eivätkä palvelujen myyntiä yhteisössä. Esillä olevassa asiassa kilpailunrajoitukset ilmenivät yhteismarkkinoilla, koska TAA-sopimuksen osapuolina olevat laivavarustamot, joista useat ovat sijoittautuneet yhteisöön, kilpailivat keskenään myydessään palvelujaan asiakkaille eli yhteisöön sijoittautuneille rahdinantajille. Se, että tietyt TAA-sopimuksen osapuolina olevat varustamot eivät ole sijoittautuneet yhteisöön, ei voi muuttaa tätä päätelmää. Yhteisöjen tuomioistuin on tältä osin todennut, että silloin kun yhteisön ulkopuolelle sijoittautuneet tuottajat myyvät suoraan yhteisöön sijoittautuneille ostajille ja ryhtyvät hintakilpailuun saadakseen asiakkaiden tilauksia, kyseessä on kilpailu yhteismarkkinoilla, joten näiden tuottajien välisen yhteistoiminnan, joka koskee sitä, mitä hintoja ne perivät yhteisöön sijoittautuneilta asiakkailtaan, tarkoituksena on rajoittaa kilpailua yhteismarkkinoilla ja siitä seuraa, että kilpailu rajoittuu perustamissopimuksen 85 artiklassa tarkoitetulla tavalla (yhdistetyt asiat 89/85, 104/85, 114/85, 116/85, 117/85 ja 125/85—129/85, Ahlström Osakeyhtiö ym. v. komissio, tuomio 27.9.1988, Kok. 1988, s. 5193, Kok. Ep. IX, s. 671, 12 ja 13 kohta, ns. sellu-tapaus).

73 Riidanalainen päätös on tältä osin riittävästi perusteltu, koska sen 289 perustelukappaleessa todetaan muun muassa näin: "TAA-sopimukseen kuuluu sellaisia linjaliikennettä harjoittavia varustamoita, jotka toimivat useissa jäsenvaltioissa, ja sillä rajoitetaan näiden varustamoiden välistä kilpailua kunkin varustamon tarjoamien palvelujen ja hintojen osalta. — — Kilpailun poistaminen tai rajoittaminen näiden varustamoiden tarjoamien palvelujen tai hintojen osalta voi vähentää huomattavasti sitä hyötyä, jonka tehokkaimmat laivanvarustajat voisivat tästä saada. Tämä voi vaikuttaa puolestaan siihen, miten markkinaosuudet olisivat jakautuneet, jos TAA-sopimusta ei olisi tehty." Komissio on myös todennut riidanalaisen päätöksen 67 perustelukappaleessa, että maantieteelliset markkinat, joilla TAA-sopimuksen osapuolten tarjoamia merikuljetuspalveluja eli konttien linjaliikennettä Pohjois-Euroopan ja Yhdys-

valtojen välillä, Pohjois-Euroopassa sekä Yhdysvalloissa ja Kanadassa sijaitsevien satamien välisillä merireiteillä markkinoitiin, muodostuivat Pohjois-Euroopan satamien vaikutusalueista. TAA-päätöksen 68 perustelukappaleessa komissio tarkentaa seuraavaa: "Kyseessä olevien vaikutusalueiden määrittäminen riippuu sekä siitä, miten kaukana satama sijaitsee, että siitä, mitkä ovat maakuljetuksesta aiheutuvat kustannukset. Tässä tapauksessa voidaan katsoa, että Pohjois-Euroopan satamien vaikutusalueisiin kuuluvat muun muassa Irlanti, Yhdistynyt kuningaskunta, Tanska, Alankomaat, Belgia, Luxemburg, suurin osa Saksaa sekä Pohjois- ja Keski-Ranska." Riidanalaisessa päätöksessä on näin ollen esitetty oikeudellisesti riittävällä tavalla, että TAA-sopimuksessa oli kilpailunrajoituksia niiden kuljetuspalvelujen hintojen ja kapasiteettien osalta, joita TAA-sopimuksen osapuolina olevat varustamot markkinoivat yhteisössä.

74 Lisäksi komissio on korostanut riidanalaisessa päätöksessä, että TAA-sopimus rajoitti kilpailua yhteismarkkinoilla muiltakin osin. Kuten riidanalaisen päätöksen 290—293, 301 ja 305 perustelukappaleessa on esitetty, hintoja ja kuljetuskapasiteetteja koskevilla sopimuksilla oli myös vaikutusta eri jäsenvaltioissa sijaitsevien satamien väliseen kilpailuun, koska niillä laajennettiin tai pienennettiin keinotekoisesti kyseisten satamien vaikutusalueita. Tältä osin on korostettava, että asetuksen N:o 4056/86 kuudennessa perustelukappaleessa todetaan, että "kilpailunrajoitukset tai väärinkäytökset voivat vaikuttaa ensinnäkin eri jäsenvaltioiden satamien väliseen kilpailuun muuttamalla niiden vaikutusalueita ja toiseksi kyseisillä vaikutusalueilla harjoitettavien toimintojen väliseen kilpailuun, sekä häiritä kaupankäyntiä yhteismarkkinoilla".

75 Tämän jälkeen on todettava, että riidanalaisessa päätöksessä on osoitettu oikeudellisesti riittävällä tavalla näiden rajoitusten huomattavuus. Komissio on korostanut sitä, että kyseessä olevat kilpailunrajoitukset ovat vakavia, ja se on kiinnittänyt riidanalaisen päätöksen 189—263 perustelukappaleessa huomiota siihen, miten TAA-sopimus on vaikuttanut hintarakenteeseen ja hintojen tasoon sekä markkinoihin. Komissio on myös korostanut, eikä tätä ole kiistetty, että palveluilla, joita TAA-sopimus koski, oli huomattava taloudellinen merkitys. Komissio on lisäksi huomauttanut riidanalaisen päätöksen 83, 84 ja 438 perustelukappaleessa, että Atlantin ylittävä liikenne muodostaa maailman

kolmanneksi suurimman liikenteen, että olennainen osa Euroopan ja Yhdysvaltojen välisestä kaupasta, jonka suuruus on noin 80 miljardia euroa kumpaankin suuntaan, hoidetaan linjaliikenteenä, ja että vuonna 1991 ja 1992 TAA-sopimuksen osapuolten osuus markkinoista oli 75 prosenttia ja niiden omankin markkinamääritelmän mukaan vähintään 50 prosenttia.

76 Joka tapauksessa siltä osin kuin kantajien väitteillä voidaan katsoa tarkoitettavan sitä, että myös sopimuksen todelliset kilpailua rajoittavat vaikutukset on näytettävä toteen, vaikka kyseenalaistetuilla määräyksillä on jo selvästi osoitettu pyrittävän rajoittamaan kilpailua, näitä väitteitä ei voida hyväksyä. Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan sopimuksen konkreettisia vaikutuksia ei tarvitse ottaa huomioon sovellettaessa perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohtaa, jos on ilmeistä, että sopimuksen tarkoituksena on estää kilpailu yhteismarkkinoilla taikka rajoittaa tai vääristää sitä (yhdistetyt asiat 56/64 ja 58/64, Consten ja Grundig v. komissio, tuomio 13.7.1966, Kok. 1966, s. 429, ja erityisesti s. 496, Kok. Ep. I, s. 275; ks. vastaavasti myös asia C-219/95 P, Ferriere Nord v. komissio, tuomio 17.7.1997, Kok. 1997, s. I-4411, 14 ja 15 kohta ja asia C-235/92 P, Montecatini v. komissio, tuomio 8.7.1999, Kok. 1999, s. I-4539, 122 kohta).

77 Siltä osin kuin kantajien väitteillä pyritään kiistämään kapasiteetin hallinnointiohjelman kilpailua rajoittava luonne, riittää kun todetaan, että kyseisellä ohjelmalla pyrittiin selvästikin rajoittamaan TAA-sopimuksen osapuolten tarjontaa kuljetuskapasiteettien kannalta tarkastellen kuljetusmaksujen korottamiseksi tai ainakin niiden pitämiseksi ennallaan. Lisäksi kantajien väite, jonka mukaan Atlantin ylittävällä reitillä tarjonta on ollut aina suurempaa kuin kysyntä, koskee ainoastaan kokonaistarjontaa markkinoilla eikä kunkin TAA-sopimuksen osapuolena olevan varustamon tarjontaa ilmaistuna kuljetuskapasiteettina, jota kapasiteetin hallinnointiohjelmalla oli muuten juuri tarkoitus rajoittaa. Näin ollen ei voida kiistää, etteikö kapasiteetin hallinnointiohjelma olisi ollut perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdan b alakohdassa tarkoitettu kilpailunrajoitus. Lisäksi kyseinen kilpailunrajoitus oli huomattava ja se vaikutti jäsenvaltioiden väliseen kauppaan samoin perustein kuin TAA-sopimuksen merikuljetuspalvelujen hintojen vahvistamista koskevat määräykset.

78 Tästä seuraa, että komissio on näyttänyt riidanalaisessa päätöksessä oikeudellisesti riittävällä tavalla toteen, että TAA-sopimuksella rajoitettiin kilpailua yhteismarkkinoilla perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdassa tarkoitetulla tavalla.

79 Kun toiseksi on kyse vaikutuksesta jäsenvaltioiden väliseen kauppaan, on aluksi muistutettava vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan, että jotta yritysten välinen sopimus vaikuttaisi jäsenvaltioiden väliseen kauppaan, sen on oltava omiaan objektiivisten oikeudellisten ja tosiasiallisten seikkojen perusteella riittävällä todennäköisyydellä vaikuttamaan tosiasiallisesti tai potentiaalisesti 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 II -tapaus). Erityisesti on huomattava, ettei ole välttämätöntä, että tutkittavana oleva käyttäytyminen on todellisuudessa vaikuttanut tuntuvasti jäsenvaltioiden väliseen kauppaan, vaan on ainoastaan näytettävä toteen, että käyttäytyminen voi vaikuttaa tällä tavalla (ks. perustamissopimuksen 85 artiklan osalta asia T-29/92, SPO ym. v. komissio, tuomio 21.2.1995, Kok. 1995, s. II-289, 235 kohta ja perustamissopimuksen 86 artiklan osalta asia C-242/91 P, RTE ja ITP v. komissio, tuomio 6.4.1995, Kok. 1995, s. I-743, 69 kohta).

80 Tämän jälkeen on todettava, että TAA-sopimus oli sellaisten varustamojen välillä tehty sopimus, joista useat olivat sijoittautuneet yhteisöön, ja se koski niitä edellytyksiä, joilla meri- ja maakuljetuspalveluita myytiin yhteisön eri jäsenvaltioihin sijoittautuneille rahdinantajille. Tällainen sopimus oli 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 (em. yhdistetyt asiat Consten ja Grundig v. komissio ja em. asia SPO ym. v. komissio, tuomion 227 kohta), ei voida kiistää, etteikö TAA-sopimus, jolla asetettiin edellytykset, joilla kuljetuspalveluja myytiin suurelle osalle yhteisön rahdinantajista, kuuluisi yhteisön kilpailuoikeuden soveltamisalaan.

81 Lisäksi TAA-sopimus oli omiaan muuttamaan TAA-sopimuksen osapuolina olevien varustamoiden liikennöimien satamien kautta kulkevan rahtiliikenteen kulkua. Tästä syystä on katsottava, että TAA-sopimus vaikutti jäsenvaltioiden väliseen kauppaan myös muun kuin merikuljetuspalveluista muodostuvan kaupan osalta, koska sillä oli vaikutuksia myös satamapalveluihin ja tavaroiden kuljetukseen liittyviin palveluihin.

82 Lopuksi on todettava, että TAA-sopimus vaikutti, tosin välillisemmin, tai se oli ainakin omiaan vaikuttamaan jäsenvaltioiden väliseen kauppaan siltä osin kuin TAA-sopimuksen osapuolten vahvistamat kuljetusten hinnat muodostivat osan kuljetettujen tavaroiden lopullisesta myyntihinnasta. Kilpailun voimakkuus merikuljetuksen alalla näyttää todellakin viittaavan siihen, että kuljetuksen hinta muodostaa sellaisen meritse kuljetettujen tavaroiden kustannustekijän, jolla on vaikutusta näiden tavaroiden myyntiin.

83 Kolmanneksi niiden kantajien väitteiden osalta, jotka koskevat sitä, miten komissio on arvioinut maakuljetuspalveluja, on muistutettava aluksi, että perustamissopimuksen 85 artiklaa sovellettaessa relevantit markkinat on määritettävä sen selvittämiseksi, onko kyseessä oleva sopimus omiaan vaikuttamaan jäsenvaltioiden väliseen kauppaan, ja onko sen tarkoituksena estää, rajoittaa tai vääristää kilpailua yhteismarkkinoilla tai onko siitä tällaiset seuraukset. Tästä syystä perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdan soveltamisen yhteydessä kantajien komission markkinamääritelmää vastaan esittämiä väitteitä ei voida käsitellä erillään jäsenvaltioiden väliselle kaupalle aiheutuvia vaikutuksia ja kilpailun rajoittamista koskevista väitteistä (em. asia SPO ym. v. komissio, tuomion 74 ja 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).

84 Tämän jälkeen on korostettava, että riidanalaisen päätöksen 71 ja 72 perustelukappaleessa komissio on selvästi yksilöinyt kyseessä olevat maa-

kuljetuspalvelut. Se on perustellusti katsonut, että merkitykselliset maakuljetuspalvelut muodostuivat rahdinantajille Pohjois-Euroopan satamien ja Euroopan sisämaassa sijaitsevien kohteiden välillä osana Atlantin ylittävää monimuotokuljetusta tarjottavista konttien alku- ja loppukuljetuspalveluista (ks. asia T-86/95, Compagnie générale maritime ym. v. komissio, tänään annettu tuomio, 117—130 kohta, Kok. 2002, s. II-1011).

85 Kantajien väitteet siitä, ettei relevantteja markkinoita ole määritelty tai että ne on määritelty virheellisesti, on näin ollen hylättävä.

86 Lisäksi kantajien näkemys, jonka mukaan relevanttien markkinoiden olisi katsottava muodostuvan kaikista samankaltaisista maakuljetuksista tai kuljetuksista, joilla voidaan korvata TAA-sopimuksen yhteydessä suoritettu konttien kuljetus, on täysin perusteeton. Kantajat ovat nimittäin itsekin korostaneet toisen kanneperusteen yhteydessä seuraavaa: "Tässä kohdin esiin tuleva ongelma ei liity itse maakuljetukseen sellaisenaan vaan sellaiseen maakuljetukseen, joka muodostaa osan yhdistettyä kuljetusta — — . TAA-sopimuksen yhteydessä vahvistettua maakuljetuksiin sovellettavaa maksutaulukkoa on tarkoitettu käytettäväksi ainoastaan Atlantin ylittävässä yhdistetyssä merikuljetuksessa eikä sillä ole vaikutusta mihinkään muihin markkinoihin (esimerkiksi pelkästään maakuljetuksesta muodostuviin markkinoihin)." (Ks. analogisesti asia T-30/89, Hilti v. komissio, tuomio 12.12.1991, Kok. 1991, s. II-1439, pysytetty muutoksenhakuasiassa C-53/92 P, tuomio 2.3.1994, Kok. 1994, s. I-667). Kyseessä olevaan maakuljetukseen on katsottava kuuluvan ainoastaan konttien alku- ja loppukuljetus maitse osana Atlantin ylittäviä merikuljetuspalveluja.

87 Sen väitteen osalta, jonka mukaan komissio ei olisi osoittanut, että maakuljetuksen hintojen vahvistamisesta tehdyt sopimukset rajoittivat kilpailua yhteismarkkinoilla ja vaikuttivat jäsenvaltioiden väliseen kauppaan, on muistutettava, että edellä on todettu, että TAA-sopimuksen osapuolina olevat varustamot kilpailivat keskenään maakuljetuspalvelujen myynnissä yhteismarkkinoilla. Tämä koski myös muiden palvelujen yhteydessä tarjottavia alku- ja loppukuljetuksesta muodostuvia maakuljetuspalveluja osana monimuotokuljetusta suori-

tettava konttien varsinainen maakuljetus mukaan lukien. Näiden maakuljetuspalvelujen hinta muodosti merkittävän osan TAA-sopimuksen osapuolten myymien monimuotokuljetuspalvelujen hinnasta. Maakuljetuspalvelujen hintojen vahvistamista koskevat sopimukset vähensivät näin ollen tuntuvasti näiden varustamoiden välistä kilpailua, ja ne vaikuttivat jäsenvaltioiden väliseen kauppaan samalla tavalla kuin merikuljetuksen hintojen vahvistamista koskevat sopimukset. Maakuljetuspalveluiden osalta vaikutusta valtioiden väliseen kauppaan ja kilpailun rajoittumisen paikallistumista yhteismarkkinoiden sisälle ei voida kiistää varsinkaan, koska osa kyseisistä kuljetuspalveluista suoritetaan nimenomaan eri jäsenvaltioiden alueilla. Väitettä, joka sisältyy riidanalaisen päätöksen 306 perustelukappaleeseen ja jonka mukaan osana monimuotokuljetusta suoritettavien maakuljetuspalvelujen hintojen vahvistamisesta ja niiden tarjoamisen edellytyksistä tehdyt sopimukset olivat perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja kilpailunrajoituksia, ei voida näin ollen pätevästi riitauttaa.

88 Lisäksi kuten riidanalaisen päätöksen 309 perustelukappaleessa on todettu, maakuljetuspalvelujen hintojen vahvistamista koskevat sopimukset vaikuttivat laivanomistajien ja maakuljetuksista huolehtivien yritysten välisiin suhteisiin, mikä oli omiaan vaikuttamaan jäsenvaltioiden väliseen kauppaan maakuljetuspalvelujen alalla. Maakuljetuspalvelujen myyntihintojen vahvistaminen saattoi nimittäin vaikuttaa siihen, antoiko rahdinantaja konttiensa maakuljetuksen jonkun TAA-sopimuksen osapuolen vai maakuljetuksia hoitavan yrityksen tehtäväksi, ja se vääristi näin ollen TAA-sopimuksen osapuolina olevien varustamoiden ja eri jäsenvaltioihin sijoittautuneiden maakuljetuksia hoitavien yritysten välistä kilpailua maaosuuksien osalta.

89 Samoin komissio on vielä perustellusti todennut riidanalaisen päätöksen 310 perustelukappaleessa, että maakuljetuspalvelujen hintojen vahvistaminen yhteisesti muutti eri valtioissa sijaitsevien satamien luonnollisia vaikutusalueita. Näiden hintojen vahvistaminen sisämaassa sijaitsevan kohteen ja sellaisen tätä kohdetta kaikkein lähimpänä olevan sataman, johon joku TAA-sopimuksen osapuolista liikennöi, välisen kuvitteellisen kuljetuksen perusteella riippumatta siitä, mihin satamaan TAA-sopimuksen osapuolina olevat eri varustamot todellisuudessa liikennöivät, neutralisoi sen taloudellisen hyödyn, jota lyhyempi väli-

matka johonkin tiettyyn satamaan voi merkitä. Kantajat eivät ole muuten kiistäneet sitä, etteikö maakuljetuspalveluita koskevan maksutaulukon soveltamisesta aiheutuisi tällaista rahdin kierrätystä, vaan ne ovat tyytyneet väittämään, ettei sen merkitys ole niin suuri. Se, että vaikka TAA-sopimusta ei olisikaan tehty, varustamot vastaisivat niistä ylimääräisistä kustannuksista, joita rahdin kuljettaminen kauempana olevaan satamaan aiheuttaa — mitä ei ole kuitenkaan osoitettu toteen — , ei muuta kuitenkaan sitä, että niin kutsutun lähintä satamaa koskevan menettelytavan (port equalisation) tarkoituksena on ohjata tavarat sellaisiin satamiin, joihin niitä ei muussa tapauksessa olisi lähetetty, tai että sillä on ainakin tällaisia vaikutuksia, ja että kyseinen tavaravirran muutos on seurausta maakuljetuksen hintojen vahvistamista koskevista sopimuksista.

90 Joka tapauksessa on muistutettava, että vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan edellytys, joka koskee vaikutusta jäsenvaltioiden väliseen kauppaan, täyttyy kun oikeudellisten seikkojen ja tosiseikkojen perusteella voidaan arvioida riittävän suurella todennäköisyydellä, että kyseessä oleva sopimus voi tosiasiallisesti tai mahdollisesti vaikuttaa suoraan tai välillisesti jäsenvaltioiden väliseen kauppaan (ks. vastaavasti mm. asia 99/79, Lancôme ja Coparfrance, tuomio 10.7.1980, Kok. 1980, s. 2511, 23 kohta ja asia T-22/97, Kesko v. komissio, tuomio 15.12.1999, Kok. 1999, s. II-3775, 103 kohta). Näin ollen komissiolla ei ole velvollisuutta näyttää toteen, että tällaisia vaikutuksia todella on olemassa (em. asia Ferriere Nord v. komissio, tuomion 19 ja 20 kohta), minkä osoittaminen oikeudellisesti riittävällä tavalla on useimmissa tapauksissa vaikeaa, vaan se edellyttää osoitettavan, että kyseisellä sopimuksella saattoi olla tällainen vaikutus (asia 19/77, Miller v. komissio, tuomio 1.2.1978, Kok. 1978, s. 131, 15 kohta ja em. asia Ferriere Nord v. komissio, tuomion 19 kohta). Kantajien väitteet on siis hylättävä siltä osin kuin niillä voidaan ymmärtää vaadittavan komissiolta näyttöä siitä, että vaikutus jäsenvaltioiden väliseen kauppaan on todellinen jokaisilla niillä markkinoilla tai alamarkkinoilla, jotka ne katsovat merkityksellisiksi.

91 Lopuksi maakuljetuspalvelujen hintojen vahvistamista koskevista sopimuksista seuraavien kilpailunrajoitusten huomattavuuden osalta on muistutettava, että riidanalaisen päätöksen 146 perustelukappaleen mukaan, jota kantajat eivät ole riitauttaneet, TAA-sopimuksen osapuolet ovat vuonna 1992 kuljettaneet yli 1,5 miljoonaa 20 jalan konttia kaikista Atlantin ylittävässä liikenteessä kuljetusta kahdesta miljoonasta tai melkein kahdesta miljoonasta kontista, ja että kantajien

ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen kirjallisiin kysymyksiin antamien vastausten mukaan TAA-sopimuksen osapuolten kuljettamista konteista noin 40—50 prosenttia on kuljetettu satamiin tai satamista sisämaassa sijaitseviin kohteisiin monimuotokuljetuksesta tehtyjen sopimusten perusteella. Näin ollen maakuljetuspalveluiden hintojen vahvistamisesta tehdyt sopimukset koskivat vähintään 600 000:ta konttia eli 30:tä prosenttia kaikista Euroopan ja Yhdysvaltojen välillä kuljetetuista konteista.

92 Edellä esitetystä ilmenee, että TAA-sopimus oli kilpailua rajoittavan tarkoituksensa perusteella ja sen osapuolten taloudellinen voima huomioon ottaen omiaan vaikuttamaan tuntuvasti jäsenvaltioiden väliseen kauppaan ja muuttamaan huomattavasti kilpailuolosuhteita useiden jäsenvaltioiden alueilla, sekä että riidanalaisessa päätöksessä on perusteltu tämä arviointi riittävällä tavalla.

93 Ensimmäinen kanneperuste, joka koskee perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdan rikkomista, on näin ollen hylättävä.

II *Toinen kanneperuste, joka koskee sitä, ettei TAA-sopimukseen ole sovellettu asetuksen N:o 4056/86 3 artiklassa säädettyä ryhmäpoikkeusta*

94 Komissio päätti, ettei asetuksen N:o 4056/86 3 artiklassa säädettyä linjakonferensseja koskevaa ryhmäpoikkeusta voitu soveltaa TAA-sopimukseen ensinnäkin, koska TAA-sopimus ei ollut kyseisessä asetuksessa tarkoitettu linjakonferenssi siitä syystä, että sillä otettiin käyttöön vähintään kahdella eri tasolla olevat kuljetusmaksut, ja toiseksi, koska vaikka TAA-sopimusta olisikin voitu pitää linjakonferenssina, kapasiteetin hallinnointiohjelma ei ollut kuitenkaan edellä mainitun 3 artiklan poikkeuksessa tarkoitettua toimintaa. Komissio katsoi TAA-päätöksessä myös, että tulkittiinpa linjakonferenssin käsitettä miten tahansa, asetusta N:o 4056/86 ei kuitenkaan missään tapauksessa voitu soveltaa

osana yhdistettyä kuljetusta tarjottavien maakuljetuspalvelujen hintojen vahvistamista koskeviin sopimuksiin.

A *Kantajien väitteet ja niiden perustelut*

95 [...]

1. Linjaliikenteeseen liittyvien taloudellisten piirteiden virheellinen arviointi

a) Komission vastineen tutkittavaksi ottamisen edellytysten osittainen puuttuminen

96 [...]

b) Aikatauluun perustuvien merikuljetuspalvelujen markkinoihin liittyvät taloudelliset piirteet

97
—
105 [...]

c) TAA-sopimuksen vakauttava vaikutus Atlantin ylittävällä reitillä

106
—
109 [...]

d) Aikatauluun perustuvien merikuljetuspalvelujen markkinoille luontainen epävakaus, joka on tunnustettu yhteisön oikeudessa

110 — 121 [...]

2. Asetuksessa N:o 4056/86 tarkoitetun linjakonferenssin määritelmä ja TAA-sopimuksen kaksitasoinen tariffirakenne

122 — 127 [...]

B *ECSA:n ja JSA:n väitteet ja niiden perustelut*

128 — 129 [...]

C *Komission väitteet ja niiden perustelut*

130 [...]

D *FTA:n, AUTF:n ja ECTU:n väitteet ja niiden perustelut*

131 — 133 [...]

E *Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta*

134 Kantajat väittävät, että komissio on tulkinnut vakauden käsitettä kohtuuttoman suppeasti, ja se on katsonut tästä syystä virheellisesti riidanalaisessa päätöksessä, ettei TAA-sopimukseen voitu soveltaa asetuksen N:o 4056/86 3 artiklassa säädettyä ryhmäpoikkeusta, koska riidanalainen päätös perustuu ensinnäkin siihen, että TAA-sopimus ei ollut linjakonferenssi, sillä sen osapuolet eivät toimineet yhdenmukaisin tai yhteisin kuljetusmaksuin, toiseksi siihen, että kapasiteetin hallinnointiohjelma ei kuulunut ryhmäpoikkeuksen piiriin, ja kolmanneksi siihen, että osana monimuotokuljetusta suoritettavan maakuljetuksen hintojen vahvistamisesta tehdyt sopimukset eivät kuuluneet asetuksen N:o 4056/86 soveltamisalaan.

135 Riidanalaisen päätöksen 319 perustelukappaleessa todetaan seuraavaa:

"TAA-sopimus ei ole sellainen konferenssin sopimus, johon voidaan soveltaa asetuksen N:o 4056/86 3 artiklan mukaista poikkeusta, pääasiallisesti siksi, että

— siinä vahvistetaan ainakin kahdella eri tasolla olevat kuljetusmaksut ja

— siinä säädetään kapasiteettien käyttämättä jättämisestä."

136 On todettava, että riidanalaisen päätöksen mukaan TAA-sopimusta ei voida sen kaksitasoisen tariffirakenteen vuoksi pitää asetuksessa N:o 4056/86 tarkoitettuna linjakonferenssina, ja kyseisen päätöksen mukaan kapasiteetin hallinnointi-

ohjelma on puolestaan sellainen toiminta, johon ei voida soveltaa kyseisen asetuksen 3 artiklan mukaista poikkeusta. Riidanalaisen päätöksen 359 perustelukappaleen mukaan nimittäin "vaikka TAA-sopimus olisikin — — asetuksen N:o 4056/86 1 artiklassa tarkoitetun konferenssin sopimus, TAA-sopimuksen osapuolten toimeenpanemaan kapasiteetin hallinnointiohjelmaan ei voida kuitenkaan soveltaa kyseisen asetuksen 3 artiklan mukaista poikkeusta".

137 Riidanalaisen päätöksen 320—358 perustelukappaleesta ilmenee myös — ja komissio on muuten todennut tämän vastineessaan ja kantajan vastaukseen antamassaan vastauksessa sekä suullisessa käsittelyssä — että komissio kieltäytyi katsomasta, että TAA-sopimukseen voitaisiin soveltaa asetuksen N:o 4056/86 3 artiklassa säädettyä ryhmäpoikkeusta, ensisijaisesti sillä perusteella, että TAA-sopimus ei ollut asetuksen N:o 4056/86 1 artiklassa tarkoitettu linjakonferenssi, sillä siinä ei määrätty yhdenmukaisista tai yhteisistä kuljetusmaksuista.

138 Asetuksen N:o 4056/86 3 artiklan mukaan perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu kielto ei koske "yhden tai useamman linjakonferenssin jäsenten tai joidenkin jäsenten sellaisia sopimuksia, päätöksiä tai yhdenmukaistettuja menettelytapoja, joiden tarkoituksena on kuljetusmaksujen ja -ehtojen vahvistaminen".

139 Asetuksen N:o 4056/86 3 artiklan mukainen ryhmäpoikkeus koskee näin ollen linjakonferenssien yhteydessä tehtyjä hintojen vahvistamista koskevia sopimuksia. Kuten asetuksen N:o 4056/86 kahdeksannesta perustelukappaleesta ilmenee, linjakonferensseja koskevasta ryhmäpoikkeuksesta on säädetty sen vuoksi, että linjakonferensseilla on vakauttava vaikutus, koska ne takaavat rahdinantajille luotettavia palveluja, ja niillä yleensä osaltaan edistetään riittävien ja tehokkaiden aikatauluun perustuvien merikuljetusten tarjoamista ja niissä otetaan oikeudenmukaisesti huomioon käyttäjien edut. Kahdeksannessa perustelukappaleessa tarkennetaan vielä, että tällaisia tuloksia "ei voida saavuttaa ilman kuljetusmaksuja — — koskevaa varustamoiden yhteistyötä konferensseissa".

140 Tästä seuraa, että sopimukseen voidaan soveltaa asetuksen N:o 4056/86 3 artiklan mukaista poikkeusta ainoastaan, jos kyse on linjakonferenssin tekemästä sopimuksesta.

141 Näin ollen aluksi on määriteltävä asetuksessa N:o 4056/86 tarkoitettu linjakonferenssin käsite, ja tämän jälkeen on tarkastettava, voitiinko TAA-sopimusta pitää linjakonferenssina.

1. Asetuksessa N:o 4056/86 tarkoitetun linjakonferenssin määritelmä

142 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".

143 Kyse on näin ollen asetuksessa N:o 4056/86 tarkoitetusta linjakonferenssista ainoastaan, jos sen jäsenet toimivat "yhdenmukaisin tai yhteisin kuljetusmaksuin".

144 Kantajat väittävät komission katsoneen väärin TAA-päätöksessä, että ilmaisulla "yhdenmukaisin tai yhteisin kuljetusmaksuin" tarkoitetaan sitä, että kaikkien konferenssin jäsenten on perittävä samasta tuotteesta sama maksu. Kantajien mukaan varustamojen ryhmä voi olla asetuksessa N:o 4056/86 tarkoitettu linjakonferenssi — ja siihen voidaan näin ollen soveltaa ryhmäpoikkeusta — silloin kun ryhmän jäsenet vahvistavat yhteisesti kuljetusmaksut, vaikka

kuljetusmaksut vaihtelisivatkin eri jäsenten välillä. Ilmaisulla "yhdenmukainen" tarkoitetaan ainoastaan sitä, että kuljetusmaksut ovat yhdenmukaisia rahdinantajiin nähden eikä sitä, että ne olisivat yhdenmukaisia varustamojen välillä.

145 Ilmaisun "yhdenmukaisin tai yhteisin kuljetusmaksuin" merkityksen selvittämiseksi on kiinnitettävä huomiota käytettyyn sanamuotoon ja tämän lisäksi myös ryhmäpoikkeusjärjestelyyn, siihen asiayhteyteen, johon asetus N:o 4056/86 liittyy, sekä niihin päämääriin, joita kyseisellä asetuksella tavoitellaan.

146 Ensinnäkin on muistutettava vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan, että kun otetaan huomioon perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdassa määrätty yleinen kielto toteuttaa kilpailua rajoittavia yritysten välisiä järjestelyjä, poikkeusasetuksessa säädettyjä poikkeussäännöksiä on luonnostaan tulkittava suppeasti (em. yhdistetyt asiat Compagnie maritime belge de transports ym. v. komissio, tuomion 48 kohta ja asia T-9/92, Peugeot v. komissio, tuomio 22.4.1993, Kok. 1993, s. II-493, Kok. Ep. XIV, s. II-57, 37 kohta). Tämä on tarpeen sitä suuremmalla syyllä asetuksen N:o 4056/86 säännösten kohdalla, koska poikkeus on voimassa rajoittamattoman ajan ja koska hyväksytyt kilpailunrajoitukset ovat luonteeltaan poikkeuksellisia (horisontaalinen sopimus, jonka tarkoituksena hintojen vahvistaminen). Tästä seuraa, että asetuksen N:o 4056/86 3 artiklan mukaista ryhmäpoikkeusta ei voida tulkita laajasti ja kehityskelpoisesti siten, että sen piiriin voitaisiin katsoa kuuluvaksi kaikki sellaiset sopimukset, jotka ovat varustamojen mielestä hyödyllisiä ja jopa välttämättömiä markkinaolosuhteisiin mukautumisen kannalta. Poikkeus voi koskea ainoastaan sen tyyppisiä sopimuksia, joiden neuvosto katsoi asetusta N:o 4056/86 antaessaan täyttävän hankitun kokemuksen perusteella perustamissopimuksen 85 artiklan 3 kohdassa asetetut edellytykset. Sen lisäksi, että neuvostolla on oikeus muuttaa tarvittaessa asetusta N:o 4056/86, asianomaisilla yrityksillä on myös aina mahdollisuus tehdä yksittäispoikkeusta koskeva hakemus korjatakseen ryhmäpoikkeukseen liittyvistä rajoituksista mahdollisesti aiheutuvia haittoja.

147 Toiseksi on selvää, että asetuksen N:o 4056/86 1 artiklan 3 kohdan b alakohdassa mainittu "linjakonferenssin" määritelmä on otettu sanatarkasti linjakonferenssien käyttäytymissääntöjä koskevasta Yhdistyneiden Kansakuntien yleissopi-

muksesta, joka on tehty 6.4.1974 ja joka on tullut voimaan 6.10.1983. Asetuksen N:o 4056/86 ja käyttäytymissääntöjen välinen yhteys käy ilmi myös kyseisen asetuksen kolmannesta perustelukappaleesta, jonka mukaan "asetuksen (ETY) N:o 954/79 johdanto-osan viimeisessä kappaleessa tarkoitetussa kilpailusääntöjen soveltamista meriliikenteeseen koskevassa asetuksessa olisi otettava huomioon — — käyttäytymissäännöt; [ja] asetuksella olisi täydennettävä tai täsmennettävä [kyseisiä] käyttäytymissääntöjä niiden soveltamisalaan kuuluvia konferensseja koskevilta osin". Käyttäytymissäännöt ovat näin ollen tärkeä vertailukohta tulkittaessa asetuksen N:o 4056/86 mukaista linjakonferenssin käsitettä.

148 Kuten riidanalaisen päätöksen 321 ja 322 perustelukappaleessa mainituista lukuisista viittauksista oikeuskirjallisuuteen ilmenee, käyttäytymissäännöissä viitataan perinteisiin linjakonferensseihin, joiden oleellisena ominaisuutena on se, että kaikki niiden jäsenet sopivat perivänsä linjaliikenteessä saman tuotteen merikuljetuksesta saman kuljetusmaksun. Lisäksi on todettava, että kantajat eivät ole vedonneet yhteenkään sellaiseen julkaisuun tai esittäneet yhtäkään viittausta sellaiseen lainaukseen, jonka avulla tämä väite voitaisiin todeta vääräksi. Ne ovat korkeintaan perustellusti tarkentaneet — vaikka sillä ei olekaan mitään merkitystä — kannekirjelmänsä liitteessä 6 sen lainauksen tarkan ulottuvuuden, johon TAA-päätöksen 324 perustelukappaleessa viitataan. Kantajat eivät sitä paitsi ole edes väittäneet, että perinteisten linjakonferenssien toiminta ei perustu yhdenmukaisten kuljetusmaksujen soveltamiseen, vaan ne ovat tyytyneet vain epämääräisesti toteamaan kannekirjelmänsä eräässä osassa, joka eroaa siitä osasta, jossa toinen kanneperuste on esitetty, että "linjakonferenssien historian perusteella voidaan sanoa, että varustamoiden välinen yhteistoiminta muodostuu ominaisesti kolmesta erityyppisestä hintasopimuksesta".

149 Käyttäytymissäännöissä tarkoitettu edellytys, jonka mukaan perinteisen linjakonferenssin kaikki jäsenet soveltavat yhdenmukaisia hintoja, ilmenee myös kyseisten käyttäytymissääntöjen 13 artiklan 2 kohdasta, jonka ranskankielisessä versiossa, kuten myös suurimmassa osassa muunkielisiä versioita englanninkielistä versiota lukuun ottamatta, säädetään, että konferenssien maksutaulukoissa on ilmoitettava erikseen kustakin tuotteesta perittävä kuljetusmaksu.

150 Lisäksi vaikka yhteisön oikeuden säännöstä onkin tulkittava yhteisön oikeus huomioon ottaen eikä tulkinta luonnollisestikaan voi riippua kolmannen maan oikeudesta, kuitenkin siltä osin kuin asetuksessa N:o 4056/86 viitataan käyttäytymissääntöjen soveltamisalaan kuuluviin konferensseihin, kuten myös TAA -päätöksen 346 perustelukappaleessa todetaan, voidaan korostaa, että myös Yhdysvaltain Departement of Justicen tekemä arvio vahvistaa, että linjakonferenssit perustuvat kaikille konferenssin jäsenille yhdenmukaisiin kuljetusmaksuihin ja että linjakonferenssit eroavat tältä osin TAA-sopimuksen tyyppisestä sopimuksesta, joka tunnetaan nimellä rate agreement -sopimus (kuljetusmaksuja koskeva sopimus) ja jossa vahvistetaan erilaiset kuljetusmaksut jäsenistä riippuen. Department of Justice on nimittäin todennut seuraavaa: "Se, että konferenssit osallistuvat tällaisiin kuljetusmaksuja koskeviin sopimuksiin, antaa niille mahdollisuuden päästä kosketuksiin kaikkien suurimpien 'itsenäisten' varustamojen kanssa kuljetusmaksujen vahvistamiseksi. Näin ollen konferenssien monopolivalta voi ulottua kuljetusmaksuja koskevien sopimusten kautta suureen osaan konferensseihin kuulumattomia varustamoita. — — Ei ole tarpeen, että tällaisessa sopimuksessa sovitaan yhdenmukaisista maksuista: osapuolet voivat sopia maksuista, jotka ovat erisuuruisia rahdinkuljettajista riippuen, mikä heijastaa eroja suoritetussa palvelussa ja muita tekijöitä. — — Kuljetusmaksuja koskevissa sopimuksissa määrätään tavanomaisesti sopimuksen osapuolilla olevasta oikeudesta aloittaa itsenäinen toiminta. Kun konferenssit ovat osapuolina kuljetusmaksuja koskevissa sopimuksissa, varustamot sopivat yleensä eri maksuista konferenssien ja konferensseihin kuulumattomien varustamojen osalta pikemminkin kuin että ne sopisivat yhdenmukaisista kuljetusmaksuista, mistä on puolestaan kyse konferenssien tapauksessa." ("The regulated ocean shipping industry", a report of the US Department of Justice, tammikuu 1977, s. 69, 70 ja 142).

151 Kolmanneksi myös riidanalaisen päätöksen 327 perustelukappaleessa mainituista käyttäytymissääntöihin liittyvistä valmistelevista asiakirjoista, kuten Yhdistyneiden Kansakuntien kauppa- ja kehityskonferenssin (UNCTAD) sihteeristön laatimasta valmistelevasta kertomuksesta, joka on vuodelta 1970 ja jonka otsikkona on "linjakonferenssijärjestelmä (1970)" ("The liner conference system"), ilmenee, että linjakonferensseihin liittyvä oleellinen ominaisuus on juuri se, että niissä vahvistetaan saman tavaran osalta yhdenmukainen kuljetusmaksu, jota jokainen konferenssin jäsen soveltaa. Kertomuksen 156 kohdassa on korostettu, että "kaikissa konferensseissa jäsenten välisessä perussopimuksessa on kyse *yhdenmukaisten maksujen* vahvistamisesta" (kursivointi tässä). Samoin konferensseja kuvataan "sellaisten tiettyjä reittejä liikennöivien varustamojen ryhmiksi, jotka ovat tehneet perussopimuksia toimiakseen yhdenmukaisin kuljetusmaksuin" (8 kohta). Kertomuksessa korostetaan, että "kaikki ne jäsenet, jotka ovat suostuneet toimimaan yhdenmukaisin kuljetusmaksuin, valvovat konferenssin jäsenten välistä kilpailua" (14 kohta). Yhtenä konferensseista saa-

tavana etuna kertomuksessa mainitaan se, että niiden johdosta "kaikki konferenssiin kuuluvat varustamot toimivat yhdenmukaisin maksuin syrjimättä rahdinantajia näiden taloudellisen aseman tai näiden toimittaman rahdin suuruuden perusteella. Rahdinantaja, joka kääntyy konferenssin puoleen, voi olla varma siitä, että sen kilpailijat eivät saa kuljetuksia halvemmalla hakemalla palveluja muualta" (27 kohta); "konferenssit korostavat lisäksi tarjoavansa kiinteitä maksuja, jotka ovat kohtuullisen vakaat" (28 kohta). Hintojen vakautta koskevassa VI luvussa on todettu seuraavaa: "Yksi tärkeimmistä seikoista, jonka konferenssit väittävät pystyvänsä tekemään, on se, että ne takaavat tuojille ja viejille sen, että rahdin kuljetuksesta perittävät maksut pysyvät vakaina, mikä niiden mukaan antaa näille mahdollisuuden laatia pidemmän aikavälin suunnitelmia tulevien kaupallisten toimien suhteen" (225 kohta) ja että "vastaaminen tähän rahdinantajien yleiseen tarpeeseen on yksi niistä pääasiallisista syistä, jonka vuoksi rahteja kuljettavat varustamot muodostavat konferenssin ja päättävät soveltaa samanlaisten rahtien kuljettamiseen samanlaisia maksuja ja ehtoja kaikkien rahdinantajien osalta" (226 kohta); "kuljetusmaksujen vakaus näyttää näin ollen mahdolliselta ainoastaan siinä tapauksessa, että varustamot tekevät sellaisen sopimuksen tai toteuttavat sellaisen yhteisjärjestelyn, jonka tarkoituksena on yhdenmukaisten kuljetusmaksujen soveltaminen" (227 kohta). Samoin UNCTADin sihteeristön vuodelta 1972 peräisin olevan valmistelevan kertomuksen, jonka otsikkona on "Linjakonferensseja koskeva säännöstö" (linjakonferenssien käyttäytymissäännöt), 6 kohdassa todetaan, että linjakonferenssit ovat "tiettyjä reittejä liikennöivien varustamojen ryhmiä, jotka ovat tehneet perussopimuksia yhdenmukaisten kuljetusmaksujen soveltamiseksi".

152 Edellä olevasta seuraa, että toisin kuin kantajat väittävät, käyttäytymissääntöjen laatimishistoria osoittaa, että linjakonferenssien olennaisena ominaisuutena on se, että niissä vahvistetaan yhdenmukaiset kuljetusmaksut, joita jokainen konferenssin jäsen soveltaa tietyn tuotteen kuljetukseen.

153 Näin ollen se kantajien esittämä seikka, että ennen kuin ilmaisu "yhdenmukaiset tai yhteiset kuljetusmaksut" hyväksyttiin, asiassa oli vuorotellen ehdotettu sellaisia ratkaisuja, joissa käytettiin ainoastaan sanaa "yhdenmukaiset" tai pelkästään ilmaisua "yhdenmukaisesti annetut" tai "yhdenmukaiset tai yhteisesti annetut", on asian kannalta merkityksetön. Nämä ehdotukset ainoastaan kertovat siitä, kuinka vaikeaa semanttisesti sellaisen yhteisen käsitteen, josta käytetään eri valtioissa tai eri kielissä monenlaisia eri ilmaisuja, kääntäminen oli kansainvälisissä neuvotteluissa.

154 Sanojen "yhdenmukaiset" ja "yhteiset" merkityksen väitetyllä erolla on tuskin merkitystä, koska nämä kaksi ilmaisua näyttävät olevan synonyymejä. Kun varustamot nimittäin soveltavat yhdenmukaisiksi tai yhteisiksi katsottavia kuljetusmaksuja, asiakas maksaa saman hinnan riippumatta siitä, mikä varustamo ottaa vastatakseen tavaran kuljettamisesta.

155 Lopuksi on huomattava, että ilmaisujen "yhdenmukaiset" ja "yhteiset" rinnakkainen käyttö perustuu tarpeeseen varmistaa se, että käyttäytymissääntöjen määritelmän piiriin kuuluu myös myyntiä edistäviä kuljetusmaksuja koskeva käytäntö (käyttäytymissääntöjen 15 artikla) ja lojaliteettijärjestelyihin perustuvia erityishintoja koskeva käytäntö (käyttäytymissääntöjen 7 artikla). Näissä kahdessa erityistapauksessa kuljetusmaksut ovat nimittäin "yhteisiä" siltä osin kuin ne ovat samat kaikille jäsenille ja kaikkiin rahdinantajiin nähden, mutta ne eivät ole "yhdenmukaisia" siltä osin kuin saman tavaran kuljettamisesta peritään eri hinta sen mukaan, sovelletaanko kuljetukseen yleistä maksutaulukkoa vai sitä vastoin myynninedistämistoimintaan tai lojaliteettijärjestelyihin sovellettavaa maksutaulukkoa.

156 Neljänneksi ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin on todennut, että linjakonferenssin "kuten asetuksen N:o 4056/86 1 artiklasta ilmenee, — — tarkoituksena on luonnollisesti yhdenmukaisten kuljetushintojen ja muiden yhteisten kuljetusehtojen määrittäminen" (em. yhdistetyt asiat Compagnie maritime belge de transports ym. v. komissio, tuomion 65 kohta).

157 Samoin yhteisöjen tuomioistuin on vahvistanut, että "linjakonferenssi, jolle neuvoston määritelmän mukaan voidaan myöntää asetuksessa N:o 4056/86 säädetty ryhmäpoikkeus, voidaan sen laatu ja tavoitteet huomioon ottaen määrittää markkinoilla niin käyttäjiin kuin kilpailijoihinkin nähden esiintyväksi yhdeksi yksiköksi" (yhdistetyt asiat C-395/96 P ja C-396/96 P, Compagnie maritime belge de transports ym. v. komissio, tuomio 16.3.2000, Kok. 2000, s. I-1365, 48 kohta). Konferenssi esiintyy markkinoilla yhtenä yksikkönä siltä osin kuin se vahvistaa yhdenmukaiset kuljetusmaksut kaikille sen jäsenille siten, että samaa maksua sovelletaan saman tavaran kuljettamiseksi paikasta A paikkaan B riippumatta siitä, kuka konferenssin laivanvarustajajäsen ottaa huolehtiakseen tavaran kuljetuksesta.

158 Viidenneksi, kuten myös erityisesti asetuksen N:o 4056/86 kahdeksannesta perustelukappaleesta ilmenee, linjakonferensseihin sovelletaan ryhmäpoikkeusta niillä olevan vakauttavan vaikutuksen vuoksi. Tämä vakaus turvataan kuitenkin paremmin siten, että kaikki konferenssin jäsenet perivät yhdenmukaisia kuljetusmaksuja, kuin siten, että linjakonferenssissa on vahvistettu useita eri maksuja asianomaisesta jäsenestä riippuen. Konferenssin noudattama yhdenmukainen kuljetusmaksujen taso antaa lisäksi käyttäjille, joiden etujen huomioon ottaminen on myös poikkeusluvan saannin edellytys, mahdollisuuden olla varmoja siitä, että ne voivat saada kuljetuspalvelun samaan hintaan riippumatta siitä, kenen konferenssiin kuuluvan varustamon puoleen ne kääntyvät. Kantajille koituva etu siitä, että niillä on jo etukäteen tiedossa tietylle tavaralle asetettu viitehinta, vähenee huomattavasti, jos konferenssin jäsenet eivät sovella yhtä maksua vaan kahta tai jopa useampaa maksua yhden ja saman tuotteen osalta.

159 Toisin kuin kantajat väittävät, tällainen linjakonferenssin käsitteen tulkinta ei ole ristiriidassa sen komission hyväksymän mahdollisuuden kanssa, että konferenssin jäsen harjoittaa itsenäistä toimintaa. Itsenäinen toiminta eroaa perustavanlaisesti erilaisten hintojen järjestelmästä. Itsenäisen toiminnan toteuttaminen, jonka avulla konferenssin jäsen voi tarjota tietyn tuotteen osalta alempia kuljetusmaksuja kuin mistä konferenssin maksutaulukossa on määrätty antamalla siitä etukäteen ilmoitus yleensä kymmenen päivää aikaisemmin, ei merkitse toista hintatasoa, jota on tarkoitus soveltaa yleisesti, koska tällainen toiminta ei koske kuin tiettyä nimenomaista liiketoimea. Kaikille konferenssin jäsenille yhdenmukaisista tai yhteisistä kuljetusmaksuista seuraava vakauttava vaikutus säilyy näin ollen myös itsenäistä toimintaa toteutettaessa, mutta se vaarantuu silloin kun konferenssin maksutaulukko, jossa mainitaan kaikki sovellettavat kuljetusmaksut, korvataan jäsenten mukaan porrastettujen hintojen järjestelmällä. Lisäksi varustamo päättää itsenäisestä toiminnasta ja toteuttaa sitä pakostakin sen kilpailuoikeuden periaatteen mukaisesti, jonka mukaan kukin toimija päättää itsenäisesti siitä politiikasta, jota sen on tarkoitus noudattaa markkinoille, kun taas porrastettujen hintojen järjestelmä merkitsee sellaista uutta kilpailua rajoittavaa yritysten välistä yhteisjärjestelyä, jona jo linjakonferenssia on pidettävä, koska kyseistä järjestelmää voidaan todellisuudessa verrata konferenssin ja itsenäisten varustamojen väliseen sopimukseen.

160 Samoin se, että riidanalaisessa päätöksessä on tulkittu ilmaisua "yhdenmukaiset tai yhteiset hinnat" siten, että sillä tarkoitetaan sitä, että kyseessä olevien mak-

sujen on oltava samat kaikille konferenssin jäsenille, ei voida katsoa olevan ristiriidassa sen seikan kanssa, että asetuksen N:o 4056/86 5 artiklan 2 kohdassa määritellyn kaltaisiin lojaliteettijärjestelyihin sovelletaan kyseisen asetuksen 6 artiklan perusteella poikkeusta. Lojaliteettijärjestelyt, joiden perusteella sellaisille rahdinantajille, jotka sitoutuvat olemaan lojaaleja konferenssia kohtaan, myönnetään alennuksia maksutaulukossa vahvistetuista kuljetusmaksuista, eivät vahingoita konferenssin vakauttavaa vaikutusta, koska nämä alennukset myönnetään riippumatta siitä, kuka konferenssin jäsenistä hoitaa kuljetuksen, ja niitä sovelletaan yhdenmukaisesti kaikkiin edellä mainittuihin järjestelyihin osallistuviin samoja tavaroita lähettäviin rahdinantajiin.

161 Kuudenneksi poikkeuslupaa ei perustamissopimuksen 85 artiklan 3 kohdan b alakohdan mukaan voida myöntää sopimukselle, joka poistaa kilpailua. Tältä osin on huomattava yhteisöjen tuomioistuimen korostaneen, että "koska 3 artiklan [g kohdassa] määrätään järjestelmästä, jolla taataan, että kilpailu ei vääristy yhteismarkkinoilla, siinä edellytetään sitäkin suuremmalla syyllä, että kilpailua ei poisteta, [ja että] tämä edellytys on niin olennainen, että ilman sitä perustamissopimuksen useat määräykset menettäisivät merkityksensä" (asia 6/72, Europemballage ja Continental Can v. komissio, tuomio 21.2.1973, Kok. 1973, s. 215, Kok. Ep. II, s. 89, 24 kohta). Oikeuskäytännöstä ilmenee myös, että "hintakilpailu [on] niin tärkeää, ettei sitä voida koskaan kokonaan poistaa" (asia 26/76, Metro v. komissio, tuomio 25.10.1977, Kok. 1977, s. 1875, Kok. Ep. III, s. 459, 21 kohta).

162 Neuvostolla ei ollut tarkoituksena, eikä se muuten olisi voinutkaan, poiketa asetuksella N:o 4056/86 tästä perustamissopimuksen määräyksestä. Neuvosto on sitä vastoin useaan otteeseen ja erityisesti asetuksen N:o 4056/86 13. perustelukappaleessa ja 7 artiklassa kiinnittänyt huomiota tarpeeseen varmistaa, ettei ryhmäpoikkeus kata sellaisia menettelytapoja, jotka ovat ristiriidassa perustamissopimuksen 85 artiklan 3 kohdan määräysten kanssa. Silloin kun on kyse poikkeuksen soveltamisesta sellaiseen hintojen vahvistamista koskevaan horisontaaliseen sopimukseen, jonka tarkoituksena on poistaa ainakin suurilta osin konferenssin jäsenten välinen sisäinen kilpailu tai josta on tällaiset seuraukset, pääasiallinen takuu siitä, että ryhmäpoikkeuksesta huolimatta tehokas kilpailu voidaan säilyttää, perustuu itsenäisten varustamojen eli varustamojen, jotka kehittävät toimintaansa konferenssiin kuulumatta, taholta tulevaan ulkopuoliseen kilpailuun. Porrastettujen hintojen käyttöön ottaminen tai nou-

dattaminen houkuttelee kuitenkin varustamojen ryhmittymään sellaisia itsenäisiä varustamoita, jotka muussa tapauksessa olisivat jatkaneet kilpailua konferenssin jäsenten kanssa. Kaikki sellaiset varustamojen väliset sopimukset, joissa vahvistetaan kahdet tai useammat eri hinnat, eivät tosin automaattisesti merkitse ulkoisen kilpailun poistamista. TAA-sopimukseen sisältyvän kaltainen useiden eri hintojen vahvistamista koskeva sopimus saattaisi koota yhteen ainoastaan sellaiset varustamot, joilla on yhdessä melko pieni osa markkinoista, eikä se näin ollen voisi johtaa ulkoisen kilpailun poistumiseen. Toisin ilmaistuna taas konferenssi, jonka jäsenet soveltavat yhdenmukaisia kuljetusmaksuja, saattaisi kattaa markkinat lähes kokonaisuudessaan ja poistaa kaiken ulkoisen kilpailun. Nämä tilanteet ovat kuitenkin melko teoreettisia, ja yleisesti ottaen ei voida kiistää, että mahdollisuudella vahvistaa erilaiset hinnat varustamoiden ryhmittymään voidaan houkutella sellaisia varustamoja, jotka ilman tätä hintojen joustavuutta pysyisivät edelleen itsenäisinä, ja että tämä tilanne voi johtaa ulkoisen kilpailun poistamiseen, kun taas velvollisuus vahvistaa yhdenmukaiset kuljetusmaksut kaikille konferenssin jäsenille ei ole omiaan edistämään sitä, että kaikki toimijat liittyvät konferenssiin, mikä puolestaan takaa ulkoisen kilpailun säilymisen.

163 Lisäksi on todettava, että kyseinen arviointi saa tukea nyt käsiteltävänä olevasta asiasta. Riidanalaisen päätöksen 341 perustelukappaleessa todetaan nimittäin, että "TAA-sopimuksen kaltaisessa tapauksessa porrastettujen [kuljetus]maksujen käyttöönottamisen todellisena tavoitteena on liittää sopimukseen sellaisia itsenäisiä [varustamoita], jotka ilman tätä niille myönnettyä oikeutta [alentaa hintoja] suhteessa vanhoihin osapuoliin pysyisivät [itsenäisinä] ja kilpailisivat edelleen konferenssin kanssa erityisesti hinnoilla". TAA-sopimuksen tulevien osapuolten välillä Genevessä (Sveitsi) 13.1.1992 pidetyn kokouksen pöytäkirjan perusteella voidaan päätellä, että tämä väite on perusteltu. Kyseisessä pöytäkirjassa todetaan seuraavaa: "Kaikki itsenäiset varustamot ovat ilmoittaneet, etteivät ne halua sopimuksen osapuoliksi, jos TAA-sopimus merkitsee vain uuden Usanera/Neusara -konferenssin perustamista eri nimellä. Pitkien neuvottelujen jälkeen kaikki varustamot olivat yhtä mieltä siitä, että niille annettaisiin uudessa sopimuksessa riittävä kaupallinen vapaus säilyttää niiden oma filosofia hintojen vahvistamisen ja markkinoinnin osalta." Kantajat ovat itse todenneet kannekirjelmän 2.14 kohdassa seuraavaa: "TAA-sopimuksella ei ollut onnistumisen mahdollisuuksia siinä missä aikaisemmissa sopimuksissa oli epäonnistuttu, jollei yhteen voitu koota riittävää määrää tällä alalla toimivia varustamoita siten, että taipumus tuhoavaan kilpailuun saataisiin loppumaan. — — TAA-sopimukseen liittyvien varustamoiden soveltamien [kuljetus]maksujen väliset erot heijastelivat tätä markkinoiden todellisuutta, ja ilman tätä ei olisi mahdollista saada aikaan

TAA-sopimuksen vakauttavaa vaikutusta." TAA-sopimuksen tapaus osoittaa juuri sen, että erilaisia hintoja noudattamalla linjakonferenssiin on mahdollista houkutella sellaisia varustamoita, jotka ilman kyseistä kuljetusmaksujen joustavuutta pysyisivät itsenäisinä. Tämäntyyppisen sopimuksen, joka voi johtaa ulkoisen kilpailun poistamiseen, ei voida näin ollen lähtökohtaisesti katsoa täyttävän perustamissopimuksen 85 artiklan 3 kohdassa asetettuja edellytyksiä. Tästä seuraa, että asetuksen N:o 3045/86 3 artiklaa, jonka mukaan perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu kielto ei koske linjakonferenssin jäsenten välisiä sopimuksia, joiden tarkoituksena on kuljetusmaksujen ja -ehtojen vahvistaminen, ei voida näin ollen soveltaa sellaisiin laivanvarustajien välisiin sopimuksiin, joissa määrätään kahdella tai useammalla eri tasolla olevista hinnoista, ja näin on varsinkin silloin kun ulkoinen kilpailu on olennainen edellytys linjakonferenssien jäsenten välillä tehtyjä sopimuksia koskevan ryhmäpoikkeuksen soveltamiselle, koska ulkoisella kilpailulla taataan todellisen kilpailun säilyminen.

164 Seitsemänneksi jos katsotaan, kuten kantajat ehdottavat, että ilmaisulla "yhdenmukaiset ja yhteiset kuljetusmaksut" tarkoitetaan pelkästään sitä, että kyseiset kuljetusmaksut on pitänyt "vahvistaa yhdessä", tämä johtaisi siihen, että kaikki linjaliikennettä harjoittavien varustamoiden välillä tehdyt hintasopimukset kuuluvat asetuksen N:o 4056/86 3 artiklan poikkeuksen soveltamisalaan. Kuten komissio on perustellusti riidanalaisen päätöksen 349 perustelukappaleessa korostanut, tällainen tulkinta merkitsisi sitä, että edellä mainittu 3 artikla on ristiriidassa perustamissopimuksen 85 artiklan 3 kohdan kanssa, koska asetuksen N:o 4056/86 3 artiklan perusteella kaikille sellaisille linjaliikennettä harjoittavien laivanvarustajien välisille horisontaalisille hintasopimuksille, joita on pidettävä nimenomaan yhtenä kilpailun kaikkein vakavimpina rajoituksina, myönnettäisiin automaattisesti poikkeus perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohtaan sisältyvästä kiellosta ilman takeita sopimuksesta saatavista hyödyistä.

165 Kahdeksanneksi kantajien esittämän taloudellisen analyysin osalta on muistutettava ensinnäkin, että hintojen vahvistamista koskevalle sopimukselle ominaista kilpailunvastaista tarkoitusta ei voida sivuuttaa sopimukseen liittyvällä taloudellisella toimintaympäristöllä (ks. em. yhdistetyt asiat Cimenteries CBR ym. v. komissio, tuomion 1088 kohta). Taloudellisella analyysillä ei myös sellaisenaan voida määrittää ryhmäpoikkeusasetuksen soveltamisalaa. Koska ryhmäpoikkeusasetusta on tulkittava suppeasti, on ainoastaan tarkastettava, voidaanko

perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuun sopimukseen soveltaa ryhmäpoikkeusasetuksen säännösten nojalla kyseisessä asetuksessa säädettyä poikkeusta. Tältä osin ei voida hyväksyä kantajien hallinnollisessa menettelyssä puolustamaa näkemystä, jonka mukaan "tässä tilanteessa TAA-sopimuksen osapuolten mukaan arvioinnissa olisi keskityttävä siihen, että toiminnan järjestämisessä noudatetaan neuvoston asettamia poliittisia tavoitteita sellaisena kuin TAA-sopimuksen osapuolet ovat ne ymmärtäneet, eikä siihen, onko muodollinen sopimus asetuksen N:o 4056/86 sanamuodon mukainen" (väitetiedoksiannon 252 kohta, jossa viitataan TAA-sopimuksen osapuolten vastaukseen 24.5.1993 päivättyyn väitetiedoksiantoon, s. 68, 2—26).

166 Tämän jälkeen on korostettava, että kantajat eivät ole tarkentaneet eivätkä mitenkään osoittaneet, millä tavalla niiden esittämällä taloudellisella analyysillä — olettaen, että se on perusteltu — voisi olla vaikutusta asetuksessa N:o 4056/86 tarkoitetun linjakonferenssin määritelmään. Kaikki ne väitteet, jotka kantajat näyttävät tämän analyysin perusteella esittävän toisen kanneperusteensa tueksi, on jo otettu huomioon ja hylätty edellä olevissa kohdissa. Vaikka katsottaisiin, että vakauden käsitettä on tulkittava laajemmin kuin komissio on tehnyt ja että varustamoiden välisellä sopimuksella voi olla vakauttava vaikutus sen johdosta, että kaikki varustamot eivät sovella samanlaisia kuljetusmaksuja, tästä ei kuitenkaan seuraa, että kyseinen sopimus kuuluu ryhmäpoikkeuksen soveltamisalaan. Kuten edellä on esitetty, ryhmäpoikkeusta ei voida soveltaa kaikkiin sellaisiin sopimuksiin, joilla kyseisten sopimusten osapuolten mielestä on jonkinlaisia vakauttavia vaikutuksia, vaan sitä sovelletaan ainoastaan sellaisiin sopimuksiin, joilla siltä osin kuin ne vastaavat poikkeusasetuksen säännöksissä tarkoitettua sopimustyyppiä on tunnetusti asetuksen N:o 4056/86 kahdeksannessa perustelukappaleessa tarkoitettuja myönteisiä vaikutuksia ja jotka täyttävät kaikki 85 artiklan 3 kohdassa asetetut poikkeusluvan saamisen edellytykset.

167 Jokaisesta edellä esitetystä kahdeksasta perustelusta — ja joka tapauksessa kaikista näistä yhdessä — seuraa, että asetuksen N:o 4056/86 3 artiklassa säädettyä ryhmäpoikkeusta voidaan soveltaa ainoastaan sellaisiin linjakonferenssiin, joiden jäsenet toimivat yhdenmukaisin tai yhteisin kuljetusmaksuin, toisin sanoen soveltaen maksutaulukkoa, jossa määrätään saman tavaran osalta

samanlaisista kuljetusmaksuista kaikille konferenssin jäsenille. Asetuksessa N:o 4056/86 tarkoitettuna linjakonferenssina ei voida sitä vastoin pitää sellaista varustamojen välistä sopimusta, jossa määrätään jäsenten mukaan porrastetusta tariffijärjestelmästä.

168 Tätä päätelmää ei voida kyseenalaistaa riidanalaisen päätöksen 354 perustelukappaleella, jonka mukaan riidanalaisessa päätöksessä "ei pyritä määrittämään sitä, millä edellytyksillä muihin sellaisiin laivanvarustajien välisiin hintojen vahvistamista koskeviin sopimuksiin, joissa määrätään kahdella eri tasolla olevista kuljetusmaksuista, voitaisiin soveltaa asetuksen N:o 4056/86 3 artiklan mukaista poikkeusta". Riidanalaisen päätöksen kyseisen kohdan tarkkaa merkitystä ei ole tarpeen tarkastella, vaan voidaan todeta, että kyse on ainoastaan sivumennen esitetystä huomautuksesta ja että joka tapauksessa neuvoston asetuksen säännöksen asianmukaista tulkintaa ei voida varmistaa pelkästään komission näkemyksen pohjalta.

169 Lisäksi on todettava erään kantajista itse todenneen, että TAA-sopimuksen kaltainen sopimus, jossa määrättiin jäsenien mukaan porrastetusta tariffijärjestelmästä, oli täysin uudentyyppinen sopimus, jota ei voitu katsoa linjakonferenssiksi.

170 On nimittäin muistutettava, että TAA-sopimuksen osapuoleksi liittyneen itsenäisen varustamon DSR-Denator Linesin toimitusjohtaja Karl-Heinz Sager on jatkuvasti vedonnut tarpeeseen ottaa linjaliikenteen alalla käyttöön sellainen uusi rakenne, jonka yhteyteen voitaisiin koota kaikki konferensseihin kuuluvat varustamot sekä itsenäiset varustamot (ks. erityisesti Eurofreight-kokouksessa Brysselissä 11.4.1990 ja RAI International Exhibition Centressä 12.11.1991 pidetyt puheet, riidanalaisen päätöksen 129 perustelukappaleen alaviite 69). Samoin "Propeller Clubissa" Tokiossa pitämässään puheessa Karl-Heinz Sager totesi seuraavaa: "Konferenssit olisi korvattava pelkillä kaupallisten reittien sopimuksilla. Toisin kuin konferensseissa tällä hetkellä tapahtuu, jäsenten ei tulisi enää pyrkiä soveltamaan yhdenmukaisia maksutaulukkoja ja hintoja, vaan niiden olisi järjestäydyttävä siten, että ne voisivat tavata toisiaan, neuvotella ja tehdä päätöksiä sellaisista kysymyksistä kuten markkinoiden yleinen kehitys,

kapasiteetteja koskevat tarpeet, kapasiteetin hallinta, laitteiston optimaalinen käyttö ja mahdollisesti alimman hinnan (välittömät kustannukset) käyttöönottaminen pelkästään konttien ovelta ovelle -kuljetuksen osalta. — — Varustamot ovat nyt päättäneet täysin uudenlaisesta rakenteesta, [TAA-sopimuksesta]."

171 Tällaisen näkemyksen TAA-sopimuksen todellisesta luonteesta ovat omaksuneet myös merikuljetusalan tarkkailijat. Drewryn vuoden 1992 kertomuksessa, jonka otsikko on "Container Market Profitability to 1997", todetaan, että TAA-sopimus edusti "täysin uutta näkemystä varustamojen välisestä sopimuksesta" ja että kyseisen sopimuksen "sanottiin olevan malli, jonka muussa meriliikenteessä toimivat varustamot voisivat omaksua uudeksi varustamojen välisen yhteistyön järjestelmäksi".

2. TAA-sopimuksen luonnehtiminen

172 Tämän jälkeen on tutkittava, onko komissio perustellusti katsonut, että TAA-sopimus ei ollut linjakonferenssi, koska sen osapuolet eivät toimineet yhdenmukaisin tai yhteisin kuljetusmaksuin.

173 Tältä osin on muistutettava, että sekä hallinnollisessa menettelyssä että oikeudenkäynnissä kantajat ovat koko ajan kiistäneet tarpeen toimia yhdenmukaisin kuljetusmaksuin, jotta asetuksen N:o 4056/86 3 artiklan mukaista poikkeusta voitaisiin soveltaa. Kantajat ovat vain väittäneet, että TAA-sopimuksen kaksitasoinen tariffirakenne ei voi merkitä sitä, ettei niihin voida soveltaa poikkeusta. Ne eivät sitä vastoin ole milloinkaan kiistäneet sitä, että TAA-sopimuksessa todella määrätään kaksitasoisesta tariffirakenteesta ja että ne eivät toimi yhdenmukaisin kuljetusmaksuin. Tästä seuraa, että siltä osin kuin kantajien vastineeseen antamassa vastauksessa pyritään väittämään, että TAA-sopimuksen osapuolet toimivat yhdenmukaisin kuljetusmaksuin, joista oli mahdollista poiketa itsenäistä toimintaa toteuttamalla, kyseistä väitettä on pidettävä ensim-

mäisen oikeusasteen tuomioistuimen 48 artiklan 2 kohdassa tarkoitettuna uutena kanneperusteena. Koska asiassa ei ole esitetty näyttöä siitä, että kyseinen peruste perustuu tämän käsittelyn aikana esille tulleisiin oikeudellisiin seikkoihin tai tosiseikkoihin, se on jätettävä tutkimatta.

174 Joka tapauksessa on korostettava, että komissio on perustellusti katsonut, että TAA-sopimuksessa ei määrätty maksutaulukosta, jossa olisi asetettu sellaiset yhdenmukaiset kuljetusmaksut, joita jokaisen konferenssin jäsenen oli noudatettava.

175 Tältä osin on muistutettava, että riidanalaisessa päätöksessä todetaan, että entisille itsenäisille varustamoille oli myönnetty suurempi vapaus kuin entisille konferenssien jäsenille kuljetusmaksujen ja kuljetussopimusten osalta (135 perustelukappale). TAA-sopimukseen liittyvien asiakirjojen mukaan kaikkia entisiä konferenssien jäseniä nimitettiin "järjestäytyneiksi osapuoliksi", kun taas melkein kaikkia entisiä itsenäisiä varustamoita pidettiin "järjestäytymättöminä osapuolina". Järjestäytyneet osapuolet osallistuivat "maksukomitean" ja "sopimuskomitean" toimintaan (riidanalaisen päätöksen 136 perustelukappale). Riidanalaisessa päätöksessä komissio on ottanut huomioon seuraavat todisteet päätelläkseen, että TAA-sopimuksessa määrättiin kahdesta eri jäsenluokasta ja eri suuruisista kuljetusmaksuista. Ensinnäkin TAA-sopimukseen liittyvistä asiakirjoista käy ilmi, että a) järjestäytymättömille osapuolille on annettu suoraan oikeus tarjota palveluja 100 USD halvemmalla konttia kohti kuin järjestäytyneet osapuolet (maksukomitea, 1.10.1992); b) kaikki TAA-sopimuksen osapuolet ovat sopineet, että järjestäytymättömät osapuolet turvautuvat tarpeen tullen itsenäiseen toimintaan hinnanerojen aikaansaamiseksi (riidanalaisen päätöksen 140 perustelukappale). Tämä viimeinen kohta käy muuten ilmi 1.12.1992 päivätystä telekopiosta, joka koski "Lontoossa 23.11.1992 pidetyn TAA-sopimuksen johtohenkilöiden välisen kokouksen hyviä puolia", ja jossa todetaan seuraavaa: " — — Asiassa on ryhdytty toimenpiteisiin PO IV:lle tehdyn kantelun johdosta, jonka mukaan niiden varustamoiden, jotka eivät osallistu maksukomiteaan, (järjestäytymättömät osapuolet) noudattamat vahvistettuja maksuja alemmat maksut ovat ristiriidassa yhteisön kilpailusääntöjen kanssa. Varustamot ovat tämän jälkeen sopineet lakimiehen kanssa asettavansa yhdenmukaiset ja yhteiset maksut kaikille osapuolille siten, että varustamot, jotka eivät osallistu maksukomiteaan, voivat tarpeen vaatiessa soveltaa erisuuruisia maksuja itse-

näisen toiminnan perusteella." Toiseksi järjestäytyneet osapuolet eivät voineet tehdä yksilöllisiä kuljetussopimuksia, kun taas järjestäytymättömillä osapuolilla oli siihen oikeus. Kolmanneksi järjestäytymättömät osapuolet saattoivat ottaa osaa sopimuskomiteassa neuvoteltuihin kuljetussopimuksiin, kun taas järjestäytyneet osapuolet eivät voineet osallistua järjestäytymättömien osapuolten neuvottelemiin kuljetussopimuksiin. Neljänneksi kuljetusmaksuissa oli joskus eroja näiden kahden jäsenryhmän osalta saman kuljetussopimuksen suhteen.

176 On todettava, että kantajat eivät ole kiistäneet yhtäkään näistä tosiseikoista, jotka käyvät muuten ilmi suoraan itse TAA-sopimuksen tekstistä, ja että nämä seikat huomioon ottaen komissio on perustellusti katsonut, että TAA-sopimus ei ollut asetuksen N:o 4056/86 1 artiklan 3 kohdan b alakohdassa tarkoitettu linjakonferenssi sillä perusteella, että kyseisessä sopimuksessa määrättiin erilaisesta tariffirakenteesta kahdelle eri sopimusosapuolten ryhmälle eikä siinä määrätty kaikkiin osapuoliin sovellettavista yhdenmukaisista tai yhteisistä kuljetusmaksuista.

3. Ryhmäpoikkeusta koskevat päätelmät

177 Edellä olevasta seuraa, että asetuksen N:o 4056/86 3 artiklassa säädettyä ryhmäpoikkeusta voidaan soveltaa ainoastaan kyseisen asetuksen 1 artiklan 3 kohdan d alakohdassa tarkoitettuihin linjakonferensseihin, ja ettei TAA-sopimusta voida pitää kyseisessä asetuksessa tarkoitettuna linjakonferenssina.

178 Tästä seuraa, että nyt käsiteltävänä oleva kanneperuste, joka koskee asetuksen N:o 4056/86 3 artiklan rikkomista, on hylättävä, eikä ole tarpeen tutkia, oliko komissio voinut perustellusti katsoa tämän lisäksi, ettei kapasiteetin hallinnointiohjelmaan ja osana monimuotokuljetusta suoritettavan maakuljetuksen hintojen vahvistamista koskeviin sopimuksiin voitu soveltaa ryhmäpoikkeusta.

Riidanalaisen päätöksen 359 ja 372 perustelukappaleesta ilmenee, että kapasiteetin hallinnointiohjelmaa ja edellä mainittuja sopimuksia on tutkittu asetuksen N:o 4056/86 3 artiklan suhteen ainoastaan siinä tilanteessa, jossa TAA-sopimusta olisi pidettävä kyseisen asetuksen 1 artiklassa tarkoitettuna linjakonferenssina.

III *Kolmas kanneperuste, joka koskee poikkeuslupahakemuksen hylkäämistä*

A *TAA-päätös*

179 Komissio on tarkastellut ensin TAA-sopimuksen yhteydessä tehtyjä merikuljetusta koskevia sopimuksia ja tämän jälkeen niitä TAA-sopimuksen yhteydessä tehtyjä sopimuksia, joilla vahvistettiin maakuljetuksiin sovellettavat hinnat, ja se on ottanut tässä tarkastelussa huomioon ne neljä edellytystä, joiden on täytyttävä ennen kuin perustamissopimuksen 85 artiklan 3 kohdan mukainen poikkeuslupa voidaan myöntää.

1. Merikuljetusta koskevat sopimukset

a) Ensimmäinen edellytys: tuotannon tai tuotteiden jakelun tehostaminen taikka teknisen tai taloudellisen kehityksen edistäminen

180 Komissio on riitauttanut TAA-sopimuksen osapuolten hallinnollisessa menettelyssä esittämän väitteen, jonka mukaan tästä sopimuksesta aiheutuva pääasiallinen hyöty, joka todetaan myös asetuksessa N:o 4056/86, perustuisi kyseisen sopimuksen vakauttavaan vaikutukseen. TAA-sopimuksella aikaansaatu vakaus eroaa komission mielestä asetuksessa N:o 4056/86 tarkoitetusta vakaudesta sekä tavoitteidensa että niiden keinojen puolesta, joilla sopimus pannaan toimeen.

181 TAA-sopimuksen tavoitteiden osalta komissio on nimittäin todennut, että kyse oli "vakaudesta, jolla ymmärrettiin varmuutta siitä, että kaikki TAA-sopimuksen osapuolet tehottomimmat mukaan lukien voivat jatkaa liikennöintiä, ja joka meni pidemmälle kuin vakaus, jota tarkoitetaan — — asetuksen N:o 4056/86 kahdeksannessa perustelukappaleessa".

182 Sopimuksen toimeenpanemisessa käytettyjen keinojen osalta TAA-päätöksessä todetaan, että TAA-sopimuksella tavoiteltu vakaus "merkitsi tehokkaan ja todellisen kilpailun erittäin merkittävää rajoittamista, joka johtui siitä, että suurin osa itsenäisistä varustamoista liittyi TAA-sopimukseen ja siihen, että merkittävä osa kapasiteeteista jätettiin käyttämättä". Erityisesti kapasiteetin hallinnointiohjelman osalta komissio on todennut, että taloudellinen analyysi oli ristiriidassa niiden tavoitteiden kanssa, jotka koskivat liikenteen rationalisoimista ja niiden liikenteen ylikapasiteettien sääntelemistä, jotka liittyivät länsi—itä-osuuden ja itä—länsi-osuuden väliseen epätasapainoon, kysynnän sesonkiluonteisuuteen sekä useamman vuoden jatkuneeseen tarjonnan ja kysynnän kausittaiseen vaihteluun. Komissio on erityisesti huomauttanut, että kapasiteetin hallinnointiohjelma ei ollut välttämätön kysynnän sesonkiluonteisuuteen tai tälle toiminnan alalle ominaisiin kausittaisiin vaihteluihin liittyvien ylikapasiteettien sääntelemiseksi. Ylikapasiteettiongelma liittyi ainoastaan länsi-itä-osuuteen, kun taas kapasiteetin hallinnointiohjelma koski kapasiteetin jäädyttämistä ainoastaan itä—länsi-osuudella.

183 Komissio on päätellyt, ettei perustamissopimuksen 85 artiklan 3 kohdassa mainittu ensimmäinen edellytys ollut täyttynyt sillä perusteella, että

— TAA-sopimuksessa tarkoitettu vakaus antoi vähemmän tehokkaille toimijoille mahdollisuuden jäädä keinotekoisesti markkinoille, mikä oli merkki siitä, että hinnat pysyivät liian korkeina

— TAA-sopimuksesta ei saatu mitään hyötyä linjakonferenssiin verrattuna palvelujen laatuna ja riittävyytenä ilmaistuna

— itsenäisten varustamojen liittyminen TAA-sopimukseen oli rajoittanut kohtuuttomasti kilpailua liikenteessä tuomatta mitään lisäetua linjakonferenssiin verrattuna

— kapasiteetin hallinnointiohjelma ei vähentänyt kustannuksia eikä sillä rationalisoitu palvelujen tarjontaa.

184 Lisäksi komissio on korostanut, että kieltämällä suorat ja yksilölliset neuvottelut järjestäytyneiden osapuolten ja rahdinantajien välillä sekä velvoittamalla asiakkaat neuvottelemaan kuljetuksen hinnoista TAA-sopimuksen sihteeristön kanssa, kyseinen sopimus rajoitti varustamoiden ja asiakkaiden mahdollisuuksia välittömään yhteistoimintaan.

b) Toinen edellytys: jättää kuluttajille kohtuullinen osuus hyödystä

185 Riidanalaisen päätöksen mukaan TAA-sopimus ei täytä tätä edellytystä. Se ei jätä asiakkailleen eli rahdinantajille ja huolitsijoille kohtuullista osuutta hyödystä perustamissopimuksen 85 artiklan 3 kohdassa tarkoitetulla tavalla. Komission näkemys perustuu seuraaviin seikkoihin:

— TAA-sopimus on antanut sen osapuolille mahdollisuuden korottaa huomattavasti hintoja

— kyseiset korotukset olivat rahdinantajien etujen vastaisia, sillä rahdinantajat sekä huolitsijat olivat kannelleet TAA-sopimuksen vaikutuksista

— pitkällä tähtäimellä TAA-sopimus esti käyttämästä osaa olemassa olevista kuljetuskapasiteeteista niitä kuitenkaan poistamatta ja siirsi näin ollen käyttämättä jääneistä kapasiteeteista aiheutuneet kustannukset asiakkaiden maksettaviksi.

c) Kolmas edellytys: asianomaisille yrityksille ei aseteta rajoituksia, jotka eivät ole välttämättömiä mainittujen tavoitteiden toteuttamiseksi

186 TAA-sopimuksen osapuolet eivät ole näyttäneet toteen, miksi asetuksessa N:o 4056/86 tarkoitettu linjakonferenssin sopimus ei riittänyt väitetysti tavoitellun vakauden tavoitteen toteuttamiseksi. Komissio on kiistänyt muodollisesti sen, että kapasiteetin hallinnointiohjelma olisi ollut välttämätön. Se on päätellyt, että kilpailunrajoituksilla ylitettiin laajalti se, mikä oli selkeästi tarpeellista ja välttämätöntä väitetyn vakauden tavoitteen saavuttamiseksi.

d) Neljäs edellytys: yrityksille ei anneta mahdollisuutta poistaa kilpailua merkittävältä osalta kysymyksessä olevia tuotteita

187 TAA-päätöksen mukaan tätä edellytystä ei ollut täytetty, koska TAA-sopimus antoi sen osapuolille mahdollisuuden poistaa kilpailua Atlantin ylittävällä suoralla reitillä merkittävältä osalta kysymyksessä olevia palveluita.

188 Komissio on tarkastellut seuraavia seikkoja:

— mahdollisuutta poistaa kilpailu TAA-sopimuksen sisällä (sisäinen kilpailu)

— sitä, liittyikö tällainen mahdollisuus merkittävään osaan kyseessä olevia palveluja

— sitä, saattoiko ulkoinen kilpailu estää TAA-sopimuksen osapuolia poistamasta kilpailua merkittävältä osalta kysymyksessä olevia tuotteita.

189 Ensinnäkin komissio on todennut, että TAA-sopimus antoi sen osapuolille mahdollisuuden poistaa kaiken sisäisen kilpailun, koska

— sopimuksen osapuolet määrittelivät yhteisesti tarjottavat kuljetuskapasiteetit ja sopivat kuljetusmaksuista,

— kaikesta itsenäisestä toiminnasta oli ilmoitettava sopimuksen muilleosapuolille vähintään kymmenen päivää aikaisemmin, minkä johdosta muut osapuolet saattoivat osallistua itsenäiseen toimintaan tai kyseisestä toiminnasta jouduttiin luopumaan,

— kaikki sopimuksen osapuolet saattoivat neuvotella yhteisesti kuljetussopimuksia ja niistä oli neuvoteltava yhteisesti useimpien sopimuksen osapuolten kohdalla,

— järjestäytymättömille osapuolille annettu mahdollisuus joustaa kuljetusmaksuissa ei merkinnyt todellista kilpailua, koska kyseisestä joustavuudesta sovittiin kaikkien osapuolten välisellä sopimuksella, ja sopimuksen osapuolet määrittelivät sen laajuuden, ja koska TAA-sopimus rajoitti olennaisesti järjestäytymättömien osapuolten kilpailukäyttäytymistä,

— TAA-sopimuksen sihteeristön toiminta vaikutti osaltaan sopimuksen osapuolten kaupalliseen yhdentymiseen,

— konttien aikatauluun perustuvien merikuljetuspalvelujen markkinoilla kilpailtiin lähinnä hinnoilla, ja palvelujen laatu oli toissijaista,

— kapasiteetin hallinnointiohjelmalla heikennettiin palvelujen laadun kilpailuvaikutusta, minkä seurauksena tarjonta rajoittui,

— TAA-sopimuksen sisällä laivanvarustajien markkinaosuudet eivät olleet vaihdelleet olennaisesti hintojen ja kuljetuskapasiteettien merkittävistä vaihteluista huolimatta.

190 Toiseksi komissio on todennut, että vuonna 1993 TAA-sopimuksen osapuolilla oli 65—70 prosentin osuus relevanteista markkinoista ja vuonna 1992 markkinaosuus oli 75 prosenttia. Se on päätellyt, että TAA-sopimuksen osapuolilla oli vuonna 1992 ja 1993 merkittävä osuus relevanteista markkinoista.

191 Kolmanneksi komissio on todennut, ettei ulkoisella kilpailulla voitu estää TAA-sopimuksen osapuolia poistamasta kilpailua. Se on nojautunut toteamuksiin, jotka koskevat TAA-sopimuksen ulkopuolelle jääneiden varustamojen taholta sekä Pohjois-Euroopan ja Kanadan välisen merireitin taholta tulevaa kilpailua. Muun kilpailun osalta komissio on jättänyt ottamatta huomioon Välimeren reitin sekä ilman kiinteää aikataulua suoritettavat meriliikennepalvelut, joita nimitetään yleisesti hakurahtiliikenteeksi, koska niiden

merkitys on mitätön. Viitaten TAA-päätöksen kolmanteen osaan sisältyviin perustelukappaleisiin, jotka koskevat potentiaalista kilpailua, komissio on muistuttanut, että potentiaalisen kilpailun vaikutus oli rajoitettu ottaen huomioon Atlantin ylittävään liikenteeseen sekä TAA-sopimuksen määräyksiin liittyvät erityispiirteet sekä sen, että useimmat potentiaaliset kilpailijat olivat mukana sellaisissa muita merireittejä koskevissa sopimuksissa, jotka myös TAA-sopimuksen osapuolet olivat allekirjoittaneet.

2. Maakuljetusta koskevat sopimukset

192 Komissio on tutkinut osana yhdistettyä kuljetusta suoritettavan maakuljetuksen hintojen vahvistamista koskevia sopimuksia ottaen huomioon perustamissopimuksen 85 artiklan 3 kohdassa asetetut neljä edellytystä sellaisena kuin ne on mainittu asetuksen N:o 1017/68 5 artiklassa.

a) Ensimmäinen edellytys

193 Asetuksen N:o 1017/68 5 artiklan mukaan ensimmäisenä edellytyksenä on, että kyseessä oleva sopimus 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".

194 Näiden kriteerien perusteella komissio on päätellyt, että Euroopassa maakuljetukseen sovellettavia kuljetusmaksuja koskevat TAA-sopimuksen määräykset, jotka eivät todellakaan edistäneet teknistä kehitystä, olivat "omiaan saamaan varustamot luopumaan sellaisista uusista investoinneista, joiden toteuttamiseen kilpailutilanteessa on tavallisesti tarvetta". Ensimmäinen edellytys ei näin ollen ollut täyttynyt.

b) Toinen edellytys

195 Koska rahdinantajat ja huolitsijat olivat tehneet kantelun, joka koski juuri TAA-sopimuksen määräyksiä sen osapuolten tarjoamista maakuljetuspalveluista, komissio on katsonut, ettei kyseistä edellytystä ollut täytetty.

c) Kolmas edellytys

196 Komissio arvioi, ettei tätä edellytystä ollut täytetty, kun otetaan huomioon monimuotokuljetuspalveluiden tarjoamisesta tai näiden palvelujen parantamisesta odotettavissa olevat taloudelliset edut. Komissio on vastauksessaan kantajien väitteisiin, joiden mukaan maakuljetuksen hintojen vahvistamista koskevat sopimukset olivat välttämättömiä liikenteen vakauden saavuttamiseksi ja meri-

kuljetusta koskevia sopimuksia oli näin ollen täydennettävä kyseisillä sopimuksilla konttien aikatauluun perustuvien kuljetuspalvelujen luotettavuuden turvaamiseksi, todennut TAA-päätöksessä tästä seuraavaa:

"Siltä osin kuin TAA-sopimuksen meriosuuden kapasiteeteista ja hinnoista tehdyt sopimukset eivät täytä perustamissopimuksen 85 artiklan 3 kohdassa asetettua ensimmäistä edellytystä — — , TAA-sopimuksen maaosuuden hintojen vahvistamista koskevilla sopimuksilla pyritään tavoitteisiin, jotka eivät täytä [perustamissopimuksen] 85 artiklan 3 kohdan ensimmäistä edellytystä, eikä niitä voida pitää välttämättöminä [kyseisessä artiklassa] tai asetuksen N:o 1017/68 5 artiklassa tarkoitetulla tavalla."

d) Neljäs edellytys

197 Koska yhtäkään edellä esitetyistä edellytyksistä ei ollut täytetty, komissio ei katsonut tarpeelliseksi tutkia neljättä ja viimeistä edellytystä.

B *Kantajien väitteet ja niiden perustelut*

198 [...]

1. Merikuljetuksista tehtyjä sopimuksia koskevan poikkeuslupahakemuksen hylkääminen

a) Ensimmäinen edellytys

199 ja 200 [...]

b) Toinen edellytys

201 [...]

c) Kolmas edellytys

202 — 206 [...]

d) Neljäs edellytys

207 [...]

i) Relevantit markkinat

208 ja 209 [...]

Kysymyksessä olevien palveluiden markkinat

210 ja 211 [...]

Relevantit maantieteelliset markkinat

212 — 216 [...]

ii) Kilpailu

217 [...]

Sisäinen kilpailu

218 — 224 [...]

TAA-sopimuksen osapuolten markkinaosuus ja niiden kilpailu relevanteilla markkinoilla

225 — 227 [...]

Ulkoinen kilpailu

— Eri tahoilta tulevan ulkoisen kilpailun kumulatiiviset vaikutukset

228 — 233 [...]

— Potentiaalinen kilpailu

234 — 243 [...]

2. Maakuljetuksesta tehtyjä sopimuksia koskevan poikkeuslupahakemuksen hylkääminen

244 ja 245 [...]

C *ECSA:n väitteet ja niiden perustelut*

246 ja 247 [...]

D *Komission väitteet ja niiden perustelut*

248 [...]

E *FTA:n ja ECTU:n väitteet ja niiden perustelut*

249 ja 250 [...]

F *Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi yksittäispoikkeuksesta*

1. Tiettyjen vastineeseen ja sen liitteisiin sisältyvien seikkojen tutkittavaksi ottaminen

251 Kantajat väittävät, että vastine on jätettävä osittain tutkimatta, koska siihen sisältyy sellaisia tosiseikkoja koskevia väitteitä, joita ei ole esitetty kantajille

hallinnollisessa menettelyssä ja joita ei ole mainittu TAA-päätöksessä. Arvostelu kohdistuu erityisesti vastineen niihin osiin, jotka koskevat Levêquen ja Reitzesin laatimaa taloudellista analyysiä merikuljetuksesta, jota on selvitetty yksityiskohtaisemmin kahdessa vastineeseen liitetyssä kertomuksessa. Kantajat vetoavat tältä osin perustamissopimuksen 190 artiklan rikkomiseen. Ne korostavat, että komission perustelut on esitettävä kokonaisuudessaan riidanalaisessa toimessa ja että komissio ei voi esittää yrityksiä vastaan uusia väitteitä puolustaessaan päätöksensä perusteltavuutta tuomioistuinmenettelyssä.

252 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin muistuttaa aluksi, että perustamissopimuksen 173 artiklaan perustuvan kumoamiskanteen yhteydessä yhteisön toimenpiteen lainmukaisuutta on arvioitava niiden tosiseikkojen ja oikeudellisten seikkojen mukaan, jotka olivat olemassa toimenpiteen tekemisen ajankohtana (ks. yhdistetyt asiat 15/76 ja 16/76, Ranska v. komissio, tuomio 7.2.1979, Kok. 1979, s. 321, Kok. Ep. IV, s. 311, 7 kohta ja asia T-77/95, SFEI ym. v. komissio, tuomio 15.1.1997, Kok. 1997, s. II-1, 74 kohta).

253 Poikkeustapauksia lukuun ottamatta päätöksen perustelujen on sisällyttävä itse päätökseen, eikä niitä voida esittää ensimmäisen kerran vasta jälkikäteen tuomioistuimessa (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, 95 kohta).

254 Joka tapauksessa esillä olevassa asiassa Levêquen ja Reitzesin asiantuntijakertomuksilla, jotka on laadittu riidanalaisen päätöksen antamisen jälkeen, ei pyritä paikkaamaan riidanalaisen päätöksen perustelujen puutteellisuutta vaan selventämään ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimelle kantajien kanteessaan esittämiä huomautuksia niistä riidanalaisen päätöksen perusteluista, jotka koskivat merikuljetusalaan liittyviä taloudellisia piirteitä ja TAA-sopimuksen vaikutuksia Atlantin ylittävään reittiin.

255 Tästä seuraa, ettei kantajien esittämää vaatimusta vastineen osittaisesta tutkimatta jättämisestä voida hyväksyä.

256 Komissio on katsonut TAA-päätöksen 383—461 perustelukappaleessa, että merikuljetusta koskevat sopimukset eivät täytä yhtäkään niistä neljästä edellytyksestä, jotka yksittäispoikkeuksen myöntämiselle on asetettu perustamissopimuksen 85 artiklan 3 kohdassa, ja 462—491 perustelukappaleessa, ettei myöskään maakuljetuksen hintojen vahvistamista koskevien sopimusten osalta voitu myöntää yksittäispoikkeusta, koska ne eivät täyttäneet kolmea ensimmäistä perustamissopimuksen 85 artiklan 3 kohdassa asetettua edellytystä, ja että näin ollen ei ollut tarpeen tutkia, olisiko neljäs edellytys, jonka mukaan kilpailua ei saa poistaa, saattanut täyttyä.

257 Ennen kuin edellä mainittuja sopimuksia ryhdytään tarkastelemaan, on alustavasti huomautettava, että vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen perustamissopimuksen 173 artiklan perusteella nostetun kumoamiskanteen yhteydessä harjoittama valvonta, joka koskee komission sille perustamissopimuksen 85 artiklan 3 kohdassa annetun harkintavallan nojalla tekemiä monimutkaisia taloudellisia arviointeja kunkin mainitun säännöksen sisältämän neljän edellytyksen osalta, rajoittuu sen varmistamiseen, että menettely- ja perustelusääntöjä on noudatettu, tosiseikat ovat aineellisesti oikeita ja ettei komissio ole syyllistynyt ilmeiseen arviointivirheeseen eikä harkintavallan väärinkäyttöön (yhdistetyt asiat 142/84 ja 156/84, BAT ja Reynolds v. komissio, tuomio 17.11.1987, Kok. 1987, s. 4487, Kok. Ep. IX, s. 249, 62 kohta; 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; asia T-17/93, Matra Hachette v. komissio, tuomio 15.7.1994, Kok. 1994, s. II-595, 104 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).

258 Tätä harkintavaltaa käyttäessään komission on tosin noudatettava asetusta N:o 4056/86 ja sovellettava kilpailusääntöjä linjaliikenteeseen tavalla, joka on yhdenmukainen neuvoston linjaliikenteen ominaispiirteistä tekemien arviointien kanssa sellaisena kuin ne on mainittu kyseisessä asetuksessa.

259 Asetuksen N:o 4056/86 viidennessä ja kuudennessa perustelukappaleessa vedotaan tarpeeseen "välttää alan liiallista sääntelyä" ja "määritellä perustamissopimuksen 85 ja 86 artiklan määräysten soveltamisala meriliikenteen ominaispiirteiden kannalta".

260 Asetuksella N:o 4056/86 ei voida tietystikään poiketa perustamissopimuksen 85 ja 86 artiklasta, ja kyseisen asetuksen viidennessä perustelukappaleessa tarkennetaankin, että olisi annettava "täytäntöönpanosäännöksiä, joilla komissio voi varmistaa, että kilpailu yhteismarkkinoilla ei kohtuuttomasti vääristy". Myös asetuksen N:o 4056/86 13. perustelukappaleessa korostetaan, että "jos [perustamissopimuksen] 85 artiklan 3 kohdassa määrätyt edellytykset eivät täyty, kiellosta ei voida poiketa". Asetuksen N:o 4056/86 14 artiklassa komissiolle annetaan yksinomainen toimivalta tehdä perustamissopimuksen 85 artiklan 3 kohdassa tarkoitettuja päätöksiä, jollei yhteisöjen tuomioistuimen oikeudesta tutkia päätöksiä muuta johdu.

261 Neuvosto on todennut erityisesti vakauden käsitteen osalta, että "[linja]konferensseilla on vakauttava vaikutus, koska ne takaavat rahdinantajille luotettavia palveluja", ja se on näin ollen säätänyt linjakonferensseja koskevasta ryhmäpoikkeuksesta. Tämä ei kuitenkaan tarkoita sitä, että kaikkiin sellaisiin linjakonferenssien sopimuksiin, jotka voivat edistää tiettyä vakautta meriliikenteen alalla, olisi sovellettava ryhmäpoikkeusta, tai että niiden osalta olisi myönnettävä yksittäispoikkeus. Neuvosto ei nimittäin ole todennut (eikä se olisi voinut sitä tehdäkään), että vakauden käsite olisi tärkeämpi kuin kysymys kilpailusta, vaan se on sitä vastoin antanut erityisesti asetuksen N:o 4056/86 4, 5 ja 7 artiklassa säännöksiä, jotta kyseisen asetuksen yhdeksännessä perustelukappaleessa käytetyn sanamuodon mukaan "konferensseja estetään osallistumasta perustamissopimuksen 85 artiklan 3 kohdan vastaisiin menettelytapoihin". Neuvosto on myös nimenomaisesti todennut, että sen vakauttavasta vaikutuksesta esittämä myönteinen arvio koskee ainoastaan linjakonferensseja lukuun ottamatta kaikkia muita erityyppisiä sopimuksia tarkentamalla, että vakaudesta saatavaa hyötyä "ei voida saavuttaa ilman — — varustamoiden yhteistyötä konferensseissa" (asetuksen N:o 4056/86 kahdeksas perustelukappale).

262 Tästä seuraa, että vaikka vakautta voidaankin, siltä osin kuin sillä pyritään takaamaan rahdinantajille luotettavia palveluja, pitää perustamissopimuksen 85 artiklan 3 kohdan ensimmäisen edellytyksen mukaisena hyötynä, komissiolla ei voi kuitenkaan olla velvollisuutta myöntää yksittäispoikkeusta kaikkien sellaisten sopimusten osalta, jotka kyseisten sopimusten osapuolten mukaan voivat osaltaan edistää tällaista vakautta. Komissio säilyttää harkintavaltansa asetuksessa N:o 4056/86 asetetuissa rajoissa perustamissopimuksen 85 artiklan 3 kohdan soveltamisen osalta.

263 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen tehtävänä ei ole omalla arvioinnillaan korvata komission arviointia eikä ottaa kantaa sellaisiin perusteisiin tai väitteisiin, jotka, vaikka ne olisivatkin perusteltuja, eivät kuitenkaan voi missään tapauksessa johtaa kantajien vaatimaan TAA-päätöksen kumoamiseen.

264 On myös muistutettava yhteisöjen tuomioistuimen katsoneen, että asianomaisten yritysten asiana on ensisijaisesti esittää komissiolle tarpeellinen selvitys siitä, että poikkeuslupa on taloudellisesti perusteltu, ja ehdottaa komissiolle vaihtoehtoja, jos se esittää vastaväitteitä (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, 52 kohta ja asia 42/84, Remia v. komissio, tuomio 11.7.1985, Kok. 1985, s. 2545, Kok. Ep. VIII, s. 287, 45 kohta). Oikeuskäytännön mukaan perustamissopimuksen 85 artiklan 3 kohdassa määrätyt neljä poikkeusluvan myöntämisedellytystä ovat kumulatiivisia (ks. erityisesti em. yhdistetyt asiat Consten ja Grundig v. komissio ja em. yhdistetyt asiat CB ja Europay v. komissio, tuomion 110 kohta), ja että 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).

2. Kieltäytyminen myöntämästä yksittäispoikkeusta merikuljetusta koskeville sopimuksille

265 Esillä olevassa asiassa on tutkittava ensisijaisesti perustamissopimuksen 85 artiklan 3 kohdassa asetettua neljättä edellytystä, joka koskee kilpailun poistamista.

266 Kantajat väittävät, että päätellessään, että TAA-sopimus antoi sen osapuolille mahdollisuuden poistaa kilpailua Atlantin ylittävillä reiteillä merkittävältä osalta kyseessä olevia palveluja, komissio on tehnyt tosiseikkoihin liittyviä virheitä ja oikeudellisia virheitä sekä suorittanut virheellisen taloudellisen arvioinnin siltä osin kuin on kyse relevanttien markkinoiden määrittelystä ja kilpailun poistamisesta.

a) Relevanttien markkinoiden määritelmä

267 Riidanalaisen päätöksen 27 perustelukappaleen mukaan "TAA-sopimuksen kannalta merkitykselliset merikuljetuspalvelujen markkinat muodostuvat Pohjois-Euroopan ja Yhdysvaltojen välisestä [konttien] linjakuljetuksesta, jota harjoitetaan Pohjois-Euroopan satamien sekä Yhdysvaltojen ja Kanadan satamien välisillä merireiteillä".

268 Kantajat esittävät tätä määritelmää vastaan kaksi väitettä. Ne kiistävät ensinnäkin sen, että relevantit markkinat muodostuisivat konttien merikuljetuspalveluista, ja ne väittävät toisaalta, että markkinoihin on luettava myös Etelä-Euroopan Välimeren satamat.

i) Relevantit palvelumarkkinat

269 Alustavasti on korostettava, että komissio on arvioinut riidanalaisen päätöksen 25—58 perustelukappaleessa yksityiskohtaisesti ja perustellusti sitä, miten mer-

kitykselliset palvelumarkkinat on rajattava, tarkastellen ensin erityyppisiä kuljetuksia (lento- ja merikuljetuksia), ja tämän jälkeen merikuljetusten osalta linjaliikennepalveluja ja muita kuin linjaliikennepalveluja, perinteistä kuljetusta ja konttikuljetusta sekä erikoistunutta kuljetusta.

270 Kantajat ovat sitä vastoin vain tyytyneet toteamaan kanteessaan tältä osin, että ne "riitauttavat komission näkemyksen, jonka mukaan relevantit palvelumarkkinat muodostuvat konttien kuljetuspalveluista". Väitetiedoksiantoon antamassaan vastauksessa kantajat ovat luetelleet eräitä muita tahoja, jotka kilpailevat kontteihin pakattavissa olevan rahdin kuljettamisessa, toisin sanoen kontteihin pakkaamattomien tavaroiden kuljetuksia tarjoavat toimijat (linjaliikenteessä tai tilauksesta), muut erikoistuneet kuljetustavat ja lentoliikenne. Ne arvostelevat komissiota myös siitä, ettei tämä ole arvioinut näiltä eri tahoilta tulevan kilpailun kumulatiivista vaikutusta.

271 On katsottava, ettei kantajien väitteellä, jonka mukaan kilpailua tulee myös muilta tahoilta, voida arvostella komission riidanalaisessa päätöksessä tältä osin tekemää arviointia, koska kantajat eivät ole esittäneet mitään sellaista seikkaa, jonka perusteella voitaisiin osoittaa vääräksi ne nimenomaisesti mainitut erityiset syyt, joihin komission huomioon ottama merkityksellisten markkinoiden määritelmä perustuu.

272 On muistutettava, että oikeuskäytännön mukaan tarkastelun kohteeksi on otettava markkinat, jotka kattavat kaikki sellaiset tuotteet, jotka ominaispiirteidensä vuoksi ovat erityisen soveliaita tietyn jatkuvan tarpeen tyydyttämiseen ja jotka ovat ainoastaan rajoitetusti vaihdettavissa toisiin tuotteisiin (asia 322/81, Michelin v. komissio, tuomio 9.11.1983, Kok. 1983, s. 3461, Kok. Ep. VII, s. 339, 37 kohta). Riidanalaisessa päätöksessä komissio on osoittanut, että ylivoimaiselle enemmistölle tavararyhmistä ja konttien linjaliikennettä hoitavien varustamojen asiakkaista muut merikuljetuksen muodot (ilman kiinteää aikataulua suoritettavat kuljetuspalvelut, perinteiset kuljetukset ja erikoistuneet kuljetukset) ja lentokuljetus eivät muodostaneet järkevää vaihtoehtoa konttien linjaliikennepalveluille.

273 Se, että muut kuljetustavat — olipa se sitten merikuljetusta tai lentokuljetusta — voivat tiettyjen tavaroiden kohdalla kilpailla marginaalisesti konttien linjaliikennepalvelujen markkinoilla, kuten kantajat korostavat ja kuten komissio on muuten nimenomaisesti myöntänyt riidanalaisen päätöksen 50—58 perustelukappaleessa, ei merkitse kuitenkaan sitä, että niiden voitaisiin katsoa kuuluvan samoille markkinoille. Komissio on nimittäin todistanut, että kyseinen korvaavuus koskee ainoastaan erittäin pientä osaa kysynnästä, eivätkä kantajat ole esittäneet tämän osalta mitään vastanäyttöä.

274 Vastineeseen antamassaan vastauksessa kantajat ovat vedonneet kahteen seikkaan osoittaakseen sen, että konttien linjaliikennepalvelut kilpailevat tietyissä määrin lentoliikenteen ja perinteisen linjaliikenteen kanssa. Alustavasti on korostettava, että nämä seikat, joihin on vedottu ensimmäistä kertaa vasta vastineeseen annetussa vastauksessa, ovat sellaista työjärjestyksen 48 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua lisänäyttöä, joka ei kuitenkaan perustu käsittelyn aikana esille tulleisiin tosiseikkoihin tai oikeudellisiin seikkoihin. Näillä seikoilla ei missään tapauksessa voida osoittaa kantajien näkemyksen perusteltavuutta, kuten seuraavaksi esitettävästä tarkastelusta ilmenee.

Lentoliikenne

275 Komissio on korostanut riidanalaisessa päätöksessä, että Pohjois-Euroopan ja Yhdysvaltain välisessä lentoliikenteessä "kuljetetaan ainoastaan rajattuja määriä tavaroita, joiden lisäarvo on korkea, tai tavaroita, joiden kohdalla kuljetukseen kuluva aika on merkittävä tekijä, sen vuoksi, että lentokuljetuksesta aiheutuvat kustannukset ovat selkeästi suuremmat", ja päätellyt tämän perusteella, että lentoliikenne muodostaa konttien linjaliikennepalveluista erilliset markkinat.

276 Kanteessa kantajat ovat vain tyytyneet väittämään, että lentoliikenteen ja rahdin konttikuljetusten välillä on kilpailua, esittämättä tästä kuitenkaan mitään näyttöä tai edes kiistämättä komission näkemyksen perusteltavuutta.

277 Vastineeseen antamassaan vastauksessa kantajat ovat väittäneet, että meri- ja lentoteitse kuljetetaan merkittävä määrä tuotteita, ja ne ovat liittäneet todisteeksi US Census Bureaulta peräisin olevan asiakirjan, jossa on tietoja Yhdysvaltoihin Saksasta, Ruotsista ja Yhdistyneestä kuningaskunnasta vuonna 1993 maahan tuoduista tavaroista. Kyseisessä asiakirjassa esitetään kunkin maan osalta tilastot, jotka koskevat

— tuonnin arvoa ja kokonaispainoa

— tuonnin kokonaisarvoa- ja määrää kuljetusmuoto — merikuljetus vai lentokuljetus — huomioon ottaen

— luettelo 20:stä lentoteitse maahan eniten tuodusta tuotteesta painon perusteella.

278 Kantajien väite, jonka mukaan edellä mainittujen 20 tuotteen kohdalla Saksasta, Ruotsista ja Yhdistyneestä kuningaskunnasta ilma- ja meriteitse Yhdysvaltoihin suuntautuvan viennin kokonaismäärästä ilmakuljetusten osuus on 16, 14 ja 19 prosenttia, ei ole asian kannalta merkityksellinen, sillä nämä tuotteet eivät ole edustavia. Myös näistä tiedoista ilmenee, että näistä kolmesta maasta Yhdysvaltoihin ilmakuljetuksena vietyjen tuotteiden kokonaismäärä on painona ilmaistuna ainoastaan 2, 1,3 ja 0,6 prosenttia näistä maista Yhdysvaltoihin lai-

voilla viedyistä tuotteista, kun taas arvona ilmaistuna sen osuus on 47, 43 ja 100 prosenttia laivoilla viedyistä tuotteista. Samoin on korostettava, että näiden kolmen kyseessä olevan maan kohdalla näiden 20 tuotteen osuus on painona ilmaistuna 50 prosenttia kaikista Yhdysvaltoihin ilmakuljetuksena viedyistä tuotteista, kun niiden osuus on sitä vastoin ainoastaan vähän yli 1 prosentti kaikista Yhdistyneestä kuningaskunnasta, 5,8 prosenttia kaikista Saksasta ja 4,5 prosenttia kaikista Ruotsista Yhdysvaltoihin laivoilla viedyistä tuotteista.

279 Näiden tilastojen perusteella ei todellakaan voida osoittaa, että komissio olisi tehnyt virheen, vaan niistä saadaan sitä vastoin tukea sille, että ilmakuljetusten kysyntä koskee vain rajattua osaa kevyistä, huomattavaa lisäarvoa omaavista tavaroista, ja että lentoliikenne muodostaa konttien linjaliikenteestä erilliset markkinat.

Perinteinen linjakuljetus (irtolasti)

280 Vastineeseen antamassaan vastauksessa kantajat ovat väittänet, että tiettyjen vähäarvoisten runsaslukuisten tuotteiden kohdalla perinteiset aikatauluun perustuvat kuljetuspalvelut ja konttien aikatauluun perustuvat kuljetuspalvelut kilpailevat keskenään. Ne vetoavat otteeseen väitetiedoksiantoon antamastaan vastauksesta, jossa ne ovat esittäneet, että suuri määrä sellaisia tavaroita, jotka kuljetettiin ennen konttien käyttöönottamista perinteistä kuljetusta käyttäen, voidaan vielä nykyäänkin kuljettaa kyseistä kuljetusmuotoa käyttäen. Ne viittaavat tiettyihin tuotteisiin (nesteet, sahatukit, paperimassa ja kartonki), joiden osalta rahdinantajat käyttävät jompaakumpaa näistä palveluista.

281 Kantajat tyytyvät näin ollen vain toistamaan hallinnollisessa menettelyssä väitetiedoksiantoon antamassaan vastauksessa esittämänsä seikat tuomatta esiin mitään uusia seikkoja. On todettava, etteivät kantajat ole oikeastaan kiistäneet niitä perusteita, joiden nojalla komissio on perustellusti TAA-päätöksen 42—46

ja 52 perustelukappaleessa hylännyt kyseiset väitteet. Näistä perustelukappaleista ilmenee yhtäältä, että konttien kuljetus on syrjäyttänyt lähes kokonaan perinteisen kuljetuksen Atlantin ylittävällä reitillä, kun otetaan huomioon kuljetetun rahdin luonne ja konttien käyttöön liittyvät taloudelliset edut ja erityisesti konttien soveltuminen monimuotokuljetukseen, sekä toisaalta, että Atlantin ylittävällä reitillä perinteinen kuljetus muodostaa toimijoiden kannalta kohtuullisen houkuttelevan vaihtoehdon vain muutamien tavararyhmien kohdalla.

282 Eri tahoilta tulevan kilpailun kumulatiivisen vaikutuksen osalta on todettava, kuten myös komissio on riidanalaisen päätöksen 69 ja 70 perustelukappaleessa perustellusti tehnyt, että varustamot, jotka syrjivät eri tavararyhmien välillä soveltamalla niihin hintoja, joiden välillä on huomattavia eroja (kuljetuksen hinta voi tavaroista riippuen vaihdella saman kuljetuspalvelun osalta yhdestä viiteen), voivat rajoittaa marginaalisen kilpailun vaikutuksia tiettyjen tavararyhmien kuljetuksen osalta. Ei myöskään voida hyväksyä kantajien väitettä, jonka mukaan ne joutuisivat kilpailemaan kaikkien palvelujensa tarjoamisessa, jos niiden olisi selviydyttävä eri tahoilta tulevasta kilpailusta eri tavararyhmien osalta. Kantajat eivät ole osoittaneet, että ne olisivat joutuneet kilpailemaan muiden kuljetuspalvelujen kanssa kaikkien tavararyhmien osalta ja näin ollen kaikkien eri palvelujensa tarjoamisessa, ja tämän lisäksi, kuten edellä on todettu, komissio on myös osoittanut oikeudellisesti riittävällä tavalla, että valtaosalle tavararyhmistä ja käyttäjistä konttien aikatauluun perustuvia kuljetuspalveluja ei voida korvata muilla merikuljetuspalveluilla. Myös eri tahoilta tulevan kilpailun kumulatiivisen vaikutuksen huomioon ottamatta jättämistä koskeva väite on hylättävä.

283 Komissio on näin ollen perustellusti todennut, että konttien linjaliikennepalvelut muodostavat erilliset markkinat.

284 Tätä päätelmää ei voida kyseenalaistaa otteella asetuksen N:o 4056/86 kahdeksannesta perustelukappaleesta, johon kantajat ovat vedonneet ja jonka mukaan

"useimmissa tapauksissa konferenssin ulkopuolella olevat aikatauluun perustuvat [kuljetus]palvelut sekä tietyissä tapauksissa hakurahtiliikenne ja muut kuljetustavat kilpailevat edelleen tehokkaasti konferenssien kanssa".

285 Aluksi on todettava, että neuvoston arvio sellaisista muista erilaisista kuljetustavoista, jotka voivat kilpailla linjakonferenssien kanssa, on erittäin yleinen huomautus, johon sisältyy varauksia, kuten myös ensimmäisten sanojen "useimmissa tapauksissa" käyttö osoittaa, ja arvio koskee tämän lisäksi ennen kaikkea juuri linjakonferenssien tilannetta, ja pääasiallinen kilpailu, jonka komissio mainitsee, tulee sellaisten varustamojen taholta, jotka eivät kuulu konferenssiin ja jotka tarjoavat aikatauluun perustuvia kuljetuspalveluja. Ryhmäpoikkeusta tarkasteltaessa on kuitenkin nimenomaan todettu, että TAA-sopimus ei ollut linjakonferenssi vaan sopimus, joka kuljetusmaksuihin liittyvän joustavuutensa vuoksi houkutteli ja liitti yhteen sellaisia varustamoita, jotka muussa tapauksessa olisivat pysyneet itsenäisinä ja jotka olisivat voineet saada aikaan todellista kilpailun painetta.

286 Kun kyse on erityisesti (hakurahti)liikenteestä, joka ei perustu säännölliseen aikatauluun, on aluksi korostettava, että neuvosto piti hakurahtiliikennettä potentiaalisena kilpailijana ainoastaan "tietyissä tapauksissa". Tämän jälkeen on huomattava, että hakurahtiliikenne on asetuksen N:o 4056/86 1 artiklan 2 kohdan mukaan jätetty kyseisen asetuksen soveltamisalan ulkopuolelle, koska näiden palvelujen hinnat ovat kyseisen asetuksen neljännen perustelukappaleen mukaan vapaasti neuvoteltavissa tapauksittain kysynnän ja tarjonnan mukaan. Asetuksen N:o 4056/86 1 artiklan 3 kohdan a alakohdassa neuvosto korostaa vielä eroja, jotka koskevat kuljetettuja tavararyhmiä, näiden palvelujen luonnetta ja niiden tarjoamisen ehtoja (irtotavarat, kuljetus tilauksesta, kokonaan tai osittain yhdelle tai useammalle rahdinantajalle tilattu alus, säännölliseen aikatauluun perustumattomat purjehdukset tai purjehdukset, joita ei mainosteta, vapaasti neuvotellut kuljetusmaksut).

287 Toisin kuin kantajat väittävät, myös neuvoston asetuksessa N:o 4056/86 esittämät arviot vahvistavat sen, että aikatauluun perustumattomat kuljetuspalvelut

kuuluvat linjaliikennepalveluista erillisille markkinoille, vaikka ne tietyissä tapauksissa voivatkin kilpailla marginaalisesti erittäin hetkellisesti ja hyvin rajoitetusti linjaliikennepalveluiden kanssa.

288 Tästä seuraa, että kantajat eivät ole onnistuneet näyttämään oikeudellisesti riittävällä tavalla toteen komission niiden arviointien virheellisyyttä, joiden perusteella tämä on katsonut, ettei edellä mainitun kaltainen kuljetus kuulu relevanttien markkinoiden määritelmän piiriin.

289 On vielä korostettava, että komission arviointi saa tukea niistä lukuisista merikuljetusta käsittelevien taloudellisten teosten otteista, jotka on liitetty TAA-päätöksen liitteeseen III.

290 Edellä olevasta seuraa, että relevanttien palvelumarkkinoiden määritelmää koskevat väitteet on hylättävä kokonaisuudessaan.

ii) Relevanttien maantieteellisten markkinoiden ulottuvuus

291 Kantajat arvostelevat komissiota siitä, että tämä on jättänyt "Välimeren oven" merkityksellisten markkinoiden määritelmänsä ulkopuolelle. Atlantin ylittävän reitin osalta Pohjois-Euroopan satamista tarjottavat kuljetuspalvelut ja Välimeren satamista tarjottavat kuljetuspalvelut voidaan korvata toisillaan. Ne muistuttavat korostaneensa väitetiedoksiantoon antamassaan vastauksessa Etelä-Euroopan Kanadaan liittäviltä reiteiltä kohdistuvan kilpailun luonnetta ja astetta. Näiden huomautusten johdosta komissio on kantajien mukaan muuttanut markkinamääritelmäänsä sisällyttääkseen siihen "Kanadan oven", mutta jättänyt sen ulkopuolelle "Välimeren oven".

292 Kantajat sanoutuvat tältä osin irti komission perusteluista. TAA-päätöksen 66 perustelukappaleessa komissio on katsonut, että Välimeren satamat tarjoavat todellisen vaihtoehdon Pohjois-Euroopan satamiin nähden ainakin tietyille rahdinantajille. Kantajat vetoavat komission toteamuksiin TAA-sopimuksen vaikutuksesta markkinoihin osoittaakseen, että Pohjois-Euroopan satamista ja Välimeren satamista tarjottavat kuljetuspalvelut Atlantin ylittävällä reitillä saattoivat tietyissä määrin korvata toisensa. Ne vetoavat erityisesti TAA-päätöksen 219 perustelukappaleeseen, jonka mukaan "TAA-sopimuksen vaikutukset tuntuivat myös Välimeren kautta kulkevassa liikenteessä", sekä kyseisen päätöksen 220 perustelukappaleeseen, jossa komissio huomauttaa todettuaan aluksi, että vuosina 1992—1993 Yhdysvaltoihin suuntautuva liikenne on kasvanut enemmän Välimeren satamista kuin Pohjois-Euroopan satamista, että "tietyt rahdinantajat, ja erityisesti ne, jotka ovat sijoittautuneet Etelä-Ranskaan, ovat päättäneet suunnata rahtinsa kokonaan tai osittain Välimeren satamiin TAA-sopimuksessa käyttöönotettujen hintojen korotusten johdosta". Kantajat katsovat, että se, kuinka suuressa määrin liikenteen suunta muuttui Pohjois-Euroopan satamista Välimeren satamiin, osoittaa, että kyseiset kuljetuspalvelut voitiin erittäin helposti korvata toisillaan.

293 On korostettava, että väitteillään kantajat kiistävät relevantit markkinat muodostaviin kuljetuspalveluihin liittyvän maantieteellisen tekijän. Kyseisellä tekijällä viitataan kysymykseen Atlantin ylittävällä reitillä tarjottavien kuljetusten lähtöpaikan ja määränpääpaikan määrittämisestä.

294 Ei voida kiistää, etteikö TAA-sopimuksen yhteydessä tarjottavien merikuljetuspalvelujen ja sellaisten Atlantin ylittävällä reitillä Välimeren satamista tai näihin satamiin päin tarjottavien konttien aikatauluun perustuvien kuljetuspalvelujen välillä olisi jonkin verran korvaavuutta. Viimeksi mainittujen palvelujen jättäminen relevanttien markkinoiden ulkopuolelle ei perustu kuitenkaan siihen, ettei korvaavuutta ole lainkaan, vaan siihen, että kyseinen korvaavuus on hyvin rajoitettua.

295 Komissio on nimittäin katsonut TAA-päätöksessä, että korvaavuus liittyy olennaisesti kysymykseen siitä, miten kaukana ne satamat, joista käsin varustamot

kuljettavat rahdin Atlantin ylitse, ovat niistä sisämaassa sijaitsevista kohteista, joissa tavarat luovutetaan asiakkaalle tai joissa tavarat rahdataan, sekä siitä, miten suuret kustannukset tämän pituisesta tavaroiden maakuljetuksesta aiheutuu. Korvaavuus tulee kyseeseen ainoastaan niiden toimijoiden osalta, jotka toimivat alueilla, jotka kuuluvat samanaikaisesti TAA-sopimuksen osapuolina olevien varustamoiden liikennöimien satamien vaikutusalueisiin sekä Välimeren satamien vaikutusalueisiin. Komissio on katsonut, että tällaisia toimijoita on "Etelä-Ranskassa" ja että kyseisillä toimijoilla, joiden osuus kysynnästä on melko joustava, on ainoastaan "hyvin marginaalinen" vaikutus näiden palvelujen kokonaiskysyntään. Komissio on todennut tältä osin seuraavaa:

"Välimeren palvelujen kilpailun merkitystä vähentää lisäksi Välimeren satamien alhaisempi tehokkuusaste ja näiden palvelujen huonompi saatavuus. Tämän vuoksi pohjoisen satamien kautta tarjotut palvelut kiinnostavat joskus myös Etelä-Eurooppaan (esimerkiksi Pohjois-Italiaan) sijoittautuneita rahdinantajia, kun taas sitä vastoin on harvinaista nähdä Pohjois-Euroopan rahdinantajan käyttävän Välimeren [kautta liikennöivien varustamojen] palveluja".

296 On todettava, että kantajat eivät ole esittäneet mitään sellaista seikkaa, jonka perusteella voitaisiin osoittaa, että TAA-sopimuksen osapuolten tarjoamien palvelujen vaikutusalueena olevan Pohjois-Euroopan rahdinantajille Välimeren satamien kautta tarjotut palvelut muodostaisivat kohtuullisen vaihtoehdon, tai edes sitä, että Etelä-Ranskaan sijoittautuneet toimijat muodostaisivat merkittävän osan tai ainakin sellaisen osan, jonka merkitystä ei voida väheksyä, TAA-sopimuksen osapuolten tarjoamien palvelujen käyttäjistä.

297 Lisäksi TAA-sopimuksen voimaantulosta johtuvaa Välimeren satamista Yhdysvaltoihin suuntautuvan liikenteen kasvua koskevalla toteamuksella ei voida sellaisenaan asettaa kyseenalaiseksi komission tekemiä arviointeja. TAA-sopimuksen osapuolten soveltamien kuljetusmaksujen merkittävästä noususta huolimatta Välimeren kautta kulkeva liikenne on lisääntynyt riidanalaisen päätöksen 220 perustelukappaleen mukaan ainoastaan 14 prosentilla vuosien 1992 ja 1993 välillä, kun taas Pohjois-Euroopan satamista lähtevä liikenne kasvoi saman ajanjakson kuluessa 9 prosentilla. Sen lisäksi, että Välimeren

kautta kulkevan liikenteen kasvu ei välttämättä merkitse liikenteen siirtymistä, vaan kasvu voi johtua muista tekijöistä, kuten Etelä-Euroopan alueiden Yhdysvaltoihin suuntautuvan viennin kehittymisestä, Välimeren satamista lähtevän liikenteen hillitty kasvu tukee ainoastaan sitä seikkaa, että kyseisten kuljetuspalvelujen korvattavuus on marginaalista. Koska kantajat eivät ole esittäneet muita seikkoja, joiden perusteella komission arviointi voitaisiin osoittaa vääräksi, niiden väitteet on hylättävä.

298 Edellä olevasta seuraa, että kaikki komission kyseessä olevien palvelujen markkinamääritelmää vastaan esitetyt väitteet ja niiden perustelut on hylättävä.

b) Mahdollisuus poistaa kilpailua merkittävältä osalta kysymyksessä olevia palveluja

299 Sen määrittämiseksi, täyttävätkö merikuljetuksen hintojen vahvistamisesta tehdyt sopimukset ja kapasiteetin hallinnointiohjelma perustamissopimuksen 85 artiklan 3 kohdassa asetetun neljännen soveltamisedellytyksen, komissio on tarkastellut sitä, oliko TAA-sopimuksen avulla mahdollista poistaa kilpailu kyseisen sopimuksen osapuolten välillä, oliko TAA-sopimuksen osapuolten osuus kyseessä olevista markkinoista merkittävä ja oliko ulkoinen kilpailu omiaan estämään niitä poistamasta kilpailua merkittävältä osalta kyseessä olevia palveluita.

300 Ennen kuin samaa arviointitapaa noudattaen ryhdytään tutkimaan kantajien komission näkemystä vastaan esittämiä eri väitteitä, on korostettava, että mahdollisuutta poistaa kilpailua merkittävältä osalta kyseessä olevia palveluita on välttämättä tarkasteltava kokonaisvaltaisesti ottaen erityisesti huomioon relevanteille markkinoille ominaiset piirteet, sopimuksesta aiheutuvat kilpailunrajoitukset, sopimuksen osapuolten markkinaosuudet sekä nykyisen ja potentiaalisen ulkoisen kilpailun merkitys ja voimakkuus. Tällaista kokonaisvaltaista lähestymistapaa noudatettaessa nämä eri osatekijät ovat toisiinsa

sidoksissa tai ne voivat olla toistensa vastapainona. Näin ollen mitä vakavampia osapuolten sisäisen kilpailun rajoitukset ovat, sitä tärkeämpää on, että ulkoinen kilpailu on voimakasta ja merkittävää, jotta sopimuksen osalta voitaisiin soveltaa poikkeusta. Samoin mitä suurempi osuus sopimuksen osapuolilla on markkinoista, sitä voimakkaampaa potentiaalisen kilpailun on oltava.

i) Sisäinen kilpailu

301 Kantajat näyttävät katsovan ensinnäkin, että komissio on tehnyt oikeudellisen virheen päätellessään, ettei perustamissopimuksen 85 artiklan 3 kohdan b alakohdassa asetettu neljäs edellytys ollut täyttynyt vain sen vuoksi, että TAA-sopimuksella oli poistettu sisäinen kilpailu.

302 Tämä väite on selvästikin hylättävä. Kuten edellä on huomautettu, perustamissopimuksen 85 artiklan 3 kohdan b alakohtaan sisältyvää edellytystä arvioitaessa on noudatettava kokonaisvaltaista lähestymistapaa siten, että huomiota kiinnitetään erityisesti sisäiseen ja ulkoiseen kilpailuun. Riidanalaisesta päätöksestä ja erityisesti sen 437 perustelukappaleesta ilmenee kuitenkin selkeästi, että toteamus, jonka mukaan TAA-sopimus antoi sen osapuolille mahdollisuuden poistaa niiden välisen kilpailun, on vain yksi niistä seikoista, joihin komissio on perustanut riidanalaisen päätöksen 461 perustelukappaleessa esittämänsä päätelmän, jonka mukaan TAA-sopimus oli sopimus, joka antoi sen osapuolille mahdollisuuden poistaa kilpailua merkittävältä osalta kyseessä olevia palveluita.

303 Kantajat huomauttavat tämän jälkeen, etteivät ne ole poistaneet niiden välistä kilpailua. Ne väittävät, että TAA-sopimuksen mukainen hintoja koskeva yhteistyö rajoitti kilpailua vähemmän kuin yhdenmukaisten kuljetusmaksujen soveltaminen, ja ne olivat vapaita toteuttamaan itsenäistä toimintaa, ja että ne

kilpailivat toistensa kanssa palvelujen tarjonnassa. Vastineeseen antamassaan vastauksessa kantajat ovat toimittaneet todisteeksi tietoja, jotka on esitetty komissiolle hallinnollisen menettelyn kuluessa ja joista ilmenee, että niiden osuudet TAA-sopimuksen osapuolten kuljettamien rahtien kokonaismäärästä ovat vaihdelleet vuoden 1992 syyskuun ja vuoden 1994 maalikuun välillä 11 prosentista 81 prosenttiin, ja että rahdinantajat ovat kuljetussopimusten perusteella jakaneet kuljetettujen tavaroiden määrän merkittävällä tavalla uudelleen eri kantajien välillä. Vastineeseen antamassaan vastauksessa kantajat ovat arvostelleet komissiota myös siitä, ettei se ole perustellut päätöstään hylätä poikkeuslupahakemus.

304 Siltä osin kuin ensinnäkin on kyse hinnoilla käytävästä sisäisestä kilpailusta on muistutettava, että TAA-sopimuksen osapuolet vahvistivat yhteisesti kuljetusmaksut, joiden noudattamista pysyvä "maksukomitea" valvoi. Näillä kuljetuksen hintojen vahvistamisesta tehdyillä sopimuksilla poistettiin selvästikin osapuolten välinen hintakilpailu perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdan a alakohdassa tarkoitetulla tavalla.

305 Kysymyksellä siitä, rajoittiko TAA-sopimuksen kaksitasoinen tariffirakenne kilpailua vähemmän kuin sellainen linjakonferenssin sopimus, jolla vahvistetaan yhdenmukaiset tai yhteiset kuljetusmaksut, ei ole asian kannalta merkitystä. Edellä on jo todettu, että TAA-sopimus ei ollut linjakonferenssi, ja asian käsittelyn tässä vaiheessa on merkitystä ainoastaan kysymyksellä siitä, antoiko sopimus sen osapuolille mahdollisuuden poistaa niiden välistä kilpailua.

306 Lisäksi ei voida kiistää, etteikö TAA-sopimus olisi poistanut sen osapuolten välillä tavallisesti käytävän hintakilpailun, vaikka siinä olikin otettu käyttöön kaksitasoinen tariffijärjestelmä. Kaikki TAA-sopimuksen osapuolet olivat nimittäin olleet päättämässä siitä, että järjestäytymättömille osapuolille annettiin mahdollisuus joustaa kuljetusmaksuissa ja ne saattoivat pysyvästi periä alempia hintoja (100 USD vähemmän konttia kohden).

307 Tätä arviointia ei myöskään voi muuttaa oikeus poiketa tietyin edellytyksin merikuljetuksen hintojen vahvistamista koskeviin sopimuksiin perustuvasta hintakurista itsenäistä toimintaa toteuttamalla. Aluksi on korostettava, että tämä oikeus, jota kolmansien maiden lainsäädännössä edellytetään, on luonteeltaan poikkeuksellinen hintojen yhteistä vahvistamista koskevaan periaatteeseen nähden. TAA-sopimuksen 13 artiklasta, sellaisena kuin se on muutettuna, ilmenee, että nimestään huolimatta itsenäistä toimintaa valvottiin ja sitä ohjailtiin, koska siihen ryhtymisestä oli ilmoitettava TAA-sopimuksen sihteeristölle kymmenen päivää aikaisemmin, mikä antoi muille osapuolille mahdollisuuden ryhtyä samanlaiseen toimintaan tai suostutella toiminnan alkuperäinen toteuttaja luopumaan siitä. Itsenäinen toiminta ei kuulu näin ollen tavalliseen kilpailuun, jossa kunkin toimijan on määritettävä itsenäisesti se politiikka, jota se aikoo markkinoilla noudattaa, ja tämän kanssa on jyrkästi ristiriidassa se, että taloudellisten toimijoiden välillä olisi suoria tai epäsuoria kontakteja, joiden tarkoituksena on joko vaikuttaa jonkin tosiasiallisen tai mahdollisen kilpailijan markkinakäyttäytymiseen tai paljastaa tällaiselle kilpailijalle se, kuinka yritys itse on päättänyt käyttäytyä tai kuinka se aikoo itse käyttäytyä markkinoilla, tai joilla on tällaisia vaikutuksia (yhdistetyt asiat 40/73—48/73, 50/73, 54/73—56/73, 111/73, 113/73 ja 114/73, Suiker Unie v. komissio, tuomio 16.12.1975, Kok. 1975, s. 1663, 173—174 kohta).

308 Lisäksi on todettava, että kantajien itsensä toimittamista tiedoista ilmenee, että itsenäiseen toimintaan ryhdytään käytännössä erittäin poikkeuksellisesti. Kyseisistä tiedoista ilmenee, että vuonna 1993 toteutettiin ainoastaan 824 itsenäistä toimintaa, ja tätä määrää voidaan pitää vähäpätöisenä, kun otetaan huomioon TAA-sopimuksen osapuolten kuljettamat noin 1 500 000 konttia tai vuonna 1988 Yhdysvaltojen länsi- ja itärannikon ja Aasian välillä toimivien "Tyynen valtameren" -sopimuksen osapuolten toteuttamien itsenäisten toimintojen määrä eli 98 573 itsenäistä toimintaa.

309 Tämän lisäksi on selvää, että itsenäinen toiminta ei käytännössä ole estänyt korottamasta TAA-sopimuksen osapuolten soveltamia kuljetusmaksuja.

310 Tästä seuraa, että kaksitasoinen tariffirakenne ja mahdollisuus aloittaa itsenäinen toiminta eivät osoita, että TAA-sopimuksen osapuolten välillä käytäisiin todellista hintakilpailua.

311 Lisäksi on muistutettava, että TAA-sopimuksen mukaan myös kuljetussopimukset oli laadittava noudattaen tiettyjä sääntöjä, joissa edellytettiin muun muassa, että TAA-sopimuksen osapuolten enemmistön osalta sopimukset oli neuvoteltava yhteisesti ja ne saattoivat koskea ainoastaan tiettyä vähimmäismäärää kontteja tai tiettyä enimmäisajanjaksoa. Komissio on vielä korostanut riidanalaisessa päätöksessä, eikä asiaa ole tässä menettelyssä kiistetty, että TAA-sopimuksen sihteeristön asema osoitti, kuinka hyvin varustamot olivat kaupallisesti integroituneet TAA-sopimuksen pohjalta.

312 Kun kyse on toiseksi palvelujen tarjonnasta, on aluksi syytä todeta, että kantajat ovat tyytyneet kanteessaan vain toteamaan, että ne kilpailivat keskenään palvelujen tarjonnassa ja että rahdinantajat olivat tietoisia siitä, että Neusara- ja Usanera-konferenssien entisten jäsenten sekä entisten itsenäisten varustamojen tarjoamien palvelujen laadussa oli eroja, joilla hintojen erot voitiin perustella. Ne eivät ole kuitenkaan esittäneet mitään seikkaa, josta voitaisiin saada tukea näiden väitteiden perusteltavuudelle, eivätkä ne ole edes esittäneet, mihin perustuisivat muut kuin palvelujen saatavuutta ja käytetyn laivaston tyyppiä koskevat palvelujen väitetyt erot, jotka komissio oli jo ottanut huomioon.

313 Tämän jälkeen on korostettava, että kyseisellä väitteellä pyritään ainoastaan perustelemaan erilaisia hintoja koskeva käytäntö tai enintään osoittamaan, että kahden eri TAA-sopimuksen osapuolten ryhmän välillä oli eroa, mutta sillä ei pyritä osoittamaan, että kaikkien TAA-sopimuksen osapuolten välillä oli kilpailua. Väite on näin ollen joka tapauksessa asian kannalta merkityksetön.

314 Komissio on muutoin tähdentänyt, että TAA-sopimuksen osapuolten tarjoamien kaltaisten konttien linjaliikennepalveluiden markkinoilla palvelujen laatu oli toissijaisessa asemassa hintatasoon nähden. Mahdollisella erolla palvelujen laa-

dussa ei voida näin ollen korvata kilpailukykyisille markkinoille ominaisen hintojen muodostumisjärjestelmän katoamista, mikä on seurauksena hintojen vahvistamista koskevan horisontaalisen sopimuksen laatimisesta. Tämä toissijaisuus riippuu ensinnäkin TAA-sopimuksen osapuolten tarjoamien palvelujen homogeenisuudesta ja niiden täydestä korvattavuudesta. Komissio on korostanut riidanalaisen päätöksen 339 perustelukappaleessa, että Neusara- ja Usanera-konferensseihin aiemmin kuuluneet osapuolet sekä aikaisemmin itsenäiset varustamot liikennöivät yhdessä useita TAA-sopimuksen kattamia linjoja. Tämä seikka, joka on vahvistettu kannekirjelmän liitteessä 4, jossa kantajat ovat esittäneet esimerkkejä tällaisista palveluista, osoittaa sen, että korvaavuusaste on korkea kunkin TAA-sopimuksen osapuolen tarjoamien palvelujen välillä.

315 Toiseksi komissio on arvioinut, eikä sitä ole kiistetty, että kapasiteetin hallinnointiohjelmalla vähennettiin selvästi TAA-sopimuksen osapuolten tarjoamien palvelujen laadun välisten erojen vaikutusta kilpailuun. Komissio on vedonnut tältä osin erääseen TAA:lta saadun asiakirjan otteeseen, jossa todetaan, että jos joku TAA-sopimuksen osapuolista täyttää kiintiönsä kapasiteetin hallinnointiohjelman yhteydessä, on paljon todennäköisempää, että se antaa kuljetuksen jonkun toisen TAA-sopimuksen osapuolen hoidettavaksi alihankintana kuin että se ylittäisi kiintiönsä ja maksaisi tästä seuraavan sakon.

316 Kun kolmanneksi on kyse TAA-sopimuksen osapuolten markkinaosuuksista, on muistutettava komission todenneen riidanalaisen päätöksen 436 perustelukappaleessa, että TAA-sopimuksen osapuolten välisen kilpailun puuttuminen ilmenee myös siitä, etteivät varustamoiden markkina-asemat ole merkittävästi muuttuneet TAA-sopimuksen sisällä. Tätä toteamusta ei ole riitautettu kanteessa, joten väite, jonka mukaan TAA-sopimusten osapuolten markkinaosuudet ovat vaihdelleet ja joka esitetään ensimmäistä kertaa vasta vastineeseen annetussa vastauksessa, on katsottava työjärjestyksen 48 artiklan 2 kohdassa tarkoitetuksi uudeksi perusteeksi, jota ei voida ottaa tutkittavaksi, koska se ei perustu käsittelyn aikana esille tulleisiin tosiseikkoihin tai oikeudellisiin seikkoihin.

317 Lisäksi siltä osin kuin on kyse vastineeseen annetun vastauksen liitteessä 21 olevasta ensimmäisestä taulukosta, jonka tarkoituksena on kantajien mukaan

osoittaa, että TAA-sopimuksen osapuolten markkinaosuudet ovat vaihdelleet, on todettava, ettei tässä taulukossa ilmoitettuja tietoja voida pitää luotettavina eikä ratkaisevina. Ensinnäkin on korostettava, ettei taulukon pohjana oleva perusindeksi ole merkityksellinen, koska se on vahvistettu hyvin lyhyttä ajanjaksoa (kolme kuukautta) koskevien tietojen perusteella, minkä johdosta kausiluonteisten vaihtelujen huomioon ottaminen ei ole mahdollista. Tältä osin erityisen paljastavana on pidettävä esimerkkiä MSC-varustamosta, joka on ainoa varustamo, joka kyseisen taulukon mukaan on kasvattanut merkityksellisesti markkinaosuuttaan. Suurin osa tästä markkinaosuuden kasvusta on tapahtunut perusindeksin laskemisessa käytetyn kolmen kuukauden ajan jälkeisten yhdeksän kuukauden kuluessa, joten jos perusindeksi olisi laskettu yhden vuoden eikä kolmen kuukauden ajanjakson perusteella, asianomaisen varustamon markkinaosuus ei olisi muuttunut huomattavasti. Toiseksi yhden varustamon irrottautuminen TAA-sopimuksesta ja kolmen muun varustamon liittyminen TAA-sopimukseen tarkasteluajanjakson kuluessa vääristävät taulukkoon sisältyviä lukuja. Kolmanneksi MSC-varustamoa lukuun ottamatta eri osapuolten markkinaosuuksien vaihtelu on ollut melko vähäistä. Neljänneksi ei ole selvää, että vastineeseen annetun vastauksen liitteen 21 taulukossa ilmoitetut tiedot vastaavat todellisia markkinaosuuksia. Taulukon alareunassa on nimittäin todettu, että kyseiset tiedot on saatu kapasiteetin hallinnointiohjelmasta, jolla on kuitenkin omat tavoitteensa ja jossa ei ole välttämättä otettu huomioon TAA-sopimuksen osapuolten kaikkea toimintaa. Viidenneksi näistä tiedoista ilmenevä markkinaosuuksien kehittyminen ei saa tukea niistä tiedoista, jotka on esitetty vastineeseen annetun vastauksen liitteessä 22 olevassa taulukossa. Kyseisen taulukon ensimmäinen rivi osoittaa, että osa P & O:n kuljettamasta rahdista olisi siirtynyt Sea-Landille ja OCCL:lle, kun sitä vastoin vastineeseen annetun vastauksen liitteen 21 taulukon mukaan P & O olisi lisännyt ja kaksi muuta varustamoa puolestaan menettäneet markkinaosuuksiaan.

318 Samoin vastineeseen annetun vastauksen liitteessä 22 oleva taulukko, joka kantajien mukaan osoittaa, että TAA-sopimuksen osapuolten välillä tapahtui merkittävää kuljetussopimusten rahtien siirtymistä, on täysin epäselvä. Komissio korostaa, että vaikka kyseisestä taulukosta ilmeneekin, että Sea-Land ja OCCL ovat saaneet kuljetettavakseen osan P & O:n kuljettamasta rahdista, OCCL:llä ei kuitenkaan ole aluksia Pohjois-Atlantilla vaan se on tehnyt alusten yhteiskäyttöä koskevan sopimuksen P & O:n, Sea-Landin ja Nedlloydin kanssa ja että myös viimeksi mainitut ovat tehneet keskenään sopimuksen alusten yhteiskäytöstä. Lisäksi ja ennen kaikkea on korostettava, että suurin osa esimerkeistä koskee TAA-sopimuksen järjestäytyneitä osapuolia, jotka voivat tehdä ainoastaan kollektiivisia kuljetussopimuksia, toisin sanoen sopimuksia, joiden osalta niiden välillä ei käydä kilpailua, koska sopimukset on neuvoteltava yhdessä.

319 Tästä seuraa, että vastineeseen annetun vastauksen liitteessä 21 ja 22 olevilla taulukoilla ei voida osoittaa, että TAA-sopimuksen osapuolten välillä olisi kilpailua. Nämä taulukot esitettiin komissiolle jo hallinnollisessa menettelyssä, ja komissio päätteli niitä tarkasteltuaan riidanalaisen päätöksen 436 perustelukappaleessa, etteivät varustamojen markkinaosuudet olleet muuttuneet merkittävästi TAA-sopimuksen sisällä.

320 Lisäksi on muistutettava, että riidanalaisen päätöksen 428 perustelukappaleessa komissio on vielä tuonut esiin toisen TAA-sopimuksen osapuolten välisen kilpailunrajoituksen eli sen, että kunkin osapuolen markkinoilla tarjoamat kuljetuskapasiteetit määritellään yhteisesti.

321 Edellä olevasta seuraa, että kantajien esittämät väitteet on hylättävä ja että komissio on perustellusti katsonut TAA-sopimuksen antaneen sen osapuolille mahdollisuuden poistaa kilpailua niiden välillä.

ii) TAA-sopimuksen osapuolten merkittävä osuus markkinoista

322 Komissio on huomauttanut riidanalaisen päätöksen 438—440 perustelukappaleessa, että TAA-sopimus kattoi merkittävän osan relevanteista markkinoista, ja se on päätellyt riidanalaisen päätöksen 441 perustelukappaleessa, että TAA-sopimus antoi sen osapuolille mahdollisuuden poistaa kilpailua perustamissopimuksen 85 artiklan 3 kohdassa tarkoitetulla tavalla.

323 Kantajat väittävät komission tehneen oikeudellisen virheen siltä osin kuin sen arviointi johti siihen lopputulokseen, että linjakonferenssi, jolla on 50 prosentin markkinaosuus, poistaa kilpailua perustamissopimuksen 85 artiklan 3 kohdassa tarkoitetulla tavalla.

324 Kuten kantajat perustellusti korostavat, linjakonferenssi rajoittaa jo luonteensa puolesta jäsentensä välistä kilpailua ja se voi saavuttaa markkinoiden vakauttamista koskevan tavoitteensa ainoastaan, jos sillä on merkittävä osuus markkinoista. Sen perusteella, että asetuksessa N:o 4056/86 säädetään linjakonferensseja koskevasta ryhmäpoikkeuksesta, ei voida näin ollen automaattisesti katsoa, että linjakonferenssi, jolla on 50 prosentin markkinaosuus, ei täytä perustamissopimuksen 85 artiklan 3 kohdassa asetettua neljättä edellytystä.

325 On kuitenkin muistutettava ensinnäkin, että TAA-sopimus ei ollut linjakonferenssi. Kantajat eivät voi näin ollen vedota siihen, että tämäntyyppisiä sopimuksia arvioidaan yleensä myönteisesti asetuksen N:o 4056/86 säännökset huomioon ottaen. Tältä osin on todettava vielä, että kyseisen asetuksen kahdeksannen perustelukappaleen mukaan myönteisiä tuloksia ei voida saavuttaa ilman varustamoiden yhteistyötä linjakonferensseissa.

326 Toiseksi kantajien perustelut ovat virheelliset siltä osin kuin niissä nojaudutaan 50 prosentin markkinaosuuteen, joka perustuu edellä esitetyn relevanttien markkinoiden laajaan määritelmään. Edellä on kuitenkin todettu, että kantajien releventtien markkinoiden määritelmää vastaan esittämät väitteet eivät ole perusteltuja. Näin ollen komission arviointi ei nojaudu siihen oletukseen, että TAA-sopimuksen osapuolilla olisi ollut 50 prosentin markkinaosuus vaan siihen, että kuten TAA-päätöksen 439 perustelukappaleessa on todettu, kyseinen osuus oli 75 prosenttia vuonna 1992 ja 65—70 prosenttia vuonna 1993. Pohjois-Euroopan ja Yhdysvaltojen välisellä Atlantin ylittävällä suoralla reitillä, Kanadan satamia näin ollen huomioon ottamatta, TAA-sopimuksen osapuolten markkinaosuudet olivat riidanalaisen päätöksen 146 perustelukappaleessa esitettyjen

kantajien vahvistamien tietojen mukaan jopa 81 prosenttia vuonna 1992, 71,3 prosenttia vuonna 1993 ja 69,6 prosenttia vuonna 1994.

327 Kolmanneksi on selvää, että ennen TAA-sopimuksen tekemistä vuonna 1992 Neusara- ja Usanera-konferenssien jäsenillä oli 55,7 prosentin ja 52,9 prosentin markkinaosuus Atlantin ylittävästä liikenteestä. TAA-sopimuksen avulla voitiin koota yhteen samaan rakenteeseen kaikki Neusara- ja Usanera-konferenssien jäsenet sekä eräät muut varustamot, jotka siihen saakka olivat pysytelleet itsenäisinä. TAA-sopimus lisäsi näin ollen huomattavasti tarjonnan keskittymistä, jota hintojen vahvistamista koskevilla sopimuksilla toisiinsa sidotut varustamot valvoivat.

328 Neljänneksi vaikka määräävää markkina-asemaa ei voida yksinkertaisesti samaistaa perustamissopimuksen 85 artiklan 3 kohdassa tarkoitettuun kilpailun poistamiseen, on muistutettava alustavasti, että oikeuskäytännön mukaan erittäin suuret markkinaosuudet ovat itsessään — poikkeustapauksia lukuun ottamatta — todiste määräävästä markkina-asemasta. Tilanne on tällainen, jos markkinaosuus on 50 prosenttia (asia C-62/86, AKZO v. komissio, tuomio 3.7.1991, Kok. 1991, s. I-3359, Kok. Ep. XI, s. I-261, 60 kohta).

329 Tästä seuraa, että väite, jonka mukaan komissio on tehnyt oikeudellisen virheen, ei ole perusteltu, joten se on hylättävä.

330 Asian käsittelyn tässä vaiheessa on korostettava, että päätettäessä siitä, onko sopimuksella annettu sen osapuolille mahdollisuus poistaa kilpailua merkittävältä osalta kyseessä olevia tuotteita perustamissopimuksen 85 artiklan 3 kohdan b alakohdassa tarkoitetulla tavalla, komissio ei voi periaatteessa nojautua yksin siihen, että kyseessä oleva sopimus poistaa kilpailua sopimuksen osapuolten välillä ja että sopimuksen osapuolilla on merkittävä osa relevanteista markkinoista. Yhtäältä kilpailun säilymisen käsite on suppeampi kuin määräävän markkina-aseman olemassaolo tai tällaisen aseman hankkiminen, joten sopi-

muksen osalta voidaan katsoa, ettei sillä poisteta kilpailua perustamissopimuksen 85 artiklan 3 kohdan b alakohdassa tarkoitetulla tavalla, ja sille voidaan näin ollen myöntää poikkeus vaikka sen johdosta sen osapuolet saavatkin määräävän markkina-aseman (ks. vastaavasti asia 27/76, United Brands v. komissio, tuomio 14.2.1978, Kok. 1978, s. 207, Kok. Ep. IV, s. 9, 113 kohta; asia 85/76, Hoffmann-la Roche v. komissio, tuomio 13.2.1979, Kok. 1979, s. 461, Kok. Ep. IV, s. 341, 39 kohta ja em. asia Matra Hachette v. komissio, tuomion 153 ja 154 kohta). Toisaalta potentiaalinen kilpailu on otettava huomioon ennen kuin voidaan päätellä, että sopimus poistaa kilpailua perustamissopimuksen 85 artiklan 3 kohdassa tarkoitetulla tavalla (ks. vastaavasti em. asia Europemballage ja Continental Can v. komissio, tuomion 25 kohta).

331 On vielä todettava, että nykyisen ja potentiaalisen ulkoisen kilpailun huomioon ottaminen ja sen arviointi on sitäkin välttämättömämpää, kun tarkastellaan sitä, voidaanko varustamoiden välisen sopimuksen osalta myöntää yksittäispoikkeus asetuksen N:o 4056/86 12 artiklan mukaisesti. Kuten asetuksen N:o 4056/86 kahdeksannesta perustelukappaleesta ilmenee, merenkulkualan rakenteelle ominaisen laivastojen liikkuvuuden vuoksi konferenssit ovat jatkuvasti kilpailun kohteena, ja niillä ei yleensä voida poistaa tätä kilpailua merkittävältä osalta kyseisiä meriliikennepalveluja. Lisäksi se, että neuvosto on säätänyt asetuksen N:o 4056/86 3 artiklassa linjakonferenssien hintojen vahvistamisesta tekemiä sopimuksia koskevasta ryhmäpoikkeuksesta, sillä linjakonferenssit voivat yleensä saada aikaan asetuksessa N:o 4056/86 tunnustetun hyödyllisen vakauttavan vaikutuksen ainoastaan, jos niillä on merkittävä markkinaosuus, antaa tukea sille, että perustamissopimuksen 85 artiklan 3 kohdassa säädetty kilpailun säilymistä koskeva edellytys on tutkittava erityisen huolellisesti.

332 On kuitenkin todettava, että vaikka komissio on riidanalaisen päätöksen 441 perustelukappaleessa virheellisesti päätellyt, että siitä, että sopimuksen oli todettu poistavan kilpailua TAA-sopimuksen sisällä, ja siitä, että TAA-sopimuksen osapuolilla oli todettu olevan merkittävä osuus markkinoista, seurasi, että TAA-sopimus antoi sen osapuolille mahdollisuuden poistaa kilpailua merkittävältä osalta kyseessä olevia palveluja perustamissopimuksen 85 artiklan

3 kohdan b alakohdassa tarkoitetulla tavalla, komissio on kuitenkin tutkinut riidanalaisen päätöksen 442—460 perustelukappaleessa sitä, saattoiko mahdollinen ulkoinen kilpailu estää TAA-sopimuksen osapuolia poistamasta kilpailua merkittävältä osalta kyseessä olevia palveluja.

iii) Ulkoinen kilpailu

333 Ennen kuin komissio on päätellyt, että mahdollinen ulkoinen kilpailu ei estänyt TAA-sopimuksen osapuolia poistamasta kilpailua merkittävältä osalta kyseessä olevia palveluja, se on tarkastellut ensin kilpailua Atlantin ylittävällä suoralla reitillä ja tämän jälkeen sitä, mistä muualta TAA-sopimuksen osapuoliin voi kohdistua kilpailua (potentiaalinen kilpailu).

334 Lisäksi komissio on tutkinut riidanalaisen päätöksen 451 ja 452 perustelukappaleessa myös Pohjois-Euroopan ja Kanadan satamien välisestä liikenteestä aiheutuvaa kilpailua. Kantajat eivät kuitenkaan ole esittäneet tältä osin yhtään väitettä, joten toteamusta, jonka mukaan tällä reitillä liikennöivien itsenäisten varustamojen taholta kohdistunut kilpailu oli ainoastaan rajoitettua, on pidettävä riidattomana.

Kilpailu Atlantin ylittävällä suoralla reitillä

335 Kantajat ovat tältä osin tyytyneet väittämään, että Atlantin ylittävää suoraa reittiä liikennöivien itsenäisten varustamojen markkinaosuudet ovat kasvaneet, ja että tästä on osoituksena se, että vuonna 1992 TAA-sopimuksen osapuolten markkinaosuus oli 81,1 prosenttia, ja se pieneni 71,3 prosenttiin vuonna 1993 ja 69,6 prosenttiin vuonna 1994 (vuonna 1992 itsenäisten varustamojen markkinaosuus oli vastaavasti 18,9 prosenttia, ja se pieneni 28,7 prosenttiin vuonna 1993 ja 30,4 prosenttiin vuonna 1994).

336 Ensinnäkin on korostettava, että komissio on ottanut huomioon sen, että itsenäiset varustamot ovat kasvattaneet markkinaosuuttaan. Riidanalaisen päätöksen 448 perustelukappaleessa komissio on todennut, että TAA-sopimuksen osapuolten 1.1.1993 lukien toteuttamat huomattavat hinnankorotukset merkitsivät välittömästi sitä, että osa niiden kuljetuksista siirtyi eräille itsenäisille varustamoille, joiden markkinaosuudet kasvoivat tämän johdosta. Yhdysvaltoihin suuntautuvassa liikenteessä vuonna 1992 Evergreen-varustamon markkinaosuus oli 7,7 prosenttia, ja se suureni vuoden 1993 ensimmäisen neljänneksen aikana 14,1 prosenttiin, Lukes Line -varustamon osuus suureni 6,4 prosentista 7,1 prosenttiin, ICL-varustamon 2,1 prosentista 2,6 prosenttiin ja Atlantic Cargo-varustamon 3,0 prosentista 3,9 prosenttiin (eli kaikkien näiden neljän varustamon yhteinen markkinaosuus suureni 19,2 prosentista 27,7 prosenttiin).

337 Toiseksi on korostettava, että riidanalaisen päätöksen 203 perustelukappaleessa esitettyjen riidattomien tietojen mukaan lukuisat rahdinantajat huomasivat olevansa tilanteessa, jossa "korotukset olivat erittäin merkittäviä, yleensä 30—100 prosenttia, ja eräässä tapauksessa jopa 175 prosenttia". Lisäksi riidanalaisen päätöksen 204 perustelukappaleen mukaan, jonka sisältöä ei ole riitautettu, kyseiset korotukset toteutettiin erittäin lyhyen aikavälin sisällä alalla noudatettu käytäntö huomioon ottaen. Näinkin merkittävistä ja äkillisistä hinnankorotuksista oli välttämättä se seuraus, että osa TAA-sopimuksen osapuolten asiakkaista ryhtyi käyttämään muiden varustamojen palveluja Atlantin ylittävässä liikenteessä. Tältä osin on korostettava, että väite, jonka mukaan varustamot eivät kyenneet näiden hinnankorotusten avulla palauttamaan hintoja vuoden 1989 kannattavuustasolle, ei ole asian kannalta merkityksellinen, koska kyseinen seikka ei muuta sitä, että asiakkaille asetetut hinnankorotukset olivat huomattavia.

338 Kolmanneksi on huomattava, että kun itsenäisten varustamojen markkinaosuudet olivat aluksi välittömästi suurentuneet vuoden 1993 ensimmäisen vuosineljänneksen aikana TAA-sopimuksen osapuolten toteuttamien hinnankorotusten johdosta, ne palautuivat kuitenkin tämän jälkeen nopeasti entiselle tasolleen tai jopa pienenivät. Kuten riidanalaisen päätöksen 449 perustelukappaleesta ilmenee, Evergreenin markkinaosuus oli 13,1 prosenttia, Lykes Linen 5,4 prosenttia, Atlantic Cargon 3,7 prosenttia ja ICL:n 2,5 prosenttia eli näiden neljän varustamon markkinaosuus oli yhteensä 24,7 prosenttia koko vuoden osalta niillä sen lyhyen ajanjakson aikana olleen 27,7 prosentin markkinaosuuden sijasta, joka välittömästi seurasi TAA-sopimuksen osapuolten toteuttamia reiluja hinnankorotuksia.

339 Neljänneksi näiden itsenäisten varustamojen kohdistaman kilpailun paineen rajat ilmenevät myös siitä, että vuoden 1993 kuluessa ne eivät olleet ottaneet markkinoilla käyttöön uusia merkittäviä kuljetuskapasiteetteja rahdin määrän kasvusta huolimatta.

340 Viidenneksi toteamus, jonka mukaan TAA-sopimuksen osapuolilla oli merkittävä osuus relevanteista markkinoista ja että ulkoinen kilpailu oli näin ollen vähäistä, perustuu erityisesti itsenäisillä varustamoilla vuonna 1993 olleeseen markkinaosuuteen, joten näiden varustamojen TAA-sopimuksen osapuolten toteuttamista hinnankorotuksista johtuvat markkinaosuuksien suurenemiset on otettu huomioon.

341 Kuudenneksi on korostettava oikeuskäytännön mukaan, että mitä heikompia ja pienikokoisempia kilpailijat ovat, sitä vähemmän ne voivat käydä todellista kilpailua määräävässä markkina-asemassa olevan yrityksen kanssa (ks. vastaavasti em. asia United Brands v. komissio, tuomion 111 ja 112 kohta ja em. asia Hoffmann-La Roche v. komissio, tuomion 51—58 kohta).

342 Tältä osin on korostettava, että vain yhden itsenäisen varustamon eli Evergreenin markkinaosuus oli suhteellisen merkittävä (13,1 prosenttia vuonna 1993). Lisäksi kuten riidanalaisen päätöksen 150—156, 215 ja 443—445 perustelukappaleesta ilmenee, useat tekijät olivat omiaan heikentämään tuntuvasti kilpailua, jota kyseinen varustamo saattoi käydä TAA-sopimuksen osapuolten kanssa. Evergreen ei toiminut kaikilla markkinoiden osilla, sillä se tarjosi esimerkiksi vain jossain määrin tiettyjä erityisvarusteita ("open top-alukset, flati") Atlantin ylittävällä reitillä, minkä johdosta se ei voinut tarjota palvelujaan tietylle joukolle rahdinantajia. Seurauksiltaan kohtalokkaampaa on se, että Evergreen oli mukana Eurocorde-sopimuksessa, jonka TAA-sopimuksen osapuolet olivat allekirjoittaneet ja jonka yhteydessä käytiin neuvotteluja kuljetusmaksuista ja muista kuljetusehdoista. Merkitystä on myös sillä, että Evergreeninkin piti alun perin liittyä TAA-sopimukseen, ja että vaikka se päättikin lopulta pysyä itsenäisenä, se oli kuitenkin edelleen säännöllisessä yhteydessä tiettyihin TAA-sopimuksen osapuoliin ja sille annettiin runsaasti tietoja TAA-sopimuksen osapuolten noudat-

tamasta hintapolitiikasta, minkä johdosta se saattoi muuttaa omaa hinnastoaan seuratakseen tietyn ajan päästä TAA-sopimuksen osapuolten viitoittamaa tietä. Näin ollen Evergreen, joka oli tärkein, vaikkei kuitenkaan ainoa, itsenäinen varustamo, jolla oli riittävän suuri asema Atlantin ylittävällä reitillä tarjottavien aikatauluun perustuvien kuljetuspalvelujen markkinoilla, ei todellisuudessa voinut kohdistaa TAA-sopimuksen osapuoliin tehokasta kilpailupainetta.

343 Kuten riidanalaisen päätöksen 446 perustelukappaleessa on esitetty, yhdelläkään muulla itsenäisellä varustamolla ei, Evergreeniä pienemmät markkinaosuudet ja sisäiset resurssit huomioon ottaen, ollut mahdollisuutta tarjota riittävästi palveluja siten, että TAA-sopimuksen osapuoliin olisi kohdistunut todellista kilpailupainetta. Lisäksi myös Lykes Line, joka on merkittävin edellä tarkoitetuista varustamoista, kuului Eurocorde-sopimukseen.

344 Näistä seikoista seuraa, että komissio on perustellusti todennut riidanalaisen päätöksen 454 perustelukappaleessa seuraavaa: "Itsenäiset varustamot eivät ole enää sen jälkeen, kun ne olivat hyötyneet TAA-sopimuksen osapuolten toteuttamista nopeista hinnankorotuksista tyydyttääkseen kapasiteettinsa, kyenneet vastaamaan uuteen kysyntään vuoden 1993 aikana. TAA-sopimuksen osapuolten kanssa harjoittamansa yhteistoiminnan vuoksi tai niiden TAA-sopimuksen osapuolten markkinaosuuteen verrattuna heikkoon asemaan perustuvan kyvyttömyyden vuoksi kyseiset varustamot eivät ole pyrkineet kilpailemaan todellisesti TAA-sopimuksen osapuolten kanssa, ja ne ovat seurailleet TAA-sopimuksen osapuolten toimintaa." Komissio on myös perustellusti todennut, että Atlantin ylittävällä suoralla reitillä liikennöivien itsenäisten varustamojen TAA-sopimuksen osapuoliin kohdistama kilpailu ei ole korvannut TAA-sopimuksesta seurannutta mahdollisuutta poistaa kilpailua perustamissopimuksen 85 artiklan 3 kohdassa tarkoitetulla tavalla.

Muut kilpailijat (potentiaalinen kilpailu)

345 Kantajat väittävät, että komissio on jättänyt ottamatta huomioon potentiaalisen kilpailun sellaisten Atlantin ylittävää reittiä jo liikennöivien varustamojen

taholta, jotka voivat lisätä konttikuljetuspalvelujensa tarjontaa (tarjonnan korvattavuus) sekä potentiaalisen kilpailun sellaisten konttien kuljetuksista huolehtivien varustamojen taholta, jotka eivät vielä liikennöi Atlantin ylittävää reittiä, mutta joilla on kuitenkin mahdollisuus siirtyä näille markkinoille. Ne arvostelevat komissiota siitä, että tämä on kieltäytynyt arvioimasta niihin eri tahoilta kohdistuvan kilpailun kumulatiivista vaikutusta.

346 Ennen kantajien esittämien väitteiden tutkimista on alustavasti korostettava, että niiden väitteet, jotka koskevat kahta niitä edellä mainittua tahoa, joista niihin voi kohdistua potentiaalista kilpailua, perustuvat, kuten ne muuten ovat itsekin korostaneet, olennaisesti eräässä asiantuntijakertomuksessa puolustetun kilpailullisten markkinoiden teorian hyväksymiseen (yhteenveto professori John Daviesin, tohtori Craig Pirrongin, tohtori William Sjostromin ja tohtori M. George Yarrown yhdessä laatimista taloudellisista kysymyksistä, kannekirjelmän liite 5).

347 Komissio on kiistänyt tämän kantajien toimittaman kertomuksen merkityksellisyyden, ja se on vedonnut oman näkemyksensä tueksi sellaisten asiantuntijoiden laatimiin kertomuksiin (Reitzesin kertomus Trans-Atlantic-sopimuksen taloudellisista vaikutuksista ja Levêquen kertomus "itsesäätely linjaliikenneteollisuudessa: aukko markkinoissa ja sääntelyjärjestelmässä", vastineen liitteet D ja E), joiden mainetta ja kyseessä olevien markkinoiden tuntemusta ei voida asettaa kyseenalaiseksi. Reitzesin kokemus kilpailusääntöjen soveltamisesta meriliikenteeseen perustuu erityisesti siihen, että hän on pääasiallisesti laatinut Federal Trade Commissionin toimesta tehdyn "Merenkulkuteollisuuden ja vuoden 1984 Shipping Actin vaikutusten arviointi" -nimisen tutkimuksen.

348 Kun luetaan osapuolten toimittamia eri asiantuntijalausuntoja sekä niissä mainittuja viittauksia taloustieteen kirjallisuuteen, on todettava ainakin, että linjaliikennemarkkinoiden kilpailullisuus on yhä edelleen erittäin kiistelty kysymys, joskin valtaosa kirjoittajista korostaa kuitenkin sitä, että kilpailullisuus voi olla ainoastaan epätäydellistä. Näistä ristiriitaisista asiantuntijalausunnoista ilmenee, että Atlantin ylittävällä reitillä tarjottavien konttien aikatauluun perustuvien

kuljetuspalveluiden markkinoiden kilpailullisuuden aste nostaa esiin taloudellisesti monitahoisia kysymyksiä. Komissiolla on näin ollen tällä alalla laaja harkintavalta, ja ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin voi kumota sen päätöksen näiltä osin ainoastaan, jos se toteaa, että kyseessä on ilmeinen arviointivirhe. Tarvitsematta kuitenkaan ottaa kantaa kummankaan osapuolen puolustaman teorian perusteltavuuteen, ensi näkemältä ei vaikuta siltä, että komission näkemyksen voitaisiin katsoa perustuvan ilmeiseen arviointivirheeseen, kun se arvioi, että olemassa oleva potentiaalinen kilpailu ei ole kuitenkaan riittävää estämään TAA-sopimusta antamasta sen osapuolille mahdollisuuden poistaa kilpailua perustamissopimuksen 85 artiklan 3 kohdassa tarkoitetulla tavalla (ks. vastaavasti yhdistetyt asiat T-371/94 ja 394/94, British Airways ym. v. komissio, tuomio 25.6.1998, Kok. 1998, s. II-2405, 161 kohta).

— Tarjonnan korvattavuus

349 Kantajat väittävät, että kuten komissiolle jo hallinnollisessa menettelyssä toimitetusta Dynamar-kertomuksesta ilmenee, lukuisat Atlantin ylittävää reittiä liikennöivät varustamot voivat siirtää kapasiteettiaan, jonka osuus TAA-sopimuksen osapuolten kokonaiskapasiteetista on noin 20 prosenttia, konttien kuljetukseen kilpaillakseen suoraan TAA-sopimuksen osapuolten kanssa. Ne väittävät tältä osin, että komission riidanalaisessa päätöksessä esittämät kaksi perustetta, joilla Dynamar-kertomuksen päätelmät hylättiin, ovat virheellisiä. Toisaalta näiden varustamojen kuljetuskapasiteettia voidaan käyttää rahdin kuljettamiseen konteissa, eikä tämä edellytä sitä, että alus olisi todella fyysisesti muutettava osastoihin jaetuksi alukseksi (toisin sanoen aluksiin, jotka ovat erikoistuneet konttien kuljettamiseen), joten mukauttaminen voidaan tehdä mitättömin kustannuksin. Toisaalta vedotessaan siihen, että kyseiset varustamot tarjoavat epätäydellisiä palveluja, komissio ei ota huomioon rahdinantajilla olevaa mahdollisuutta kääntyä potentiaalisen kilpailijan puoleen kysyntänsä tietyn osan osalta.

350 Vastauksena näihin kahteen väitteeseen on korostettava, että vaikka riidanalaisen päätöksen 166 perustelukappaleen mukaan näiden varustamojen tarjoamien

palvelujen mukauttamisesta aiheutuvat kustannukset näyttäisivätkin olleen peruste hylätä Dynamar-kertomuksen päätelmät, tähän ei kuitenkaan ole päädytty sen vuoksi, että kyseiset kustannukset olisi katsottu liian suuriksi, vaan sen vuoksi, etteivät TAA-sopimuksen osapuolet ole millään tavalla yksilöineet kyseisiä kustannuksia.

351 Vaikka kantajien oikeudenkäyntimenettelyssä esittämien tarkennusten mukaan laivastojen mukauttamisesta aiheutuvat kustannukset olisivatkin mitättömiä, on kuitenkin huomattava, että konttien kuljetuspalvelujen tarjoaminen edellyttää myös muun muassa lukuisten konttien hankkimista ja niiden hallinnoimista. Kantajat ovat itsekin todenneet kanteessaan (2.4 kohta) seuraavaa:

"Kontteja on lukuisia eri tyyppejä ja ne ovat eri kokoisia ja erilaisten laatuvaatimusten mukaisia, ja ne merkitsevät niiden omistajina oleville varustamoille huomattavaa investointia. Koska kontit ovat jatkuvasti liikkeessä, on tarpeen, että aluksella on kolme konttia 'slottia' kohden siten, että 3 000 TEU:n aluksella on oltava käytössään 9 000 konttia."

352 Lopuksi on erityisesti huomattava, että alusten mukauttamiskustannukset ovat ainoastaan yksi, tosin toissijainen peruste, johon komissio on nojautunut arvioinnissaan. Mukauttamisesta aiheutuvien kustannusten ja siihen tarvittavan ajan ohella komissio on pääasiallisesti tähdentänyt riidanalaisen päätöksen 166—172 perustelukappaleessa sitä, että nämä muutetut palvelut eivät enää ole taloudellisesti kilpailukykyisiä TAA-sopimuksen osapuolten tarjoamiin palveluihin nähden. Se on korostanut, eivätkä kantajat ole tätä kiistäneet, että Atlantin ylittävällä liikenteellä on suuri merkitys kuljetetun rahdin määrän perusteella, ja siihen liittyvät sellaiset aikatauluun perustuvat kuljetuspalvelut, joiden ansiosta tavaroiden jatkuva kulku voidaan turvata jopa siinä määrin, että suurimmat maailmanlaajuiset toimijat pyrkivät usein ryhmittymään käyttääkseen näitä palveluja yhteisesti ja ne vaativat riittävästi uusia ja suurikokoisia aluksia. Näin ollen on erittäin epätodennäköistä, että sellaisten toimijoiden taholta, jotka omistavat aluksia, joita ei ensisijaisesti ole tarkoitettu konttien kuljettamiseen ja jotka on ainoastaan mukautettu tähän tarkoitukseen, voisi tulla todellista kilpailua.

353 Toisaalta on korostettava, että kanteessaan kantajat eivät ole millään tavalla kiistäneet komission toteamusta, jonka mukaan Dynamar-kertomuksessa tarkoitetut toimijat eivät, toisin kuin kilpailukykyinen kuljetuspalvelu edellyttää, tarjoa viikoittaista yhteyttä ja jonka mukaan ne liikennöivät ainoastaan harvoihin Pohjois-Euroopassa ja Yhdysvalloissa sijaitseviin satamiin. Vastineeseen antamassaan vastauksessa kantajat korostavat kuitenkin kyseenalaistamatta edellä mainittua toteamusta, että väitetiedoksiantoon annetun vastauksen ajankohtana kantajistakin vain yksi pystyi itse tarjoamaan viikoittaisen yhteyden. Tämä väite on selvästikin hylättävä. Niistä asiakirjoista, joihin kantajat ovat nojautuneet, ilmenee selkeästi, että TAA-sopimuksen osapuolet tarjosivat kaikilla Pohjois-Euroopan ja Yhdysvaltojen eri satamien välisillä reiteillä todellisen viikoittaisen yhteyden, ja tämä on todella olennainen seikka, koska TAA-sopimuksen osapuolet ovat tarjoamiensa palvelujen rationalisointipyrkimysten yhteydessä itsekin korostaneet turvaavansa viikoittaisen yhteyden. Se, että useammat TAA-sopimuksen osapuolet huolehtivat näistä viikoittaisista palveluista yhdessä pikemminkin kuin että kukin varustamo tekisi sen erikseen, ei ole asian kannalta merkityksellinen seikka, ja se osoittaa ainoastaan sitä, miten lujasti varustamot, jotka tarjosivat yhdistettyjä palveluja aluksilla, jotka olivat käyttäjien kannalta korvattavissa, olivat sitoutuneet toisiinsa TAA-sopimuksen sisällä. Dynamar-kertomuksessa tarkoitetut toimijat eivät ensisijaisesti ole sidoksissa toisiinsa monimutkaisten sopimusten perusteella, eikä niitä näin ollen voida TAA-sopimuksen osapuolista poiketen tarkastella yhtenä kokonaisuutena, koska ne eivät tarjoa näitä viikoittaisia palveluja yhteisesti. Lisäksi rahdinantajilla olevalla mahdollisuudella, jota kantajat korostavat, kääntyä kysyntänsä tietyn osan osalta jonkun tällaisen toimijan puoleen, ei voida korvata palvelujen tiheyttä ja riittämätöntä kuljetuskapasiteettia.

354 Lopuksi on korostettava, että kantajat eivät ole riitauttaneet riidanalaisen päätöksen 171 ja 172 perustelukappaleeseen sisältyvää huomautusta, jonka mukaan näiden toimijoiden taholta tulevan todellisen kilpailun paineen puuttuminen saa tukea siitä seikasta, että ne eivät toimi edes markkinoiden kaikkein kannattavimmalla osalla (merikuljetuksen hinta vaihtelee huomattavasti lähetettyjen tavaroiden perusteella), mitä osoittaa porrastetun tariffijärjestelmän säilyttäminen.

355 Edellä olevasta seuraa, että komissio on perustellusti katsonut, että Atlantin ylittävällä reitillä jo liikennöivät varustamot, jotka tarjoavat muiden kuin kont-

tiin pakattujen tavaroiden kuljetuspalveluja, eivät saa aikaan todellista kilpailun painetta aikatauluun perustuvien konttien merikuljetuspalvelujen markkinoilla.

— Sellaisten varustamojen taholta tuleva kilpailu, jotka eivät liikennöi Atlantin ylittävää reittiä, mutta joilla on mahdollisuus siirtyä kyseiselle reitille

356 Kuten asetuksen N:o 4056/86 kahdeksannesta perustelukappaleesta ilmenee, varustamot, jotka tarjoavat aikatauluun perustuvia palveluja muun liikenteen yhteydessä, voivat tavallisesti aikaansaada potentiaalista kilpailua. Komissio on kuitenkin katsonut riidanalaisen päätöksen 165—188 ja 458—461 perustelukappaleessa esittämänsä yksityiskohtaisen tarkastelun mukaisesti, että esillä olevassa asiassa potentiaalinen kilpailu oli rajoitettua pääasiallisesti Atlantin ylittävään liikenteeseen ja TAA-sopimukseen liittyvien erityispiirteiden vuoksi.

357 Siltä osin kuin kyse on ensinnäkin Atlantin ylittävään liikenteeseen liittyvistä erityispiirteistä, on aluksi muistutettava komission perustellusti todenneen, että koska kuljetetun rahdin määrä oli merkittävä ja koska konttien kuljetukseen oli oltava riittävä määrä uusia, suurikokoisia ja erityislaittein varustettuja aluksia, ainoastaan suuret maailmanlaajuiset toimijat voivat tarjota kilpailukykyisiä palveluja. Lisäksi on huomattava, että kymmenestä TAA-sopimuksen osapuolten tarjoamasta aikatauluun perustuvasta yhteydestä ainoastaan Maersk-varustamon tarjoamaa yhteyttä liikennöidään erikseen, kun taas muista yhdeksästä yhteydestä on tehty TAA-sopimuksen eri osapuolien välillä sopimuksia alusten ryhmittämisestä ja kapasiteettien jakamisesta.

358 Kantajat eivät kyseenalaista komission toteamusta — joka on muuten perusteltu — jonka mukaan näiden erityispiirteiden vuoksi ainoastaan muutamat suuret maailmanlaajuiset varustamot tai mahdollisesti merkittävät varustamojen väliset ryhmittymät voivat saada aikaan todellista kilpailupainetta. Kantajien kantees-

saan esittämä arvostelu koskee nimittäin ainoastaan niitä seurauksia, jotka komissio on liittänyt siihen, että valtaosa näistä suurista maailmanlaajuisista varustamoista, jotka eivät liikennöi Atlantin ylittävää reittiä, on läheisesti sidoksissa tiettyihin TAA-sopimuksen osapuoliin muun meriliikenteen yhteydessä. Kantajien mukaan varustamoiden liittyminen konferensseihin ja muiden yhteistyösopimusten tekeminen on tavallista eikä se ole milloinkaan estänyt varustamoa siirtymästä liikennöimään reitille, jolla jo liikennöi sellaisia varustamoja, joihin se on sidoksissa muualta käsin. Atlantin ylittävään liikenteeseen oletetusti liittyvät erityispiirteet ovat todellisuudessa vain sellaisia seikkoja, jotka ovat yhteisiä kaikelle meriliikenteelle koko maailmassa.

359 Tämä väite on hylättävä. Edellä on jo todettu, että Atlantin ylittävään liikenteeseen liittyy sen kaltaisia erityispiirteitä, että esillä olevassa asiassa uusien toimijoiden tulo markkinoille ei ollut lainkaan todennäköistä ja että joka tapauksessa markkinoille saattoivat tulla ainoastaan muutamat suuret maailmanlaajuiset varustamot ryhmittymällä tarvittaessa toistensa kanssa. Komissio on näin ollen perustellusti todennut, että näiden samojen varustamojen liittyminen sellaisiin kahta muuta suurta meriliikennettä itä—länsi-suunnassa (Europe Asia Trade Agreement ja Trans-Pacific Stabilisation Agreement) koskeviin vakautussopimuksiin, joiden ulottuvuus on erittäin laaja ja jotka ovat rakenteeltaan ja tavoitteiltaan samankaltaisia kuin TAA-sopimus, oli omiaan osoittamaan, että näillä varustamoilla oli taipumusta liittyä tämäntyyppisiin sopimuksiin ja että niillä ei ollut intressiä kilpailla, koska kilpailu saattoi horjuttaa näitä muita suuria ympäri maailman toimeenpantuja sopimuksia. Näin ollen juuri siitä syystä, että potentiaalinen kilpailu rajoittui vain muutamiin nimenomaisiin toimijoihin ja että näiden toimijoiden ja Atlantin ylittävää liikennettä hallitsevien TAA-sopimuksen osapuolten välillä oli kiinteä keskinäinen riippuvuussuhde, muiden toimijoiden pakostakin tasapainoa horjuttava tulo Atlantin ylittävään liikenteeseen oli melko epätodennäköistä. Vaikka ei voidakaan sulkea pois sitä, etteivätkö nämä ominaispiirteet voisi liittyä myös muihin maailmanlaajuisiin liikenteisiin, ne eivät sitä vastoin ole yhteinen tekijä valtaosalle eri merikuljetuspalvelujen markkinoita. Joka tapauksessa ainoa asian kannalta merkityksellinen kysymys esillä olevassa asiassa on se, oliko potentiaalinen kilpailu riittävästi luonteeltaan ja voimakkuudeltaan sellaista, että sen avulla voitiin estää TAA-sopimuksesta seuraava mahdollisuus poistaa kilpailua. Toisaalta Atlantin ylittävään liikenteeseen liittyvät erityispiirteet sekä toisaalta yhteiset intressit ja uhka TAA-sopimuksen osapuolten ja potentiaalisten kilpailijoiden välisestä salaisesta yhteistyöstä, mikä perustui siihen, että molemmat toimivat yhdessä useilla muilla markkinoilla sekä erilaisten sopimusten yhteydessä, voivat todella olla peruste siihen, miksi tähän kysymykseen on vastattava kielteisesti.

360 Toiseksi siltä osin kuin kyse on TAA-sopimukseen liittyvistä ominaispiirteistä, on aluksi todettava, ettei voida kiistää, etteikö ylikapasiteettien keinotekoinen ylläpitäminen Atlantin ylittävässä liikenteessä kapasiteetin hallinnointiohjelman perusteella olisi saanut aikaan tilannetta, joka oli omiaan saamaan potentiaalisen kilpailijan luopumaan ajatuksesta päästä hetkellisesti jopa tuottoisille markkinoille. Potentiaalisen kilpailijan tulo markkinoille pahentaa ylikapasiteettia ja johtaa hintojen laskemiseen tasolle, joka ei ole enää kannattava, ja tämän lisäksi uuden tulokkaan olisi myös varauduttava siihen, että TAA-sopimuksen osapuolet ottavat markkinoilla käyttöön sellaiset huomattavat voimavarat, jotka ne siihen saakka ovat pitäneet varastossa juuri kapasiteetin hallinnointiohjelman johdosta. Väite, jonka mukaan markkinoille tuloon liittyvä hintasota merkitsisi sitä, että markkinoilta vetäytyisi tiettyjä toimijoita, ja että hinnat nousisivat nopeasti siten, että tehokkaalla potentiaalisella kilpailijalla, jolla on hyvät taloudelliset resurssit, on täydet mahdollisuudet onnistua pääsemään markkinoille, ei ole uskottava. Sen lisäksi, ettei väitteessä oteta huomioon markkinoille tulon esteiden olemassaoloa ja markkinoilla jo toimivien toimijoiden suhteellisia etuja, on korostettava, että kyseisen väitteen mukaan siis kilpailija, jolla on melkein rajattomat taloudelliset resurssit ja joka on tehokkaampi kuin mikään muu toimija, voi aina tulla mille tahansa markkinoille. Tässä väitteessä ei myöskään oteta huomioon sitä, että TAA-sopimuksen osapuolilla oleva markkinavoima on huomattava, eikä sitä, että ne vastaavat yhteisesti potentiaaliseen kilpailuun.

361 Lisäksi on korostettava komission todenneen, eikä tätä ole riitautettu, että esillä olevassa asiassa oli olemassa sellaisia markkinoilta poistumisen esteitä, jotka saattoivat samalla tavalla vähentää varustamon halua aloittaa liikennöinti. Suuren varustamon Atlantin ylittävästä liikenteestä vetäytyminen vahingoittaa nimittäin sen kaupallista mainetta ja vaikuttaa sen kilpailuasemaan muussa liikenteessä.

362 Tämän jälkeen on muistutettava, että komissio on korostanut riidanalaisen päätöksen 183—186 perustelukappaleessa yhtenä sellaisena TAA-sopimukseen liittyvänä ominaispiirteenä, jonka johdosta potentiaalisten kilpailijoiden tulo kyseessä oleville markkinoille itsenäisinä varustamoina on erittäin epätodennäköistä, myös sitä, että TAA-sopimus oli sopimus, jossa määrättiin sellaisesta riittävän joustavasta hintojen vahvistamisjärjestelmästä, jonka avulla markkinoilla jo toimivat itsenäiset varustamot sekä uudet tulijat voitaisiin liittää TAA-

sopimukseen siten, että Atlantin ylittävästä liikenteestä kiinnostuneet varustamot pyrkisivät tulemaan markkinoille juuri TAA-sopimuksen pohjalta. Tästä oli sitä paitsi kyse niiden kahden ainoan varustamon, NYK:n ja NOL:n kohdalla, jotka olivat aloittaneet liikennöinnin Atlantin ylittävällä reitillä sen jälkeen kun TAA-sopimus oli tullut voimaan, sekä TMM:n ja Tecomarin kohdalla, jotka, vaikka ne liikennöivätkin jo kyseistä reittiä, liittyivät kuitenkin vuonna 1993 TAA-sopimukseen liityttyään yhteen Hapag Lloydin kanssa. Vaikka tämäntyyppinen markkinoille tulo ei varmastikaan ollut TAA-sopimuksen osapuolten kannalta täysin merkityksetön, koska niiden toiminnan laajuus uhkasi vähentyä jonkin verran, uusien osapuolten liittyminen TAA-sopimukseen ei rajoittanut kuitenkaan millään tavalla sitä, miten TAA-sopimuksen osapuolet käyttäytyivät liiketaloudellisesti varustamojen ryhmänä.

363 Lopuksi se riidanalaisen päätöksen 187 perustelukappaleessa korostettu seikka, että TAA-sopimuksen osapuolilla on ollut mahdollisuus korottaa hintojaan huomattavasti lyhyen ajan kuluessa ja että rahdinantajien todellisesta tyytymättömyydestä huolimatta markkinoille ei ole tullut uusia toimijoita, osoittaa sen, ettei nykyistä eikä potentiaalista kilpailua ollut.

364 Edellä esitetyn perusteella on pääteltävä komission perustellusti katsoneen, että vaikka markkinoilla on tiettyä potentiaalista kilpailua, tämä kilpailu on kuitenkin rajoittunutta eikä sillä ole voitu kohdistaa TAA-sopimuksen voimaantulosta lukien kyseessä olevan sopimuksen osapuoliin todellista painetta, ja näin on siitä riippumatta, tarkastellaanko niitä erilaisia tahoja, joista potentiaalista kilpailua voi tulla, erikseen vai kokonaisvaltaisesti kumulatiivinen vaikutus huomioon ottaen.

365 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen tarkastelusta seuraa, että on hylättävä kaikki väitteet, jotka kantajat ovat esittäneet sen osalta, miten komissio on arvioinut kilpailun poistamista TAA-sopimuksen sisällä sekä huomattavaa osuutta kyseessä olevista markkinoista ja ulkoista kilpailua.

366 Joka tapauksessa komission päätelmään, jonka mukaan TAA-sopimusta, johon ryhmittyneiden varustamoiden markkinaosuus oli 75 prosenttia, ja joka antoi

osapuolilleen mahdollisuuden poistaa niiden välisen kilpailun ja johon kohdistui siihen liittyvien ominaispiirteiden sekä relevantteihin markkinoihin liittyvien ominaispiirteiden vuoksi ainoastaan erittäin rajoitetusti niin nykyisen kuin potentiaalisen ulkoisen kilpailun painetta, oli pidettävä sopimuksena, joka antoi sen osapuolille mahdollisuuden poistaa kilpailua merkittävältä osalta kysymyksessä olevia palveluja perustamissopimuksen 85 artiklan 3 kohdassa tarkoitetulla tavalla, ei voida katsoa liittyvän ilmeistä arviointivirhettä. On tarkennettava, että tämä arviointi koskee yhtä hyvin TAA-sopimuksen määräyksiä merikuljetuksen hintojen vahvistamista koskevista sopimuksista sekä siihen sisältyviä määräyksiä kapasiteetin hallinnointiohjelmasta.

367 Koska perustamissopimuksen 85 artiklan 3 kohdassa asetettua neljättä edellytystä ei ole täytetty, hintasopimuksia ja meriliikenteen kapasiteeteista tehtyjä sopimuksia koskevan poikkeusluvan hylkäämistä koskeva kanneperuste on hylättävä perusteettomana, eikä niitä kantajien ja väliintulijoiden esittämiä väitteitä, jotka koskevat sitä, miten komissio on arvioinut muita tässä määräyksessä asetettuja kolmea edellytystä, ole tarpeen tutkia.

Maakuljetuksen hintojen vahvistamisesta tehtyjä sopimuksia koskeva yksittäispoikkeus

368 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin toteaa, että kantajien väitteet perustuvat riidanalaisen päätöksen virheelliseen tulkintaan. Ne katsovat virheellisesti, että maakuljetuksen hintojen vahvistamisesta tehtyjä sopimuksia koskevan poikkeusluvan hylkääminen perustuisi ainoastaan siihen, ettei merikuljetusta koskevien sopimusten osalta voitu myöntää poikkeusta.

369 Komissio on nimittäin esittänyt riidanalaisen päätöksen 463—489 perustelukappaleessa yksityiskohtaisesti ne perusteet, joiden vuoksi se katsoi, ettei maakuljetuksen hintojen vahvistamisesta tehtyjen sopimusten osalta voitu sellaisenaan myöntää poikkeusta. Näistä perustelukappaleista ilmenee sel-

västi, että komissio ei nojaudu päätelmässään pelkästään siihen, että merikuljetusta koskevien sopimusten osalta ei voitu myöntää poikkeusta. Komissio on todennut erityisesti, että maakuljetuksen hintojen vahvistamisesta tehdyt sopimukset eivät ole lisänneet millään tavalla tuottavuutta eikä niistä ole saatu mitään sellaista taloudellista hyötyä, jonka perusteella kyseisten sopimusten osalta voitaisiin myöntää poikkeusta.

370 Koska kantajat eivät ole riitauttaneet yhtäkään niistä nimenomaisista syistä, joihin riidanalainen päätös perustuu, maakuljetuksen hintojen vahvistamisesta tehtyjä sopimuksia koskevan poikkeusluvan hylkäämiseen nojautuva kanneperuste on hylättävä.

371 Kanneperuste on hylättävä myös kun otetaan huomioon, että kantajien väitteet perustuvat siihen oletukseen, että komissio on virheellisesti kieltäytynyt myöntämästä TAA-sopimukseen sisältyvien merikuljetuksen hintojen vahvistamista koskevien sopimusten osalta poikkeuslupaa, ja edellä on jo todettu komission perustellusti katsoneen, ettei kyseisiin sopimuksiin voitu soveltaa ryhmäpoikkeusta eikä yksittäispoikkeusta.

372 Lopuksi ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin korostaa vielä sitä, että siltä osin kuin maakuljetuksen hintojen vahvistamisesta tehtyjen sopimusten todellisena tarkoituksena on estää se, että monimuotokuljetukseen sovellettavilla hinnoilla, joissa ei oteta huomioon maakuljetuksen kokonaiskustannuksia, vahingoitetaan merikuljetukseen sovellettavia hintoja, kantajat eivät ole osoittaneet, että oikeus vahvistaa maakuljetuksen hinnat on välttämätön tämän tavoitteen saavuttamiseksi, ja ettei tähän tulokseen voitu päästä sellaisia vähemmän rajoittavia keinoja käyttäen kuten sitoumuksella, jonka mukaan kuljetuksen maaosuudesta ei saa veloittaa sen omakustannushintaa alhaisempaa hintaa.

373 Tästä seuraa, että poikkeusluvan hylkäämistä koskeva kanneperuste on hylättävä.

Perustamissopimuksen 190 artiklan rikkominen

374 Niiden erilaisten TAA-päätöksen perusteluja koskevien väitteiden osalta, jotka on esitetty ensisijaisten kumoamisvaatimusten yhteydessä, ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin toteaa, että päätöksessä on esitetty yksityiskohtaiset ja järjestelmälliset perustelut komission arvioinnin tueksi. Perustelut antavat niille, joita toimenpide koskee, mahdollisuuden selvittää sen syyt, ja yhteisöjen tuomioistuin voi tutkia toimenpiteen laillisuuden. Nämä väitteet on näin ollen hylättävä.

Euroopan talousalueesta tehdyn sopimuksen rikkominen

I *Asianosaisten väitteet ja niiden perustelut*

375 — 381 [...]

II *Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta*

382 On todettava, että ETA-sopimuksen rikkomista koskeva kanneperuste ei ole kantajien esittämä ja että se on näin ollen jätettävä tutkimatta. Koska väliintulijoiden on työjärjestyksen 116 artiklan 3 kohdan nojalla hyväksyttävä asia sellaisena kuin se on väliintulohetkellä ja koska EY:n tuomioistuimen perussäännön 37 artiklan neljännen kohdan mukaan ne voivat väliintulokirjelmässään esittää ainoastaan varsinaisten asianosaisten vaatimuksia tukevia vaatimuksia, ECSA:lla ei väliintulijana ole kelpoisuutta esittää tätä perustetta (em. yhdistetyt asiat British Airways ym. v. komissio, tuomion 75 kohta).

383 Lisäksi riittää, kun korostetaan, että ETA-sopimuksen asian kannalta merkitykselliset määräykset eivät soveltuneet käytyyn hallinnolliseen menettelyyn, jonka päätteeksi riidanalainen päätös tehtiin. Nämä määräykset tulivat nimittäin voimaan 1.1.1994 eli päivämääränä, jolloin ne menettelyn vaiheet, jotka edellyttivät yhteistyötä komission ja EFTA:n valvontaviranomaisen välillä — eli yritysten ja neuvoa-antavan komitean kuuleminen — oli jo käyty (yhdistetyt asiat T-305/94, T-306/94, T-307/94, T-313/94, T-314/94, T-315/94, T-316/94, T-318/94, T-325/94, T-328/94, T-329/94 et T-335/94, Limburgse Vinyl Maatschappij ym. v. komissio, tuomio 20.4.1999, Kok. 1999, s. II-931, 259 kohta).

Toissijaiset vaatimukset

384 Kantajat vaativat toissijaisesti ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuinta kumoamaan ensinnäkin TAA-päätöksen 1, 2, 3 ja 4 artiklan siltä osin kuin niissä kielletään vahvistamasta yhdistetyn kuljetuksen hintoja, toiseksi kyseisen päätöksen 5 artiklan ja kolmanneksi kyseisen päätöksen 1, 2, 3 ja 4 artiklan siltä osin kuin niissä kielletään tekemästä yhteisesti kuljetussopimuksia.

I *TAA-päätöksen 1, 2, 3 ja 4 artiklan kumoaminen siltä osin kuin niissä kielletään vahvistamasta yhdistetyn kuljetuksen hintoja*

A *Asianosaisten väitteet ja niiden perustelut*

385
—
388 [...]

B *Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta*

389 Aluksi on muistutettava, että asetuksen N:o 17 3 artiklan 1 kohdassa säädetään, että jos komissio toteaa, että perustamissopimuksen 85 tai 86 artiklaa rikotaan, se "voi päätöksellään määrätä yritykset tai yritysten yhteenliittymät, joita asia koskee, lopettamaan tällaisen rikkomisen".

390 Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan sovellettaessa asetuksen N:o 17 3 artiklan 1 kohtaa yritystä voidaan kieltää jatkamasta tiettyjä lainvastaisiksi todettuja toimintoja, menettelytapoja tai tilanteita (yhdistetyt asiat 6/73 ja 7/73, Istituto Chemioterapico italiano ja Commercial Solvents v. komissio, tuomio 6.3.1974, Kok. 1974, s. 223, Kok. Ep. II, s. 229, 45 kohta ja em. yhdistetyt asiat RTE ja ITP v. komissio, tuomion 90 kohta) mutta myös kieltää alkamasta toimia samalla tavalla myöhemmin (asia T-83/91, Tetra Pak v. komissio, tuomio 6.10.1994, Kok. 1994, s. II-755, Kok. Ep. XVI, s. II-1, 220 kohta ja asia T-352/94, Mo och Domsjö v. komissio, tuomio 14.5.1998, Kok. 1998, s. II-1989, 241 kohta).

391 Esillä olevaan asiaan sovellettavien asetusten N:o 4056/86 ja N:o 1017/68 11 artiklan 1 kohdat ovat melkein samanlaisia kuin asetuksen N:o 17 3 artiklan 1 kohta, joten asetuksen N:o 17 3 artiklan 1 kohdan tulkinnasta voidaan saada apua myös edellä mainittujen säännösten tulkintaan.

392 Komissio on todennut ensin riidanalaisen päätöksen 1 artiklassa, että TAA -sopimuksen yhteydessä laaditut maakuljetuksen hintojen vahvistamista koskevat sopimukset ja kapasiteetin hallinnointiohjelma ovat perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdan nojalla kiellettyjä, ja määrännyt tämän jälkeen ne, joille

kyseinen päätös on osoitettu, lopettamaan välittömästi nämä kilpailusääntöjen rikkomiset. Riidanalaisen päätöksen 4 artiklassa se on velvoittanut yritykset, joille kyseinen päätös on osoitettu, "vastedes pidättymään kaikista sellaisista sopimuksista tai yhdenmukaisista menettelytavoista, joilla on samanlaisia tai samantyyppisiä tarkoituksia tai vaikutuksia, kuin [kyseisen päätöksen] 1 artiklassa tarkoitetuilla sopimuksilla ja menettelytavoilla".

393 Kieltomääräyksellä pyritään ainoastaan estämään yrityksiä, joille TAA-päätös on osoitettu, ryhtymästä uudelleen samanlaisiin kilpailusääntöjen rikkomisiin, jotka kyseisessä päätöksessä on todettu, tekemällä sellaisen uuden sopimuksen tai omaksumalla sellaisen yhdenmukaisen menettelytavan, jolla on samantyyppisiä tai samanlaisia tarkoituksia tai vaikutuksia kuin TAA-sopimuksen kuljetuksen hintojen vahvistamista tai kapasiteetin hallinnointiohjelmaa koskevilla määräyksillä. Kieltomääräys kuuluu komissiolle asetusten N:o 4056/86 ja N:o 1017/68 11 artiklan 1 kohdassa annetun toimivallan piiriin.

394 Tämän kieltomääräyksen ulottuvuuden osalta on huomattava, että kieltomääräyksessä ei kielletä ehdottomasti kaikkia sellaisia sopimuksia, joiden tarkoituksena on osana yhdistettyä kuljetusta tarjottavien maakuljetuspalvelujen hintojen vahvistaminen, vaan siinä kielletään ainoastaan sellaiset sopimukset, jotka eivät täytä perustamissopimuksen 85 artiklan 3 kohdassa asetettuja edellytyksiä riidanalaisessa päätöksessä esitetyin perustein.

395 Tältä osin on tarkennettava, että toisin kuin kantajat väittävät, komission päätelmässä, joka koskee maakuljetuksen hintojen vahvistamisesta tehtyjä sopimuksia koskevan poikkeusluvan hylkäämistä, ei vedota ainoastaan siihen, että TAA-sopimus ei ollut linjakonferenssi, tai siihen, että näiden sopimusten oli väitetty vain täydentävän sopimuksia, joiden tarkoituksena oli vahvistaa merikuljetuspalvelujen hinnat, vaan siinä vedotaan riidanalaisen päätöksen 462—491 perustelukappaleessa yksityiskohtaisesti esitettyihin perusteluihin kokonaisuudessaan. Komissio on erityisesti todennut näissä perustelukappaleissa, että maakuljetuksen hintojen vahvistamista koskevat sopimukset eivät ole lisänneet tuottavuutta eivätkä ne ole merkinneet sellaista taloudellista hyötyä,

jonka perusteella kyseisten sopimusten osalta voitaisiin myöntää poikkeuslupa. Riidanalainen päätös ei näin ollen estä kantajia esittämästä komission hyväksyttäväksi toista sellaista maakuljetusta koskevaa yhteistyösopimusta, jolla edistetään monimuotokuljetuspalvelujen suurempaa tehokkuutta maakuljetusten osalta, ja osoittamasta, että kyseinen sopimus on perustamissopimuksen 85 artiklan 3 kohdassa asetettujen vaatimusten mukainen.

396 Näin ollen komissiota ei voida arvostella siitä, että se olisi rikkonut edellä mainitulla kieltomääräyksellä asetusten N:o 4056/86 ja N:o 1017/68 11 artiklan 1 kohtaa, taikka että se olisi loukannut sille perustamissopimuksen 190 artiklan nojalla kuuluvaa velvollisuutta tai rikkonut puolustautumisoikeuksia.

397 Kantajien näiden ensimmäisten toissijaisten vaatimusten tueksi esittämät väitteet ja niin muodoin myös edellä mainitut vaatimukset sinänsä on hylättävä kokonaisuudessaan.

II *TAA-päätöksen kuljetussopimuksia koskevan 5 artiklan kumoaminen*

A Asianosaisten väitteet ja niiden perustelut

398 Kantajat väittävät, että riidanalaisen päätöksen 5 artikla, jonka mukaan niillä on velvollisuus ilmoittaa "sellaisille asiakkaille, joiden kanssa ne ovat tehneet

TAA-sopimuksen perusteella kuljetussopimuksia tai muita sopimuksia, että asiakkaat voivat halutessaan neuvotella uudelleen näiden sopimusten sopimusehdot tai — — purkaa sopimukset välittömästi", on kumottava.

399 Ne muistuttavat alustavasti, että kuljetussopimus on sopimus, jolla rahdinantaja sitoutuu kuljettamaan meriteitse sopimuksessa määrätyn ajanjakson kuluessa tietyn tavaroiden vähimmäismäärän, joka on ilmaistu tavaroiden määrän tai arvon perusteella. Tämän vastineeksi varustamo sitoutuu antamaan rahdinantajalle kapasiteettitakeen kaltaiset takeet erityispalveluista ja se sopii rahdinantajan kanssa kuljetusmaksuista, jotka ovat tavallisesti perittäviä kuljetusmaksuja alhaisemmat. Kantajat tarkentavat, että noin 60 prosenttia kaikista niiden kuljettamista tavaroista perustuu näihin sopimuksiin.

400 Vaatimuksensa tueksi kantajat väittävät ensinnäkin, että TAA-päätöksessä ei ole lainkaan 5 artiklaa koskevia perusteluja.

401 Ne väittävät toiseksi, ettei TAA-päätöksen 5 artikla ole tarpeen laillisen oikeustilan palauttamiseksi tai TAA-sopimuksen 1 artiklassa todetun rikkomisen lopettamiseksi. Kantajat korostavat, ettei komissiolle ole annettu asetuksessa N:o 4056/86 ja asetuksessa N:o 1017/68 oikeutta antaa sellaista kieltomääräystä, jonka sisältö ylittää sen, mikä on tarpeen laillisen oikeustilan palauttamiseksi tai todettujen kilpailusääntöjen rikkomisten lopettamiseksi (em. yhdistetyt asiat Istituto chemioterapico italiano ja Commercial Solvents v. komissio ja asia T-70/89, BBC v. komissio, tuomio 10.7.1991, Kok. 1991, s. II-535). Vaikka riidanalaisen päätöksen 13—15 ja 286 perustelukappaleessa tarkastellaankin pintapuolisesti TAA-sopimuksen kuljetussopimuksia koskevia määräyksiä, siinä ei kantajien mukaan kuitenkaan käsitellä kysymystä rahdinantajien kanssa todellisuudessa tehdyistä yksilöllisistä kuljetussopimuksista. TAA-päätöksen 1 artiklassa todetulla rikkomisella ei näin ollen tarkoiteta näitä sopimuksia. Kantajien mukaan kyseiset sopimukset ovat laillisia.

402 Kolmanneksi riidanalaisen päätöksen 5 artiklalla loukataan oikeusvarmuuden periaatetta. Kantajat korostavat erityisesti epävarmuutta, joka liittyy velvollisuuteen ilmoittaa kantajien asiakkaille näille tarjotusta mahdollisuudesta neuvotella kuljetussopimukset uudelleen tai purkaa ne.

403 Neljänneksi komissio ei ole kantajien mukaan maininnut väitetiedoksiannossa siitä, että se voi antaa TAA-sopimuksen osapuolille riidanalaisen päätöksen 5 artiklassa käytetyn sanamuodon mukaisen kieltomääräyksen. Kantajilla ei ole ollut mahdollisuutta esittää huomautuksiaan tästä kieltomääräyksestä, joten edellä mainitulla 5 artiklalla rikottiin neuvoston asetuksen N:o 17 19 artiklan 1 ja 2 kohdassa säädetyistä kuulemisista 25 päivänä heinäkuuta 1963 annetun komission asetuksen N:o 99/63/ETY (EYVL 1963, 127, s. 2268) 4 artiklan säännöksiä (sellu-juttu II, tuomion 152—154 kohta).

404 Vastauksena näihin väitteisiin komissio muistuttaa aluksi, että TAA-sopimuksessa kiellettiin sen osapuolina olevia varustamoita tekemästä tiettyjen asiakkaidensa kanssa yksilöllisiä kuljetussopimuksia, ja toteaa, että tämä kielto oli itse asiassa kurinpitotoimenpide, jolla pyrittiin ehkäisemään ennakolta väärinkäytökset estämällä varustamoja tarjoamasta jotakin sellaista, jota voitaisiin pitää alennuksena merikuljetuksen osalta vahvistetuista hinnoista.

405 Komissio väittää tämän jälkeen, että riidanalaisen päätöksen 5 artiklan tarkoituksena on estää kantajia saamasta edelleen niitä etuja, joita lainvastaiseksi katsotun kuljetuksen hintojen vahvistamista koskevan sopimuksen perusteella laadittuihin pitkäaikaisiin sopimuksiin liittyy. Vaikka nämä sopimukset eivät sellaisenaan ole mitättömiä, asiakkaiden olisi pystyttävä neuvottelemaan ne uudelleen tavanomaisten kilpailuolosuhteiden perusteella.

406 Komissio katsoo, että TAA-päätöksen 5 artiklassa annetun kaltainen kieltomääräys on tarpeen ja se liittyy erottamattomasti asetusten N:o 4056/86 ja

N:o 1017/68 11 artikloissa säädetyn kaltaiseen kieltoon, jolla on tarkoitus saada kilpailusääntöjen rikkomiset loppumaan tilanteessa, jossa kyseisen rikkomisen muodostava käyttäytyminen muodostuu pysyvistä sopimussuhteista kolmansien kanssa. Lainavastaisuuden toteamisella ei ole mitään merkitystä, jos yritysten välisen yhteenliittymän jäsenten sallittaisiin soveltaa edelleen lainvastaisesti vahvistettuja hintoja vain siitä syystä, että kyseisistä hinnoista on sovittu pitkäaikaisissa sopimuksissa. Riidanalaisen päätöksen 5 artiklan tarkoituksena on näin ollen varmistaa oikeuden noudattaminen tai saada kilpailusääntöjen rikkomiset loppumaan, ja se on tämän kannalta välttämätön. Se, että yksilölliset kuljetussopimukset eivät sellaisinaan ole perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdan vastaisia, ei liity mitenkään nyt tarkasteltavana olevaan kysymykseen.

407 Komission mielestä siltä osin kuin TAA-päätöksen 5 artiklaan sisältyvän kaltainen kielto on välttämätön osa sellaista kieltomääräystä, jolla pyritään lopettamaan kilpailusääntöjen rikkominen, ei ole tarvetta, että asiassa olisi esitettävä erityisiä perusteluja tai että väitetiedoksiannossa olisi kiinnitettävä niiden, joita asia koskee, huomiota juuri tähän seikkaan. Koska kantajille ilmoitettiin, että komissio aikoi määrätä ne lopettamaan perustamissopimuksen 85 artiklan vastaiseksi katsotut toimet, ne eivät voineet odottaa saavansa oikeutta hyötyä edelleen näistä toimista.

408 Komission mukaan sen näkemyksen, jonka mukaan TAA-päätöksen 5 artikla on olennainen osa kieltomääräystä, jolla on tarkoitus saada kilpailusääntöjen rikkomiset loppumaan, ja vaatimuksen, jonka mukaan kyseessä oleva päätös on perusteltava selkeästi, välillä ei ole mitään ristiriitaa. Se korostaa tältä osin, että ennen riidanalaisen päätöksen julkaisemista tehdyt kuljetussopimukset eivät ole kauppaoikeuden kannalta mitättömiä, koska ne eivät olleet perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdan vastaisia sopimuksia, mutta että niitä kuitenkin "leimaa" TAA-sopimuksen lainvastaisuus, koska niitä ei ole neuvoteltu vapaasti vaan ne perustuvat TAA-sopimuksen hintojen vahvistamista koskeviin määräyksiin. Riidanalaisen päätöksen 5 artikla on näin ollen välttämätön ja pätevä, koska sen tarkoituksena on varmistaa, että kilpailu merikuljetukseen liittyvien palveluiden markkinoilla palautuu mahdollisimman nopeasti siihen tilanteeseen, jossa se olisi ollut ilman TAA-sopimuksesta seurannutta lainvastaista yhteistoimintaa. Lisäksi 5 artikla estää kantajia hyötymästä edelleen niiden välisestä lainvastaisesta yhteisjärjestelystä.

409 Lopuksi komissio kiistää sen, ettei riidanalaisen päätöksen 5 artikla olisi selvä, ja se huomauttaa, että 5 artiklan mukaan TAA-sopimuksen osapuolten on ainoastaan annettava myös niiden kanssa yksilöllisiä kuljetussopimuksia tehneille rahdinantajille mahdollisuus neuvotella nämä sopimukset uudelleen tavanomaisissa kilpailuolosuhteissa, mutta että siitä ei aseteta minkäänlaista vaatimusta näiden neuvottelun tuloksen osalta. Komissio väittää, että TAA-päätöksen 5 artiklassa säädetty kieltomääräys on selvä, tarkka, välttämätön ja perusteltu. Kun perustamissopimuksen 85 artiklassa kielletty yritysten välinen yhteisjärjestely muodostuu pitkäaikaisista sopimussuhteista kolmansien kanssa, riidanalaisen päätöksen 5 artiklassa säädetyn kaltainen kieltomääräys on välttämätön todettujen rikkomisten lopettamiseksi. Komissio katsoo toimineensa sille asetusten N:o 4056/86 ja N:o 1017/68 11 artiklan 1 kohdassa annettujen toimivaltuuksien rajoissa.

B *Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta*

410 Oikeuskäytännöstä ilmenee, että komissio voi käyttäessään sille annettua toimivaltaa asetuksen N:o 17 3 artiklan, ja näin ollen myös asetusten N:o 4056/86 ja N:o 1017/68 11 artiklan 1 kohdan, soveltamisen osalta tarkentaa asianomaisille yrityksille kuuluvien velvoitteiden sisältöä, jotta todetut kilpailusääntöjen rikkomiset saadaan loppumaan. Tätä toimivaltaa on käytettävä kuitenkin kyseisen rikkomisen luonne huomioon ottaen (ks. analogisesti em. yhdistetyt asiat Istituto chemioterapico italiano ja Commercial Solvents v. komissio, tuomion 45 kohta; em. yhdistetyt asiat RTP ja ITP v. komissio, tuomion 90 kohta ja asia C-279/95 P, Langnese-Iglo v. komissio, tuomio 1.10.1998, Kok. s. I-5609, 74 kohta) ja yrityksille asetettujen velvoitteiden on oltava asianmukaisia ja tarpeellisia tavoitellun päämäärän saavuttamiseksi, eli asiassa rikottujen sääntöjen mukaisen laillisen oikeustilan palauttamiseksi (ks. em. asia RTE ja ITP v. komissio, tuomion 93 kohta).

411 TAA-päätöksen 5 artiklan mukaan TAA-sopimuksen osapuolten on ilmoitettava asiakkailleen, joiden kanssa ne ovat tehneet TAA-sopimuksen perusteella kuljetussopimuksia tai muita sopimuksia, että "asiakkaat voivat halutessaan neuvotella uudelleen näiden sopimusten sopimusehdot tai — — purkaa ne välittömästi".

412 Komissio myöntää, että kantajien laatimat kuljetussopimukset eivät sellaisinaan ole perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdan vastaisia. Kyseiset sopimukset eivät näin ollen kuulu TAA-päätöksessä todettuihin kilpailusääntöjen rikkomisiin. Komissio katsoo kuitenkin, että kantajille annettu kieltomääräys, jonka tarkoituksena on antaa kantajien asiakkaille mahdollisuus neuvotella kyseiset sopimukset uudelleen tai purkaa ne, oli välttämätön, koska riidanalaisessa päätöksessä todettujen rikkomisten vaikutukset saattoivat jatkua, jos niiden, joille kyseinen päätös on osoitettu, oli edelleen mahdollista saada taloudellista hyötyä sellaisista peräkkäisistä sopimuksista, jotka oli tehty horisontaalisena hintojen vahvistamista ja tarjonnan rajoittamista koskevana sopimuksena pidettävän TAA-sopimuksen perusteella.

413 Tältä osin on huomattava, että valtaosalla horisontaalisista hintojen vahvistamista tai markkinoiden jakamista koskevista sopimuksista on tällaisia kutakuinkin pysyviä vaikutuksia kolmansiin ilman, että komissio olisi kuitenkaan tavanomaisesti katsonut tarpeelliseksi liittää rikkomisen toteamista koskeviin päätöksiinsä riidanalaisen päätöksen 5 artiklassa asetetun velvoitteen kanssa samankaltaisen velvoitteen. On korostettava, että kantajat ovat väittäneet — eikä vastaaja ole tätä kiistänyt — että komissio on asettanut samanlaisen velvoitteen, josta TAA-päätöksen 5 artiklassa on kyse, ainoastaan ETY:n perustamissopimuksen soveltamismenettelystä 23 päivänä joulukuuta 1992 tehdyssä päätöksessä 93/50/ETY (IV/32.745 — Astra) (EYVL 1993, L 20, s. 23) ja että kyseisessä päätöksessä komissio oli huolehtinut siitä, että velvoite oli yksityiskohtaisesti perusteltu. Lisäksi esillä olevassa asiassa kyseessä olevia sopimuksia, jotka on tehty yhdeksi vuodeksi, ei voida pitää erityisen pitkäaikaisina.

414 Lisäksi perustamissopimuksen 85 artiklan 2 kohdassa nimenomaisesti määrättyä mitättömyysseuraamusta lukuun ottamatta oikeuskäytännön mukaan perustamissopimuksen 85 artiklan rikkomisen siviilioikeudellisista seurauksista, kuten velvollisuudesta korvata kolmannelle osapuolelle aiheutunut vahinko tai mahdollisesta velvollisuudesta tehdä sopimus, on määrättävä kansallisessa oikeudessa (ks. asia C-453/99, Courage ja Crehan, tuomio 20.9.2001, Kok. 2001, s. I-6297, 29 kohta ja asia T-24/90, Automec v. komissio, tuomio 18.9.1992, Kok. 1992, s. II-2223, Kok. Ep. XIII, s. II-65, 50 kohta), kuitenkin sillä edellytyksellä, ettei perustamissopimuksen tehokasta vaikutusta vahingoiteta.

415 Tästä seuraa ainakin, että riidanalaisen päätöksen 5 artiklaan sisältyvä toimenpide ei ollut ilmeisen välttämätön eikä se ollut komission tavanomaisen päätöskäytännön mukainen. Näin ollen komission olisi pitänyt esittää perustelunsa selvästi (ks. vastaavasti asia 73/74, Groupement des fabricants de papiers peints de Belgique ym. v. komissio, tuomio 26.11.1975, Kok. 1975, s. 1491, Kok. Ep. II, s. 535, 31 kohta). Sen lisäksi, että komissio ei ole selvittänyt riidanalaisessa päätöksessä niitä syitä, joiden vuoksi siitä huolimatta, että kyseessä olevat sopimukset eivät olleet perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdan vastaisia, todettujen rikkomisten lopettamiseksi oli kuitenkin tarpeen, että kantajat antavat asiakkailleen mahdollisuuden neuvotella sopimuksen uudelleen, yhdessäkään TAA-päätöksen kohdassa ei edes tarkastella sen tarkemmin kyseisiä rahdinantajien kanssa tehtyjä kuljetussopimuksia.

416 Tästä seuraa, että TAA-päätöksen 5 artikla on kumottava perusteluvelvollisuuden laiminlyönnin vuoksi.

417 Lisäksi on todettava, että asetuksen N:o 4056/86 23 artiklan mukaan ennen kyseisen asetuksen 11 artiklassa tarkoitetun päätöksen, jolla yrityksiä vaaditaan lopettamaan todettu rikkominen, tai sen 19 artiklassa tarkoitetun päätöksen, jolla määrätään sakkoa, tekemistä komission on varattava yrityksille, joita asia koskee, tilaisuus esittää huomautuksensa komission niitä vastaan esittämistä väitteistä. Yritysten oikeus esittää huomautuksensa kaikista niistä väitteistä, jotka komissio aikoo esittää niitä vastaan, on määritelty asetuksessa (ETY) 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) ja erityisesti sen 6—8 artiklassa, kyseisen asetuksen 8 artiklan vastatessa asetuksen N:o 99/63 4 artiklaa. Viimeksi mainittua artiklaa koskeva oikeuskäytäntö ja erityisesti oikeuskäytäntö, jonka mukaan komissiolla ei ole oikeutta määrätä sakkoa yritykselle ilmoittamatta väitetiedoksiannossa ennakolta asianomaiselle tätä koskevasta aikeestaan (asia 322/81, Michelin v. komissio, tuomio 9.11.1983, Kok. 1983, s. 3461, Kok. Ep. VII, s. 339, 20 kohta ja em. yhdistetyt asiat Cimenteries CBR ym. v. komissio, tuomion 480 kohta), soveltuu näin ollen analogisesti nyt esillä olevaan asiaan. Yhteisöjen tuomioistuin on sitä paitsi korostanut, että yrityksen oikeus tulla kuulluksi ennen sitä koskevan päätöksen tekemistä liittyy pääasiallisesti sellaisten hallinnollisten tai oikeudenkäyntimenettelyjen yhteyteen, joiden tarkoituksena on keskeyttää jokin rikkomus tai todeta oikeudenvastaisuus, kuten on

asetuksessa N:o 99/63/ETY tarkoitettujen menettelyjen tapauksessa (asia 136/79, National Panasonic v. komissio, tuomio 26.6.1980, Kok. 1980, s. 2033, Kok. Ep. V, s. 261, 21 kohta).

418 Tästä seuraa, että vaikka, kuten komissio väittää, riidanalaisen päätöksen 5 artiklassa säädetyn kieltomääräyksen voitaisiinkin katsoa olevan tarpeen laillisen oikeustilan palauttamiseksi ja vaikka sen voitaisiinkin katsoa kuuluvan sen komission toimivallan piiriin, jonka nojalla se voi vaatia asetuksen N:o 1017/68 ja N:o 4056/86 1 artiklan mukaisesti, että yritykset, joita asia koskee, "lopettavat rikkomisen", väitetiedoksiannosssa olisi kuitenkin joka tapauksessa pitänyt olla riittävän selkeästi muotoiltu — vaikkakin vain tiivistelmän muodossa — selvitys niistä toimenpiteistä, joihin komissio aikoi ryhtyä saadakseen kilpailusääntöjen rikkomiset loppumaan, ja siinä olisi pitänyt antaa kantajille kaikki sellaiset tiedot, joita ne tarvitsevat pystyäkseen tehokkaasti puolustautumaan ennen kuin komissio tekee tätä koskevan lopullisen päätöksen. Tätä edellyttää sitäkin suuremmalla syyllä se, että yksilöllisten kuljetussopimusten osuus kantajien liikevaihdosta oli merkittävä, ja se, että velvollisuudella neuvotella sopimus uudelleen asiakkaiden kanssa saattoi olla merkittäviä seurauksia kantajille tai se saattoi jopa merkitä vakavampaa seuraamusta kuin sakko.

419 On kuitenkin selvää, ettei väitetiedoksiannon 390 kohdan, jossa komissio vain toteaa aikovansa vaatia yrityksiä lopettamaan perustamissopimuksen 85 artiklan rikkomiset, voida katsoa antavan oikeudellisesti riittävällä tavalla kantajille tietoa siitä, että se aikoi antaa riidanalaisen päätöksen 5 artiklaan sisältyvän kieltomääräyksen. Siltä osin kuin komissio asetti kyseisellä artiklalla kantajille velvollisuuden, jonka osalta kantajilla ei ollut ollut tilaisuutta esittää tehokkaasti omaa näkemystään, myös ne kantajien väitteet, jotka koskevat puolustautumisoikeuksien loukkaamista, ovat perusteltuja.

420 Tästä seuraa, että riidanalaisen päätöksen 5 artikla on kumottava, eikä ole tarpeen tarkastella, ylitettiinkö TAA-päätöksen 5 artiklaan sisältyvällä kieltomääräyksellä se, mikä oli tarkoituksenmukaista ja tarpeen perustamissopimuksen 85 artiklan mukaisen laillisen oikeustilan palauttamisen varmistamiseksi.

III *TAA-päätöksen 1, 2, 3 ja 4 artiklan kumoaminen siltä osin kuin niissä kielletään yhteisesti tehdyt kuljetussopimukset*

A *Asianosaisten väitteet ja niiden perustelut*

421
—
423 [...]

B *Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta*

424 Riidanalaisen päätöksen 1 artiklan mukaan "TAA-sopimuksen määräykset hintojen vahvistamista koskevista sopimuksista ja merikuljetuksen kapasiteetista rikkovat EY:n perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohtaa". TAA-päätöksen siihen osaan, jossa arvioidaan oikeudellisesti merikuljetuksen hintojen vahvistamista koskevia sopimuksia, sisältyvässä 285 ja 286 perustelukappaleessa esitetään seuraavaa: "TAA-sopimuksen osapuolina olevien varustamojen tekemät sopimukset merikuljetuksen hintojen vahvistamisesta ovat [perustamissopimuksen] 85 artiklan 1 kohdassa tarkoitettuja yritysten välisiä sopimuksia. Kyseisten 11—15 perustelukappaleessa kuvailtujen sopimusten tarkoituksena on rajoittaa kilpailua yhteismarkkinoilla tai niistä seuraa, että kilpailu yhteismarkkinoilla rajoittuu." Tästä seuraa, että TAA-päätöksen 1 artiklassa tarkoitettuina sopimuksina on pidettävä "[kyseisen päätöksen] 11—15 perustelukappaleessa kuvailtuja sopimuksia".

425 Vaikka on totta, että TAA-päätöksen 13—15 perustelukappaleet koskevat kuljetussopimuksia, on huomautettava, että kyseisissä perustelukappaleissa vain todetaan, että TAA-sopimuksen mukaan konferenssin jäsenten oli noudatettava kuljetussopimuksia tehdessään tiettyjä sellaisia sääntöjä ja ehtoja, jotka koskivat sopimusten kestoa, niitä vähimmäismääriä, joista sopimus saatettiin laatia, sekä neuvotteluissa noudatettavaa menettelyä.

426 Näin ollen on todettava, ettei TAA-päätöksen 286 perustelukappaleessa näihin kohtiin tehdyn viittauksen perusteella voida päätellä, että päätöksessä kielletään neuvottelemasta yhteisesti kuljetussopimuksia.

427 Tästä seuraa, että kuten komissio perustellusti väittää, kantajien vaatimus TAA-päätöksen 1—4 artiklan kumoamisesta, siltä osin kuin niissä kielletään yhteisesti laaditut kuljetussopimukset, on vailla kohdetta ja se on näin ollen hylättävä.

Yhteenveto

428 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen suorittamasta tarkastelusta kokonaisuudessaan seuraa, että TAA-päätöksen 5 artikla on kumottava ja että kanne on hylättävä muilta osin.

Oikeudenkäyntikulut

429 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen työjärjestyksen 87 artiklan 2 kohdan mukaan asianosainen, joka häviää asian, velvoitetaan korvaamaan oikeudenkäyntikulut, jos vastapuoli on sitä vaatinut. Työjärjestyksen 87 artiklan 3 kohdan ensimmäisessä alakohdassa määrätään, että jos asiassa osa vaatimuksista ratkaistaan toisen asianosaisen ja osa toisen asianosaisen hyväksi, ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin voi määrätä oikeudenkäyntikulut jaettaviksi asianosaisten kesken tai määrätä, että kukin vastaa omista kuluistaan.

430 Koska kantajat ovat olennaisin osin hävinneet asian, ne on velvoitettava vastaamaan omista oikeudenkäyntikuluistaan sekä korvaamaan neljä viidesosaa komissiolle ja esitettyjen vaatimusten mukaisesti väliintulijoina esiintyville ECTU:lle, AUTF:lle ja FTA:lle aiheutuneista oikeudenkäyntikuluista välitoimimenettelystä asiassa T-395/94 R sekä asiassa T-395/94 R II aiheutuneet oikeudenkäyntikulut mukaan lukien.

431 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen työjärjestyksen 87 artiklan 4 kohdan mukaan asiassa väliintulijoina esiintyneet ECSA ja JSA vastaavat omista oikeudenkäyntikuluistaan kahdesta edellä mainitusta välitoimimenettelystä aiheutuneet oikeudenkäyntikulut mukaan lukien.

Näillä perusteilla

YHTEISÖJEN ENSIMMÄISEN OIKEUSASTEEN TUOMIOISTUIN
(kolmas jaosto)

on antanut seuraavan tuomiolauselman:

1) **EY:n perustamissopimuksen 85 artiklan soveltamisesta 19 päivänä lokakuuta 1994 tehdyn komission päätöksen 94/980/EY (IV/34.446 — Trans Atlantic Agreement) 5 artikla kumotaan.**

2) **Kanne hylätään muilta osin.**

3) Kantajat vastaavat omista oikeudenkäyntikuluistaan, ja ne velvoitetaan korvaamaan neljä viidesosaa komission ja väliintulijoina esiintyneiden The Freight Transport Association Ltd:n, Association des utilisateurs de transport de fret'n ja The European Council of Transport Users ASBL:n oikeudenkäyntikuluista välitoimimenettelystä asiassa T-395/94 R sekä asiassa T-395/94 R II aiheutuneet oikeudenkäyntikulut mukaan lukien.

4) Komissio vastaa yhdestä viidesosasta omista oikeudenkäyntikuluistaan.

5) Väliintulijoina esiintyneet The Freight Transport Association Ltd, Association des utilisaterus de transport de fret ja The European Council of Transport Users ASBL vastaavat yhdestä viidesosasta omista oikeudenkäyntikuluistaan.

6) Väliintulijoina esiintyneet The European Community Shipowners' Association ASBL ja The Japanese Shipowners' Association vastaavat omista oikeudenkäyntikuluistaan välitoimimenettelystä asiassa T-395/94 R sekä asiassa T-395/94 R II aiheutuneet oikeudenkäyntikulut mukaan lukien.

Lenaerts Azizi Jaeger

Julistettiin Luxemburgissa 28 päivänä helmikuuta 2002.

H. Jung J. Azizi

kirjaaja kolmannen jaoston puheenjohtaja

Sisällys

Asiaa koskevat oikeussäännöt ... II- 888

Riidan taustalla olevat tosiseikat ... II- 893

Asian käsittelyn vaiheet ... II- 903

Asianosaisten vaatimukset ... II- 906

Tarve antaa ratkaisu asiassa ... II- 907

Aineellinen kysymys ... II- 908

Ensisijainen vaatimus riidanalaisen päätöksen kumoamisesta ... II- 909

I Ensimmäinen kanneperuste, joka koskee perustamissopimuksen 85 artiklan 1 kohdan rikkomista ... II- 909

A Asianosaisten väitteet ja niiden perustelut ... II- 909

B Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta ... II- 909

II Toinen kanneperuste, joka koskee sitä, ettei TAA-sopimukseen ole sovellettu asetuksen N:o 4056/86 3 artiklassa säädettyä ryhmäpoikkeusta ... II- 919

A Kantajien väitteet ja niiden perustelut ... II- 920

1. Linjaliikenteeseen liittyvien taloudellisten piirteiden virheellinen arviointi ... II- 920

a) Komission vastineen tutkittavaksi ottamisen edellytysten osittainen puuttuminen ... II- 920

b) Aikatauluun perustuvien merikuljetuspalvelujen markkinoihin liittyvät taloudelliset piirteet ... II- 920

c) TAA-sopimuksen vakauttava vaikutus Atlantin ylittävällä reitillä ... II- 920

d) Aikatauluun perustuvien merikuljetuspalvelujen markkinoille luontainen epävakaus, joka on tunnustettu yhteisön oikeudessa ... II- 921

2. Asetuksessa N:o 4056/86 tarkoitetun linjakonferenssin määritelmä ja TAA-sopimuksen kaksitasoinen tariffirakenne ... II- 921

B ECSA:n ja JSA:n väitteet ja niiden perustelut ... II- 921

C Komission väitteet ja niiden perustelut ... II- 921

D FTA:n, AUTF:n ja ECTU:n väitteet ja niiden perustelut ... II- 921

E Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta ... II- 922

1. Asetuksessa N:o 4056/86 tarkoitetun linjakonferenssin määritelmä ... II- 924

2. TAA-sopimuksen luonnehtiminen ... II- 936

3. Ryhmäpoikkeusta koskevat päätelmät ... II- 938

III Kolmas kanneperuste, joka koskee poikkeuslupahakemuksen hylkäämistä ..... II - 939

A TAA-päätös ..... II - 939

1. Merikuljetusta koskevat sopimukset ..... II - 939

a) Ensimmäinen edellytys: tuotannon tai tuotteiden jakelun tehostaminen taikka teknisen tai taloudellisen kehityksen edistäminen ..... II - 939

b) Toinen edellytys: jättää kuluttajille kohtuullinen osuus hyödystä ..... II - 941

c) Kolmas edellytys: asianomaisille yrityksille ei aseteta rajoituksia, jotka eivät ole välttämättömiä mainittujen tavoitteiden toteuttamiseksi ..... II - 942

d) Neljäs edellytys: yrityksille ei anneta mahdollisuutta poistaa kilpailua merkittävältä osalta kysymyksessä olevia tuotteita ..... II - 942

2. Maakuljetusta koskevat sopimukset ..... II - 945

a) Ensimmäinen edellytys ..... II - 945

b) Toinen edellytys ..... II - 946

c) Kolmas edellytys ..... II - 946

d) Neljäs edellytys ..... II - 947

B Kantajien väitteet ja niiden perustelut ..... II - 947

1. Merikuljetuksista tehtyjä sopimuksia koskevan poikkeuslupahakemuksen hylkääminen ..... II - 947

a) Ensimmäinen edellytys ..... II - 947

b) Toinen edellytys ..... II - 948

c) Kolmas edellytys ..... II - 948

d) Neljäs edellytys ..... II - 948

i) Relevantit markkinat ..... II - 948

Kysymyksessä olevien palveluiden markkinat ..... II - 948

Relevantit maantieteelliset markkinat ..... II - 948

ii) Kilpailu ..... II - 949

Sisäinen kilpailu ..... II - 949

TAA-sopimuksen osapuolten markkinaosuus ja niiden kilpailu relevanteilla markkinoilla ..... II - 949

Ulkoinen kilpailu ..... II - 949

— Eri tahoilta tulevan ulkoisen kilpailun kumulatiiviset vaikutukset .. II - 949

— Potentiaalinen kilpailu ..... II - 949

2. Maakuljetuksesta tehtyjä sopimuksia koskevan poikkeuslupahakemuksen hylkääminen ... II- 950

C ECSA:n väitteet ja niiden perustelut ... II- 950

D Komission väitteet ja niiden perustelut ... II- 950

E FTA:n ja ECTU:n väitteet ja niiden perustelut ... II- 950

F Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi yksittäispoikkeuksesta ... II- 950

1. Tiettyjen vastineeseen ja sen liitteisiin sisältyvien seikkojen tutkittavaksi ottaminen ... II- 950

2. Kieltäytyminen myöntämästä yksittäispoikkeusta merikuljetusta koskeville sopimuksille ... II- 954

a) Relevanttien markkinoiden määritelmä ... II- 955

i) Relevantit palvelumarkkinat ... II- 955

Lentoliikenne ... II- 957

Perinteinen linjakuljetus (irtolasti) ... II- 959

ii) Relevanttien maantieteellisten markkinoiden ulottuvuus ... II- 962

b) Mahdollisuus poistaa kilpailua merkittävältä osalta kysymyksessä olevia palveluja ... II- 965

i) Sisäinen kilpailu ... II- 966

ii) TAA-sopimuksen osapuolten merkittävä osuus markkinoista ... II- 972

iii) Ulkoinen kilpailu ... II- 976

Kilpailu Atlantin ylittävällä suoralla reitillä ... II- 976

Muut kilpailijat (potentiaalinen kilpailu) ... II- 979

— Tarjonnan korvattavuus ... II- 981

— Sellaisten varustamojen taholta tuleva kilpailu, jotka eivät liikennöi Atlantin ylittävää reittiä, mutta joilla on mahdollisuus siirtyä kyseiselle reitille ... II- 984

Maakuljetuksen hintojen vahvistamisesta tehtyjä sopimuksia koskeva yksittäispoikkeus ... II- 988

Perustamissopimuksen 190 artiklan rikkominen ... II- 990

Euroopan talousalueesta tehdyn sopimuksen rikkominen ... II- 990

I Asianosaisten väitteet ja niiden perustelut ... II- 990

II Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta ... II- 990

Toissijaiset vaatimukset ..... II - 991

I TAA-päätöksen 1, 2, 3 ja 4 artiklan kumoaminen siltä osin kuin niissä kielletään vahvistamasta yhdistetyn kuljetuksen hintoja ..... II - 991

A Asianosaisten väitteet ja niiden perustelut ..... II - 991

B Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta ..... II - 992

II TAA-päätöksen kuljetussopimuksia koskevan 5 artiklan kumoaminen ..... II - 994

A Asianosaisten väitteet ja niiden perustelut ..... II - 994

B Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta ..... II - 998

III TAA-päätöksen 1, 2, 3 ja 4 artiklan kumoaminen siltä osin kuin niissä kielletään yhteisesti tehdyt kuljetussopimukset ..... II - 1002

A Asianosaisten väitteet ja niiden perustelut ..... II - 1002

B Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen arviointi asiasta ..... II - 1002

Yhteenveto ..... II - 1003

Oikeudenkäyntikulut ..... II - 1003