



25.1.2016

Kilpailu- ja kuluttajaviraston määräys lopettaa kilpailunrajoitus ja esitys markkinaoikeudelle seuraamusmaksun määrittämiseksi

25.1.2016

Sisällys

Sisällys.....	2
1 Asia.....	4
2 Asianosaiset.....	4
3 Kilpailu- ja kuluttajaviraston päätös	4
4 Kilpailu- ja kuluttajaviraston esitys markkinaoikeudelle.....	4
5 Tiivistelmä.....	5
6 Asian vireille tulo ja selvittäminen.....	6
7 Päätöksen ja seuraamusmaksuesityksen perustelut	6
8 Linja-autoliikenteen markkinat ja toimintaympäristö.....	7
8.1 Linja-autoliikenne Suomessa	7
8.2 Linja-autoalan lakiuudistus kilpailun avaamiseksi	8
8.2.1 Keskeisimmät joukkoliikennelain säännökset	10
8.3 Linja-autoliitto ry ja sen asema alan etujärjestönä.....	11
8.4 Oy Matkahuolto Ab ja sen merkitys linja-autoliikenteessä	12
9 Tapahtumakuvaus.....	14
9.1 Valmistautuminen kilpailun avautumiseen	15
9.2 Kartelli järjestäytyy	16
9.3 Yhteisymmärrys markkinoiden jakamisesta ja tarjonnan rajoittamisesta	18
9.4 Toimenpiteet kilpailijoiden poissulkemiseksi	20
9.4.1 Ensimmäiset toimet kilpailijan poissulkemiseksi Oy Matkahuolto Ab:n järjestelmistä.....	22
9.4.2 Tuettujen lippujen ja laatulupauksen käyttö poissuljentastrategiassa	26
9.4.3 Kilpailevat reittiliikennelupavuorot poissuljetaan	29
9.5 Kilpailijoiden poissuljenta jatkuu pakettipalveluissa.....	37
10 Oikeudellinen arviointi	41
10.1 Sovellettava lainsäädäntö	41
10.1.1 Vaikutus jäsenvaltioiden väliseen kauppaan	41
10.1.2 Kilpailulain 50 §	42
10.1.3 Kilpailunrajoituslain 4 §, kilpailulain 5 § ja SEUT 101 artiklan 1 kohta.....	42
10.1.4 Kilpailunrajoituslain 5 §, kilpailulain 6 § ja SEUT 101 artiklan 3 kohta.....	43
10.1.5 Kilpailulain 9 §	43
10.2 Elinkeinonharjoittaja ja niiden yhteenliittymä	44
10.2.1 Arvioinnin perusteet.....	44
10.2.2 Linja-autoyhtiöt ja Linja-autoliitto ry	45
10.2.3 Oy Matkahuolto Ab.....	45
10.3 Sopimus, yhdenmukaistettu menettelytapa ja yhteenliittymän päätös	47
10.3.1 Arvioinnin perusteet.....	47
10.3.2 Arviointi tässä asiassa	49
10.4 Yksi yhtenäinen rikkomus	54
10.4.1 Arvioinnin perusteet.....	54
10.4.2 Yksi yhtenäinen rikkomus tässä asiassa	55
10.5 Tarkoitus rajoittaa kilpailua	57
10.5.1 Arvioinnin perusteet.....	57
10.5.2 Kilpailua rajoittava tarkoitus tässä asiassa	58
10.6 Oy Matkahuolto Ab:n esittämä selvitys poissuljennan syistä	61
10.7 Yksittäisen elinkeinonharjoittajan vastuu rikkomuksesta	63
10.7.1 Arvioinnin perusteet.....	63

25.1.2016

10.7.2 Soveltaminen tässä asiassa	64
10.8 Elinkeinonharjoittajien yhteenliittymän vastuu	65
10.8.1 Arvioinnin perusteet	65
10.8.2 Elinkeinonharjoittajien yhteenliittymän vastuu tässä asiassa	66
10.8.3 Linja-autoliitto ry	66
10.8.4 Oy Matkahuolto Ab	68
10.9 Rikkomuksen kesto	72
10.9.1 Arvioinnin perusteet	72
10.9.2 Tarkasteltavana oleva rikkomus	72
10.10 Määräys lopettaa kielletty menettely	75
11 Seuraamusmaksu	75
11.1 Sovellettavat säännökset	75
11.2 Emoyhtiön vastuu tytäryhtiön rikkomuksesta	76
11.3 Seuraamusmaksun määräämisen lähtökohta	77
11.4 Tarkasteltavana olevan menettelyn arviointi	78
11.4.1 Rikkomuksen laatu	78
11.4.2 Rikkomuksen laajuus	79
11.4.3 Moitittavuuden aste	80
11.4.4 Rikkomuksen kesto	81
11.4.5 Muut seuraamusmaksun määrään vaikuttavat seikat	81
11.5 Seuraamusmaksun määrä	81
11.5.1 J. Vainion Liikenne Oy	81
11.5.2 Jyväskylän Liikenne Oy, Koiviston Auto Oy, Koskilinjat Oy, Kuopion Liikenne Oy, Porvoon Liikenne Oy – Borgå Trafik Ab, Satakunnan Liikenne Oy ja Metsäpietilä Oy	83
11.5.3 Länsilinjat Oy	84
11.5.4 Oy Pohjolan Liikenne Ab ja VR-Yhtymä Oy	86
11.5.5 Pohjolan Turistiauto Oy, Koillismaan Turistiauto Oy, Antti Kangas Oy ja Savon Turistiauto Oy	87
11.5.6 Savonlinja Oy, Linja-Karjala Oy ja Vauhti-Vaunu, Oy Autolinjat Oy ja Etelä-Suomen Linjaliikenne Oy sekä SL-Autoyhtymä Oy	89
11.5.7 Väinö Paunu Oy	92
11.5.8 Linja-autoliitto ry	93
11.5.9 Oy Matkahuolto Ab	94
12 Sovellettut säännökset	95
13 Liitteet	95

25.1.2016

1 Asia

Kielletty kilpailijoiden välinen yhteistyö linja-autoliikenteen markkinoilla

2 Asianosaiset

- J. Vainion Liikenne Oy
- Jyväskylän Liikenne Oy, Koiviston Auto Oy, Koskilinjat Oy, Kuopion Liikenne Oy, Porvoon Liikenne Oy - Borgå Trafik Ab, Satakunnan Liikenne Oy ja Metsäpietilä Oy
- Länsilinjat Oy
- Oy Pohjolan Liikenne Ab ja VR-Yhtymä Oy
- Pohjolan Turistiauto Oy, Koillismaan Turistiauto Oy, Antti Kangas Oy ja Savon Turistiauto Oy
- Savonlinja Oy, Linja-Karjala Oy ja Vauhti-Vaunu Oy, Autolinjat Oy ja Etelä-Suomen Linjaliikenne Oy sekä SL-Autoyhtymä Oy
- Väinö Paunu Oy
- Linja-autoliitto ry
- Oy Matkahuolto Ab

3 Kilpailu- ja kuluttajaviraston päätös

1. Kilpailulain 9 §:n nojalla Kilpailu- ja kuluttajavirasto määrää Oy Matkahuolto Ab:n lopettamaan päätöksessä ja seuraamusmaksuesityksessä kuvatun kilpailulain (948/2011) 5 §:ssä ja Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) 101 artiklan 1 kohdassa kielletyn menettelyn, jossa uusien vuorojen pääsy Oy Matkahuolto Ab:n paketinkuljetusjärjestelmään tosiasias-
assa estetään ilman syrjimättömiä ja objektiivisia valintakriteerejä. Päätök-
sen perustelut esitetään jäljempänä kappaleissa 10.9.2 ja 10.10

4 Kilpailu- ja kuluttajaviraston esitys markkinaoikeudelle

2. Kilpailu- ja kuluttajavirasto esittää, että markkinaoikeus määrää seuraamusmaksun elinkeinonharjoittajien välisestä kielletystä kilpailunrajoituksesta kappaleessa 2 yksilöidylle asianosaisille jäljempänä kappaleessa 11 esite-
tyin tavoin.

25.1.2016

5 Tiivistelmä

3. Vuonna 2007 annettu EU:n palvelusopimusasetus (1370/2007)¹ edellytti linja-autoliikenteen avaamista kilpailulle. Vastatoimenpiteenä tälle alan keskeiset linja-autoyhtiöt, Linja-autoliitto ry (Linja-autoliitto) ja Oy Matkahuolto Ab (Matkahuolto) saavuttivat syksyllä 2008 yhteisymmärryksen strategiasta, jonka tavoitteena oli estää ja vähintäänkin viivästyttää markkinoiden avautumista ja ylläpitää vallitsevat markkinaolosuhteet lainmuutoksesta huolimatta. Keinoina käytettiin tarjonnan rajoittamista ja kilpailevien reittiliikennelupavurojen poissuljenta Matkahuollon matka- ja pakettipalveluista. Keinot tavoitteen saavuttamiseksi vaihtelivat ajan kuluessa, koska ne sopeutettiin vastaamaan sitä, mikä parhaalla mahdollisella tavalla kulloinkin toteutti kokonaissuunnitelmaa. Linja-autoliitolla ja Matkahuollolla oli keskeinen rooli kartellin tavoitteen toteuttamisessa.
4. Seuraamusmaksuesityksen kohteena olevat tahot tekivät kokonaissuunnitelman siitä, että lainsäädännöllä avattavaa kilpailua pyrittäisiin rajoittamaan vaikuttamalla tulevan lain sisältöön² ja, mikäli tässä ei onnistuttaisi, käyttämällä hyväksi muita keinoja, ensisijaisesti Matkahuollon palveluja.
5. Ennen joukkoliikennelain voimaantuloa 3.12.2009 kartellin osapuolet saavuttivat yhteisymmärryksen tarjonnan rajoittamisesta. Reittiliikennelupia ei vastoin joukkoliikennelain tavoitteita pääsääntöisesti haettaisi ennen siirtymäajan sopimusten päättymistä.³ Ensimmäiset kilpailevat reittiliikennelupahakemukset⁴ tehtiin kuitenkin keväällä 2010. Matkahuollon hallitus päätti yhtiön ja linja-autoliikennöitsijöiden välisten palvelusopimusten irtisanomisesta ja Matkahuollon palvelujen käyttämisestä kilpailun avautumisen estämiseen syksyllä 2008 sovitun strategian mukaisesti. Uusiin sopimuksiin lisättiin tarveharkintaehto, jonka tarkoituksena oli kilpailevien reittiliikennelupavurojen pääsyn estäminen linja-autoliikenteessä toimimisen kannalta keskeisiin Matkahuollon matka- ja pakettipalveluihin. Lisäksi kartellin osapuolet yrittivät Linja-autoliiton johdolla syksyllä 2010 saada kilpailevia reittiliikennelupia hakeneita liikenteenharjoittajia vetämään reittiliikennelupahakemuksensa pois.
6. Viranomaiset myönsivät kilpailevia reittiliikennelupia alan keskeisten toimijoiden vastustuksesta huolimatta joulukuussa 2010. Tämän jälkeen kartellin osapuolet yrittivät suostutella luvan saaneita yhtiöitä pidättäytymään luvan mukaisen liikennöinnin aloittamisesta. Matkahuollon hallitus toteutti reittiliikennelupavurojen poissuljennan joulukuussa 2010 päättämällä, ettei reitti-

¹ Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EY) N:o 1370/2007, annettu 23 päivänä lokakuuta 2007, rautateiden ja maanteiden julkisista henkilöliikennepalveluista sekä neuvoston asetusten (ETY) N:o 1191/69 ja (ETY) N:o 1107/70 kumoamisesta (palvelusopimusasetus tai PSA). Asetuksen seurauksena säädettiin joukkoliikennelaki (869/2009).

² Edunvalvontatyö, jonka pyrkimyksenä on vaikuttaa lainsäädännön sisältöön, ei ole päätöksen eikä seuraamusmaksuesityksen kohteena.

³ Pitkä siirtymäaika mahdollisti muun muassa julkisesti tuettujen lippujen käytön jatkumisen siirtymäajan sopimusliikenteessä entiseen malliin, mikä ei palvelusopimusasetuksen mukaan ole mahdollista markkinaehtoisessa liikenteessä. Siirtymäajan sopimus, ks. alaviite 14; julkisesti tuetut liput, ks. alaviite 20.

⁴ Kilpailevalla reittiliikenneluvalla tarkoitetaan tässä päätöksessä ja seuraamusmaksuesityksessä joukkoliikennelain nojalla myönnettyä liikennelupaa sellaiselle reitille, jolla oli siirtymäajan sopimusliikennettä.

25.1.2016

liikennelupavuoroille anneta Matkahuollon palveluja. Poissuljenta tarkoitti käytännössä sitä, että Matkahuolto ei myynyt vuoroille lippuja, eivätkä ne olleet esillä Matkahuollon aikataulutiedoissa eikä laiturinäytöissä. Vuoroilla ei myöskään ollut pakettinkuljetusoikeutta. Päätöksellä estettiin käytännössä uusien reittiliikennelupavurojen tehokas markkinoille tulo.

7. Matkahuollon hallitus päätti ottaa reittiliikennelupavuorot matkapalveluihin syksyllä 2012. Poissuljenta jatkuu käytännössä edelleen pakettipaleluissa.
8. Kartellin osapuolet toteuttivat kaikilla edellä mainituilla toimenpiteillä syksyllä 2008 sovittua tavoitetta estää ja vähintäänkin hidastaa markkinoiden avautumista ja ylläpitää vallitsevat markkinaolosuhteet lainmuutoksesta huolimatta vaikeuttamalla kilpailevan liikenteen pääsyä markkinoille.

6 Asian vireille tulo ja selvittäminen

9. Kilpailuvirasto⁵ vastaanotti 15.2.2011 Keskimatkat Oy:n, 15.7.2011 Liikenne Vuorela Oy:n (Liikenne Vuorela) ja 12.9.2011 Kuljetus J. Haanpää Oy:n toimenpidepyynnöt reittiliikennelupavurojen poissulkemisesta Matkahuollon aikataulu-, lippu- ja rahdinkuljetusjärjestelmistä.
10. Kilpailuvirasto suoritti tarkastukset Matkahuollossa ja Linja-autoliitossa 30.8.2011–4.10.2011. Lisäksi virasto suoritti tarkastukset Metsäpietilä Oy:ssä ja sen määräysvaltaan kuuluvissa yhtiöissä (Koiviston Auto⁶), J. Vainion Liikenne Oy:ssä (Vainion Liikenne) sekä Väinö Paunu Oy:ssä (Väinö Paunu) 22.11.2011–22.2.2012. Lisäksi virasto selvitti asiaa Matkahuollon, Linja-autoliiton sekä toimenpidepyynnön tekijöiden kanssa ja oli yhteydessä myös muihin alan toimijoihin sekä viranomaisiin.
11. Virasto varasi hallintolain 34 §:n ja kilpailulain 38 §:n nojalla asianosaisille mahdollisuuden tulla kuulluksi päätös- ja seuraamusmaksuesitysluonnoksesta ennen asian ratkaisemista. Virasto on ottanut huomioon asiassa annetut vastineet.

7 Päätöksen ja seuraamusmaksuesityksen perustelut

12. Kilpailu- ja kuluttajaviraston Matkahuoltoon kohdistetun päätöksen ja kaikkiin asianosaisiin kohdistetun seuraamusmaksuesityksen perustelut ovat asiassa samat. Perustelut on esitetty alla luvuissa 8–10. Viraston esittämää seuraamusmaksua on käsitelty luvussa 11.

⁵ 1.1.2013 alkaen Kilpailu- ja kuluttajavirasto (jäljempänä myös KKV tai virasto).

⁶ Mukaan lukien seuraavat kappaleessa 11.5.2 yksilöidyt yhtiöt: Jyväskylän Liikenne Oy, Koiviston Auto Oy, Koskilinjat Oy, Kuopion Liikenne Oy, Porvoon Liikenne Oy – Borgå Trafik Ab ja Satakunnan Liikenne Oy.

25.1.2016

8 Linja-autoliikenteen markkinat ja toimintaympäristö

8.1 Linja-autoliikenne Suomessa

13. Linja-autoliikenne on merkittävä joukkoliikennemuoto Suomessa. Linja-autoliikenteen osuus julkisen liikenteen matkoista on lähes 60 % ja pääkaupunkiseudun ulkopuolella yli 80 %.⁷ Linja-autoliikenteen liikevaihto vuonna 2014 oli yhteensä noin 1,135 miljardia euroa⁸, josta Linja-autoliiton jäsenyritysten markkinaosuus on noin 83 %⁹. Liiton jäsenyritysten liikevaihto oli yhteensä noin 940 miljoonaa euroa, josta pika-, vakiovuoro- ja paikallisliikenteen osuus oli 34,6 % eli noin 325 miljoonaa euroa. Posti- ja rahtituottojen osuus oli 1,9 % eli noin 18 miljoonaa euroa.¹⁰ Linja-autoliikenne on pienyritysvaltaista, ja tyypillisimmillään suomalaisella bussiyrityksellä on omistuksessaan korkeintaan viisi bussia (yli 40 % Linja-autoliiton jäsenyrityksistä).¹¹ Alalla toimii kuitenkin myös suurempia yrityksiä, joskin yli sadan bussin määrään yltää Suomessa vain parikymmentä linja-autoyhtiötä, joista useat kuuluvat samaan konserniin.¹² Alalle on pitkään ollut tyypillistä se, että suurimpien linja-autoyhtiöiden ja -konsernien edustajat ovat olleet yhtäjaksoisesti päättämässä toimialaa koskevista asioista Linja-autoliiton ja Matkahuollon hallituksissa.¹³
14. Henkilöiden kuljettaminen linja-autolla korvausta vastaan on Suomessa luvanvaraista henkilöliikennettä, johon tarvitaan joukkoliikennelupa. Kun kuljetus tapahtuu säännöllistä reittiä ja aikataulua noudattaen, ja se on yleisesti kaikkien käytettävissä, tulee liikenteenharjoittajalla olla joukkoliikenneluvan lisäksi joko 3.12.2009 voimaan tulleen joukkoliikennelain mukainen reittiliikennelupa tai kutsujoukkoliikennelupa tai tätä ennen luvanvaraisesta henkilöliikenteestä tiellä annetun lain (henkilöliikennelaki, 343/1991) nojalla myönnetyn linjaliikenneluvan perusteella tehty siirtymäajan sopimus.¹⁴ Reit-

⁷ Ks. <http://www.linja-autoliitto.fi/fi/tietoa-alasta/bussijarjestelma/>. Vuonna 2013 linja-autoliikenteessä oli 353 miljoonaa matkustajaa, mikä on n. 60 % koko julkisen liikenteen matkustajamäärästä (600 miljoonaa matkustajaa). Matkustajamäärästä n. 40 % jakautuu melko tasaisesti n. 10 % osuuksin rautatie-, raitiovaunu-, metro- ja taksiliikenteen kesken jättäen vähäisen alle 1 % osuuden lento- ja lauttaliikenteelle. Ks. Julkisen liikenteen suoritetilasto 2013, Liikenneviraston tilastoja 2/2015, s. 11 ja liite 2/2 (s. 56). Saatavilla: http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf8/lti_2015-02_julkisen_liikenteen_web.pdf.

⁸ Tilastokeskus.fi: Yritysten rakenne- ja tilinpäätöstilasto, Linja-autoliikenne 2014.

⁹ Ks. http://www.linja-autoliitto.fi/media/filer_public/2015/10/15/lal_suoritekalvot_2014_uusi_002.pdf.

¹⁰ Loppuosa bussiyritysten liikevaihdosta kertyi sopimus-, palvelu- ja tilausliikenteestä sekä elinkeino-, liikenne- ja ympäristökeskusten (ELY-keskusten) ja kuntien ostokorvauksista ja liiketoiminnan muista tuotoista. Ks. http://www.linja-autoliitto.fi/media/filer_public/2015/10/15/lal_suoritekalvot_2014_uusi_002.pdf.

¹¹ Ks. <http://www.linja-autoliitto.fi/fi/tietoa-alasta/tietoa-linja-autoalasta/>.

¹² Liite 1, Linja-autoliiton selvitys 8.6.2012, kohta 3, s. 5 ja liite 3.

¹³ Liite 2, Matkahuollon selvitys 6.6.2014; Liite 3, Linja-autoliiton selvitys 23.9.2014.

¹⁴ Linjaliikenneluvat olivat 2.12.2009 asti voimassa olleen henkilöliikennelain aikana myönnettyjä liikennöintilupia. Lainmuutoksen yhteydessä vanhasta lupajärjestelmästä luovuttiin, ja joukkoliikennelain 62 §:n mukaisesti linjaliikenneluvat on katsottu uuden lain voimaantulon jälkeen reittiliikenneluviksi, ellei liikenteenharjoittaja ole tehnyt toimivaltaisen viranomaisen kanssa siirtymäajan liikennöintisopimusta. Siirtymäajan liikennöintisopimusten voimassaolo päättyy kymmenen vuoden siirtymäkaudella asteittain vanhan linjaliikenneluvan päättymisajankohdan mukaisesti (halutessa sopimus oli kuitenkin mahdollista solmia vähintään 30.6.2014 asti, vaikka lupa olisi umpeutunut tätä ennen). Suuri osa sopimuksista päättyi 30.6.2014. Kaikki siirtymäajan liikennöintisopimukset päättyvät viimeistään siirtymäkauden lopussa 2.12.2019. Ks. joukkoliikennelainsäädännön uudistuksesta tarkemmin kappale 8.2.

25.1.2016

tiliikenneluvilla tai siirtymäajan sopimuksella operoivia liikennöitsijöitä on noin 240.¹⁵

15. Linja-autoliikenteessä on erilaisia liikennemuotoja. Tässä päätöksessä ja seuraamusmaksuesityksessä tarkastelun kohteena on siirtymäajan sopimuksilla ja reittiliikenneluvilla harjoitettava lipputuloperusteinen pikavuoro-, vakiovuoro- ja paikallisliikenne, jossa tarjonta on liikennöitsijän suunnittelemaa ja lipputuloriski on liikennöitsijällä.¹⁶

8.2 Linja-autoalan lakiuudistus kilpailun avaamiseksi

16. Linja-autoliikenteen toimintaedellytyksistä säädetään EU:n palvelusopimusasetuksessa sekä kansallisessa joukkoliikennelaissa, jotka tulivat voimaan 3.12.2009. Ennen joukkoliikennelain voimaantuloa sovellettiin henkilöliikennelakia.
17. Linja-autoliikenne oli luvanvaraista jo henkilöliikennelain nojalla. Linjaliikennelupia myönnettäessä sovellettiin tapauskohtaista tarveharkintaa, jossa lupahakemuksista annetuilla lausunnoilla oli keskeinen merkitys. Lausuntoja pyydettiin pääsääntöisesti Linja-autoliiton alueosastoilta eli niiltä alueella toimivilta linja-autoyrittäjiltä, jotka olivat Linja-autoliiton jäseniä. Alueen linja-autoyrittäjät arvioivat keskenään muun muassa sitä, oliko haetulla reitillä heidän näkemyksensä mukaan tarvetta lisävuoroille, ja tämän perusteella lupahakemusta joko puollettiin tai vastustettiin. Tyypillisesti linjaliikennelupahakemus ratkaistiin lausunnon mukaisesti. Linjaliikenneluvat olivat käytännössä yksinoikeuksia tietyille reitille, ja lupa myönnettiin 10 vuodeksi kerrallaan, mutta uudistettiin lähes automaattisesti.¹⁷
18. EU:n palvelusopimusasetuksen voimaantulo edellytti henkilöliikennelain korvaamista joukkoliikennelailla. Palvelusopimusasetuksen tarkoituksena oli osaltaan edistää julkisten liikennemarkkinoiden avautumista kilpailulle. Asetuksessa määritellään, miten viranomaiset saavat puuttua markkinoiden toimintaan. Asetuksessa säädetään niistä menettelytavoista, joiden mukai-

Luvat myöntää toimivaltainen viranomainen, esimerkiksi ELY-keskus. Linjaliikenneluvat myönsi toimivaltainen lääninhallitus tai tietyt kunnat. Ks. joukkoliikennelain 8 ja 9 § sekä HE 110/2009 vp, s. 5. Ks. myös Selvitys joukkoliikenteen järjestämistavoista, s. 6, Työryhmäraportti, Liikenne- ja viestintäministeriö, 30.4.2012. Saatavilla:

<http://www.lvm.fi/julkaisu/4112905/selvitys-linja-autoliikenteen-jarjestamistavoista-tyoryhman-raportti>.

¹⁵ Ks. <http://www.linja-autoliitto.fi/fi/tietoa-alasta/tietoa-linja-autoalasta/>.

¹⁶ Pika- ja vakiovuoroliikenne poikkeavat toisistaan pääasiassa pysähtymiskäytäntöjensä osalta: pikavuorot pysähtyvät vain aikataulussa mainituilla paikkakunnilla ja tarvittaessa erityisillä pikavuoropysäkeillä, kun vakiovuoroliikenteessä bussit pysähtyvät tarvittaessa kaikilla reitin varren pysäkeillä. Paikallisliikenne puolestaan on pääasiassa kuntien ja talousalueiden sisäistä liikennettä, mutta reitit voivat kulkea myös useiden kuntien ja talousalueiden kautta. Lisäksi linja-autoliikenteestä suuri osa on ostoliikennettä, kuten suurten kaupunkien liikenne, palvelu- ja tilausliikenne. Ks. Julkisen liikenteen suoritetilasto 2013, Liikenneviraston tilastoja 2/2015, s. 37–38. Saatavilla: http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf8/lti_2015-02_julkisen_liikenteen_web.pdf.

¹⁷ HE 110/2009 vp, s. 7; Liite 4, Tapaamismuistio LVM:n kanssa 16.8.2011, s. 3.

25.1.2016

sesti toimivaltaisten viranomaisten on toimittava, kun ne maksavat julkista tukea ja/tai rajoittavat kilpailua myöntämällä yksinoikeuksia.¹⁸

19. Joukkoliikennelain 62 §:ssä säädetään vuosien 2009–2019 välisestä siirtymäajasta, jonka aikana linja-autoliikenne avataan kilpailulle. Siirtymäajan tarkoituksena oli turvata liikenteenharjoittajille riittävä sopeutumisaika toimintaympäristön muuttuessa. Siirtymäkaudella liikennöitsijöille annettiin mahdollisuus jatkaa liikennöintiä entiseen tapaan vanhan linjaliikennelupansa perusteella sen voimassaolon loppuun saakka, mutta siitä tuli laatia toimivaltaisen viranomaisen kanssa niin sanottu siirtymäajan liikennöintisopimus. Vaihtoehtoisesti liikennöitsijällä oli mahdollisuus muuttaa vanha lupansa heti markkinaehtoisesti liikennöitäväksi reittiliikenneluvaksi.¹⁹
20. Käytännössä liikenteenharjoittajien sopeutumisaika pyrittiin turvaamaan antamalla siirtymäajan sopimusliikenteelle erityisasema kahdessa suhteessa. Ensinnäkin, siirtymäajan sopimuksilla säilytettiin linjaliikennelupavuoroilla käytössä ollut asiakkaiden oikeus matkustaa julkisesti tuetuilla seutu-, kaupunki- ja työmatkalipuilla sekä liikennöitsijöiden oikeus saada näistä yhteiskunnan maksama tukiosuus. Joukkoliikennelain mukaisille markkinaehtoisille reittiliikennelupavuoroille ei saa ohjata julkista tukea.²⁰ Toiseksi, siirtymäajan sopimusliikenne huomioidaan uusien reittiliikennelupavuorojen hakutilanteessa eri säännöksen mukaan kuin olemassa oleva reittiliikennelupalii-
kenne.²¹ Siten lain voidaan katsoa antavan enemmän suojaa siirtymäajan sopimusliikenteelle.²² Liikenne- ja viestintäministeriön reittiliikennelupien käsittelyä koskevan ohjeen mukaan lupahakemuksen hylkääminen on poikkeuksellista.²³

¹⁸ Markkinaehtoinen liikenne ei kuulu asetuksen soveltamisalaan. Markkinaehtoinen liikenne perustuu vapaaseen kilpailuun, jossa liikenne toimii kunkin liikenteenharjoittajan oman suunnittelun ja hinnoittelun pohjalta ilman julkista tukea.

¹⁹ Ks. Linja-autoliikenteen reittiliikennelupien käsittelyä koskeva ohje, s. 7, liikenne- ja viestintäministeriö. Saatavilla: <http://www.ely-keskus.fi/documents/10191/45039/Reittiliikennelupien+k%C3%A4sittelyohje+2012/5334c818-0b48-4c81-be6f-e8f843998569>.

²⁰ Julkisesti tuetuilla lipuilla tarkoitetaan tässä päätöksessä ja seuraamusmaksuesityksessä sellaisia lipputuotteita, joilla matkustettaessa liikennöitsijälle maksetaan korvausta julkisista varoista, kuten seutu-, kaupunki- ja työmatkaliput. Esimerkkinä tuettujen lippujen korvausjärjestelmästä yksinkertaistettu seutulippujärjestelmä: kunta/kaupunki sopii yrittäjän kanssa hinnan rajattoman määrän matkustusoikeutta antavalle esim. 1kk voimassa olevalle seutulipulle, joka voisi olla esim. 70 euroa (hinta asiakkaalle). Tämän ohella yritys määrittää oman markkinahintansa yhdelle matkalle, joka voisi olla esim. 7 euroa. Kun matkustuskertoja yhdellä seutulipulla on kertynyt yli 10 kpl (10 x 7 euroa = 70 euroa eli seutulipun hinta), yrittäjä saa tästä yli menevän osan (tukiosuus) tilityksenä yhteiskunnalta. Tilitys maksetaan Matkahuollon kautta. Myös reittiliikennelupayrittäjä saa ottaa ns. tuetun lipun vastaan, mutta hän ei lain mukaan saa tukea yhteiskunnalta, vaan ainoastaan asiakkaan maksaman osuuden (eli tässä tapauksessa 70 euroa), vaikka matkoja kertyisi yli 10 kpl. Ks. Liite 4, Tapaamismuistio LVM:n kanssa 16.8.2011, s. 4.

²¹ Joukkoliikennelain 22 §:n 2 ja 3 momentit, joista 3 momentti on kumottu L:lla 6.3.2015/177.

²² Ks. myös Linja-autoliikenteen reittiliikennelupien käsittelyä koskeva ohje, s. 8, liikenne- ja viestintäministeriö. Saatavilla: <http://www.ely-keskus.fi/documents/10191/45039/Reittiliikennelupien+k%C3%A4sittelyohje+2012/5334c818-0b48-4c81-be6f-e8f843998569>.

²³ Linja-autoliikenteen reittiliikennelupien käsittelyä koskeva ohje, s. 2 ja 7–8, liikenne- ja viestintäministeriö. Saatavilla: <http://www.ely-keskus.fi/documents/10191/45039/Reittiliikennelupien+k%C3%A4sittelyohje+2012/5334c818-0b48-4c81-be6f-e8f843998569>.

25.1.2016

8.2.1 Keskeisimmät joukkoliikennelain säännökset

21. Joukkoliikennelain 9 §:n 1 momentin mukaan ammattimainen henkilöiden kuljettaminen linja-autolla korvausta vastaan on sallittu joukkoliikenneluvan, reittiliikenneluvan tai kutsujoukkoliikenneluvan perusteella.
22. Lain 22 §:n 1 momentin mukaan reittiliikennelupa myönnetään hakijalle, jolla on joukkoliikennelupa ja joka sitoutuu harjoittamaan liikennettä laatulupauksensa mukaisesti vähintään kahden vuoden ajan²⁴.
23. Lain 22 §:n 2 momentin 1 kohdan mukaan reittiliikenneluvan myöntävä viranomainen voi hylätä hakemuksen, jos luvan myöntävä viranomainen päättää tai on päättänyt järjestää alueensa tai sen osan joukkoliikennepalvelut palvelusopimusasetuksen mukaisesti ja haettu liikenne aiheuttaisi jatkuvaa ja vakavaa haittaa palvelusopimusasetuksen mukaan harjoitetulle tai harjoitettavalle liikenteelle.
24. Lain 22 §:n 2 momentin 2 kohdan mukaan reittiliikenneluvan myöntävä viranomainen voi hylätä hakemuksen, jos haettu liikenne aiheuttaisi jatkuvaa ja vakavaa haittaa liikenteelle, jota harjoitetaan toisen toimivaltaisen viranomaisen tai kunnan taikka kuntayhtymän kanssa tehdyn, palvelusopimusasetuksessa tarkoitetun julkisia palveluhankintoja koskevan sopimuksen mukaan.
25. Lain 22 §:n 3 momentin mukaan reittiliikenneluvan myöntävä viranomainen voi hylätä hakemuksen myös, jos hakemuksen hyväksyminen vakavasti vaarantaisi luotettavien liikennepalveluiden saatavuuden tai reitin tarjonta ylittäisi selvästi 4 §:n perusteella määritellyn joukkoliikenteen palvelutason.²⁵
26. Lain 62 §:n 2 momentin mukaan ennen 3.12.2009 myönnetyt linjaliikenneluvat katsotaan palvelusopimusasetuksen 8 artiklan 3 kohdan b ja d alakohdassa tarkoitetuiksi julkisia palveluhankintoja koskeviksi sopimuksiksi, joiden soveltamista voidaan mainitun asetuksen mukaisesti jatkaa enintään 2.12.2019 saakka edellyttäen, että 14 §:ssä tarkoitettu toimivaltainen viranomainen ja liikenteenharjoittaja ovat tehneet 3 momentissa tarkoitetun sopimuksen viimeistään 2.12.2009. Pykälän 3 momentin mukaan toimivaltainen viranomainen tekee 2 momentissa tarkoitetussa tilanteessa jokaisen linjaliikennettä harjoittavan liikenteenharjoittajan kanssa sopimuksen (siirtymäajan liikennöintisopimus). Jos liikenteenharjoittaja ei halua tehdä sopimusta, linjaliikennelupa katsotaan tämän lain 9 §:ssä tarkoitetuksi reittiliikenneluvaksi.
27. Joukkoliikennelain 62 §:n 11 momentin mukaan siirtymäajan liikennöintisopimukset rinnastetaan julkisia palveluhankintoja koskeviin sopimuksiin sovellettaessa 22 §:n 2 momentin 1-2 kohtaa sekä 3 momenttia.

²⁴ Edellytys harjoittaa liikennettä vähintään kahden vuoden ajan on kumottu L:lla 6.3.2015/177.

²⁵ 3 momentti on kumottu L:lla 6.3.2015/177.

25.1.2016

28. Joukkoliikennelain hallituksen esityksen mukaan reittiliikennelupahakemus on hylättävä, jos hakijalla ei ole joukkoliikennelupaa tai jos hän kieltäytyy antamasta sitoumusta harjoittaa luvan mukaista liikennettä vähintään kahden vuoden ajan. Hakemuksen hylkääminen lain 22 §:n 2 ja 3 momentin mukaisin perustein sen sijaan on erittäin poikkeuksellista.²⁶

8.3 Linja-autoliitto ry ja sen asema alan etujärjestönä

29. Linja-autoliitto on vuonna 1928 perustettu ammattimaisen linja-autoliikenteen etujärjestö, jonka jäseniksi voidaan hyväksyä yrityksiä ja yrittäjiä, joilla on voimassaoleva joukkoliikennelupa. Linja-autoliittoon kuuluu varsinaisina jäseninä noin 330 bussiyritystä, joiden omistuksessa on noin 6 400 linja-autoa.²⁷ Linja-autoliittoon kuuluvat lähes kaikki suuret yhtiömuotoiset yritykset, joiden kattavuus Suomen linja-automäärän suhteen on yli 90 prosenttia.²⁸ Linja-autoliiton jäsenyyden lisäksi bussiyrietykset ovat kotipaikkansa perusteella yhden Linja-autoliiton alueosaston jäseniä.²⁹
30. Liiton edunvalvontatoimintaan kuuluu muun muassa vaikuttaminen lausunnonantajana bussialaa koskevan lainsäädännön valmisteluun sekä eri sidosryhmiin ja päättäjiin. Jäsenyys liitossa antaa bussiyritykselle edunvalvonnan lisäksi myös muita etuja, kuten merkittäviä alennuksia Matkahuollon palveluista.³⁰ Liiton alueosastot toimivat itsenäisinä yhdistyksinä, ja ne hoitavat alueellista edunvalvontaa muun muassa ELY-keskusten ja kuntien suuntaan. Osastojen kuukausikokouksissa käsitellään myös muun muassa liikennelupa-asioita.³¹
31. Linja-autoliiton päättävä valtaa käyttävät liittokokous ja hallitus. Liittokokous valitsee liiton hallituksen alueosastojen tekemien ehdokasasettelujen pohjalta, kuitenkin niin, että hallitusjäsenet edustavat tasaisesti Suomen eri alueita.³² Liiton hallituksen tehtävänä on muun muassa seurata alan kehitystä ja ryhtyä tarvittaessa toimenpiteisiin liiton tarkoituksien edistämiseksi. Hallitus myös edustaa liittoa ulospäin ja antaa viranomaisille lausuntoja linja-

²⁶ HE 110/2009 vp, kohta 3.3, s. 20–21. Ks. myös Linja-autoliikenteen reittiliikennelupien käsittelyä koskeva ohje, s. 7, liikenne- ja viestintäministeriö. Saatavilla: <http://www.ely-keskus.fi/documents/10191/45039/Reittiliikennelupien+k%C3%A4sittelyohje+2012/5334c818-0b48-4c81-be6f-e8f843998569>.

²⁷ Liite 1, Linja-autoliiton selvitys 8.6.2012, s. 20.

²⁸ Julkisen liikenteen suoritetilasto 2013, Liikenneviraston tilastoja 2/2015, s. 43. Saatavilla: http://www2.liikennevirasto.fi/julkaisut/pdf8/lti_2015-02_julkisen_liikenteen_web.pdf.

²⁹ Alueosastoja on tällä hetkellä kahdeksan: Helsingin, Lounais-Suomen, Kaakkois-Suomen, Sisä-Suomen, Pohjanmaan, Itä-Suomen, Oulun ja Lapin alueosastot. Ks. Linja-autoliitto: <http://www.linja-autoliitto.fi/fi/linja-autoliitto/organisaatio/>.

³⁰ Linja-autoliitto: <http://www.linja-autoliitto.fi/fi/linja-autoliitto/liity-jaseneksi/> ja http://www.linja-autoliitto.fi/media/filer_public/2014/02/14/laitietoajaseseneduista2014.pdf.

³¹ Linja-autoliitto: http://www.linja-autoliitto.fi/media/filer_public/2014/02/14/laitietoajaseseneduista2014.pdf. Ks. myös Liite 5, Linja-autoliiton selvitys 2.5.2012, liite 1, Linja-autoliiton säännöt, kohdat 4 ja 5.

³² Ehdollepano on tehtävä äänestysalueella kotipaikkaa pitävistä varsinaisista jäsenistä. Käytännössä liiton kahdeksan alueosastoa muodostavat äänestysalueet, jotka esittävät ehdokkaat hallitukseen liittokokoukselle. Jokaisella äänestysalueella on mahdollisuuksien mukaan oikeus saada liiton hallitukseen varsinaisen liittokokouksen vahvistama määrä varsinaisia jäseniä ja henkilökohtaisia varajäseniä. Ks. Liite 1, Linja-autoliiton selvitys 8.6.2012, kohta 1; Liite 5, Linja-autoliiton selvitys 2.5.2012, liite 1, Linja-autoliiton säännöt, kohdat 10 ja 12.

25.1.2016

autoliikennettä koskevissa asioissa kuultuaan tarvittaessa alueosastoja.³³
Hallituksen ohella liiton asioita hoitavat:

- hallituksen työvaliokunta, joka muun muassa valmistelee hallituksen kokouksissa käsiteltäviä asioita,
- liiton puheenjohtaja, joka toimii sekä hallituksen että työvaliokunnan puheenjohtajana, ja
- liiton toimitusjohtaja, joka muun muassa valmistelee hallituksen ja työvaliokunnan kokouksissa käsiteltäviä asioita sekä huolehtii niiden päätösten toimeenpanosta ja edustaa liittoa ulospäin.³⁴

8.4 Oy Matkahuolto Ab ja sen merkitys linja-autoliikenteessä

32. Matkahuolto on linja-autoliikenteen palvelu- ja markkinointiyritys.³⁵ Se ylläpitää koko maan kattavaa linja-autoasemaverkostoa, aikatauluinformaatio- ja lipunmyyntijärjestelmää sekä bussiliikenteen aikataulutettuun reittiverkoston perustuvaa pakettikuljetusjärjestelmää.³⁶ Yhtiön liikevaihto vuonna 2014 oli noin 65 miljoonaa euroa.
33. Matkahuollon ydinliiketoimintaa ovat matka- ja pakettipalvelut, jotka yhdistävät asiakkaat ja liikenteenharjoittajat. *Matkapalveluita* ovat asema-, aikatauluinformaatio- ja lipunmyyntipalvelut. Asemapalveluita ovat muun muassa lähtölaituripaikan tarjoaminen ja aikataulupalveluita aikataulujen hakupalvelu internetissä, aikataulujen ylläpito sekä näyttötaulut ja lähtöaikakuulutukset linja-autoasemilla. Lipunmyyntipalveluita ovat muun muassa valtakunnallisten lipputuotteiden markkinointi ja myynti sekä tilitysten maksaminen liikennöitsijöille.³⁷ Matkahuolto myy omien, kaikissa sopimuskumppaniensa busseissa kelpaavien lipputuotteidensa (kertaliput ja erilaiset alennuslippu- ja matkakorttituotteet) ohella myös julkisesti tuettuja matkakorttituotteita (seutu-, kaupunki- ja työmatkaliput). Matkahuollon matkapalvelujen kokonaisliikevaihto on []³⁸ miljoonaa euroa.³⁹
34. *Pakettipalveluita* ovat kuluttaja- ja yritysasiakkaiden pakettien kuljetus kaikkialla Suomessa. Pakettipalveluilla Matkahuolto tarjoaa linja-

³³ Liite 5, Linja-autoliiton selvitys 2.5.2012, liite 1, Linja-autoliiton säännöt, kohta 13.

³⁴ Liite 5, Linja-autoliiton selvitys 2.5.2012, liite 1, Linja-autoliiton säännöt, kohdat 14–16.

³⁵ Ks. Matkahuollon omistussuhteista ja määräysvallan käytöstä tarkemmin myöhemmin kappale 10.2.3.

³⁶ Ks. Matkahuolto: <https://www.matkahuolto.fi/fi/hyva-tietaa/yritystiedot/#.VSt91JMbgXE>.

³⁷ Liite 6, Matkahuollon matkapalveluiden käyttöä koskeva sopimus, liitteet 3–5 (MHE 2-36).

³⁸ Tarkka luku poistettu liikesalaisuutena. Tässä asiakirjassa hakasulkuihin on merkitty Matkahuollon liikesalaisuutena salassa pidettävät tiedot.

³⁹ Ks. Liite 7, Matkahuollon selvitys 6.6.2012, kohdat 3 ja 4 s. 4–5. Matkapalveluihin kuuluvien lipunmyyntipalvelujen tulonmuodostus koostuu pääsääntöisesti liikennöitsijöiltä kerättävistä provisiopalkkioista. Matkahuollon kautta myytävien lipputuotteiden (ml. Matkahuollon omat sekä julkisesti tuetut lipputuotteet) myynnin arvo kokonaisuudessaan on noin [] miljoonaa euroa. Suurin osa linja-autoliikenteen matkalipuista kuitenkin ostetaan liikennöitsijöiden omien myyntikanavien kautta tai suoraan autoista kuljettajalta. Ks. Liite 7, Matkahuollon selvitys 6.6.2012, kohta 6, s. 8.

25.1.2016

autoliikenteenharjoittajille mahdollisuuden ansaita kuljetusmaksuprovisioita henkilökuljetustuottojensa ohella. Matkahuollon pakettipalvelujen kokonaisliikevaihto on noin []⁴⁰ miljoonaa euroa.⁴¹ Linja-autoliiton jäsenyritysten kokonaisliikevaihdosta posti- ja rahtituottojen osuus on keskimäärin noin 1,9 % eli noin 18 miljoonaa euroa⁴², mutta osuus vaihtelee jossakin määrin yrityksittäin ja yhteysväleittäin.⁴³ Käytännössä Matkahuollon rahdinkuljetus on keskittynyt noin [] bussikonsernille.⁴⁴

35. Matkahuollon palvelut ovat olennaisia alalla toimiville linja-autoyrityksille. Matkahuollon kanssa *matkapalvelusopimuksen* onkin tehnyt noin [] % Suomessa toimivista reittiliikennettä harjoittavista liikennöitsijöistä.⁴⁵ Ilman Matkahuollon hallinnoimaan asemaverkoston kuuluvia lähtölaituripaikkoja alalle pääsy tai toiminnan laajentaminen on vaikeaa. Lisäksi sekä lähtölaitureilla että Matkahuollon sähköisissä informaatiojärjestelmissä asiakkaiden käytettävissä oleva tieto olemassa olevista bussireiteistä, -vuoroista ja -aikatauluista on käytännössä edellytys sille, että asiakkaat löytävät tarvitsemansa bussiyhteyden ja liikenteenharjoittajat tarvitsemansa asiakkaat.⁴⁶ Lisäksi Matkahuollon lipunmyyntipalveluja voidaan vähintäänkin pitää asiakkaiden hankintaa helpottavina tekijöinä ja siten kilpailuetuna, vaikka asiakkailla onkin mahdollisuus ostaa matkalippu suoraan linja-autonkuljettajalta.
36. Matkahuollon *pakettipalveluihin* pääsy ja rahdinkuljetustulojen kerääminen henkilökuljetustuottojen ohella on liikennöitsijöiden liiketoiminnan kannattavuuden kannalta olennaista, sillä rahdinkuljetustuloilla bussiyritysten on mahdollista pitää palvelutarjontaa eri reiteillä kattavampana, kuin mihin pelkillä matkustajatuloilla kyettäisiin.⁴⁷ Rahtituotoilla on olennainen merkitys liikennöitsijöiden toiminnan kannattavuuden ja alalle pääsyn kannalta etenkin kustannuksiltaan raskailla pikavuoroliikenteen pitkillä reiteillä.⁴⁸
37. Liittyminen Matkahuollon palvelujärjestelmiin perustuu liikennöitsijän ja Matkahuollon väliseen sopimukseen. Ennen Matkahuollon vuoden 2011 alusta voimaan tullutta sopimusuudistusta kaikki liikennevuorot pääsivät automaati-

⁴⁰ Tarkka luku poistettu liikesalaisuutena.

⁴¹ Liite 7, Matkahuollon selvitys 6.6.2012, kohta 3, s. 4.

⁴² Ks. http://www.linja-autoliitto.fi/media/filer_public/2015/10/15/lal_suoritekalvot_2014_uusi_002.pdf. Ks. myös ed. kappaleessa 8.1 esitetty.

⁴³ Liite 8, Matkahuollon selvitys markkinatiedoista 14.10.2014.

⁴⁴ Liite 9, Matkahuollon hallituksen strategiaseminaari 27.–28.5.2010, yhteenvetoluonnos, keskustelu 28.5.2010 (PTA 43), s. 3, jossa todetaan, että [] konsernia yhteensä noin [] rahdia kuljettavasta yrityksestä kuljettaa noin [] % kaikesta Matkahuollon rahdista.

⁴⁵ Liite 8, Matkahuollon selvitys markkinatiedoista 14.10.2014. KKV tulkitsee selvitystä siten, että linjaliikenteellä on tarkoitettu reittiliikennettä.

⁴⁶ Matkahuollon tietoon saatetusta asiakaspalautteesta, ks. Liite 10, Sähköpostiviestiketju 11.–14.3.2011: "FW: Reittiliikenteen vuorotiedot" (MHE 4-58). Aikataulunäkyvyyden merkityksestä ks. myös Liite 11, Tapaamismuistio Liikenne Vuorela Oy 21.8.2012, s. 3; Liite 12, Tapaamismuistio Liikenne Vuorela Oy ja Keskimatkat Oy 22.8.2011, s. 5.

⁴⁷ Ks. näin myös esim. Matkahuollon julkaisu "Bussiliikenne ei ole itsestäänselvyys", s. 13. Saatavilla: http://www.linja-autoliitto.fi/media/filer_public/2013/09/20/lal_bussiliikenne-esite.pdf. Ks. myös Liite 12, Tapaamismuistio Liikenne Vuorela Oy ja Keskimatkat Oy 22.8.2011, s. 5.

⁴⁸ Ks. näin esimerkiksi Liite 13, Linja-autoliiton työvaliokunnan strategiapäivän 10.5.2010 aineistoa (KKO 4_VP), otsikolla "Pikavuoroliikenteen strategisia kysymyksiä 22.3.2010", kohta 6, s. 2 ja kohta 12, s. 4.

25.1.2016

tisesti mukaan Matkahuollon asemaverkostoon sekä aikatauluinformaatio- ja lipunmyyntijärjestelmiin bussiyrittäjien ilmoitusten mukaisesti.⁴⁹ Linja-autoliiton jäsenyritysten kaikki vuorot olivat automaattisesti mukana paketinkuljetusjärjestelmässä. Matkahuolto täydentää tarvittaessa bussirahtijärjestelmää vapailta rahtimarkkinoilta ostamallaan paketinkuljetuksilla. Nykyisin voimassa olevan pakettipalvelusopimuksen mukaan rahdinkuljetusjärjestelmään mukaan otettavat uudet reitit ja vuorot arvioidaan ja hyväksytään erikseen.⁵⁰

9 Tapahtumakuvaus

38. Seuraavassa kuvataan kartellin synty ja toiminta kevästä 2008 lähtien. Asiakirjanäyttö osoittaa, että linja-autoalan keskeiset toimijat saavuttivat keskenään yhteisymmärryksen tavoista rajoittaa tarjontaa ja poissulkea kilpailevat reittiliikennelupavuorot Matkahuollon palveluista. Kartellin osapuolet sopivat ja yhdenmukaistivat keskenään menettelytavat muun muassa siitä, että tarjontaa lisääviä reittiliikennelupia ei haettaisi siirtymäaikaisten kuluessa, ja että Matkahuollon sopimukset irtisanotaan ja muotoillaan uudelleen siten, että niillä voidaan estää kilpailevien reittiliikennelupavuorojen pääsy Matkahuollon järjestelmiin. Lisäksi niitä liikennöitsijöitä, jotka olivat hakeneet ja saaneet siirtymäajan sopimusliikenteen kanssa kilpailevia reittiliikennelupavuoroja, pyrittiin saamaan pidättäytymään kilpailun aloittamisesta.
39. Rikkomuksen kannalta keskeisiä toimijoita ovat jatkuvasti Linja-autoliiton ja Matkahuollon hallituksissa varsinaisina jäseninä vuodesta 2008 lähtien edustettuina olleet linja-autoyhtiöt. Nämä aktiivisesti kaikkiin kartellin keskeisten päätösten tekemiseen osallistuneet elinkeinonharjoittajat ovat Vainion Liikenne, Koiviston Auto, Länsilinjat Oy (Länsilinjat), Pohjolan Turistiauto Oy (Pohjolan Matka⁵¹), Savonlinja-yhtiöt⁵² ja Väinö Paunu. Oy Pohjolan Liikenne Ab (Pohjolan Liikenne) on Linja-autoliiton hallituksen varsinaisena jäsenenä osallistunut moniin rikkomuksen kannalta keskeisiin kartellikokouksiin ja ollut aktiivinen rikkomuksen toteuttamisessa. Pohjolan Liikenne on myös ollut tietoinen Matkahuollon hallituksessa tehdyistä päätöksistä⁵³. Lisäksi sekä Linja-autoliitolla että Matkahuollolla on ollut keskeinen, edellä mainituista yhtiöistä erillinen roolinsa rikkomuksessa.

⁴⁹ Liite 7, Matkahuollon selvitys 6.6.2012, kohta 10, s. 16.

⁵⁰ Liite 14, Matkahuollon selvitys 28.1.2013, kohta 14, s. 9; Liite 7, Matkahuollon selvitys 6.6.2012, kohdat 13 ja 14, s. 22–25.

⁵¹ Mukaan lukien seuraavat kappaleessa 11.5.3 yksilöidyt yhtiöt: Koillismaan Turistiauto Oy, Antti Kangas Oy ja Savon Turistiauto Oy.

⁵² Mukaan lukien seuraavat kappaleessa 11.5.6 yksilöidyt yhtiöt: Savonlinja Oy, Linja-Karjala Oy, Autolinjat Oy ja Etelä-Suomen Linjaliikenne Oy sekä SL-Autoyhtymä Oy.

⁵³ Ks. Esim. Liite 42, Sähköpostiviestiketju 23.12.–27.12.2010: "Uusien bussivuorojen tarpeellisuuden arviointi välille Hamina–Helsinki–Hamina" (ANO 13), Matkahuollon edustaja H sähköpostiviestillä 27.12.2010 klo 13:52 (viestiketjussa).

25.1.2016

9.1 Valmistautuminen kilpailun avautumiseen

40. Linja-autoliitossa, Matkahuollossa ja niiden hallituksissa tulevan lainmuutoksen ymmärrettiin lisäävän kilpailua linja-autoliikenteessä. Liikennöitsijät pyrkivät pitkittämään vallitsevaa tilannetta, jossa alalla jo toimivat yritykset pystyivät merkittävästi vaikuttamaan alalle tuloon ja kilpailutilanteeseen.
41. Linja-autoliiton hallituksen kokouksen 28.5.2008 pöytäkirjasta ilmenee, että liiton vaikutusvalta uudessa tilanteessa pyrittiin ensisijaisesti turvaamaan vaikuttamalla säädettävän lain sisältöön.⁵⁴ Ennen lain voimaantuloa Linja-autoliitto pyrki aktiivisesti vaikuttamaan sidosryhmiin ja poliittisiin päätösten-tekijöihin tavoitteenaan säilyttää linjaliikenteen ennakkosääntely. Linja-autoliiton valmistelemissa ennakkosääntelymallissa bussiala olisi päässyt yhdessä viranomaisten kanssa määrittelemään palvelutasotavoitteet, jotka sitten olisivat ohjanneet linjaliikenneoikeuksien hakemista. Linja-autoliiton mallissa viranomaisen olisi tullut etukäteen tutkia muun muassa *"tiheämmin haetun vuorotarjonnan mahdolliset markkinahäiriöt"* ja *"päällekkäisten oikeuksien hakijoille"* olisi asetettu neuvotteluveto.⁵⁵ Selvyyden vuoksi virasto toteaa, ettei edunvalvontatyö, jonka pyrkimyksenä on vaikuttaa lainsäädännön sisältöön, ole päätöksen eikä seuraamusmaksuesityksen kohteena.
42. Linja-autoliitolle oli kuitenkin jo 14.4.2008 viestitty Euroopan komission näkemyksestä, jonka mukaan kaupallisessa liikenteessä sääntely voisi koskea vain kuluttajansuojaan liittyviä elementtejä (kuten liikenneturvallisuutta), mutta *"ei suoraan yrityksen taloudellisen aseman turvaamiseen ja kilpailun rajoittamiseen liittyviä elementtejä"*.⁵⁶ Tästä syystä Linja-autoliitossa tiedotettiin, ettei lainsäädännöllisesti ehkä päästäisi alaa tyydyttävään ratkaisuun. Vaihtoehdoksi Linja-autoliiton hallituksen kokouksessa 28.5.2008 nostettiin Matkahuollon sopimusmallin vahvistaminen muun muassa lähtöaikojen koordinoimiseksi. Pidettiin myös tärkeänä, että Linja-autoliitolla olisi jatkosakin tärkeä neuvottelurooli pelisäännöistä ja lausuntomahdollisuus ainakin niin sanotuista markkinahäiriöistä.⁵⁷
43. Linja-autoliiton hallituksen kokouksessa 27.8.2008 joukkoliikennelain valmistelusta käydyssä keskustelussa todettiin muun muassa, että markkinahäiriöiden ehkäisy on kaukoliikenteessä vielä tärkeämpää kuin kaupunkiseuduilla ja että vapaa kilpailu toimii huonoimmin pikavuoroissa ja maaseudulla. Lisääntyvän vuorotarjonnan (*"kermankuorinta"* ja *"nokkavuorohäiriköinti"*) nähtiin vaikeuttavan yritysten toimintamahdollisuuksia ja jopa mahdollistavan yritysten konkurssit niiden kannattavuuden heikentyessä lisääntyvän kilpailun seurauksena.⁵⁸

⁵⁴ Liite 16, Linja-autoliiton hallituksen kokouksen 28.5.2008 pöytäkirja, kohta 6.1, s. 6–7.

⁵⁵ Liite 16, Linja-autoliiton hallituksen kokouksen 28.5.2008 pöytäkirja, kohta 6.1.1, s. 8.

⁵⁶ Liite 16, Linja-autoliiton hallituksen kokouksen 28.5.2008 pöytäkirja, kohta 6.1, s. 3–4.

⁵⁷ Liite 16, Linja-autoliiton hallituksen kokouksen 28.5.2008 pöytäkirja, kohta 6.1, s. 7, vastaus kysymykseen numero 6.

⁵⁸ Liite 15, Linja-autoliiton hallituksen kokouksen 27.8.2008 pöytäkirja, kohta 6.1.1, s. 3 sekä pöytäkirjan liite 2, s. 3.

25.1.2016

9.2 Kartelli järjestäytyy

44. Linja-autoliiton työvaliokunnan kokouksessa 24.9.2008 käsiteltiin 30.–31.10.2008 järjestettävää Matkahuollon strategiaseminaaria. Samassa yhteydessä käsiteltiin liiton työntekijä H:n seminaaria varten laatima luettelo uuden joukkoliikennelain Matkahuollolle aiheuttamista strategisista kysymyksistä. Tästä käydyin keskustelun jälkeen todettiin, että Matkahuollon tulisi selvittää, millainen Matkahuollon ja bussiyritysten välisen sopimuksen tulisi olla sisällöltään PSA:n voimaantultua. Keskustelussa todettiin niin ikään, että *"sopimus ei muuttuvassa tilanteessa saisi olla vapaa valtakirja" käyttää MH:n palveluja*.⁵⁹
45. Linja-autoliiton hallituksen kokouksessa 29.10.2008 käsiteltiin edellisenä päivänä saatu luottamuksellinen joukkoliikennelain lakiehdotus ja havaittiin, että siinä ehdotettiin markkinaehtoiselle liikenteelle täysin vapaata kilpailua. Linja-autoliiton ajamien ennakkosääntelyn periaatteiden havaittiin puuttuvan lakiehdotuksesta. Siitä puuttui muun muassa maininta mahdollisuudesta evätä liikennelupa, ellei hakemuksesta ole neuvoteltu muiden liikennöitsijöiden kesken. Asiasta käydyssä keskustelussa todettiin, että *"markkinahäiriöt" ja "kermankuorinta" tulee estää etukäteen*.⁶⁰ Kokouksessa käsiteltiin myös edellä mainittua liiton työvaliokunnassa 24.9.2008 käytyä keskustelua Matkahuollon palvelusopimuksista.⁶¹
46. Palvelusopimusten käyttäminen kontrollivälineenä otettiin suunnitellusti keskusteluun lokakuussa 2008 Matkahuollon strategiaseminaarissa. Aiheena oli muun muassa se, olisiko Matkahuollon palvelujen avoin ja tasapuolinen tarjonta muuttuvassa joukkoliikenneympäristössä mahdollista, tavoiteltavaa ja hyväksyttävää. Matkahuollon toimiva johto oli ennen strategiaseminaaria nostanut ratkaistavaksi asiaksi muun muassa sen, *"halutaanko pakettiliiketoiminta säilyttää vain nykyisillä toimijoilla, vai millä ehdoilla markkinoille tulevat uudet liikennöitsijät voivat kuljettaa rahtia"*.⁶²
47. Strategiaseminaariin osallistuivat Matkahuollon henkilöstön lisäksi sen hallituksen jäsenet. Pöytäkirjatuissa keskusteluissa toistuu hallituksen jäsenien halu suojautua uusilta tai ulkopuolisilta yrittäjiltä palvelusopimusten avulla. Keskustelussa nostettiin esiin myös Matkahuollon sopimusten uusiminen ja palvelupalkkiouudistus mahdollisina kontrollikeinoina, kuten oheisista pöytäkirjatuista kommenteista ilmenee.⁶³

⁵⁹ Liite 18, Linja-autoliiton työvaliokunnan kokouksen 24.9.2008 pöytäkirja kohta 5.1, s. 6. Kysymysluettelon osalta, ks. Liite 108, Linja-autoliiton hallituksen kokouksen 29.10.2008 pöytäkirja, liite 22 (pöytäkirjassa liitteen numeroksi merkitty 28).

⁶⁰ Liite 108, Linja-autoliiton hallituksen kokouksen 29.10.2008 pöytäkirja, kohta 6.1, s. 6–7.

⁶¹ Liite 108, Linja-autoliiton hallituksen kokouksen 29.10.2008 pöytäkirja, kohta 10.1, s. 15, sekä pöytäkirjan liite 22 (pöytäkirjassa liitteen numeroksi merkitty 28).

⁶² Liite 19, Matkahuollon strategiaseminaarin 30.–31.10.2008 linjaukset ja keskustelu (MHE 2-61), kohta 2, s. 2 sekä kohta 26, s. 11.

⁶³ Liite 19, Matkahuollon strategiaseminaarin 30.–31.10.2008 linjaukset ja keskustelu (MHE 2-61), s. 4–7.

25.1.2016

- P (edustaja, Väinö Paunu): *"Sopimusten ja pelisääntöjen uusimisella voidaan korvata sisäistä ainakin ulkoista häiriköintiä"* (s. 5),
 - L (edustaja, Pohjolan Matka): *"Palvelupalkkiouudistus pitää tehdä nopeasti, että uudet yritykset eivät pääse samoilla palkkioilla mukaan järjestelmiin"* (s. 6),
 - K (edustaja, Savonlinja-yhtiöt): *"Millä aikavälillä suojaukset on tehtävä. Mitä on tehtävä, jotta voidaan nopeasti suojautua uusilta tulijoilta. Mitä pitkällä aikavälillä esim. yhtiöittämisen kautta"* (s. 6) ja
 - V (toimitusjohtaja, Vainion Liikenne): *"Yhtiöittäminen on hyvä ratkaisu, sillä siten varmistetaan Matkahuollon ydinpalvelujen ja omistuksen säilyminen nykyisillä LAL:n jäsenillä"* (s. 7).
48. Keskustelussa esitettiin myös epäileviä näkemyksiä tarpeesta suojautua uusilta toimijoilta; Nevakivi Oy:n edustaja tiedusteli *"Pitääkö todella liikaa pelätä uusien toimijoiden tuloa mukaan? Mitä muuta he saavat mukaansa kuin palvelut?"* ja Nurmijärven Liikenne Oy:n edustaja totesi, ettei uusien toimijoiden tuloa voisi loppuun saakka estää.⁶⁴ Strategia-seminaarin linjauksella päädyttiin siihen, että *"sopimusten uusiminen on tarpeen uutta PSA-tilannetta ajatellen"* ja että *"uusiin sopimuksiin sisällytetään sanktiomahdollisuudet pelisääntörikkomusten ja liiketoimintahäiriöiden varalle"*.⁶⁵
49. Linja-autoliiton hallitus pyrki lainmuutoksen jälkeenkin pitämään kiinni mahdollisuudesta kontrolloida alalle tuloa. Se linjasi 26.11.2008 muun muassa, että liikennöintioikeuden hakijalla olisi oltava (Matkahuollon kanssa tehty)⁶⁶ sopimus asemien ja laitureiden käytöstä, valtakunnallisiin informaatiojärjestelmiin pääsystä sekä yleisesti yhteensopivien lipputuotteiden kelpuuttamisesta.⁶⁷ Linjauksen syynä oli tieto liikenne- ja viestintäministeriön näkemyksistä markkinaehtoisien liikenteen minimisääntelystä, jonka liitto arvioi mahdollistavan muun muassa markkinahäiriköinnin. Vahvan toimijan olisi helppo ajaa pienet toimijat pois markkinoilta. Liikenne- ja viestintäministeriön esittämää mallia pidettiin liian hitaana, mistä syystä liiton hallitus linjasi tavoit-

⁶⁴ Liite 19, Matkahuollon strategiaseminaarin 30.–31.10.2008 linjaukset ja keskustelu (MHE 2–61), s. 6.

⁶⁵ Liite 19, Matkahuollon strategiaseminaarin 30.–31.10.2008 linjaukset ja keskustelu (MHE 2–61), s. 3.

⁶⁶ Lisäys tässä.

⁶⁷ Liite 21, Linja-autoliiton hallituksen ylimääräisen kokouksen 26.11.2008 pöytäkirja, kohta 6.1, s. 4–5. Sama linjaus/tavoite esiintyy myös asiakirjassa, jonka tekijä on Linja-autoliiton työntekijä ja muokauspäivämäärä 3.12.2008. Ks. Liite 20, Linja-autoliiton hallituksen linjaukset/tavoitteet 3.12.2008 (ANO 1). Tavoitetta kuvaavat myös Linja-autoliiton työvaliokunnan strategiapäivästä 19.2.2010 kirjatut muistiinpanot, joiden mukaan Linja-autoliiton siirtymäajan strategiatyö liitetään Matkahuollon strategiatyöhön muun muassa siten, että asemaverkosto turvataan ja sen hallinta on alan omissa käsissä. Ks. Liite 22, Linja-autoliiton työvaliokunnan strategiapäivän 19.2.2010 muistiinpanot: "Bussialan (=LAL) tahtotila siirtymäajan jälkeen" (TTU 23), s. 3.

25.1.2016

teekseen muun muassa sopimusten kautta tapahtuvan alan sisäisen kontrollin.⁶⁸

50. Edellä kohdissa 40–49 esitetty tapahtumien kehitys sekä niissä lainatut kommentit osoittavat, että kilpailevien reittiliikennelupavuorojen pääsy markkinoille haluttiin pitää alan toimijoiden kontrollissa. Laillisen edunvalvonnan⁶⁹ lisäksi kartellin osapuolet pyrkivät muuttamaan Matkahuollon palvelusopimuksia siten, etteivät ne enää olisi vapaa valtakirja käyttää yhtiön palveluita. Koska pääsillä Matkahuollon järjestelmiin oli edellä kohdassa 35 kuvatuksi olennainen merkitys markkinoille tulemiseen ja niillä toimimiseen, voitiin pitää todennäköisenä, että varsinkin pienimmät toimijat jättäisivät luvvat hakematta, mikäli Matkahuollon palveluita ei olisi ollut saatavissa.

9.3 Yhteisymmärrys markkinoiden jakamisesta ja tarjonnan rajoittamisesta

51. Kartellin tavoitteena oli kilpailun avautumisen estäminen tai vähintäänkin viivästyttäminen mahdollisimman pitkään. Vapaan kilpailun nähtiin johtavan linja-autoyhtiöiden kannattavuuden heikentymiseen.⁷⁰ Linja-autoliiton hallituksen kokouksessa 26.8.2009 esiteltiin kooste muun muassa liiton alueosastoissa joukkoliikennelaista esitetyistä kysymyksistä ja niihin liitossa laadituista alustavista vastausehdotuksista. Vastausehdotuksista ilmenee Linja-autoliiton kanta siitä, että reittiliikennelupia ryhdytään hakemaan vasta siirtymäajan sopimusten päättyessä.⁷¹
52. Vastausehdotuksissa esitettiin muun muassa seuraavat reittiliikennelupien haku-, kuulemis- ja päätösmenettelyyn liittyvät näkökohdat:
- reittiliikenneluvilla ei saa haitata siirtymäajan liikennöintisopimuksilla hoidettavaa liikennettä,
 - reittiliikennelupiin sovelletaan siirtymäaikana samaa, nykyistä lausuntomenettelyä,
 - aikatauluiltaan keskenään hyvin lähekkäisiä reittiliikennevuoroja ei myönnetä, koska liikenteen päällekkäisyys ei tuo lisäarvoa kuluttajille ja päällekkäiset vuorot heikentävät alan vakaita toimintaedellytyksiä ja

⁶⁸ Liite 21, Linja-autoliiton hallituksen kokouksen 26.11.2008 pöytäkirja, kohta 6.1, s. 4–5. Näyttö osoittaa, että kartellin osapuolet kokivat kilpailun avautumisen avaavan myös Suomen rajat ja luovan uhan suurten kansainvälisten linja-autoyhtiöiden tulosta kotimaan lipputuloperusteiseen pikavuoro-, vakiovuoro- ja paikallisliikenteeseen. Ks. Liite 117, Tapaamismuistio Liikenne Vuorela Oy, 26.8.2015, s. 1. Tällaisten uusien toimijoiden pääsy Matkahuollon järjestelmiin voimassa ollein ehdoin haluttiin estää. Ks. Linja-autoliiton vastine, kohta 38 (iii).

⁶⁹ Lopulliseen joukkoliikennelakiin tuli paljon Linja-autoliiton sinne ajamia elementtejä, kuten siirtymäajan säännökset ja laituriipaikkojen saatavuuden selvittämisvelvollisuus.

⁷⁰ Liite 15, Linja-autoliiton hallituksen kokouksen 27.8.2008 pöytäkirja, kohta 6.1.1, s. 3 sekä pöytäkirjan liite 2, s. 3.

⁷¹ Liite 48, Linja-autoliiton hallituksen kokouksen 26.8.2009 pöytäkirja (TTU 8), kohta 6.2, s. 4; Liite 47, Linja-autoliiton hallituksen kokouksen 26.8.2009 pöytäkirjan liite 5 (pöytäkirjassa liitteen numeroksi merkitty 7), joukkoliikennelaki (luonnos) ja sen soveltaminen, päivätty 21.8.2009 (TTU 12), s. 4.

25.1.2016

- reittiliikennehakemuksia vertailtaessa etusija annetaan hakemukselle, joka palvelee myös muita kuin suurimman kysynnän ajankohtia.⁷²
53. Kokouksessa käyty keskustelu ei vastannut joukkoliikennelain valmistelun sen hetkistä sisältöä. Hallituksen esityksessä tai muussakaan lainvalmisteluasiakirjassa ei todeta reittiliikennelupien pääsääntöisesti koskevan vasta siirtymäajan sopimusten umpeutumisen jälkeistä aikaa tai siirtymäajan sopimusliikenteen kannattavuuden heikkenemisen johtavan reittiliikenneluvan epäämiseen. Sen sijaan hakemuksen hylkääminen on erittäin poikkeuksellista. Pääsääntönä on, että reittiliikennelupahakemukset hyväksytään, koska normaalisti reitin tarjonnan lisääntyminen on kuluttajan etu.⁷³
54. Kilpailun avautumisen estämistä ja viivästyttämistä markkinoita jakamalla ja tarjontaa rajoittamalla käsiteltiin myös Linja-autoliiton pikavuoroliikennetyöryhmän kokouksessa 23.11.2009, jossa todettiin, että *"[e]nnakkoharkinta reittiliikennelupien myöntämisessä sekä yrittäjien välinen yhteistyö mahdollistavat kuitenkin nykytyyppisen pikavuorojärjestelmän ylläpitämisen myös siirtymäkauden jälkeen"*.⁷⁴ Lisäksi Linja-autoliiton strategiatyöhön kirjattiin työvaliokunnan kokouksessa 29.9.2010 tavoitteeksi yksinoikeussopimusten⁷⁵ käyttöönotto (reittiliikennelupahakemusten sijaan)⁷⁶ tilanteissa, joissa liikennettä halutaan lisätä siirtymäajan liikennöintisopimuksia laajemmaksi. Työvaliokunnan linjauksia käsiteltiin Linja-autoliiton hallituksen kokouksessa 27.10.2010.⁷⁷
55. Kartellin osapuolten saavuttama yhteisymmärrys markkinoiden jakamisesta ja tarjonnan rajoittamisesta konkretisoitui toimenpiteiksi vuoden 2010 loppupuolella jäljempänä kohdissa 66–68 esitettävällä tavalla sekä syksyllä 2011 jäljempänä kohdissa 100–101 esitettävällä tavalla.

⁷² Liite 47, Hallituksen kokouksen 26.8.2009 pöytäkirjan liite 5 (pöytäkirjassa liitteen numeroksi merkitty 7), joukkoliikennelaki (luonnos) ja sen soveltaminen, päivätty 21.8.2009 (TTU 12), s. 2, 4 ja 5.

⁷³ HE 110/2009 vp, kohta 3.3, s. 20–21. Myös liikenne- ja viestintäministeriön esittelemässä luonnoksessa siirtymäajan liikennöintisopimukseksi on todettu, että *"Palvelutasomäärittelyn mukainen lisätarjonta voidaan toteuttaa yksinoikeudesta huolimatta markkinaehtoisella liikenteellä tai PSA-liikenteellä"* (alleiviivaus tässä). Ks. liite 116, Siirtymäajan liikennöintisopimus 25.8.2009, luonnos, kohta Yksinoikeus, s. 2. Myöskään Linja-autoliiton näkemyksille sen lausuntojen entisenlaisesta merkityksestä ei löydy tukea lainvalmisteluaineistosta. Ennen lainmuutosta linjaliikennelupien myöntämisessä sovellettiin tarveharkintaa, joka perustui Linja-autoliiton alueosastojen tai hallituksen antamiin lausuntoihin haetun liikenteen tarpeellisuudesta. Käytännössä viranomaiset myönsivät ja epäivät luvat annettujen lausuntojen perusteella, sillä lausunnonantajien käsityksellä luvan tarpeesta oli keskeinen merkitys luvan saamisen kannalta (HE 110/2009 vp, kohta 2.1, s. 7). Lain esitöissä todetaan selvästi, ettei tarveharkinnan soveltaminen markkinaehtoisessa liikenteessä olisi enää mahdollista (HE 110/2009 vp, kohta 3.3, s. 21).

⁷⁴ Liite 17, Linja-autoliiton pikavuoroliikennetyöryhmän kokouksen 23.11.2009 pöytäkirja (ANO 8), kohta 4, s. 2.

⁷⁵ Yksinoikeussopimuksella tässä yhteydessä tarkoitetaan palvelusopimusasetuksen mukaisesti harjoitettua liikennettä, jossa toimivaltainen viranomainen asettaa tai määrittelee liikenteenharjoittajalle julkisen palvelun velvoitteita, korvaa velvoitteista aiheutuvat kustannukset liikenteenharjoittajalle ja/tai myöntää sille yksinoikeuksia vastineena julkisen palvelun velvoitteiden hoitamisesta. Ks. Selvitys linja-autoliikenteen järjestämistavoista, s. 20, Työryhmäraportti, liikenne- ja viestintäministeriö. 30.4.2012. Saatavilla: <http://www.lvm.fi/julkaisu/4112905/selvitys-linja-autoliikenteen-jarjestamistavoista-tyoryhman-raportti>.

⁷⁶ Lisäys tässä.

⁷⁷ Liite 97, Linja-autoliiton hallituksen kokouksen 27.10.2010 pöytäkirja, kohta 6.1, s. 2–3 sekä pöytäkirjan liite 1, kohta 4, s. 3.

25.1.2016

9.4 Toimenpiteet kilpailijoiden poissulkemiseksi

56. Edellä kuvattu jo vuonna 2008 saavutettu kartellin osapuolten yhteisymmärrys käyttää Matkahuollon palveluja alalle tulon kontrollointiin tuli ajankohtaiseksi keväällä/kesällä 2010. Pikavuoroliikenteen neuvottelupäivillä 20.4.2010 ilmeni, että liikenne- ja viestintäministeriön näkemykset uuden joukkoliikennelain soveltamisesta poikkesivat merkittävästi siitä, miten alan toimijat olivat olettaneet lakia tulkittavan; esimerkiksi reittiliikennelupia voitaisiin liikenne- ja viestintäministeriön näkemyksen mukaan myöntää kaikille hakijoille. Ministeriössä ei myöskään jaettu Liikenneviraston näkemystä siirtymäajan sopimusliikenteen muutosten ja uusien reittiliikennelupien kuulemismenettelystä.⁷⁸ Tämä olisi vastannut aikaisemman lain mukaista menettelyä, jossa alueella toimivia liikennöitsijöitä kuultiin uuden vuoron tarpeellisuudesta.⁷⁹
57. Kartellin osapuolet saivat 5.5.2010 tiedon siitä, että Linjaliikenne Kivistö Oy (Linjaliikenne Kivistö) oli vastoin edellä kuvattua yhteisymmärrystä siitä, ettei reittiliikennelupia haettaisi ennen siirtymäajan sopimusten päättymistä, hakenut reittiliikennelupaa Helsinki–Forssa–Loimaa-yhteysväylille. Kyseisellä yhteysväylällä oli kuitenkin jo Satakunnan Liikenne Oy:n (Satakunnan Liikenne)⁸⁰ ja Pohjolan Liikenteen siirtymäajan sopimusliikennettä.⁸¹ Lupahakemusta käsiteltiin ja vastustettiin Linja-autoliiton Helsingin alueosaston kokouksessa 8.6.2010 ja Lounais-Suomen alueosaston kokouksessa 9.6.2010.⁸² Kesällä 2010 Liikenne Vuorela haki reittiliikennelupaa Helsinki–Hamina–Miehikkälä-yhteysväylille, jolla jo oli Etelä-Suomen Linjaliikenne Oy:n (Etelä-Suomen Linjaliikenne)⁸³ ja Pohjolan Liikenteen siirtymäajan sopimusliikennettä. Etelä-Suomen Linjaliikenne ja Pohjolan Liikenne tekivät samoihin aikoihin reittiliikennelupahakemukset yhteysväylille Helsinki–Hamina.⁸⁴ Lupahakemuksia käsiteltiin ja vastustettiin Linja-autoliiton Kaakkois-Suomen aluekokouksessa 18.6.2010⁸⁵, Helsingin alueosaston kokouksessa 3.8.2010⁸⁶ sekä Linja-autoliiton lausunnossa 9.8.2010⁸⁷.

⁷⁸ Liite 26, Linja-autoliiton hallituksen kokouksen 24.3.2010 pöytäkirjan liite 6, s. 2 sekä liitteet 8 ja 9.

⁷⁹ Liite 25, Linja-autoliiton hallituksen kokouksen 26.5.2010 pöytäkirja, kohdat 6.3 ja 6.4, s. 5.

⁸⁰ Satakunnan Liikenne kuuluu Koiviston Autoon.

⁸¹ Liite 27, Linja-autoliiton Lounais-Suomen alueosaston hallituksen kokouksen 5.5.2010 pöytäkirja (TTU 40), kohta 5.2, s. 2.

⁸² Liite 28 Linja-autoliiton Helsingin alueosaston hallituksen kokouksen 8.6.2010 pöytäkirja, kohta 7_1, s. 2; Liite 29, Linja-autoliiton Lounais-Suomen alueosaston hallituksen kokouksen 9.6.2010 pöytäkirja (TTU 39), kohta 5.1, s. 2. Helsingin alueosaston hallitus päätti, kuultuaan Satakunnan Liikenteen ja Pohjolan Liikenteen näkemykset, vastustaa uuden reittiliikenneluvan myöntämistä. Myös Lounais-Suomen alueosaston hallitus vastusti luvan myöntämistä. Vastustuksesta huolimatta Linjaliikenne Kivistö sai hakemansa luvan.

⁸³ Etelä-Suomen Linjaliikenne kuuluu Savonlinja-yhtiöihin.

⁸⁴ Liikenne Vuorela olisi ollut uusi toimija kyseisellä reitillä. Etelä-Suomen Linjaliikenne ja Pohjolan Liikenne jättivät hakemuksensa vastatoimenpiteenä Liikenne Vuorelan hakemukselle. Ks. Liite 30, Pohjolan Matkan edustaja L:n sähköpostiviesti 27.10.2010 (TTU 32_KA), jossa hän toteaa Koiviston Auton edustaja N:lle, että ”PL (Pohjolan Liikenne) ei ole ollut ensimmäisenä heiluttamassa laivaa, ja tämä on puolustustaistelukohte’, suoraan A:ta (Pohjolan Liikenteen edustajaa A) lainatakseni”.

⁸⁵ Liite 31, Linja-autoliiton Kaakkois-Suomen alueosaston hallituksen kokouksen 18.6.2010 pöytäkirja (TTU 43), kohta 2, s. 2.

⁸⁶ Liite 32, Linja-autoliiton Helsingin alueosaston hallituksen kokouksen 3.8.2010 pöytäkirja, yhdistetyt kohdat 6.1, 6.3 ja 6.4, s.1-3.

⁸⁷ Liite 33, Sähköpostiviestiketju 20.-21.12.2010: ”Uusi pikavuoro Hna-Hki” liitteineen (MHE 3-323), jonka liitteenä on Linja-autoliiton kaikkia haettuja uusia vuoroja vastustava lausunto 9.8.2010 Uu-denmaan ELY-keskukselle.

25.1.2016

58. Kartellin osapuolille selvisi siten, että yhteisymmärryksen vastaisesti⁸⁸ eräät liikennöitsijät hakivat kilpailevia reittiliikennelupia lähelle siirtymäajan sopimuksilla liikennöivää liikennettä, ja että niiden myöntäminen oli mahdollista. Osapuolet päättivät reagoida jo vuonna 2008 sovitusti Matkahuollon palvelusopimuksilla. Matkahuollon strategiaseminaarin yhteydessä pidetyssä hallituksen kokouksessa 27.5.2010 päätettiin, että palvelusopimukset irtisanoetaan päättymään vuoden 2010 lopussa.⁸⁹
59. Uusien vuorojen tarveharkintaa koskeva sopimusehto valmisteltiin kesällä 2010 Matkahuollon palvelusopimustyöryhmässä.⁹⁰ Pohjolan Matkan edustaja L ehdotti 21.7.2010 sopimukseen lisättäväksi kohdan, jonka mukaan *"täysin uusien vuorojen lisääminen (Matkahuollon)⁹¹ järjestelmään tapahtuu automaattisesti siinä tapauksessa, että vuoron perustamista ei ole vastustettu minkään Linja-autoliiton alueosaston alueella"*. L:n mukaan tämä maininta oli uskallettava laittaa johonkin kohtaan sopimusta, jotta *"sääntelymekanismi"* saataisiin toimimaan.⁹² L:n sääntelymallissa uuden toimijan markkinoillepääsy tietyllä alueella oli siis kyseisellä alueella toimivien kilpailevien liikennöitsijöiden ratkaistavissa. Linja-autoliiton työntekijä H:n ehdotuksen perusteella matkapalvelusopimukseen lisättiin laituripaikan saatavuuden selvittämismenettely ennen lupahakemuksen tai muutoksen tekemistä. Myös tällä muutoksella pyrittiin pitämään Matkahuollolla ja sen hallituksessa edustettuina olevilla linja-autoyhtiöillä mahdollisuus kontrolloida reittiliikennelupavuoroja ja siten kilpailun avautumista.⁹³

⁸⁸ Ks. edelle kohdassa 51 esitetty Linja-autoliiton hallituksessa 26.8.2009 saavutettu yhteisymmärrys, jonka mukaan reittiliikennelupia ei haettaisi siirtymäajan sopimusten voimassaollessa.

⁸⁹ Liite 34, Matkahuollon hallituksen kokouksen 27.5.2010 pöytäkirja (MHE 2-379), kohta 8, s. 4. Matkahuolto irtisanoi palvelusopimukset 23.6.2010. Ks. Liite 82, Matkahuollon hallituksen kokouksen 25.1.2011 pöytäkirja liitteineen (MHE 3-171), pöytäkirjan kohta 6, s. 4.

⁹⁰ Palvelusopimustyöryhmän perustamisesta ja kokoonpanosta päätettiin Matkahuollon hallituksen kokouksessa 15.4.2010. Työryhmään nimettiin Pohjolan Matkan edustaja L, Väinö Paunun edustaja P, Nurmijärven Linjan edustaja K, Linja-autoliiton edustaja K sekä Matkahuollon edustaja H. Ks. Liite 35, Matkahuollon hallituksen kokouksen 15.4.2010 pöytäkirja (TIS 15), kohta 12, s. 4.

⁹¹ Lisäys tässä.

⁹² Pohjolan Matkan edustaja L:n 21.7.2010 palvelusopimustyöryhmän kokousta 12.8.2010 varten toimittama Matkahuollon matkapalveluja koskeva sopimusluonnos, liite 1, s. 7. Ks. Liite 36, L:n sähköpostiviesti 21.7.2010 (PBE 1:15732) ja viestin liite "Matkahuollon matkapalveluja koskeva sopimus EHDOTUS 23062010" (PBE 1:15731). J:n palvelusopimuskommentit välitettiin 5.8.2010 Matkahuollon toimivalle johdolle. Ks. myös palvelusopimustyöryhmän kokouksen 12.8.2010 jälkeen muokatut sopimusluonnokset, joista ilmenevät Pohjolan Matkan edustaja L:n ja Linja-autoliiton edustaja H:n lisäykset sekä työryhmän lisäykset ja kommentit (Liite 24, Matkahuollon edustaja M:n sähköpostiviesti 16.8.2010 (PBE 1: 15749) ja viestin liite "Matkapalvelusopimus_luonnos 12.8.2010" (PBE 1: 15756)). L:n esityksen pohjalta työryhmä on niin ikään ehdottanut "sääntelymekanismiä" lisäystä "uusille vuoroille" (Matkapalvelusopimus, liite 1, s. 6).

⁹³ Liite 24, Matkahuollon työntekijä M:n sähköpostiviesti 16.8.2010 (PBE 1: 15749) ja viestin liite "Matkapalvelusopimus_luonnos 12.8.2010" (PBE 1: 15756), liite 1, s. 7. Lopulliseen sopimukseen ehto kirjattiin: "Ellei liikenteenharjoittaja ole etukäteen selvittänyt asemapalvelujen saatavuutta Matkahuollolta ennen kuin liikenteenharjoittaja tekee toimivaltaiselle viranomaiselle esityksen liikenne-muutoksista, ei Matkahuollolla ole velvollisuutta järjestää - - asemapalveluja." Ks. Liite 6, Matkahuollon matkapalveluiden käyttöä koskeva sopimus (MHE 2-36), liite 1, s. 2/3.

25.1.2016

60. Matkahuollon hallitus vahvisti 26.8.2010 tarveharkintaehdon lisäämisen sopimuksiin palvelusopimustyöryhmän ehdotuksen mukaisesti. Sekä matkattä pakettipalveluihin otettaisiin automaattisesti ne vuorot, jotka bussiyrityksillä oli silloin, kun vanhat sopimukset irtisanottiin, ja uusien vuorojen muunkaantulo harkittaisiin tapauskohtaisesti erikseen.⁹⁴ Lopullisessa sopimustekstissä ei ole mainintaa alueosastojen lausunnoista, vaan uusien vuorojen hyväksyntä on jätetty Matkahuollon päätettäväksi niiden tarpeellisuuden ja tuottaman lisäarvon perusteella.⁹⁵ Aiemmin voimassa olleissa sopimuksissa ei ollut vastaavaa tarveharkintaehto.⁹⁶
61. Kartellin osapuolet ryhtyivät vasta lokakuussa 2010 pohtimaan argumentteja, joilla pääsyn epäminen järjestelmiin voitaisiin perustella liikennöitsijälle. Perusteluksi ehdotettiin muun muassa sitä, ettei Matkahuolto pystyisi tarjoamaan asemalta laituripaikkaa yrityksen haluamaan aikaan olemassa olevien vuorojen samanaikaisuuden vuoksi sekä sitä, etteivät tuetut liput kelpaa uusissa vuoroissa, mistä aiheutuisi sekaannusta.⁹⁷ Tuettujen lippujen kelpaamattomuuden⁹⁸ käyttöä perusteluna vahvisti Linja-autoliiton hallituksen 27.10.2010 tekemä päätös, jonka mukaan tuettuja lippuja ei oteta vastaan reittiliikennelupavuoroissa, ennen kuin niitä koskevat edunvalvontatavoitteet on saatu voimaan.⁹⁹

9.4.1 Ensimmäiset toimet kilpailijan poissulkemiseksi Oy Matkahuolto Ab:n järjestelmistä

62. Kartellin osapuolille selvisi 31.8.2010¹⁰⁰, että Linjaliikenne Kivistölle oli myönnetty kilpaileva reittiliikennelupa. Valmistelu Matkahuollon toimintalinjasta Linjaliikenne Kivistön poissulkemiseksi aloitettiin välittömästi. Kartellin

⁹⁴ Liite 38, Matkahuollon hallituksen kokouksen 26.8.2010 pöytäkirja, kohta 7, s. 4.

⁹⁵ Liite 39, Matkahuollon hallituksen kokouksen 1.11.2010 pöytäkirja, kohta 5, s. 2–3 sekä pöytäkirjan liite 2, s. 6 ja liite 3, s. 6. Ks. myös Liite 6, Matkahuollon matkapalveluiden käyttöä koskeva sopimus (MHE 2-36), sopimuksen liite 1, s. 1/3; Liite 40, Matkahuollon pakettipalveluiden käyttöä koskeva sopimus (MHE 2-37), sopimuksen liite 1, s. 1/4.

⁹⁶ Liite 7, Matkahuollon selvitys 6.6.2012, liite 6 (vanhat bussiyrityssopimukset). Ks. sopimuksen liite 6, kohta 7, jossa määritellään paketinkuljetus oikeus, jos reitillä on useita samanaikaisia suoria yhteyksiä: "Jos määräpaikkaan on useita lähes samanaikaisia suoria yhteyksiä, on kuljetusoikeus ensin lähtevällä. Jos tämä kuitenkin saapuisi määräasemalle yli tuntia myöhemmin kuin jokin muu suora yhteys, on kuljetusoikeus ensin perillä olevalla. Lähtöjen ollessa samanaikaiset perille saapumisaika tai asiakkaan tarve on ratkaiseva".

⁹⁷ Liite 23 Sähköpostiviestiketju 4.- 8.10.2010: "RE: Palvelusopimusluonnokset" (MHE 2-169), Linja-autoliiton työntekijä H:n sähköpostiviesti 8.10.2010 klo 14:21 (viestiketjussa).

⁹⁸ Asiakokonaisuutta käsitellään jäljempänä kohdassa 9.4.2

⁹⁹ Liite 44. Linja-autoliiton hallituksen kokouksen 27.10.2010 pöytäkirja. (TTU 18), kohta 6.1. s. 3. Edunvalvontatavoitteilla tarkoitettiin Linja-autoliiton tavoitteita saada tuettuja lippuja koskeva yleinen sääntö voimaan. Ks. Liite 45, Linja-autoliiton muistio 15.10.2009: "Reittiliikenteen yleinen sääntö ja valtion budjetti" (TTU 6), jossa todetaan (s. 1), että viimeistään siirtymäajan sopimusten päättyessä julkisesti tuettuja lippuja on voitava käyttää myös reittiliikenneluvilla hoidettavassa markkinaehtoisessa liikenteessä joko yleisen säännöllä tai erityislainsäädännöllä. Yleisestä säännöstä, ks. alaviite 130. Matkahuollossa Linja-autoliiton hallituksen päätöksen 27.10.2010 todettiin tarkoittavan, että asia täytyy kuvata Matkahuollon laatulupauksessa ja reittiliikennevuoroista tulee informoida asiakkaita jollain tavalla "[t]ai sitten niitä ei oteta ollenkaan Matkahuollon järjestelmään, kuten H (työntekijä, Linja-autoliitto) tänään esitti. Ks. Liite 46, Sähköpostiviestiketju 4.10.–8.10.2010: "RE: Palvelusopimusluonnokset" (MHE 2-171), Matkahuollon työntekijä Y:n sähköpostiviesti 8.10.2010 klo 17:31 (viestiketjussa).

¹⁰⁰ Tieto saatiin Linja-autoliiton työvaliokunnan strategiapäivän 31.8.2010 aikana. Ks. Liite 41. Sähköpostiviestiketju 1.9.–3.9.2010: Case Kivistö/Matkahuolto/LAL (SSU 11), Koiviston Auton edustaja N:n sähköpostiviesti 1.9.2010 klo 11:27 (viestiketjussa); Liite 52, Linja-autoliiton työntekijä R:n sähköpostiviesti 27.8.2010 (MTA 1), strategiakokoukseen kutsutut sähköpostiviestin jakelussa.

25.1.2016

osapuolille asialla oli periaatteellinen merkitys, ja viranomaisten tapaa soveltaa joukkoliikennelakia pidettiin vääränä. Kyse oli asiasta, jossa osapuolten piti *"puolustaa itse"* itseään ja *"reagoida jyrkästi ja nopeasti"*.¹⁰¹ Osapuolet keskustelivat siitä, miten Linjaliikenne Kivistölle ilmoitettaisiin, ettei Matkahuollon hallituksen muutamaa päivää aiemmin tekemän päätöksen¹⁰² mukaisesti yrityksellä ole tarveharkinnan perusteella oikeutta saada uusille vuoroilleen Matkahuollon palveluja ja rahdinkuljetusoikeutta.¹⁰³

63. Väinö Paunun edustaja P lähetti Matkahuollon ja Linja-autoliiton johdolle sekä Koiviston Auton edustaja N:lle ja Vainion Liikenteen edustaja V:lle ehdotuksensa Linjaliikenne Kivistölle lähetettävästä tarveharkintailmoituksesta. P:n luonnoksessa ehdotettiin ilmoitettavaksi, että kesäkuun lopussa tapahtuneen vanhan palvelusopimuksen irtisanomisen jälkeen uudet vuorot saavat automaattisesti Matkahuollon palvelut, mikäli Linja-autoliitto on puoltanut kyseisten vuorojen myöntämistä. Lisäksi P kysyi, pitäisikö tämä periaate ilmoittaa myös Liikenne Vuorelalle, jonka reittiliikennelupahakemusasia vielä silloin oli ratkaisematta.¹⁰⁴ P:n viestin jälkeen Matkahuollon työntekijä Y tiedotti yhtiön sisäisesti liikennemuutoksista vastaaville tahoille, ettei Linjaliikenne Kivistön aikatauluja saa lisätä Matkahuollon aikataulujärjestelmään Minfoon ilman hänen lupaansa.¹⁰⁵ Vuorot oli kuitenkin jo ehditty lisätä Minfoon, josta ne poistettiin hetkellisesti.¹⁰⁶
64. Matkahuollon johto toi esiin sen, ettei bussiyhtymien palvelusopimusten irtisanomisaika ollut vielä kulunut umpeen ja täten vanhan sopimuksen voimassa ollessa Linjaliikenne Kivistöä koskivat samat säännöt kuin muitakin Linja-autoliiton jäseniä. Näin Linjaliikenne Kivistön uusille vuoroille tulisi myöntää kaikki matka- ja pakettipalvelut. Johto toi myös esiin huolen siitä, että liikennöitsijöiden *"diskriminoinnin"* vuoksi *"emme välttämättä enää ole hovikelpoisia"* viranomaisiin *päin hoitamaan koko toimialan asioita ja palveluja*.¹⁰⁷ Tämän jälkeen Koiviston Auton edustaja N linjasi, että myönnettyihin reittiliikennelupiin tulee reagoida heti ja voimakkaasti asi-

¹⁰¹ Liite 41, Sähköpostiviestiketju 1.9.–3.9.2010: "Case Kivistö/Matkahuolto/LAL" (SSU 11), esim. Koiviston Auton edustaja N:n sähköpostiviesti 1.9.2010 klo 11:27; Ventoniemen edustaja P:n sähköpostiviesti 3.9.2010 klo 9:37 ja Väinö Paunun edustaja P:n sähköpostiviesti 3.9.2010 klo 12:43 (viestiketjussa).

¹⁰² Matkahuollon hallitus vahvisti 26.8.2010 tarveharkintaehdon lisäämisen sopimuksiin palvelusopimustyöryhmän ehdotuksen mukaisesti: uusiin palvelusopimuksiin oli määrä ottaa automaattisesti mukaan ne vuorot, jotka bussiyhtymillä olivat silloin kun voimassa olleet sopimukset irtisanottiin, ja uusien vuorojen mukaantulo harkittiin tapauskohtaisesti erikseen. Ks. Liite 38, Matkahuollon hallituksen kokouksen 26.8.2010 pöytäkirja, kohta 7, s. 4.

¹⁰³ Liite 41, Sähköpostiviestiketju 1.9.–3.9.2010: "Case Kivistö/Matkahuolto/LAL" (SSU 11).

¹⁰⁴ Liite 53, Sähköpostiviestiketju 31.8.2010: "RE: Ilmoitus Kivistölle" (SSU 14), Väinö Paunun edustaja P:n sähköpostiviesti 31.8.2010 klo 15:23 (viestiketjussa).

¹⁰⁵ Liite 54, Matkahuollon työntekijä Y:n sähköpostiviesti 31.8.2010 Linjaliikenne Kivistön aikataulutiedoista (PBE 1:61158).

¹⁰⁶ Liite 55, Sähköpostiviestiketju 31.8.2010–1.9.2010: "RE: Ilmoitus Kivistölle" (MHE 2-159), Matkahuollon edustaja Y:n viesti 1.9.2010 klo 9:03. Vuorot palautettiin aikatauluun saman päivän aikana. Ks. Liite 56, Matkahuollon selvitys 1.4.2014, kohta 2.1, s. 2.

¹⁰⁷ Liite 53, Sähköpostiviestiketju 31.8.2010: "RE: Ilmoitus Kivistölle" (SSU 14), Matkahuollon edustaja W:n sähköpostiviesti 31.8.2010 klo 22:20 (viestiketjussa); Liite 57, Matkahuollon edustaja H:n sähköpostiviesti 1.9.2010 klo 9:00 (MHE 3-304).

25.1.2016

an tärkeyden vuoksi. Tämän tekisi kuitenkin Linja-autoliitto, ettei Matkahuollosta tulisi asianosaista.¹⁰⁸

65. Väinö Paunun edustaja P ilmoitti olevansa eri linjoilla Matkahuollon roolista, koska hän pelkäsi, että kaikkien palvelujen antaminen *"samantein ja ilman MH:n tarveharkintaa", niin se vain kiihdyttää lisähakemusten tekoa*.¹⁰⁹ P korosti Matkahuollon hallituksen päättäneen tarveharkinnan käyttämisestä juuri tällaisia tilanteita varten.¹¹⁰ Väinön Liikenteen edustaja V:kin kannatti tarveharkintailmoituksen lähettämistä ja olisi lähettänyt sen Linjaliikenne Kivistön lisäksi kaikille Linja-autoliiton jäsenille. V ehdotti ratkaisun etsimistä myös siihen, miten myönnetty lupa saataisiin toimenpidekieltoon tai peruutetuksi sekä sen selvittämistä, löytyisikö tuolloin voimassa olleesta sopimuksesta ehto (esimerkiksi aikataulujen ilmoittamisajat), jonka nojalla uusia vuoroja ei tarvitsisi hyväksyä Matkahuollon palveluihin.¹¹¹ P:n mukaan tärkeintä oli, että *"se ilmoitus Kivistölle lähtee mahdollisimman pian, vaikka sitten myöhemmin palvelut myönnettäisiinkin. Tulisi yleisempään tietoon, että ryöstökalastus ei ehken enää onnistukaan ja siten hillitsi hakuhaluja"*.¹¹²
66. Lopulta asiassa toimittiin Koiviston Auton edustaja N:n 1.9.2010 tekemän linjauksen mukaisesti eli mitään ilmoitusta ei lähetetty, vaan asiaan pyrittiin vaikuttamaan Linja-autoliiton kautta.
67. Asia otettiin esiin Linja-autoliitossa, joka pyrki saamaan Helsinki–Hamina-yhteysvälin liikennöitsijät sopimaan reittiliikennelupahakemustensa poisvetämisestä. Väinö Paunun edustaja P:n 25.8.2010 esityksestä¹¹³ Linja-autoliiton edustaja K pyrki lisäksi saamaan sekä Liikenneviraston että liikenne- ja viestintäministeriön vaikuttamaan reittiliikennelupien myöntämismenettelyyn kartellin tavoitteiden mukaisesti.¹¹⁴ Lisäksi P:n ehdotus kirjattiin osaksi Linja-autoliiton strategiatyötä.¹¹⁵
68. Reittiliikennelupahakemusten poisvetämiseksi Linja-autoliitto kutsui lupia hakeneet yhtiöt 7.9.2010 kokoukseen, jossa todettiin, että Linja-autoliiton ja lupaviranomaisena toimivan Uudenmaan ELY-keskuksen näkemykset siir-

¹⁰⁸ Liite 41, Sähköpostiviestiketju 1.9.–3.9.2010: "Case Kivistö/Matkahuolto/LAL" (SSU 11), Koiviston Auton edustaja N:n sähköposti 1.9.2010 klo 11:27 (viestiketjussa).

¹⁰⁹ Liite 41, sähköpostiviestiketju 1.9.–3.9.2010: "Case Kivistö/Matkahuolto/LAL" (SSU 11), Väinö Paunun edustaja P:n sähköpostiviesti 1.9.2010 klo 11:29 (viestiketjussa).

¹¹⁰ Liite 41, sähköpostiviestiketju 1.9.–3.9.2010: "Case Kivistö/Matkahuolto/LAL" (SSU 11), Väinö Paunun edustaja P:n sähköpostiviesti 1.9.2010. 12:15 sekä klo 22:26 (viestiketjussa). Virasto katsoo P:n viestin "tällaisen tilanteen" tarkoittavan tilannetta, jossa siirtymäajan sopimusliikenteelle haetaan kilpailevia reittiliikennelupavuoroja.

¹¹¹ Liite 41, Sähköpostiviestiketju 1.9.–3.9.2010 "Case Kivistö/Matkahuolto/LAL" (SSU 11), Väinön Liikenteen edustaja V:n sähköpostiviesti 1.9.2010 klo 18:35 ja 2.9.2010 klo 9:10 (viestiketjussa).

¹¹² Liite 41, Sähköpostiviestiketju 1.9.–3.9.2010 "Case Kivistö/Matkahuolto/LAL" (SSU 11), Väinö Paunun edustaja P:n sähköpostiviesti 2.9.2010 klo 18:14 (viestiketjussa).

¹¹³ Liite 58, Ehdotus hakemusten poisvetämisestä 25.8.2010 (PMS 11)

¹¹⁴ Liite 61, Linja-autoliiton edustaja K:n sähköpostiviesti 25.8.2010 (PMS 8); Liite 62, Linja-autoliiton edustaja K:n sähköpostiviesti 25.8.2010 (PMS 9).

¹¹⁵ Liite 59, Linja-autoliiton työvaliokunnan strategia-asiakirja, päivätty 31.8.2010 (MHE 4-3), kohta 1, s. 6, sähköpostiviestin liitteenä.

25.1.2016

tymääjan sopimusten yksinoikeussuojasta ja lupien myöntämisperusteista erosivat olennaisesti toisistaan. *"Isojen periaatekysymysten selvittämiseksi ja tilanteen rauhoittamiseksi"* tapaamisessa ehdotettiin, että Liikenne Vuorela, Pohjolan Liikenne ja Etelä-Suomen Linjaliikenne peruuttaisivat lupahakemuksensa.¹¹⁶ Pohjolan Liikenne ja Etelä-Suomen Linjaliikenne olisivat tähän suostuneet, mutta Liikenne Vuorela ei.¹¹⁷ Vastaavasti toimittiin joulukuussa 2010, kun ilmeni, että kiistanalaiset reittiliikenneluvat oli myönnetty: Koiviston Auton edustaja N pyysi Linja-autoliittoa selvittämään, suostuisivatko yhtiöt siirtämään liikenteen aloittamista.¹¹⁸ Pohjolan Liikenteen edustaja A ja Linja-autoliiton työntekijä H olivat tämän jälkeen yhteydessä ainakin Liikenne Vuorelaan.¹¹⁹ Pohjolan Liikenne ja Etelä-Suomen Linjaliikenne olisivat suostuneet siirtämiseen yhteisellä sopimuksella, mutta Liikenne Vuorela ei.¹²⁰

69. Pohjolan Liikenteen ja Etelä-Suomen Linjaliikenteen halukkuutta hakemusten peruuttamiseen ja liikenteen aloittamisen siirtämiseen selittää se, että niillä jo oli kyseisellä reitillä siirtymääjan sopimusliikennettä.¹²¹ Yhtiöt hakivat reittiliikennelupia vastavetona Liikenne Vuorelan reittiliikennelupahakemukselle. Liikenne Vuorela jätti reittiliikennelupahakemuksensa 12.5.2010. Kaakkois-Suomen ELY-keskus lähetti Linja-autoliitolle asiassa lausuntopyynnön 7.6.2010, ja välittömästi tämän jälkeen lupahakemuksensa jättivät 9.6.2010 Pohjolan Liikenne ja 10.6.2010 Etelä-Suomen Linjaliikenne.¹²² Pohjolan Liikenteen edustaja A kommentoi asiaa Pohjolan Matkan edustaja L:lle toteamalla, että *"PL ei ole ollut ensimmäisenä heiluttamassa laivaa ja tämä on puolustustaistelukohde"*.¹²³ Pohjolan Liikenne ei siis olisi hakenut kartellin osapuolten saavuttaman yhteisymmärryksen vastaisesti kilpailevaa reittiliikennelupavuoroa, ellei Liikenne Vuorela olisi hakenut sitä ensin.

¹¹⁶ Ks. myös kohta 57 ja siinä alaviitteessä 84 kyseisen yhteysvälin osalta todettu.

¹¹⁷ Liite 60, Linja-autoliiton neuvottelumuistio 7.9.2010 Helsinki-Hamina -reittiliikennelupahakemuksista (PMS 15). Sama-nä päivänä Linja-autoliiton edustajat kävivät myös Liikenneviraston kanssa neuvottelun, jossa reittiliikennelupavurojen poissuljenta Matkahuollon järjestelmästä perusteltiin tuettujen lippujen kelpaamattomuudella ja pyrittiin saamaan Liikennevirastoa vaikuttamaan reittiliikennelupien myöntämismenettelyyn kilpailun avautumisen viivästyttämiseksi. Neuvottelussa on vedottu Liikennevirastoon, ettei reittiliikennelupia edes myönnettäisi ennen kuin lippujen käytettävyys kaikessa liikenteessä olisi varmistettu (yleisellä säännöllä). Ks. liite 63, Neuvottelun 7.9.2010 asialista ja liitteenä oleva muistio 2.9.2010 "Siirtymääjan liikennöintisopimukset ja reittiliikenneluvat" (ANO 4), s. 1–2.

¹¹⁸ Liite 64, Koiviston Auton edustaja N:n sähköpostiviesti 27.12.2010: "Asia: Uusien bussivuorojen tarpeellisuuden arviointi välille Hamina–Helsinki–Hamina" (PMS 2).

¹¹⁹ Liite 117, Liikenne Vuorelan kuulemismuistio 26.8.2015, s. 2.

¹²⁰ Liite 65, Sähköpostiviestiketju 27.–28.12.2010: "RE: Asia: VS: Uusien bussivuorojen tarpeellisuuden arviointi välille Hamina–Helsinki–Hamina" (MHE 2-155), Linja-autoliiton työntekijä H:n sähköpostiviesti 28.12.2010 klo 11:34 (viestiketjussa). Reitillä liikennöivä Etelä-Suomen Linjaliikenne on osa Savonlinja-yhtiötä, johon Sähköpostiviestiketjussa viitataan.

¹²¹ Liite 31, Linja-autoliiton Kaakkois-Suomen alueosaston hallituksen kokouksen 18.6.2010 pöytäkirja (TTU 43), kohta 2, s. 2 sekä pöytäkirjan liitteet.

¹²² Liite 119, Muistio Helsinki-Hamina-reittiliikennelupahakemuksista 14.12.2010.

¹²³ Liite 30, Pohjolan Matkan edustaja L:n sähköpostiviesti 27.12.2010 (TTU 32_KA).

25.1.2016

9.4.2 Tuettujen lippujen ja laatulupauksen käyttö poissuljentastrategiassa

70. Joukkoliikennelain 48 § edellyttää liikenneluvan haltijalta tai niiden yhteenliittymältä laatulupausta, jossa määritellään tarjottavien liikennepalveluiden laatu.
71. Matkahuollon palvelusopimustyöryhmän kokouksessa 25.5.2010 todettiin muun muassa, että *"BY/MH sopimus voisi olla myös yrityksen laatulupaus"*. Samalla tiedostettiin, että yhteistä laatulupausta voitaisiin käyttää myös reitiliikennelupien poissuljentaan. Kokouksen laatulupauskeskustelussa todettiin muun muassa seuraavaa:
- *"Jos BY/MH sopimusten yritykset tuottavat aikataulujen mukaisen riittävän palvelutarjonnan reittivälille, ei toimivaltainen viranomaisen palvelutason ylläpitämiseksi voi/tarvitse antaa uusia lupia ko. reittivälille"*.
 - *"Kuinka korkeat (yli lain edellyttämät) laatulupaukset sopimuksiin voidaan sisällyttää? Jos rima on korkealla, voi osa nykyisistä yrityksistä jäädä ulkopuolelle"*.
 - *"Miten turvataan jatkossa se, että MH ei tarvitse tehdä sopimusta niiden yritysten kanssa, jotka eivät täytä laatuvaatimuksia?"*.¹²⁴
72. Matkahuollon hallituksen strategiaseminaarissa 27.–28.5.2010 keskusteltiin linja-autoyhtiöiden mahdollisuudesta antaa *"yhteismitallinen laatulupaus"* Matkahuollon kautta. Keskustelussa todettiin muun muassa, että *"[l]aatulupauksen tason on oltava sellainen, johon perinteiset yritykset pysyvät ja joka asettaa uusille yrityksille tarpeen nostaa omaa tasoaan"*.¹²⁵
73. Linja-autoliiton edustaja K työsti ensimmäisen luonnoksen laatulupauksesta.¹²⁶ Palvelusopimustyöryhmä viimeisteli matkapalvelusopimuksen liitteeksi laatulupauksen, joka tuli saman sisältöisenä myös lopulliseen matkapalvelusopimukseen. Sopimusten valmistuessa lokakuussa 2010 Pohjolan Matkan edustaja L kommentoi 7.10.2010 matkapalvelusopimusluonnosta toteamalla, että *"laatulupaus-osio 4) kohta, asiakas ymmärtää, että kaikissa Minfossa olevissa vuoroissa kelpaavat seutuliput. Onko tässä kohdassa vai liite 1:ssä eriteltävä ne reittiliikenneluvalliset vuorot, joissa seutu- kaupunki- ja työmatkaliput eivät kelpaa vai tuleeko tähän mahdollisesti jokin muu toimintatapa"*.¹²⁷ Linja-autoliiton

¹²⁴ Liite 101, Matkahuollon palvelusopimustyöryhmän kokouksen 25.5.2010 muistio, kohta 2, s. 1. BY/MH lyhenteillä tarkoitetaan muistiossa bussiyhtiöitä ja Matkahuoltoa.

¹²⁵ Liite 9, Matkahuollon hallituksen strategiaseminaari 27.–28.5.2010, yhteenvetoluonnos, keskustelu 28.5.2010 (PTA 43), s. 2.

¹²⁶ Liite 101, Matkahuollon palvelusopimustyöryhmän kokouksen 25.5.2010 muistio, Matkahuollon työntekijä Y:n kommentit 13.6.2010.

¹²⁷ Liite 46, Sähköpostiviestiketju 4.10.–8.10.2010: "RE: Palvelusopimusluonnokset" (MHE 2-171), Pohjolan Matkan edustaja L:n sähköpostiviesti 7.10.2010 klo 9:18 (viestiketjussa). Sähköpostiviestiketjusta Matkahuollon työntekijä M:n ja L:n sähköpostiviestit on toimitettu myös Pohjolan Liikenteelle.

25.1.2016

työntekijä H kommentoi, että tuettujen lippujen kelpaamattomuus olisi peruste olla ottamatta reittiliikennelupavuoroja Matkahuollon järjestelmään.¹²⁸ Matkahuollon työntekijä Y totesi lisäksi, että *"Arin kertoman mukaan tällä hetkellä on ajatuksena sopia toimivaltaisten viranomaisten kanssa siten, että reittiliikenneluvan mukaisissa vuoroissa ei saisi käyttää ollenkaan tuettuja lippuja. Ilmeisesti tästä on tarkoitus tehdä linjaus ensi viikon LAL:n hallituksen kokouksessa"*.¹²⁹

74. Edellä kuvattu sähköpostikirjeenvaihto osoittaa, että kartellin osapuolet ymmärsivät reittiliikennelupavurojen jäävän Matkahuollon järjestelmien ulkopuolelle, jos tuettuja lippuja ei reittiliikenteessä otettaisi vastaan. Osana strategiaa estää ja vähintäänkin viivästyttää kilpailun avautumista Linja-autoliiton hallituksessa päätettiin 27.10.2010, ettei tuettuja lippuja oteta reittiliikenteessä lainkaan vastaan, ennen kuin Linja-autoliiton näkemystä vastaava valtakunnallinen yleinen sääntö¹³⁰ on tullut voimaan. Samassa kokouksessa käsiteltiin myös Matkahuollon laatulupauksista.¹³¹
75. Matkahuolto julkaisi 26.11.2010 laatulupauksensa, jossa määriteltiin muun muassa käytössä olevat liput ja niiden hinnat.¹³² Laatulupauksen mukaan kaikilla Matkahuollon järjestelmissä mukana olevilla vuoroilla voi matkustaa kaikilla lipputyypeillä. Linja-autoliiton hallituksen päätös¹³³ yhdessä Matkahuollon ja liikennöitsijöiden laatulupauksen kanssa tarkoitti käytännössä sitä, että reittiliikennelupavuorot jäisivät Matkahuollon järjestelmien ulkopuolelle.¹³⁴ Tästä seuraisi, että mikäli vireillä olevat reittiliikennelupahakemukset

¹²⁸ Liite 23, Sähköpostiviestiketju 4.–8.10.2010: "RE: Palvelusopimusluonnokset" (MHE 2-169), Linja-autoliiton työntekijä H:n sähköpostiviesti 8.10.2010 klo 14:21.

¹²⁹ Liite 46, Sähköpostiviestiketju 4.10.–8.10.2010: "RE: Palvelusopimusluonnokset" (MHE 2-171), Matkahuollon työntekijä Y:n viesti 8.10.2010 klo 17:30 (viestiketjussa).

¹³⁰ Yleisellä säännöllä tarkoitetaan toimenpidettä, jota sovelletaan erotuksetta kaikkiin samantyyppisiin julkisiin henkilöliikennepalveluihin tietyllä maantieteellisellä alueella, josta toimivaltainen viranomainen vastaa. Toimivaltainen viranomainen voi antaa julkisen palvelun velvoitteista yleisiä sääntöjä, joiden tarkoituksena on vahvistaa enimmäishinnat kaikille matkustajille tai tietyille matkustajaryhmille. Toimivaltainen viranomainen maksaa julkisen liikenteen harjoittajalle korvauksen yleisissä säännöissä vahvistettujen hintavelvoitteiden täyttämiseksi. Kyse on hintavelvoitteiden täyttämiseksi aiheutuvia kustannuksia ja niistä kertyviä tuloja koskevien positiivisten ja negatiivisten taloudellisten nettovaikutusten korvaamisesta niin, että vältetään liiallisia korvauksia. Yleinen sääntö ei rajoita toimivaltaisen viranomaisen oikeutta sisällyttää julkisia palveluhankintoja koskeviin sopimuksiin velvoitteita, joilla vahvistetaan enimmäishintoja. Ks. liikenne- ja viestintäministeriön julkaisu 2/2012, "Selvitys linja-autoliikenteen järjestämistavoista", s. 12 (<http://www.lvm.fi/julkaisu/4112905/selvitys-linja-autoliikenteen-jarjestamistavoista-tyoryhman-raportti>).

¹³¹ Liite 44, Linja-autoliiton hallituksen kokouksen 27.10.2010 pöytäkirja (TTU 18), kohta 6.1, s. 3 ja kohta 12, s. 11.

¹³² Liite 49, Linja-autoliiton kommentit 17.1.2011 liikenne- ja viestintäministeriön reittiliikennelupaohjeeseen, Linja-autoliiton edustaja K:n sähköpostiviesti 17.1.2011 (MHE 4-119), liite "reittilupaohjeet 14.1.11", s. 5.

¹³³ Osa asianosaisista toi KKV:n kuulemisessa esiin Itä-Suomen lääninhallituksen 8.12.2009 antaman tiedotteen, jossa todettiin, ettei tuettuja lippuja saa käyttää reittiliikenteessä. Asianosaiset katsoivat, että kokouksessa 27.10.2010 tehty päätös olisi linjassa tiedotteen kanssa. KKV katsoo liiton hallituksen päätöksen kuitenkin olleen kartellin reagointia elokuussa 2010 myönnettyihin uusiin reittiliikennelupiin ja syksyllä 2010 käytyihin epäonnistuneisiin neuvotteluihin reittiliikennelupahakemusten poisvetämiseksi. Kartelli on näin toteuttanut tavoitettaan estää markkinoiden avautumista reittiliikenteelle ennen siirtymäajan päättymistä.

¹³⁴ Tuettujen lippujen tilanne reittiliikennelupavuroilla olisi kuitenkin ollut mahdollista ottaa huomioon Matkahuollon laatulupauksessa, kuten Matkahuollon työntekijä Y on sähköpostiviestissään 8.10.2010 tuonut esiin: "[T]ämä (tuettujen lippujen kelpaamattomuus reittiliikennelupavuroissa) tarkoittaa asian kuvaamista laatulupauksessa ja reittiliikennevuoroista tulee informointia asiakkaille tavalla tai toisella." Ks. Liite 46, Sähköpostiviestiketju 4.10.–8.10.2010: "

25.1.2016

hyväksyttäisiin vastoin kartellin osapuolten näkemystä, vuorot olisivat joka tapauksessa pääsääntöisesti kannattamattomia.¹³⁵

76. Liikenne- ja viestintäministeriölle sekä Liikennevirastolle Matkahuolto ja Linja-autoliitto perustelivat reittiliikennelupien poissulkemista Matkahuollon järjestelmistä sillä, etteivät tuetut liput kelvanneet Linja-autoliiton 27.10.2010 tekemän päätöksen mukaisesti reittiliikenteessä.¹³⁶ Matkahuollon 15.11.2010 lähettämässä kirjeessä todettiin, että:

- *"Tuetut liput eivät kelpaa reittiliikenneluvalla olevissa vuoroissa. Tästä syystä Matkahuolto ei voi ottaa reittiliikenneluvalla olevia vuoroja mukaan järjestelmiinsä. Tällöin vuorot jäävät pois mm. Matkahuollon aikatauluinformaatiojärjestelmästä, asemien laituriaikatauluista, puhelinneuvontapalveluista. Toistaiseksi ei ole löytynyt muuta ratkaisua sen varmistamiseksi, että tuettuja lipputuotteita ei käytettäisi kyseisissä vuoroissa."*¹³⁷

77. Kuten jäljempänä kohdissa 102–104 selostetaan, Matkahuollon matkapalvelut avattiin reittiliikennelupavuoroille syksyllä 2012. Tällöin riitti, että tuettujen lippujen kelpaamattomuus reittiliikennelupavuoroissa ilmoitettiin asiakkaille aikataulutietoihin tehdyllä merkinnällä.¹³⁸ Myös tämä osoittaa, ettei tuettujen

RE: Palvelusopimusluonnokset" (MHE 2-171), Matkahuollon työntekijä Y:n viesti 8.10.2010 klo 17:30 (viestiketjussa). Ks. vastaavasti myös Pohjolan Matkan edustaja L:n asiaan liittyvä kommentti samassa viestiketjussa.

¹³⁵ Matkahuollon laatulupauksella oli myös ilmeisesti tarkoitus nostaa uusien toimijoiden kustannuksia ja siten kynnystä alalle tuloon. Matkahuollon strategiaseminaarissa toukokuussa 2010 Väinö Paunun edustaja P nosti esiin ajatuksen, jonka mukaan "[l]aatulupauksen tason on oltava sellainen, johon perinteiset yritykset pystyvät ja joka asettaa uusille yrityksille tarpeen nostaa omaa tasoaan". Ks. liite 9, Matkahuollon hallituksen strategiaseminaari 27.–28.5.2010, yhteenvetoluonnos, keskustelu 28.5.2010 (PTA 43), s. 2.

¹³⁶ Liikennöitsijät käyttivät tuettujen lippujen kelpaamattomuutta myös perusteluna sille, miksi niiden liikennöimää reittiä ei tulisi avata kilpailulle joukkoliikennelain edellyttämällä tavalla. Ks. Liite 50, Sähköpostiviestiketju 17.10–24.10.2011: "Tampere-Pori välille tarvitaan reittiliikennelupa" (PBE-01-09_KA), josta ilmenee, että esim. Koiviston Autoon kuuluva Satakunnan Liikenne pyrki jatkamaan päättävää siirtymäajan sopimustaan Tampere–Pori-reitillä suorahankintasopimuksena välttääkseen reitin avautumiselta kilpailulle. Saadakseen yksinoikeussopimuksen Satakunnan Liikenne esitti Pirkanmaan ELY-keskukselle, ettei taloudellisia edellytyksiä hoitaa Tampere–Pori liikennöintiä reittiliikenteenä ole, koska reittiliikenteen kohtelu on huonoa (eli reittiliikennettä ei hyväksytä Matkahuollon järjestelmiin) eikä Satakunnan Liikenne päästä siitä, millä ehdolla Matkahuolto reittiliikenteeseen suhtautuu. Tosiasiassa Koiviston Auton edustaja N oli Matkahuollon hallituksen puheenjohtajana mukana 26.8.2010 päättämässä siitä, ettei reittiliikenteellä ole pääsyä Matkahuollon järjestelmiin. Niin ikään N osallistui Linja-autoliiton hallituksen 27.10.2010 päätökseen siitä, ettei tuettuja lippuja oteta vastaan reittiliikenteessä. Satakunnan Liikenteen toiminta oli yhdenmukaista toisaalta Linja-autoliiton hallituksessa 26.8.2009 sovitun linjauksen kanssa, ettei reittiliikennelupia tulisi hakea samoin kuin Linja-autoliiton hallituksessa 27.10.2010 sovitun strategian kanssa, jonka mukaan tavoitteena tuli (reittiliikennelupahakemuksen sijaan) olla yksinoikeussopimuksen käyttöönotto tilanteissa, joissa liikennettä haluttiin lisätä. Ks. tarkemmin kappale 9.3

¹³⁷ Liite 113, Sähköpostiviestit 19.11.2010 ja 27.12.2010: "Tuetut liput 2011" ja "FW: Tuetut liput 2011 - Taustaa 7-tielle" ja sähköpostin liite: "Matkahuolto_muistio_tuetutliput_2011", s. 4; Liite 102, Sähköpostiviestiketju 27.–28.12.2010: "Asia: VS: Uusien bussivuorojen tarpeellisuuden arviointi välille Hamina–Helsinki–Hamina" (MHE 2-189), Linja-autoliiton osasto-päällikkö AH:n sähköpostiviesti 27.10.2010 klo 15:28.

¹³⁸ Tätä mahdollisuutta oli mietitty Matkahuollossa jo aiemmin. Ks. Liite 46, Sähköpostiviestiketju 4.10.–8.10.2010: "RE: Palvelusopimusluonnokset" (MHE 2-171), Matkahuollon työntekijä Y:n viesti 8.10.2010 klo 17:30 (viestiketjussa). Ks. vastaavasti myös Pohjolan Matkan edustaja L:n asiaan liittyvä kommentti samassa viestiketjussa.

25.1.2016

lippujen kelpaamattomuus ollut todellinen syy reittiliikennelupavuorojen poissuljennalle.¹³⁹

9.4.3 Kilpailevat reittiliikennelupavuorot poissuljetaan

78. Matkahuolto sai joulukuussa 2010 tiedon Liikenne Vuorelalle myönnettyistä reittiliikennelupavuroista Helsinki–Hamina–Miehikkälä-yhteysvälille. Ennen Liikenne Vuorelaa Helsinki–Hamina-yhteysvälillä olivat liikennöineet Pohjolan Liikenne ja Etelä-Suomen Linjaliikenne siirtymäajan sopimuksilla. Liikenne Vuorelan reittiliikennelupa oli ensimmäinen, johon voitiin Matkahuollon vanhojen palvelussopimusten irtisanomisajan päätyttyä soveltaa uusien palvelusopimusten tarveharkintaehto, joka mahdollisti vuorojen pääsyn esittämisen Matkahuollon järjestelmiin.
79. Matkahuollon työntekijä Y välitti 20.12.2010 tiedon uusista vuoroista yhtiön sisällä muun muassa edustaja H:lle ja totesi, ettei vuoroja luonnollisesti oteta pakettipalveluihin. Y ilmoitti tarvitsevansa hallituksen päätöksen siitä, otetaanko vuorot aikatauluinformaatiopalveluihin, annetaanko niille muita palveluita Kampissa ja myydäänkö niille lippuja. Y:n käsityksen mukaan vuoroille tulisi antaa *"joko kaikki tai ei mitään Matkapalveluita"*, ja hän pyysi, että asiassa järjestyttäisiin kysely hallituksen jäsenille.¹⁴⁰ Seuraavana päivänä Y ilmoitti yhtiön sisäisesti myös Pohjolan Liikenteen ja Etelä-Suomen Linjaliikenteen saaneen päällekkäiset vuorot Liikenne Vuorelan kanssa.¹⁴¹
80. Matkahuollon hallintopäällikkö M vastasi, että Matkahuollon hallituksessa keskustellun perusteella *"[o]leellinen asia uuden vuoron tarveharkinnalle on kysymys, miten asiaa on käsitelty LAL:ssa ja LAL:n osastoissa. Onko uusi vuoro herättänyt keskustelua ja missä laajuudessa vai ollut ns. läpihuutoasia"*.¹⁴² KM tiedusteli, miten Helsinki–Hamina-reittiliikennelupahakemusten käsittely on edennyt. Linja-autoliiton työntekijä H vastasi lähettämällä reittiliikennelupahakemusten hylkäämistä esittäneen liiton lausunnon 9.8.2010 Uudenmaan ELY-keskukselle

¹³⁹ Ks. myös kappale 10.6

¹⁴⁰ Liite 33, Sähköpostiviestiketju 20.–21.12.2010: "Uusi pikavuoro Hna-Hki" liitteineen (MHE 3-323), Matkahuollon työntekijä Y:n sähköpostiviesti 20.12.2010 klo 14:15 (viestiketjussa). Asiakirjasta käy myös ilmi, että kartellin osapuolet toimivat tietoisesti Matkahuollon asiamiehen neuvoa vastaan.

¹⁴¹ Liite 66, Sähköpostiviestiketju 21.12.2010: "Uusi pikavuoro Hna-Hki" liitteineen (MHE 3-290), Matkahuollon työntekijä Y:n sähköpostiviesti 21.12.2010 klo 15:06 (viestiketjussa), jossa hän myös toteaa ilmoittaneensa Matkahuollon asiakaspalveluun, ettei kyseisiä uusia vuoroja saa viedä Matkahuollon järjestelmiin. Etelä-Suomen Linja-liikenne on osa Savonlinjat-yhtiötä.

¹⁴² Liite 33, Sähköpostiviestiketju 20.–21.12.2010: "Uusi pikavuoro Hna-Hki" liitteineen (MHE 3-323), Matkahuollon työntekijä M:n sähköpostiviesti 21.12.2010 klo 10:04 (viestiketjussa), jonka vastaanottajiin lisätty Linja-autoliiton edustaja K ja Linja-autoliiton työntekijä H sekä poistettu Matkahuollon työntekijä W ja työntekijä V.

25.1.2016

ja muistion liitossa 7.9.2010 käydystä neuvottelusta, jossa Linja-autoliitto pyrki saamaan yrityksiä vetämään hakemuksensa pois.¹⁴³

81. Matkahuollon edustaja H arvioi Helsinki–Hamina-yhteysvälin uusien vuorojen hyväksymistä Matkahuollon järjestelmiin niiden tosiasiallisen tarpeellisuuden sekä tuottaman lisäarvon kannalta. H lähetti Matkahuollon hallituksen jäsenille 23.12.2010 sähköpostin, jossa liiketoimintanäkökulmaan perustuva tarveharkinta kuvattiin. Matkapalveluihin lisäarvoa tuovina asioina nostettiin esiin lisääntyvä vuorotarjonta sekä Matkahuollon asema- ja aikataulupalvelumaksujen laajeneva maksupohja. Lisäarvoa vähentävänä tekijänä pidettiin sitä, etteivät julkisesti rahoitetut seutu-, kaupunki- ja työmatkaliput kelpaa kyseisissä vuoroissa. Pakettipalveluiden lisäarvoksi tunnistettiin pakettikuljetusten toimintakapasiteetin kasvu vuorojen lisääntyessä. H esitti, että Matkahuolto ottaisi kyseiset vuorot matka- ja pakettipalveluihinsa. H pyysi Matkahuollon hallituksen jäseniltä perusteltuja kannanottoja, mikäli he halusivat linjata päätöksen toimivan johdon esityksestä poikkeavasti.¹⁴⁴
82. Kartellin osapuolet vastasivat H:lle seuraavasti. Vainion Liikenteen edustaja V:n mielestä pakettikuljetuksen lisäkapasiteetille ei ole tarvetta.¹⁴⁵ Pohjolan Matkan edustaja L korosti, että kyseessä on ennakkotapaus, jota tullaan käyttämään vetoapuna, mikäli uudet vuorot otetaan järjestelmiin. L muistutti, että *"sopimusuudistuksen tarkoituksenaahan oli nimenomaan päästä puuttumaan tällaisiin "järjettömiin" hakemuksiin ja nostaa kynnystä hakea vuoroja toisten päälle –"*. L jatkoi todeten, että *"MH:n toimiva johto on tehnyt oikein tehdessään esityksen, koska siinähan nimenomaan ajatellaan MH:n etua esim. kertyvien palkkioiden muodossa, mutta nyt ollaan enemmän periaatteellisella tasolla"*. L esittikin, että uusille vuoroille annetaan lähtöpaikka, josta peritään asemapalvelumaksu, mutta vuoroja ei oteta aikatauluinformaatiojärjestelmään eikä niille anneta rahdinkuljetusoikeutta. L toivoi, että *"tämä ennakkotapauksena pistäisi vähän jäitä hattuun koko joukolle tulevia tempauksia vaille –"*.¹⁴⁶ Menettelyä pidettiin toimivana, koska se vaikutti puolueettomalta kohdistuen sekä Linja-autoliiton jäseniin että ei-

¹⁴³ Myös Väinö Paunu Oy:n edustaja P oli edellisellä viikolla esittänyt Matkahuollon pakettiliikennetyöryhmän kokouksessa 13.12.2010 M:n kommentin kanssa yhtenevän ajatuksen. P kommentoi keskusteltaessa pelisäännöistä uusien vuorojen mukaan ottamiselle MH:n pakettikuljetusjärjestelmään, että "LAL:n jäsenistä otetaan mukaan riidattomat. Myös LAL:n riitaiset ja niiden tarpeellisuus arvioidaan Matkahuollossa". Ks. Liite 43, Matkahuollon pakettiliikennetyöryhmän kokousmuistio 13.12.2010 (MHE 3-210), kohta 6, s. 2–3.

¹⁴⁴ Liite 42, Sähköpostiviestiketju 23.12.–27.12.2010: "Uusien bussivuorojen tarpeellisuuden arviointi välille Hamina–Helsinki–Hamina" (ANO 13), Matkahuollon edustaja H:n sähköpostiviesti 23.12.2010 klo 15:31 (viestiketjussa). H samoin myös 27.12.2010. Ks. Liite 67, Sähköpostiviestiketju 23.12.–27.12.2010 "Uusien bussivuorojen tarpeellisuuden arviointi välille Hamina–Helsinki–Hamina" (PMS 3), Matkahuollon edustaja H:n sähköpostiviesti 27.12.2010 klo 12:23 (viestiketjussa).

¹⁴⁵ Liite 67, Sähköpostiviestiketju 23.12.–27.12.2010 "Uusien bussivuorojen tarpeellisuuden arviointi välille Hamina–Helsinki–Hamina" (PMS 3), Vainion Liikenteen edustaja V:n sähköpostiviesti 27.12.2010 klo 11:44 (viestiketjussa).

¹⁴⁶ Liite 42, Sähköpostiviestiketju 23.12.–27.12.2010: "Uusien bussivuorojen tarpeellisuuden arviointi välille Hamina–Helsinki–Hamina" (ANO 13), Pohjolan Matkan edustaja L:n sähköpostiviesti 27.12.2010 klo 12:46 (viestiketjussa).

25.1.2016

jäseniin, mutta myös siksi, että poissuljennan kohteeksi joutui yhtiö, joka oli edustettuna Matkahuollon hallituksessa.¹⁴⁷

83. Koiviston Auton edustaja N esitti käydyn keskustelun pohjalta 29.12.2010 yhteenvedon siitä, miten asiassa toimitaan. N:n mukaan uusille vuoroille annetaan lähtöpaikat ja niiltä peritään asemapalvelumaksu, mutta niitä ei oteta aikataulupalvelu Minfoon eikä niille anneta rahtia. Poissuljenta perusteltaisiin sillä, että viranomaiset ovat päättäneet, ettei reittiliikenteessä saa käyttää tuettuja lippuja sekä sillä, etteivät vuorot toisi mitään lisäarvoa Matkahuollon matka- ja pakettipalveluihin. N:n mukaan linjaus olisi voimassa siihen saakka kunnes Matkahuollon hallitus käsittelisi asiaa.¹⁴⁸
84. Linjauksen mukaisesti Matkahuolto ilmoitti 29.12.2010 Liikenne Vuorelalle, Etelä-Suomen Linjaliikenteelle ja Pohjolan Liikenteelle, ettei yhtiöiden uusia Helsinki–Hamina-vuoroja oteta osaksi Matkahuollon matkapalveluja, jolloin vuorojen aikataulutiedot eivät tulleet aikataulujärjestelmään, eikä niille myyty lippuja. Perusteluiksi ilmoitettiin se, etteivät tuetut liput kelpaa näillä reittiliikennelupavuoroilla. Vuoroille ei myöskään annettu pakettipalveluja, mikä perusteltiin sillä, ettei rahdinkuljetuspalvelujen lisäämiselle reiteillä ollut sillä hetkellä tarvetta ja että uudet rahdinkuljetusoikeudet aiheuttaisivat ylikapasiteettia ja heikentäisivät kaikkien toimijoiden liiketaloudellisia toimintaedellytyksiä.¹⁴⁹
85. Vastaavan sisältöinen ilmoitus toimitettiin 30.12.2010 jo aikaisemmin elosyyskuun vaihteessa keskustelua herättäneelle Linjaliikenne Kivistölle Helsinki–Forssa–Loimaa-vuoroista¹⁵⁰ sekä 31.12.2010 J.M. Eskelisen Lapin Linjat Oy:lle Oulu–Kolari-vuoroista¹⁵¹. Keskimatkat Oy:lle ilmoitettiin 1.2.2011, ettei sen Turku–Äkäslompolo–Turku-pikavuoroa oteta Matkahuol-

¹⁴⁷ Liite 42, Sähköpostiviestiketju 23.12.–27.12.2010: "Uusien bussivuorojen tarpeellisuuden arviointi välille Hamina–Helsinki–Hamina" (ANO 13), Pohjolan Matkan edustaja L:n sähköpostiviesti 27.12.2010 klo 12:46 sekä Väinö Paunun edustaja P:n sähköpostiviesti 27.12.2010 klo 13:10 (viestiketjussa).

¹⁴⁸ Liite 68, Koiviston Auton edustaja N:n sähköpostiviesti 29.12.2010: "Asia: RE: Asia: VS: Uusien bussivuorojen tarpeellisuuden arviointi välille Hamina–Helsinki–Hamina" (MHE 2-120).

¹⁴⁹ Liite 69, Matkahuollon työntekijä M:n sähköpostiviesti 29.12.2010: "RE: Uusi reittiliikennelupa" liitteineen (MHE 2-115). Etelä-Suomen Linjaliikenteen ja Pohjolan Liikenteen saman reitin siirtymäajan sopimusliikenteen vuoroilla kaikki nämä palvelut jatkuivat normaalisti.

¹⁵⁰ Liite 70, Matkahuollon työntekijä M:n sähköpostiviesti 30.12.2010: "Reittiliikennelupavuorot MH:n järjestelmissä 1.1.2011 alkaen" (MHE 2-117)

¹⁵¹ Liite 71, Matkahuollon M:n sähköpostiviesti 31.12.2010: "Reittiliikennelupavuorot MH:n järjestelmissä 1.1.2011 alkaen" (MHE 2-181). J.M. Eskelisen Lapin Linjat Oy osti liiketoimintakaupalla Linjaliikenne Heikkilä Ky:n vuoroja 29.12.2010, ml. uusi Oulu–Kolari-vuoro. Ks. Liite 72, Sähköpostiviestiketju 31.12.2010: "Oulu–Kolari Eskelisen Lapin Linjat (Heikkilä)" (ANO 17-24). Taustaa: Linjaliikenne Heikkilä Ky (sittemmin J.M. Eskelisen Lapin Linjat Oy) haki syksyllä 2010 uutta vuoroa Oulu–Kemi–Pello–Kolari -yhteysvälille ja siten muutosta siirtymäajan sopimukseensa. Lähellä haettua vuoroa liikennöi jo Veljekset Salmela Oy, joka vastusti haettua vuoroa. Hakemusta käsiteltiin Linja-autoliiton hallituksen kokouksessa, jossa todettiin liiton Oulun alueosaston vastustavan hakemusta ja päätettiin esittää Linjaliikenne Heikkilä Ky:n hakemusta hylättäväksi Veljekset Salmela Oy:n vuoroa vakavasti haittaavana. Ks. Liite 73, Linja-autoliiton hallituksen kokouksen 15.12.2010 pöytäkirja (TTU 15), kohta 12, s. 8-10, jossa Linja-autoliiton hallitus totesi vastustaneensa saman vuoron hakemista myös tammikuussa 2009. Linjaliikenne Heikkilä Ky sai luvan, mutta vuorolle ei myönnetty Matkahuollon aikataulu- ja lipunmyyntipalveluita eikä sillä saanut kuljettaa rahtia.

25.1.2016

lon aikataulujärjestelmään ja ettei vuorolla ollut rahdinkuljetusoikeutta.¹⁵² Matkahuollon ilmoituksen mukaan 1.1.2011 sen järjestelmistä poistettiin [REDACTED] reittiliikenneluvalla operoitavaa vuoroa.¹⁵³

86. Matkahuollon toteuttama poissuljenta ulotettiin aikataulutietojen lisäksi koskemaan myös lähtölaituri-informaatiota, vaikka esimerkiksi Kampissa lähtölaituritietojen lisääminen järjestelmään olisi ollut helppoa.¹⁵⁴ Matkahuollon toimenpiteiden seurauksena linja-autoasemilla reittiliikennelupavuorojen lähtölaituritietoja ei joko näytetty lainkaan¹⁵⁵ tai niiden määränpääksi merkittiin väärä tieto¹⁵⁶. Matkahuollossa oli myös kiellettyä neuvoa matkustajia reittiliikennevuolupavuroille.¹⁵⁷
87. Reittiliikennelupavuorojen poissuljennalla oli tosiasiallisia vaikutuksia liikennöitsijöiden toimintamahdollisuuksiin ja vuorojen kannattavuuteen. Jos liikennöitsijällä oli samalla reitillä siirtymäajan sopimusliikennettä, vaikutukset saattoivat jäädä vähäisiksi. Tämä johtui siitä, että siirtymäajan sopimusvuorot olivat Matkahuollon järjestelmissä täysmääräisesti mukana ja aikataulupalvelujen ohjaamina valtaosa matkustajista sekä kaikki rahti päätyivät niiden kuljetettavaksi. Sen sijaan uutena toimijana yhteysvälille tulevalle liikennöitsijälle vaikutukset olivat tuntuvia.¹⁵⁸
88. Sekä Matkahuollon uudet palvelusopimukset että reittiliikennelupavuorojen poissuljenta sen järjestelmistä saivat osakseen kritiikkiä niin bussiyritysten kuin viranomaistenkin taholta. Muun muassa uusia palvelupalkkioita pidettiin pieniä yrityksiä syrjivinä. Matkahuollon toimenpiteet aikataulu- ja lippuasi-oissa nostettiin keskustelun aiheeksi liikenne- ja viestintäministeriön henkilöliikenteen neuvottelukunnan kokouksessa.¹⁵⁹ Matkahuollon johto oli huolis-

¹⁵²

LIITE 74, Sähköpostiviestiketju 17.1.2010-1.2.2011 (MHE 2-146). Matkahuollon työntekijä Y:n sähköpostiviesti 1.2.2011 klo 08:33. Taustaa: Keskimatkat Oy haki syksyllä 2010 reittiliikennelupaa läpi Suomen kulkevalle Turku-Åkäsloppolo-yhteysvälille, jolla liikennöivät siirtymäajan sopimuksilla jo muun muassa Pohjolan Matka ja Satakunnan Liikenne. Sekä Pohjolan Mat-ka että Satakunnan Liikenne vastustivat Keskimatkat Oy:n hakemaa lupaa ja katsoivat uuden luvan mukaisen liikenteen haittaavan omaa liikennettään. Linja-autoliiton Lounais-Suomen alueosaston hallitus päätti näiden reitillä jo liikennöivien yritysten vastustavien lausuntojen mukaisesti olla puoltamatta Keskimatkat Oy:n hakemaa reittiliikennelupaa. Ks. Liite 75, Linja-autoliiton Lounais-Suomen alueosaston hallituksen kokouksen 8.12.2010 pöytäkirja (TTU 35), kohta 5.1, s. 2-3. Keskimatkat Oy sai reittiliikenneluvan, mutta vuorolle ei myönnetty Matkahuollon aikataulu- ja lipunmyyntipalveluita eikä sillä saanut kuljettaa rahtia.

¹⁵³ Liite 7, Matkahuollon vastaus Kilpailuviraston selvityspyntöön 6.6.2012, kohta 11, s. 17.

¹⁵⁴ Liite 76, Sähköpostiviestiketju 4.-5.1.2011: "Reittiliikennevuorojen informaatio" (ANO 17-25), Matkahuollon S:n sähköpostiviesti 5.1.2011 klo 10:20 (viestiketjussa).

¹⁵⁵ Liite 72, Sähköpostiviestiketju 31.12.2010: "Oulu-Kolari Eskelisen Lapin Linjat (Heikkilä)" (ANO 17-24), Matkahuollon työntekijä Y:n sähköpostiviesti 31.12.2010 klo 9:32 (viestiketjussa); Liite 74, Sähköpostiviestiketju 17.1.2010-1.2.2011 (MHE 2-146), Matkahuollon työntekijä Y:n sähköpostiviesti 1.2.2011 klo 8:33.

¹⁵⁶ Liite 77, Sähköpostiviestiketju 13.1.2011: "Kampista lähteville reittiliikennevuoroille - x -" (ANO 17-02).

¹⁵⁷ Liite 72, Sähköpostiviestiketju 31.12.2010: "Oulu-Kolari Eskelisen Lapin Linjat (Heikkilä)" (ANO 17-24), Matkahuollon työntekijä Y:n sähköpostiviesti 31.12.2010 klo 9:32 (viestiketjussa).

¹⁵⁸ Liite 11, Tapaamismuistio Liikenne Vuorela Oy 21.8.2012, s. 3-4; Liite 12, Tapaamismuistio Liikenne Vuorela Oy ja Keskimatkat Oy 22.8.2011, s. 5.

¹⁵⁹ Liite 78, Matkahuollon työntekijä M:n muistiinpanot "LAL:n Kaakkois-Suomen osaston kokous 11.1.2011" (MHE 3-26); Liite 79, Linja-autoliiton Kaakkois-Suomen alueosaston hallituksen kokouksen 11.1.2011 " (MHE 3-26); Liite 79, Linja-autoliiton Kaakkois-Suomen alueosaston hallituksen kokouksen 11.1.2011 pöytäkirja (TTU 42), kohdat 4a ja 4b, s. 2-3; Liite 80, Sähköpostiviestiketju 19.-20.1.2011: "Hallitus asialista LUONNOS" sekä viestin

25.1.2016

saan siitä, mihin suuntaan hallituksessa vaikuttavat linja-autoyhtiöt veivät sen toimintaa, ja siitä, että Matkahuollon liiketoimintamahdollisuudet esimerkiksi valtakunnallisena matkakorttijärjestelmän toimittajana vaarantuivat, koska sen järjestelmien kattavuus heikentyi yhtäältä tiettyjen vuorojen poissuljennan ja toisaalta pienten yritysten maksujen kohtuuttomuudesta seuraavan liikennöitsijöiden joukkopaon vuoksi.¹⁶⁰

89. Matkahuollon hallitus kokoontui 25.1.2011 edellä mainituista syistä ylimääräiseen kokoukseen. Matkahuollon johto ilmoitti, että yhtiön järjestelmissä oli [REDACTED] reittiliikennelupavuoroa, jotka oli myönnetty ennen 23.6.2010, ja että tämän päivämäärän jälkeen myönnetyt [REDACTED] reittiliikennelupaa eivät enää olleet mukana järjestelmissä.¹⁶¹ Käytännössä Matkahuolto oli toiminut kartellin osapuolten tekemän poissuljentalinjauksen mukaisesti.
90. Matkahuollon toimiva johto katsoi poissuljentalinjauksen olevan ristiriidassa sen kanssa, että ennen uusia palvelusopimuksia Matkahuollon järjestelmiin oli otettu noin [REDACTED] reittiliikennelupavuoroa, jotka olivat edelleen "täysivaltaisesti" mukana, mutta uusia ei otettu mukaan, koska tuettujen lippujen käyttöä niissä ei pystyttäisi valvomaan.¹⁶² Johto oli valmistautunut esittämään kokouksessa hallitukselle, että kaikille reittiliikennelupavuroille tarjotaisiin paitsi asemapalvelut, myös aikataulupalvelut, jolloin vuorot otettaisiin mukaan Minfoon ja aikataulutietoihin laitettaisiin huomautus, että tuetut liput eivät kelpaa maksuvälineenä vuoroissa. Pakettipalveluista johto olisi ehdottanut, ettei 23.6.2010 jälkeen myönnetyille vuoroille niitä tarjota.¹⁶³
91. Poissuljentalinjauksesta käytettiin kokouksessa puheenvuoroja.
- Pohjolan Matkan edustaja L totesi hallituksen toiveen olevan, etteivät reittiliikennelupavuorot edeleenkään näy Matkahuollon järjestelmissä.
 - Linja-autoliiton edustaja K toi esiin, etteivät viranomaiset täysin ymmärrä, miksi reittiliikennelupavuroihin eivät käy nekään Matkahuollon matkaliput, joissa ei ole yhteiskunnan tukea.

liite "henkilöliikenteen neuvottelukunta"; Liite 81, Matkahuollon edustaja H:n sähköpostiviestit 17.1.2011: "Luonnos hallituskirjeeksi" ja "Meilini N:lle - ylimääräinen MH-hall" (MHE 4-28).

¹⁶⁰ LIITE 80, Sähköpostiviestiketju 19.-20.1.2011: "Hallitus asialista LUONNOS", Matkahuollon edustaja H:n sähköpostiviesti 19.1.2011 klo 18:13.

¹⁶¹ Liite 82, Matkahuollon hallituksen kokouksen 25.1.2011 pöytäkirja liitteineen (MHE 3-171), pöytäkirjan kohta 6, s. 4 sekä liite 5. Reittiliikennelupien määrästä ja niiden järjestelmässä olosta. Ks. Liite 7, Matkahuollon selvitys 6.6.2012, kohta 11, s. 17.

¹⁶² Liite 81, Matkahuollon edustaja H:n sähköpostiviestit 17.1.2011: "Luonnos hallituskirjeeksi" ja "Meilini N:lle ylimääräinen MH-hall" (MHE 4-28), jossa H välitti em. viestin tiedoksi myös Linja-autoliiton edustaja K:lle ja työntekijä H:lle.

¹⁶³ Liite 82, Matkahuollon hallituksen kokouksen 25.1.2011 pöytäkirja liitteineen (MHE 3-171), liite 5.

25.1.2016

- Matkahuollon edustaja H totesi Matkahuollon tarvitsevan ”selitykset”, miksi reittiliikennelupavuoroihin ei voida myydä Matkahuollon matkalippuja.¹⁶⁴
92. Matkahuollon edustaja, Koiviston Auton edustaja N kuitenkin linjasi, ettei Matkahuolto voinut ”höllentää reittiliikennevuorojen palvelurajauksia, kun isot asiat” olivat vielä kesken eikä ”uutta viisautta” ollut asiassa tullut joulukuun 2010 sähköpostikierroksen jälkeen.¹⁶⁵ Keskustelun käsinkirjoitetuista muistiinpanoista ilmenee ”isoilla asioilla” tar-
koitetun sitä, että viranomaisen myöntää uusia reittiliikennelupia siirtymäaikana. Hallitus päätti, ettei 29.12.2010 sovittuun poissuljentalinjaukseen tehdä muutoksia ennen 4.2.2011 järjestettävää liikenne- ja viestintäministeriön henkilöliikenteen neuvottelukunnan elinkeino- ja matkustajajaoston kokousta, jossa odotettiin saatavan ohje reittiliikennelupien käsittelystä.¹⁶⁶
93. Matkahuollon johto ei käydyn keskustelun vuoksi lopulta edes ehdottanut reittiliikennelupien osittaista hyväksymistä.¹⁶⁷ Matkahuollon edustaja H esitteli poissuljentalinjauksen myös seuraavana päivänä 26.1.2011 Linja-autoliiton hallituksen kokouksessa, jossa todettiin, että
”[r]eittiliikenteen palveluja koskevaan linjaukseen ei myöskään tehdä muutoksia tässä vaiheessa. Asiaan palataan kuitenkin tarvittaessa sen jälkeen, jos reittiliikennelupien myöntämismenettelyyn saadaan harkintaa – – ”.¹⁶⁸
94. Asiakirjanäyttö osoittaa, ettei tuettujen lippujen kelpaamattomuus ollut todellinen syy reittiliikennelupavuorojen poissuljennalle Matkahuollon järjestelmistä:
- Reittiliikennelupavuoro poissuljettiin Matkahuollon järjestelmistä, jos se oli myönnetty 23.6.2010 jälkeen. Kuitenkin tuettuihin lippuihin liittyvät ongelmat olivat – kuten Matkahuollon johto otti esille – samanlaiset myös niillä reittiliikennelupavuoroilla, jotka oli myönnetty ennen mainittua päivää.¹⁶⁹

¹⁶⁴ Liite 83, Matkahuollon hallituksen kokouksen 25.1.2011 keskustelupöytäkirja (MHE 3-160), kohta 6, s. 6.

¹⁶⁵ Liite 83, Matkahuollon hallituksen kokouksen 25.1.2011 keskustelupöytäkirja (MHE 3-160), kohta 6, s. 6; Liite 82, Matkahuollon hallituksen kokouksen 25.1.2011 pöytäkirja liitteineen (MHE 3-171), kohta 6, s. 4. Matkahuollon hallituksen kokouksessa 31.3.2011 on nimenomaisesti todettu, että reittiliikennelupavuorojen poissuljenta Matkahuollon järjestelmistä jatkuu ennallaan Matkahuollon hallituksessa 25.1.2011 vahvistetun linjauksen mukaisesti. Ks. Liite 84, Matkahuollon hallituksen kokouksen 31.3.2011 pöytäkirjan liite 5 (PTA 17).

¹⁶⁶ Liite 85, Matkahuollon työntekijä M:n käsinkirjoitetut muistiinpanot Matkahuollon hallituksen 25.1.2011 kokouksesta (PTA 25), kohta 6, asiakirjan viimeinen sivu.

¹⁶⁷ Liite 86, Sähköpostiviestiketju 18.1–7.2.2011: ”RE: Seutulipputekniikka” liitteineen (MHE 4-37), Matkahuollon työntekijä H:n sähköpostiviesti 7.2.2011 klo 16:39. Ks. myös Liite 87, Sähköpostiviestiketju 2.–3.3.2011: ”RE: Matkahuollon hallituksen kokous 7.3.2011 klo 10.00” (MHE 3-317), Matkahuollon työntekijä Y:n sähköpostiviesti 3.3.2011 klo 13:55, jossa hän pyytää poistamaan 25.1. kokouksen pöytäkirjasta diaesityksessä olleen ehdotuksen, koska ”sellaista ei esitetty hallitukselle”.

¹⁶⁸ Liite 88, Linja-autoliiton hallituksen kokouksen 26.1.2011 pöytäkirja (TTU 30), kohta 11.1, s. 11.

¹⁶⁹ Lisäksi Matkahuollon edustaja H:n mukaan Liikennevirasto katsoi, että tuetuilla lipuilla matkustamisen valvominen kuului liikennöitsijälle, ei Matkahuollolle. Ks. liite 86, Matkahuollon edustaja H:n sähköpostiviestit

25.1.2016

- Poissuljennan kohteeksi joutuneille reittiliikennelupavuoroille ei myyty Matkahuollosta sellaisiakaan lippuja, joihin ei sisälly julkista tukea, esimerkiksi kertalippuja. Tämäkin on asia, jonka Matkahuollon edustaja H otti esille.¹⁷⁰
 - Koiviston Auton edustaja N lähti siitä, että poissuljentaa tuli jatkaa niin kauan, kuin viranomaiset myöntävät reittiliikennelupia.¹⁷¹
 - Linja-autoliiton hallituksessa 26.1.2011 tuotiin esiin, että poissuljenta liittyy reittiliikennelupien myöntämiseen ja liiton edunvalvontatyön onnistumiseen.¹⁷²
95. Kuljetus J. Haanpää Oy ja Kuljetus A & J Heinonen Oy saivat 30.5.2011 reittiliikenneluvan Jyväskylä–Vierastie–Jyväskylä-pikavuorolle. Liikennöitsijöiden oli tarkoitus aloittaa myös rahdinkuljetus kyseisellä reitillä, mikä olisi tuonut lisäarvoa Matkahuollon pakettipalveluihin Jyväskylässä ja Virroilla.¹⁷³ Rahtia oli siihen saakka kuljetettu Virroille kiertoteitse Pihlajaväylään, Oulun ja Tampereen kautta, joten suora vuoro olisi nopeuttanut rahdinkuljetusta.¹⁷⁴ Kuljetus A & J Heinonen Oy:lle viestittiin jo reittiliikennelupahakemusprosessin aikana Linja-autoliitosta ja heti luvan myöntämisen jälkeen Matkahuollon hallituksesta, ettei vuoroa tultaisi ottamaan Matkahuollon pakettipalveluihin.¹⁷⁵
96. Matkahuolto ei myöntänyt edellä mainittujen liikennöitsijöiden reittiliikennelupavuoroille pääsyä matkapalveluihin vetoamalla tuettujen lippujen kelpaamattomuuteen vuoroilla. Matkahuollossa oli kuitenkin epäselvää, miten pakettipalveluihin pääsyn epääminen perustellaan. Matkahuollon johto ohjeisti ensin paikallista toimihenkilöä, että *"yksiselitteisesti on niin, ettei reitti-*

viestit 17.1.2011: "Luonnos hallituskirjeeksi" ja "Meilini Norrlinille - ylimääräinen MH-hall" (MHE 4-28), viestin kohta "Reittiliikenneluvat".

¹⁷⁰ Liite 83, Matkahuollon hallituksen kokouksen 25.1.2011 keskustelupöytäkirja (MHE 3-160), kohta 6, s. 6.

¹⁷¹ Liite 83, Matkahuollon hallituksen kokouksen 25.1.2011 keskustelupöytäkirja (MHE 3-160), kohta 6, s. 6; Liite 85, Matkahuollon työntekijä M:n käsikirjoitetut muistiinpanot Matkahuollon hallituksen 25.1.2011 kokouksesta (PTA 25), kohta 6, asiakirjan viimeinen sivu.

¹⁷² Liite 88, Linja-autoliiton hallituksen kokouksen 26.1.2011 pöytäkirja (TTU 30), kohta 11.1, s. 11. Asia ilmenee myös Linja-autoliiton edustaja K:n puheenvuorosta Matkahuollon hallituksen 25.1.2011 kokouksessa. Reitti-liikennelupavurojen poissuljennasta käydyssä keskustelussa Kääriäinen kysyi: "Koska avataan ruuvia? Muutospaineita ei kannata vielä laskea pois, koska 4.2. on Henkilöliikenteen neuvottelukunnan elinkeino- ja liikennejaoston kokous, jossa saadaan linjaus reittiliikennevuorojen lupakäsittelystä". Ks. Liite 83, Matkahuollon hallituksen kokouksen 25.1.2011 keskustelupöytäkirja (MHE 3-160), kohta 6, s. 6. Tätä näkemystä tukee myös Linja-autoliiton työvaliokunnan kokouksessa 25.4.2012 linja-autoliikennetyöryhmän työstä todettu. Työvaliokunta on kokouksessaan katsonut, että "työryhmän työn epäonnistuminen oli nähtävissä jo etukäteen; kyse oli ajan peluusta". Ks. Liite 120, Linja-autoliiton hallituksen kokouksen 30.5.2012 pöytäkirja, kohta 6.1, s. 3.

¹⁷³ Liite 89, Tapaamismuistio H ja H 29.8.2012, s. 1–2. Ks. myös Liite 90, Kuljetus J. Haanpään ja Kuljetus A & J Heinosen lausuntopyyntö 16.8.2011 ja sähköpostiviesti Matkahuollon edustaja H:lle 25.7.2011 (KKO 1), s. 2 ja 4.

¹⁷⁴ Rahtia kuljetti H:n mukaan Väinö Paunu, Satakunnan Liikenne (Koiviston Auto) ja Länsiliinat. Liite 89, Tapaamismuistio H ja H 29.8.2012, s. 1.

¹⁷⁵ H:n mukaan hän oli keskustellut asiasta Linja-autoliiton edustaja K:n ja Väinön Liikenteen edustaja V:n kanssa. Ks. Liite 89, Tapaamismuistio H 29.8.2012, s. 2.

25.1.2016

liikennelupa oikeuta paketin kuljettamiseen missään olosuhteissa".¹⁷⁶ Tätä kuitenkin korjattiin niin, *"että päätöstä ei saa sitoa reittiliikennevuoroon, vaan on sanottava, että Matkahuolto tekee sopimuksia rahdinkuljetuksesta omien kuljetustarpeiden mukaisesti"*. Samalla todettiin, ettei kyseisellä välillä ole sillä hetkellä tarvetta pakettien kuljettamiselle.¹⁷⁷

97. Linja-autoliiton osastopäällikkö H:n tiedustellessa Matkahuollon johdolta, *"onko edelleen niin, että tämäkään liikenne ei saa H:n lippu- ja rahdipalveluja"*¹⁷⁸, Matkahuollon edustaja H vastasi, että *"[h]allituksemme on tämän kieltänyt. Kyllä me, mutta... Eli käsitykseni mukaan emme palvele näiltä osin – –"*. H jatkoi kysymällä seuraavasti: *"Milloin Matkahuollon käyttö toimialan edunvalvonnan välikappaleena lakkaa? Meillä menee maine tätä rataa viranomaisten silmissä"*.¹⁷⁹
98. Yhtiöt lopettivat lopulta Virrat–Jyväskylä-reittiliikennelupavuoronsa liikennöinnin toukokuussa 2012, koska ilman pakettipalveluja vuorot olivat kannattamattomia.¹⁸⁰
99. Tilausliikenne Lauri Möttö Ky¹⁸¹ haki ja sille myönnettiin joulukuussa 2011 reittiliikennelupa Pori–Tampere-reitille 1.1.2012 alkaen.¹⁸² Matkahuolto ei myöntänyt Tilausliikenne Lauri Möttö Ky:lle rahdinkuljetusoikeutta ja ilmoitti, ettei Matkahuollolla ole pakettiliikenteelle näillä vuoroilla toistaiseksi tarvetta.¹⁸³ Rahdinkuljetusoikeus säilyi Tilausliikenne Lauri Möttö Ky:n suorasta ja nopeammasta yhteydestä huolimatta Satakunnan Liikenteellä, joka kuljetti rahdin hitaampaa reittiä kiertoteitse Huittisten kautta kulkevalla vuorolla.¹⁸⁴
100. Kartellin osapuolten edellä kappaleessa 9.3 saavuttamaa yhteisymmärrystä jakaa markkinoita ja rajoittaa tarjontaa toteutettiin käytännössä myös linja-autoyhtiöissä niiden välisillä suorilla kontakteilla. Esimerkiksi Koiviston Auton työntekijä H oli syksyllä 2011 yhteydessä Länsilinjoiden edustaja P:hen Tampere–Pori-reitille suunnitelluista muutoksista. Koiviston Autoon kuuluvan Satakunnan Liikenteen kyseisen reitin siirtymäajan liikennöintisopimus oli päättymässä vuoden 2011 lopussa.

¹⁷⁶ Liite 91, Sähköpostiviestiketju 25.7.–4.8.2011: "W: Reittiliikennelupa Virrat-Jyväskylä ja rahdinkuljetusoikeus" (ANO 17-3), Matkahuollon työntekijä W:n viesti 25.7.2011 klo 13:43.

¹⁷⁷ Liite 91, Sähköpostiviestiketju 25.7.–4.8.2011: "W: Reittiliikennelupa Virrat-Jyväskylä ja rahdinkuljetusoikeus" (ANO 17-3), Matkahuollon työntekijä Y:n viesti 25.7.2011 klo 13:54. Samoin Matkahuollon edustaja H sähköpostiviestissään Kuljetus J. Haanpäälle 8.8.2011 tämän pyydettyä rahdinkuljetuslupaa sähköpostilla 25.7.2011. Ks. Liite 90, Kuljetus J. Haanpään ja Kuljetus A & J Heinosen lausuntopyyntö 16.8.2011 ja sähköpostiviesti Matkahuollon edustaja H:lle 25.7.2011 (KKO 1).

¹⁷⁸ Liite 92, Sähköpostiviestiketju 28.–29.6.2011: "RE: Uuden reittiliikenteen MH-palvelut?" (ANO 17-14), Linja-autoliiton työntekijä H:n sähköpostiviesti 28.6.2011 klo 11:21 ja Matkahuollon työntekijä Y:n sähköpostiviesti 28.6.2011 klo 15:02 (viestiketjussa).

Linja-autoliiton työntekijä H:n sähköpostiviesti 28.6.2011 klo 11:21 ja Matkahuollon työntekijä Y:n sähkö-postiviesti 28.6.2011 klo 15:02 (viestiketjussa).

¹⁷⁹ Liite 93, Sähköpostiviestiketju 28.6.2011: "RE: Uuden reittiliikenteen MH-palvelut?" (SSU 1), Matkahuollon edustaja H:n sähköpostiviesti 28.6.2011 klo 11:44. (viestiketjussa)

¹⁸⁰ Liite 89, Tapaamismuistio Haanpää 29.8.2012, s. 2-3.

¹⁸¹ Onnibus-liikennöitsijä.

¹⁸² Liite 51, Tapaamismuistio Onnibus Oy ja Tilausliikenne Lauri Möttö Ky 4.9.2012, s. 3.

¹⁸³ Liite 14, Matkahuollon selvitys 28.1.2013, liite 7.

¹⁸⁴ Liite 51, Tapaamismuistio Onnibus Oy ja Tilausliikenne Lauri Möttö Ky 4.9.2012, s. 4–5.

25.1.2016

Konsernissa pyrittiin saamaan reitille vuoden 2018 loppuun saakka voimassa oleva yksinoikeussopimus ilman reitin kilpailuttamista ja samalla pyrittiin tekemään joitain aikataulumuutoksia. KH tiedusteli Länsilinjoilta (jolla oli siirtymäajan liikennettä reitillä osuudella Tampere–Mouhijärvi¹⁸⁵), oliko yhtiöllä huomauttamista ehdotukseen, ja totesi, ettei Koiviston Auto tule tekemään sellaisia muutoksia, jotka voisivat loukata Länsilinjoiden siirtymäajan sopimusliikennettä.¹⁸⁶ Lisäksi KH totesi, että siirtymäajan sopimusliikenteen jatkamisratkaisulla¹⁸⁷ on periaatteellista merkitystä koko alalle ja että olisi tärkeää ja hienoa saada asia hoidettua yritysten kesken ja viranomaisten kanssa mahdollisimman jouhevasti ja tyylikkäästi.¹⁸⁸ TP ilmoitti, ettei Länsilinjilla ollut ehdotukseen huomautettavaa.¹⁸⁹

101. Koiviston Auto ensinnäkin toteutti Linja-autoliiton 26.8.2009 tekemää linjausta, että reittiliikennelupia ei ylipäätään haeta ennen kuin siirtymäajan sopimukset ovat päättyneet.¹⁹⁰ Toiseksi Koiviston Auto toteutti Linja-autoliiton strategiatyössä 29.9.2010 tavoitteena mainittua yksinoikeussopimusten käyttöönottoa (reittiliikennelupahakemusten sijaan)¹⁹¹ tilanteissa, joissa liikennettä halutaan lisätä.¹⁹²

9.5 Kilpailijoiden poissuljenta jatkuu pakettipalveluissa

102. Matkahuollon hallitus päätti kokouksessaan 31.5.2012 avata reittiliikennelupavuoroille pääsyn aikatauluinformaatiojärjestelmään 4.6.2012 alkaen. Matkahuollon mukaan sen toimintalinjan muutoksen taustalla oli liikenne- ja viestintäministeriön asettaman linja-autoliikennetyöryhmän linjaus, jossa viranomaisten reittiliikennelupien myöntämiskäytäntö vahvistettiin ministeriötasolla oikeaksi.¹⁹³ Hallituksen päätökseen vaikutti myös se, ettei yleistä sääntöä eikä erityislainsäädäntöä tuettujen lippujen käytöstä tultaisi antamaan. Matkahuollon hallituksessa katsottiin parhaaksi hyväksyä reittiliiken-

¹⁸⁵ Liite 94, Koiviston Auton työntekijä H:n sähköpostiviesti 28.9.2011 klo 13:06 (PBE 1-7_KA).

¹⁸⁶ Liite 95, Koiviston Auton työntekijä H:n sähköpostiviesti 25.8.2011 klo 12:53 (PBE 1-13_KA); Liite 115, Sähköpostiviestiketju 17.8.2011–22.8.2011 "Tampere-Pori liikenne" (TTU 46).

¹⁸⁷ Viraston näkemyksen mukaan jatkamisratkaisulla tässä yhteydessä tarkoitettiin liikenteen jatkamista yksinoikeussopimuksina ja kilpailuttamatta markkinaehtoisien reittiliikenteen sijaan. Ks. edellä kohta 54. Koiviston Auton viestinnässä kilpailijalleen korostettiin siirtymäajan sopimusten jatkamisratkaisujen periaatteellista merkitystä. Viittauksella muiden vastaaviin tarpeisiin jatkossa ja toiveella asian hoitamisesta jouhevasti yritysten kesken haluttiin viestittää sitä, että Koiviston Auto omalta osaltaan pyrkii pidättäytymään kilpailusta ja kehottaa kilpailijaansa toimimaan samoin.

¹⁸⁸ Liite 95, Koiviston Auton työntekijä H:n sähköpostiviesti 5.9.2011 klo 11:39 (PBE 1-13_KA). Koiviston Autossa oli keskusteltu, että suunnitelma on hyvä esitellä etukäteen Länsilinjaille. Ks. Liite 96, Sähköpostiviestiketju 5.–12.9.2011 (PBE 1-14_KA), Koiviston Auton edustaja N:n sähköpostiviesti 5.9.2011 klo 10:55. (viestiketjussa).

¹⁸⁹ Liite 96, Sähköpostiviestiketju 5.–12.9.2011 (PBE 1-14_KA), Koiviston Auton työntekijä H:n sähköpostiviesti 12.9.2011 klo 15:53. Rahdinkuljetuksessa Häijään asiamiehelle tarkistettiin, ettei yhtiöille synny siihen päällekkäisyyttä.

¹⁹⁰ Liite 47, Linja-autoliiton hallituksen kokouksen 26.8.2009 pöytäkirjan liite 5 (pöytäkirjassa liitteen numeroksi merkitty 7), Joukkoliikennelaki (luonnos) ja sen soveltaminen (TTU 12), s. 4. Liiton vastaukset käsitelty hallituksen kokouksessa 26.8.2009. Ks. Liite 48, Linja-autoliiton hallituksen kokouksen 26.8.2009 pöytäkirja (TTU 8), kohta 6.2, s. 4.

¹⁹¹ Lisäys tässä.

¹⁹² Liite 97, Linja-autoliiton hallituksen kokouksen 27.10.2010 pöytäkirja, liite 1, s. 3, kohta 4.

¹⁹³ Ks. Selvitys linja-autoliikenteen järjestämistavoista, s. 54–57, Työryhmäraportti, liikenne- ja viestintäministeriö. 30.4.2012. Saatavilla: <http://www.lvm.fi/julkaisu/4112905/selvitys-linja-autoliikenteen-jarjestamistavoista-tyoryhman-raportti>.

25.1.2016

nelupavuorot aikataulujärjestelmään.¹⁹⁴ Lipunmyyntipalveluja ja pakettipalveluja ei reittiliikennelupavuoroille kuitenkaan vielä myönnetty.

103. Matkahuollon hallitus päätti 30.8.2012 laajentaa myös lipunmyyntipalvelut koskemaan kaikkia reittiliikennelupavuoroja. Matkahuolto alkoi myydä lippuja reittiliikennevuoroille 17.9.2012 alkaen.¹⁹⁵ Tämän jälkeen vuoroilla oli käytössä kaikki *matkapalvelut*, mikäli liikennöitsijällä oli matkapalvelusopimus Matkahuollon kanssa.¹⁹⁶
104. Matkahuolto on ilmoittanut, että päätös ottaa reittiliikenneluvat yhtiön matkapalveluihin perustuvat edellä mainittuun. Virasto katsoo asiaan vaikuttaneen ratkaisevasti kuitenkin myös sen, että Matkahuollon hallituksessa edustettuina olevista linja-autoyhtiöistä ainakin Savonlinja-yhtiöltä päättyi merkittäviä siirtymäajan sopimuksia, ja yhtiöt olivat hakeneet samoihin aikoihin niitä korvaavia reittiliikennelupia.¹⁹⁷
105. *Pakettipalveluista* Matkahuollon hallitus totesi 30.8.2012 kokouksessa, että pakettipalvelusopimuksella myös reittiliikennelupaliiikenne on mahdollista ottaa mukaan Matkahuollon järjestelmiin. Pakettipalvelusopimukseen sisältyvä oikeus tarveharkintaan säilyi kuitenkin Matkahuollolla.¹⁹⁸ Sopimuksessa on edelleen ehto, jonka mukaan yhtiö päättää uusien vuorojen ja muutosten hyväksymisestä sen järjestelmään niiden tarpeellisuuden ja pakettipalveluille tuottaman lisäarvon perusteella.
106. Pakettipalvelusopimus mahdollistaa reittiliikennelupavurojen ottamisen pakettipalveluihin. Tarveharkintaehto ja sen läpinäkymätön soveltaminen johtavat kuitenkin siihen, että rahdinkuljetuksessa keskenään kilpailevat linja-autoyhtiöt voivat estää uusien kilpailijoiden pääsyn rahdinkuljetuksen kanalta välttämättömään järjestelmään.
107. Asiakirjanäyttö osoittaa, että pääsy Matkahuollon pakettipalveluihin on viimeistään vuoden 2011 alusta lähtien estetty tarveharkintaperusteella. Näin on tehty ainakin Etelä-Suomen Linjaliikenteelle, Liikenne Vuorelalle ja Pohjolan Liikenteelle¹⁹⁹, Linjaliikenne Kivistölle²⁰⁰, J.M. Eskelisen Lapin Linjat

¹⁹⁴ Matkahuollossa päätettiin toimia liikenne- ja viestintäministeriön työryhmän linjauksen mukaisesti ja "tehdä uusia päätöksiä mm. sopimuksista, reittiliikennevuoroista ja lippujen kelpoisuudesta". Ks. Liite 14, Matkahuollon selvitys 28.1.2013, liite 2, Matkahuollon hallituksen kokouspöytäkirja 31.5.2012, kohta 10.2, s. 5; Liite 7: Matkahuollon selvitys 6.6.2012, kohta 11, s. 17. Linja-autoliikennetyöryhmän linjaus ei kuitenkaan tullut yllätyksenä. Ks. Linja-autoliiton työvaliokunnan kokouksessa 25.4.2012 linja-autoliikennetyöryhmän työstä todettu. Työvaliokunta on kokouksessaan katsonut, että "työryhmän työn epäonnistuminen oli nähtävissä jo etukäteen; kyse oli ajan peluusta". Ks. Liite 120, Linja-autoliiton hallituksen kokouksen 30.5.2012 pöytäkirja, kohta 6.1, s. 3. Sen sijaan virasto katsoo Matkahuollon päätökseen avata reittiliikennelupavuroille pääsy aikatauluinformaatioon vaikuttaneen todennäköisesti viraston ennen päätöstä Matkahuollolle lähettämä selvityspyyntö. Kyseistä selvityspyyntöä käsiteltiin myös Matkahuollon hallituksessa 31.5.2012. Ks. Liite 14, Matkahuollon selvitys 28.1.2013, liite 3, kohta 13.

¹⁹⁵ Liite 14, Matkahuollon selvitys 28.1.2013, kohta 4, s. 3, sekä liite 4.

¹⁹⁶ Liite 14, Matkahuollon selvitys 28.1.2013, liite 3, kohta 7, s. 3–4.

¹⁹⁷ Liite 123, Puhelinmuistio Liikenne Vuorela/KKV 11.7.2012.

¹⁹⁸ Liite 14, Matkahuollon selvitys 28.1.2013, liite 3, kohta 7, s. 3–4.

¹⁹⁹

Liite 69, Matkahuollon edustaja M:n sähköpostiviesti 29.12.2010: " RE: Uusi reittiliikennelupa" liitteineen (MHE 2-115).

25.1.2016

Oy:lle²⁰¹, Keskimatkat Oy:lle²⁰², Kuljetus J. Haanpää Oy:lle ja Kuljetus A & J Heinonen Oy:lle²⁰³ sekä Tilausliikenne Lauri Möttö Ky:lle²⁰⁴. Kuljetus J. Haanpää Oy:n ja Kuljetus A & J Heinonen Oy:n reittiliikennelupavuoroja ei otettu pakettipalveluihin, vaikka Matkahuollon asiamiehet olivat olleet kiinnostuneita nopeammasta, ilman kauttakulkuyhteyttä toteutetusta rahdinkuljetuksesta.²⁰⁵ Myöskään Liikenne Vuorelan Helsinki–Hamina-vuoroille ei myönnetty paketinkuljetusoikeutta, vaikka Matkahuollon toimiva johto oli edellä kohdassa 81 kuvastusti arvioinut paketinkuljetusoikeuden myöntämisen olevan Matkahuollolle liiketaloudellisesti järkevää.

108. Senkin jälkeen kun reittiliikennelupavuorot hyväksyttiin Matkahuollon matkapalveluihin, niiden pääsy estettiin edelleen pakettipalveluihin. Esimerkkeinä näistä tilanteista voidaan mainita seuraavat.

109. Satakunnan Liikenteen liikennöidessä suoraa yhteyttä Pori–Tampere-yhteysväliä, sillä kuljetettiin rahtia. Kun liikennöitsijäksi vaihtui Tilausliikenne Lauri Möttö Ky, joka toimi reittiliikenneluvalla, Matkahuolto ilmoitti, että rahdinkuljetustarvetta ei enää ole. Viraston tietojen mukaan Porin ja Tampereen välillä rahtia kuljetti Satakunnan Liikenne kiertoteitse Huittisten kautta kulkevalla reitillä, vaikka suora yhteys olisi ollut mahdollinen. Satakunnan Liikenteen kauttakulkuvuoro oli yli tunnin Tilausliikenne Lauri Möttö Ky:n reittiliikennevuoroa hitaampi, joten kyseisen hitaamman yhteyden suosiminen osoittaa osaltaan tarveharkinnan soveltamisen olevan vain näennäistä.²⁰⁶

110. Matkahuolto ei ole myöntänyt Keskimatkat Oy:lle Turku–Äkäslompola-yhteysvälille rahdinkuljetusoikeutta, vaikka yhtiön vuoro on ainoa suora yhteys kyseisellä välillä ja ylipäänsä Turusta Lappiin. Käytännössä paketinkuljetus Porista Kolariin Matkahuollon järjestelmän kautta kestää 2–5 vuorokautta. Suoralla yhteydellä toimitusaika olisi huomattavasti lyhyempi.²⁰⁷

²⁰⁰ Liite 70, Matkahuollon työntekijä M:n sähköpostiviesti 30.12.2010 "Reittiliikennelupavuorot MH:n järjestelmissä 1.1.2011 alkaen" liitteineen (MHE 2-117).

²⁰¹ Liite 71, Matkahuollon työntekijä M:n sähköpostiviesti 31.12.2010: "Reittiliikennelupavuorot MH:n järjestelmissä 1.1.2011 alkaen" liitteineen (MHE 2-181).

²⁰² Liite 74, Sähköpostiviestiketju 17.1.2010–1.2.2011 (MHE 2-146), Matkahuollon työntekijä Y:n sähköpostiviesti 1.2.2011 klo 8:33.

²⁰³ Liite 91, Sähköpostiviestiketju 25.7.–4.8.2011: "W: Reittiliikennelupa Virrat-Jyväskylä ja rahdinkuljetusoikeus" (ANO 17-3); Liite 90, Kuljetus J. Haanpään ja Kuljetus A & J Heinosen lausuntopyyntö 16.8.2011 ja sähköpostiviesti Matkahuollon edustaja H:lle 25.7.2011 (KKO 1), Matkahuollon edustaja H:n sähköpostiviesti Kuljetus J. Haanpäälle 8.8.2011.

²⁰⁴ Liite 14, Matkahuollon selvitys 28.1.2013, liite 7.

²⁰⁵ Liite 89, Tapaamismuistio Haanpää ja Heinonen 29.8.2012, s. 1.

²⁰⁶ Liite 51, Tapaamismuistio Onnibus Oy ja Tilausliikenne Lauri Möttö Ky 4.9.2012, s. 3. Ks. myös kohdat 54 ja 100–101. Satakunnan Liikenne (Koiviston Auto) noudatti kartellin osapuolten saavuttamaa yhteisymmärrystä siitä, ettei reittiliikennelupia haeta siirtymääjansopimusten kanssa päällekkäisille vuoroille. Siirtymääjansopimuksensa umpeuduttua Koiviston Auto pyrki jatkamaan liikennettä neuvottelemalla Pirkanmaan ELY-keskuksen kanssa yksinoikeussopimuksesta Linja-autoliiton strategian mukaisesti. Neuvottelut eivät tuottaneet toivottua tulosta. Sen sijaan Tilausliikenne Lauri Möttö Ky:lle myönnettiin yhteysvälille reittiliikennelupa.

²⁰⁷ Liite 98, Tapaamismuistio Keskimatkat Oy 17.8.2012, s. 3; Liite 99, Keskimatkat Oy:n selvitys 13.11.2014.

25.1.2016

111. Liikenne Vuorelan reittiliikennelupavuorolle Matkahuolto myönsi vain rajoitetun paketinkuljetusoikeuden Helsinki–Miehikkälä-yhteysvälille. Liikenne Vuorelalla on oikeus kuljettaa rahtia Helsingistä Virolahdelle ja Miehkälään, mutta ei kyseisen reitin varrella sijaitseviin Kotkaan/Karhulaan ja Haminaan, joihin rahdinkuljetuksesta vastaavat Etelä-Suomen Linjaliikenne ja Pohjolan Liikenne. Valtaosa Etelä-Suomen Linjaliikenteen ja Pohjolan Liikenteen kuljettamasta Haminan rahdista puretaan Karhulassa, josta Liikenne Vuorela kuljettaa rahdin edelleen Haminaan seuraavan päivän paikallisliikenteen vuoroillaan. Liikenne Vuorelan Helsingistä lähtevällä pikavuorolla rahti olisi perillä Haminassa jo saman vuorokauden puolella.²⁰⁸ Siitä huolimatta, että Pohjolan Liikenne on lopettanut rahdin kuljettamisen Helsingistä Karhulaan alkuvuodesta 2015 ja Matkahuollon rahdinkuljetuskapasiteetti yhteysvälillä on merkittävästi pienentynyt, Liikenne Vuorelalle ei ole myönnetty rahdinkuljetusoikeutta. Matkahuollon edustaja erikseen kielsi Liikenne Vuorelaa kuljettamasta rahtia kyseisellä yhteysvälillä, vaikka Matkahuollon Kampin ja Karhulan kenttähenkilökunta oli pyytänyt useaan otteeseen yhtiön kuljettajia tekemään niin.²⁰⁹
112. Matkahuolto on soveltanut ja soveltaa edelleen pakettipalveluiden tarveharkintaehtoa. Kartelliin kuuluvien linja-autoyhtiöiden vuorojen kanssa kilpailevia reittiliikennelupavuroja ei ole otettu Matkahuollon pakettipalveluihin, vaikka niiden mukaan ottaminen olisi Matkahuollon liiketoiminnan näkökulmasta ollut perusteltua.²¹⁰
113. Useat Matkahuollon hallituksessa edustettuina olevat linja-autoyhtiöt sekä Matkahuolto ovat väittäneet vastineissaan, että uusien vuorojen tarveharkinta on tehty ja tehdään Matkahuollon liiketoiminnan lähtökohdista ja liiketoiminnasta vastaavan henkilön toimesta.²¹¹ Kuitenkin Pohjolan Matkan mukaan nimenomaan Matkahuollon hallituksella on olennainen rooli päätettäessä uusien vuorojen ottamisesta mukaan pakettipalveluihin.²¹²

²⁰⁸ Liite 100, Puhelinmuistio Liikenne Vuorela Oy 20.11.2014.

²⁰⁹ Liite 117, Tapaamismuistio Liikenne Vuorela Oy 26.8.2015, s. 2–3.

²¹⁰ Liite 117, Tapaamismuistio Liikenne Vuorela Oy, 26.8.2015, s. 3.

²¹¹ Ks. esim. Matkahuollon vastine, kohta 150.

²¹² Pohjolan Matkan vastine, kohdat 109–110. Pohjolan Matkan vastineessa kerrotaan, ettei Matkahuollon matka- ja pakettipalveluiden arviointia ole tarvinnut kirjata Matkahuollon pöytäkirjoihin yksityiskohtaisesti. Useat Matkahuollon hallituksen jäsenet ovat jäseninä myös Linja-autoliiton hallituksessa ja alueosastoissa. Koska uudet reittiliikennelupahakemukset on vakiintuneesti käsitelty siten, että alueosastoissa on arvioitu paikallisesta näkökulmasta yksityiskohtaisesti esimerkiksi uuden vuoron muulle liikenteelle mahdollisesti aiheuttama haitta, Matkahuollossa ”uuden reitin tarpeellisuus on siten näyttäytynyt aiemmin tehdyn harkinnan perusteella selvänä”. Ks. myös Väinö Paunun vastine, kohta 7, s. 15, jossa todetaan, että ”rahdinkuljetuksesta päätettiin hallituksessa siten, että MH:n toimiva johto arvioi MH:n rahtiliiketoiminnan kannalta sen, onko uusi reittiliikennevuoro tarpeellinen rahdinkuljetusjärjestelmälle”.

25.1.2016

10 Oikeudellinen arviointi

10.1 Sovellettava lainsäädäntö

114. Linja-autoyhtiöiden, Linja-autoliiton ja Matkahuollon välinen kartelli on ollut omiaan vaikuttamaan Euroopan unionin jäsenvaltioiden väliseen kauppaan, minkä takia siihen tulee soveltaa Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) 101 artiklan säännöksiä. Kartelli on alkanut ennen kilpailulain (948/2011) voimaantuloa, joten asiassa sovelletaan myös kilpailunrajoituslakia (480/1992).

10.1.1 Vaikutus jäsenvaltioiden väliseen kauppaan

115. Kilpailulain 3 §:n²¹³ mukaan, kun kilpailunrajoitus on omiaan vaikuttamaan Euroopan unionin jäsenvaltioiden väliseen kauppaan, sovelletaan myös SEUT 101 ja 102 artiklojen säännöksiä.

116. Unionin oikeuskäytännössä kauppakriteerin täyttymisen on katsottu edellyttävän, että menettelytapa antaa objektiivisten seikkojen perusteella riittävästi aihetta epäillä, että sillä saattaa olla tosiasiallisia tai mahdollisia suoria tai välillisiä vaikutuksia jäsenvaltioiden välisen kaupan rakenteeseen.²¹⁴ Yritysten välinen yhteisjärjestely, joka ulottuu yhden jäsenvaltion koko alueelle, on jo luonteeltaan sellainen, että se lujittaa kansallisten markkinoiden eristämistä ja haittaa näin perustamissopimuksessa tavoiteltua taloudellista vuorovaikutusta.²¹⁵

117. Esillä olevassa asiassa on kyse koko Suomen alueen kattavasta kartellista. Rikkomuksen tarkoituksena on ollut estää ja vähintäänkin viivästyttää EU:n palvelusopimusasetuksella ja joukkoliikennelaille tavoiteltua kilpailun vapauttamista linja-autoliikenteen markkinoilla. Siihen ovat osallistuneet markkina-asemaltaan merkittävimmät linja-autoyhtiöt, toimialaliitto sekä alalle tulon kannalta keskeisten palvelujen tuottaja. Rikkomus on ollut yhteismarkkinatavoitteen vastainen²¹⁶ ja sillä on siten ollut ainakin mahdollisia välillisiä vaikutuksia jäsenvaltioiden välisen kaupan rakenteeseen. Jäsenvaltioiden välinen kauppa olisi todennäköisesti kehittynyt erilaiseksi ja vapautunut kilpailulle nopeammin ilman kartellia. Edellä mainituin perustein virasto katsoo, että asiassa tulee soveltaa rinnakkain sekä kansallisia kilpailulainsäädännön kielto­säännöksiä että SEUT 101 artiklaa.

²¹³ Säännös vastaa asiallisesti ennen 1.11.2011 voimassa olleen kilpailunrajoituslain 1 a §:ä.

²¹⁴ Komission tiedonanto EY:n perustamissopimuksen 81 ja 82 artiklassa tarkoitettua kauppaan kohdistuvan vaikutuksen käsitettä koskevista suuntaviivoista, EYVL 2004 C 101, s. 81–96, kohta 23 viittauksineen.

²¹⁵ Komission tiedonanto EY:n perustamissopimuksen 81 ja 82 artiklassa tarkoitettua kauppaan kohdistuvan vaikutuksen käsitettä koskevista suuntaviivoista, EYVL 2004 C 101, s. 81–96, kohta 78 ja asia C-309/99, *Wouters ym.*, kohta 95.

²¹⁶ Ks. alaviite 68.

25.1.2016

10.1.2 Kilpailulain 50 §

118. Esillä olevassa asiassa on kyse tapahtumista, jotka ajoittuvat ajalle ennen ja jälkeen kilpailulain voimaantulon. Kilpailulain 50 §:n nojalla asiassa sovelletaan kilpailunrajoituslakia ennen 1.11.2011 tapahtuneeseen kilpailurikkomukseen ja kilpailulakia tämän jälkeen tapahtuneeseen rikkomukseen.

10.1.3 Kilpailunrajoituslain 4 §, kilpailulain 5 § ja SEUT 101 artiklan 1 kohta

119. Kilpailunrajoituslain 4 §:n ja kilpailulain 5 §:n kieltoäännökset ovat asiallisesti samansisältöisiä SEUT 101 artiklan 1 kohdan kanssa, ja niitä on tulkittava yhdenmukaisesti kyseisen artiklan ja sitä koskevan EU:n tuomioistuinten soveltamiskäytännön mukaisesti. Esitysteknisesti jäljempänä viitataan vain kilpailulain 5 §:ään.

120. Kilpailulain 5 §:ssä kielletään sellaiset elinkeinonharjoittajien väliset sopimukset, elinkeinonharjoittajien yhteenliittymien päätökset sekä elinkeinonharjoittajien yhdenmukaistetut menettelytavat, joiden tarkoituksena on merkittävästi estää, rajoittaa tai vääristää kilpailua tai joista seuraa, että kilpailu merkittävästi estyy, rajoittuu tai vääristyy.

121. Säännöksen mukaan kiellettyjä ovat erityisesti sellaiset sopimukset, päätökset ja menettelytavat

- 1) joilla suoraan tai välillisesti vahvistetaan osto- tai myyntihintoja taikka muita kauppaehtoja;
- 2) joilla rajoitetaan tai valvotaan tuotantoa, markkinoita, teknistä kehitystä taikka investointeja;
- 3) joilla jaetaan markkinoita tai hankintalähteitä;
- 4) joiden mukaan eri kauppakumppaneiden samankaltaisiin suorituksiin sovelletaan erilaisia ehtoja siten, että kauppakumppanit asetetaan epäedulliseen kilpailuasemaan; tai
- 5) joiden mukaan sopimuksen syntymisen edellytykseksi asetetaan se, että sopimuspuoli hyväksyy lisäsuoritukset, joilla niiden luonteen vuoksi tai kauppatavan mukaan ei ole yhteyttä sopimuksen kohteeseen.

122. Kilpailulain 5 §:ssä on siten kielletty etenkin sellaiset kahden tai useamman kilpailijan väliset sopimukset, yhdenmukaistetut menettelytavat sekä yritysten yhteenliittymien päätökset, joiden tarkoituksena on yhteensovittaa yritysten kilpailukäyttäytymistä markkinoilla tai vaikuttaa merkityksellisiin kilpailuparametreihin. Tällaisista kilpailijoiden välisistä rajoituksista vakavimpina pidetään rajoituksia, joilla vahvistetaan hintoja myytäessä tuotteita kolmansille, rajoitetaan tuotantoa tai myyntiä, taikka jaetaan markkinoita, asiakkaita tai hankintalähteitä. Myös kilpailijoiden välisiä menettelyjä, joiden perusteella ne kieltäytyvät käymästä kauppaa tietyn yrityksen kanssa, on pidetty eri-

25.1.2016

tyisen vakavina kilpailunrajoituksina.²¹⁷ Kun kyseessä on vakava kilpailunrajoitus, kilpailijoiden välisen yhteistyön katsotaan kilpailulain 5 §:ssä tarkoitetulla tavalla merkittävästi estävän, rajoittavan tai vääristävän kilpailua.

10.1.4 Kilpailunrajoituslain 5 §, kilpailulain 6 § ja SEUT 101 artiklan 3 kohta

123. Kilpailulain 6 §:n²¹⁸ mukaan edellä mainittu, lain 5 §:ssä säädetty kielto ei koske sellaista elinkeinonharjoittajien välistä sopimusta, elinkeinonharjoittajien yhteenliittymän päätöstä tai elinkeinonharjoittajien yhdenmukaistettua menettelytapaa, joka:
- 1) osaltaan tehostaa tuotantoa tai tuotteiden jakelua taikka edistää teknistä tai taloudellista kehitystä;
 - 2) jättää kuluttajille kohtuullisen osuuden näin saatavasta hyödystä;
 - 3) ei aseta asianomaisille elinkeinonharjoittajille rajoituksia, jotka eivät ole välttämättömiä mainittujen tavoitteiden saavuttamiseksi; ja
 - 4) ei anna näille elinkeinonharjoittajille mahdollisuutta poistaa kilpailua merkittävältä osalta kysymyksessä olevia hyödykkeitä.
124. Tehokkuuspuolustussäännös täydentää kilpailulain 5 §:n kieltoa. Sellaiset merkittävästi kilpailua rajoittavat menettelyt, joiden positiiviset vaikutukset ylittävät kilpailua rajoittavat vaikutukset, eivät ole kiellettyjä. Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan säännöksen edellytykset ovat kumulatiivisia eli niiden on kaikkien täytyttävä, jotta poikkeussääntöä voitaisiin soveltaa.²¹⁹
125. Esillä olevassa asiassa on kyse vakavasta rikkomuksesta, jonka tarkoitus on ollut rajoittaa kilpailua. Siten on epätodennäköistä, että kyseinen kilpailunrajoitus täyttäisi kilpailulain 6 §:n edellytykset.²²⁰ Vakiintuneen oikeuskäytännön nojalla todistustaakka tehokkuuspuolustuksen soveltumisesta on sillä yrityksellä, joka siihen vetoaa.²²¹

10.1.5 Kilpailulain 9 §

126. Kilpailulain 9 §:n²²² mukaan, jos kilpailunrajoitus on kielletty 5 tai 7 §:ssä taikka SEUT 101 tai 102 artiklassa, Kilpailu- ja kuluttajavirasto voi:

²¹⁷ Ks. esim. komission päätös IV/426 *Papiers Peints de Belgique*, vahvistettu unionin tuomioistuimessa, asia 73/74 *Papiers Peints v. komissio*. Ks. myös esim. KHO 31.5.2012 T 1429 *Osaset*.

²¹⁸ Säännös vastaa asiallisesti SEUT 101 (3) art. ja ennen 1.11.2011 voimassa olleen kilpailunrajoituslain 5 §:ä. Esitysteknisesti jäljempänä viitataan vain kilpailulain 6 §:ään.

²¹⁹ Esim. yhdistetyt asiat asia T-185/00 ym. *M6 ym. v. komissio*, kohta 86; asia T-17/93 *Matra Hachette v. komissio*, kohta 85; ja asia T-213/00 *CMA CGM ym. v. komissio*, kohta 226. Ks. myös komission suuntaviivat perustamissopimuksen 81 (nyk. SEUT 101) artiklan 3 kohdan soveltamisesta, EYVL 27.4.2004, C 101/97, kohta 42.

²²⁰ Komission suuntaviivat perustamissopimuksen 81 (nyk. SEUT 101) artiklan 3 kohdan soveltamisesta, EYVL 27.4.2004, C 101/97, kohta 46, jonka mukaan on epätodennäköistä, että vakavat kilpailunrajoitukset täyttäisivät tehokkuuspuolustuksen edellytykset.

²²¹ Esimerkiksi yhdistetyt asiat C-501/06 P ym. *GlaxoSmithKline Services ym. v. komissio ym.*, kohdat 82–83.

²²² Vastaa sisällöltään kilpailunrajoituslain 13 §:ää

25.1.2016

- 1) määrätä elinkeinonharjoittajan tai elinkeinonharjoittajien yhteenliittymän lopettamaan 5 tai 7 §:ssä taikka SEUT 101 tai 102 artiklassa kielletyn menettelyn; ja
- 2) velvoittaa elinkeinonharjoittajan toimittamaan hyödykkeen toiselle elinkeinonharjoittajalle vastaavanlaisilla ehdoilla kuin ne, joilla hän tarjoaa sitä muille vastaavassa asemassa oleville elinkeinonharjoittajille.

10.2 Elinkeinonharjoittaja ja niiden yhteenliittymä

10.2.1 Arvioinnin perusteet

127. Kilpailulain 4 §:n elinkeinonharjoittajan käsite²²³ on soveltamisalaltaan laaja ja sen perusteella kaikkien taloudellista toimintaa harjoittavien yksiköiden katsotaan kuuluvan kilpailusääntöjen soveltamisalaan.²²⁴
128. Unionin oikeuskäytännössä on todettu, että myös yrityksen yhteenliittymän käsitettä tulee tulkita laajasti.²²⁵ Yritysten yhteenliittymä voi olla ”yritys”, jos se harjoittaa taloudellista toimintaa,²²⁶ mutta taloudellisen toiminnan harjoittaminen ei ole edellytys yhteenliittymän toimintaan puuttumiselle²²⁷.
129. Kilpailunrajoituslain esitöiden mukaan yhteenliittymällä tarkoitetaan esimerkiksi toimialayhdistystä tai osapuoltensa yhteisenä edustajana toimivaa elintä tai pelkästään vakiintunutta yhteistä toimintalinjaa noudattavaa elinkeinonharjoittajien ryhmää, jos ryhmän jäsenet toimivat yhteisessä tarkoituksessa ja yhdessä vahvistetuin menettelymuodoin.²²⁸ Unionin oikeuskäytännössä yhteenliittymän käsitteen arvioinnissa keskeisenä on pidetty sitä, onko kyseinen organisaatio yritysten toimintaa yhteensovittava institutionaalisen yhteistoiminnan muoto. Näin voidaan katsoa olevan, mikäli yritykset toimielimen puitteissa kollektiivisesti osallistuvat olennaiseen päätöksentekoon arvioinnin kohteena olevasta SEUT 101 artiklan vastaisesta toiminnasta ja näiden päätösten avulla pyrkivät tai ainakin suostuvat yhteensovittamaan markkinakäyttäytymisensä.²²⁹

²²³ Kilpailulain 4 §:n elinkeinonharjoittajan ja SEUT 101 artiklan yrityksen käsitteet ovat samansisältöiset. Esitysteknisesti jäljempänä viitataan vain kilpailulain 4 §:ään. Sillä, että kilpailunrajoituslain 3 §:n elinkeinonharjoittajan käsite on mahdollisesti poikennut EU-oikeuden yrityksen käsitteestä, ei ole esillä olevassa asiassa merkitystä.

²²⁴ Ks. HE 88/2010 vp, s. 56 sekä esim. asia C-97/08 P *Akzo Nobel ym. v. komissio*, kohta 54; asia C-41/90 *Höfner & Elser v. Macrotron*, kohta 21; ja yhdistetyt asiat C-159/91 ja 160/91 *Poucet & Pistre v. AGF & Cancava*, kohta 17.

²²⁵ Ks. esim. asia C-382/12 P *MasterCard ym. v. komissio*, kohdat 66–76. Ks. myös asia 71/74 *Fruit- en Groentenimporthandel ja Frubo v. komissio*, kohta 30; yhdistetyt asiat 209/78 ym. *Van Landewyck v. komissio*, kohta 88–89; ja asia C-179/99 P *Eurofer v. komissio*, kohta 23.

²²⁶ Tällöin yritysten yhteenliittymä voi olla kilpailusäännöissä kielletyn sopimuksen osapuoli. Ks. esim. yhdistetyt asiat T-25/95 ym. *Cimenteries CBR v. komissio*, kohdat 1325 ja 2622.

²²⁷ Ks. esim. yhdistetyt asiat T-25/95 ym. *Cimenteries CBR v. komissio*, kohta 1320.

²²⁸ HE 11/2004 vp, s. 30.

²²⁹ Asia C-382/12 P *MasterCard ym. v. komissio*, kohdat 68–76.

25.1.2016

10.2.2 Linja-autoyhtiöt ja Linja-autoliitto ry

130. Päätöksen ja seuraamusmaksuesityksen kohteena olevat linja-autoyhtiöt harjoittavat taloudellista toimintaa ja ovat näin ollen kilpailulain 4 §:n 1 momentin 1 kohdassa tarkoitettuja elinkeinonharjoittajia.
131. Linja-autoliitto on linja-autoliikenteen etujärjestö, jonka jäseniksi voidaan hyväksyä yrityksiä ja yrittäjiä, joilla on voimassaoleva joukkoliikennelupa. Linja-autoliiton jäsenet ovat elinkeinonharjoittajia, ja Linja-autoliitto on toimialajärjestönä jo luonteensa puolesta näiden samalla tuotanto- ja jakeluportaalla toimivien elinkeinonharjoittajien yhteenliittymä.²³⁰

10.2.3 Oy Matkahuolto Ab

132. Matkahuolto on linja-autoliikenteen palvelu- ja markkinointiyritys, jonka tarjoamilla palveluilla on olennainen merkitys linja-autoliikenteen toimijoille Suomessa. Yhtiö ylläpitää koko maan kattavaa linja-autoasemaverkostoa, aikatauluinformaatio- ja lipunmyyntijärjestelmää sekä bussiliikenteen aikataulutettuun reittiverkostoon perustuvaa paketinkuljetusjärjestelmää. Yhtiön liikevaihto vuonna 2014 oli noin 65 miljoonaa euroa. Matkahuolto harjoittaa siten taloudellista toimintaa.²³¹
133. Matkahuollon omistavat Linja-autoliitto ja sen kahdeksan alueosastoa. Yhtiökokouksen äänimäärästä Linja-autoliitolla on 42,78 %, Helsingin osastolla 17,69 %, Lounais-Suomen osastolla 12,63 %, Sisä-Suomen osastolla 10,87 %, Kaakkois-Suomen osastolla 7,04 %, Itä-Suomen osastolla 5,51 %, Pohjanmaan osastolla 1,85 %, Oulun osastolla 0,84 % ja Lapin osastolla 0,78 %.²³²
134. Yhtiöjärjestyksen mukaan Matkahuollon hallinnosta ja toiminnan asianmukaisesta järjestämisestä huolehtii hallitus, joka valitaan yhtiökokouksessa vuodeksi kerrallaan ja johon kuuluu yhdeksän varsinaista ja neljä varajäsentä. Kukin osakkeenomistaja asettaa ehdolle hallituksen jäseneksi yhden henkilön. Lisäksi neljä suurinta osakkeenomistajaa asettavat ehdolle varajäseneksi kukin yhden henkilön. Käytännössä yhtiökokous on valinnut hallituksen jäsenet ja varajäsenet ehdollepanon mukaisesti.²³³
135. Edellä osakeomistuksesta ja hallituspaikkojen jakautumisesta todetun perusteella Matkahuolto ei ole minkään yksittäisen tahon määräysvallassa käsitteen kilpailuoikeudellisessa merkityksessä. Siten Matkahuolto ei muodos-

²³⁰ Ks. myös KHO 27.4.1999 T 932 *Linja-autoliitto*, s. 29.

²³¹ Ks. tarkemmin Matkahuollon liiketoiminnasta edellä kappale 8.4

²³² Alueosastoissa äänivalta jakautuu niiden jäsenyritysten kesken liikenneoikeuksien liikennekäytössä olevien bussien lukumäärän mukaisessa suhteessa. Ks. Liite 1, Linja-autoliiton selvitys 8.6.2012, liite 4, Alueosastojen mallisäännöt. Äänivallan jakautumisesta alueosastoissa jäsenyritysten kesken, ks. Liite 1, Linja-autoliiton selvitys 8.6.2012, liite 3, Linja-autoliiton jäsenyritykset 2012.

²³³ Liite 7, Matkahuollon selvitys 6.6.2012, s. 1; Liite 2, Matkahuollon selvitys hallitusjäsenyyksistä 6.6.2014.

25.1.2016

ta yhtä taloudellista kokonaisuutta minkään toisen taloudellisen yksikön kanssa.²³⁴

136. Matkahuoltoa voidaan esillä olevassa asiassa pitää sekä elinkeinonharjoittajana että niiden yhteenliittymänä. Tietyissä tilanteissa Matkahuolto on elinkeinonharjoittajan ominaisuudessa muiden joukossa osallistunut kokouksiin, joissa on keskusteltu ja sovittu toimenpiteistä, joilla avautuvaa kilpailua pyritään estämään. Tällaisesta voidaan mainita esimerkkeinä Matkahuollon 30.–31.10.2008 strategiaseminaari, jossa nimenomaan Matkahuollon johdon toimesta on avattu keskustelu siitä, halutaanko pakettiliiketoiminta säilyttää vain silloisilla toimijoilla, vai voisivatko ja millä ehdoilla myös uudet liikennöitsijät kuljettaa rahtia.²³⁵
137. Tietyissä tilanteissa Matkahuollon hallituksessa edustettuina olleet linja-autoyhtiöt ovat käyttäneet Matkahuoltoa niiden oman ja muiden alalla toimivien yritysten kilpailukäyttäytymisen koordinoinnin välineenä. Siten Matkahuoltoa voidaan pitää myös elinkeinonharjoittajien yhteenliittymänä. Esimerkkinä voidaan mainita Matkahuollon hallituksessa tehdyt päätökset olla ottamatta uusia vuoroja Matkahuollon matka- ja pakettipalveluihin ja näiden päätösten toimeenpano.²³⁶ Matkahuollon hallituksen jäsenet ovat osallistuneet päätöksentekoon reittiliikennelupavurojen poissulkemiseksi Matkahuollon järjestelmistä ja tällä tavoin pyrkineet markkinakäyttäytymisensä yhteensovittamiseen tai ainakin hyväksyneet sen.
138. Ottaen huomioon jäljempänä kappaleissa 10.7 –10.8 yksittäisen elinkeinonharjoittajan tai niiden yhteenliittymän vastuusta kartellin kokonaissuunnitelmasta ja yhdestä yhtenäisestä kilpailunrikkomuksesta todettu Matkahuoltoa on esillä olevassa asiassa pidettävä sekä elinkeinonharjoittajana että niiden yhteenliittymänä. Kilpailua rajoittavaa yhteistoimintaa koskevia säännöksiä

²³⁴ Asia C-97/08 *Akzo Nobel ym. v. komissio*, kohdat 58–59.

²³⁵ Liite 19, Matkahuollon strategiaseminaarin 30.–31.10.2008 linjaukset ja keskustelu (MHE 2-61), s. 2.

²³⁶ Matkahuollon strategiaseminaarin yhteydessä toukokuussa 2010 pidetyssä hallituksen kokouksessa päätettiin irtisanoa kaikki Matkahuollon voimassa olleet palvelusopimukset uusien sopimusten voimaan saattamiseksi ja keskusteltiin Matkahuollon hyödyntämisestä alalle tulon kontrolloinnissa laitureiden käytön haltijana. Ks. Liite 37, Matkahuollon strategiaseminaarissa 27.–28.5.2010 käydystä keskustelusta käsin laaditut muistiinpanot (PTA 42), s. 1. Hallituksen kokouksessa elokuussa 2010 vahvistettiin poissuljentakeinona käytetyn tarveharkinnan lisääminen Matkahuollon palvelusopimuksiin. Ks. Liite 38, Matkahuollon hallituksen kokouksen 26.8.2010 pöytäkirja, s. 4. Hallituksen kokouksessa marraskuussa 2010 hyväksyttiin lopullisesti poissuljentakeinona käytetty tarveharkintaehto osana uusia palvelusopimuksia. Ks. Liite 39, Matkahuollon hallituksen kokouksen 1.11.2010 pöytäkirja, kohta 5, s. 2–3 sekä pöytäkirjan liite 2, s. 6 ja liite 3, s. 6. Hallituksen kokouksessa tammikuussa 2011 vahvistettiin jo aiemmin sähköpostitse sovittu poissuljentalinjaukset, jonka mukaan reittiliikennelupavuroja ei oteta Matkahuollon aikataulu- eikä lähtölaituri-informaation piiriin eikä niille anneta rahtia. Ks. Liite 82, Matkahuollon hallituksen kokouksen 25.1.2011 pöytäkirja liitteineen (MHE 3-171), kohta 7.2, s. 5; Liite 83, Matkahuollon hallituksen kokouksen 25.1.2011 keskustelupöytäkirja (MHE 3-160), kohta 7.2, s. 7–8. Hallituksen kokouksessa toukokuussa 2012 päätettiin ottaa reittiliikennelupavuorot mukaan Matkahuollon aikataulujärjestelmään, mutta jatkaa niiden poissuljentaa lipunmyynti- ja pakettipalveluista. Ks. Liite 14, Matkahuollon selvitys 28.1.2013, liite 2, Matkahuollon hallituksen kokouksen 31.5.2012 pöytäkirja, kohta 10.2, s. 5. Hallituksen kokouksessa elokuussa 2012 päätettiin, että reittiliikenteen käytössä ovat kaikki Matkahuollon matkapalvelut, jos liikenteenharjoittaja tekee sopimuksen Matkahuollon kanssa. Sen sijaan pakettipalveluiden osalta ei tehty uusia päätöksiä vaan todettiin 1.11.2010 pakettipalvelusopimuksen teksti, jonka mukaan uusien vuorojen ja muutosten hyväksymisestä päättää Matkahuolto arvioiden vuorojen tarpeellisuuden ja niiden tuottaman lisäarvon Matkahuollon pakettipalveluille. Ks. Liite 14, Matkahuollon selvitys 28.1.2013, liite 3, Matkahuollon hallituksen kokouksen 30.8.2012 pöytäkirja, kohta 7, s. 3–4.

25.1.2016

tulee tulkita siten, että kaikki toiminta saadaan kilpailusäännösten soveltamisalan piiriin riippumatta tavasta, jolla kiellettyyn yhteistyöhön osalliset ovat päättäneet organisoida toimintansa.

10.3 Sopimus, yhdenmukaistettu menettelytapa ja yhteenliittymän päätös

10.3.1 Arvioinnin perusteet

139. Kilpailulain 5 §:ssä kielletään elinkeinonharjoittajien väliset sopimukset ja yhdenmukaistetut menettelytavat sekä elinkeinonharjoittajien yhteenliittymien päätökset, jotka rajoittavat kilpailua. Kilpailulain hallituksen esityksessä viitataan kilpailunrajoituslakiin, jonka hallituksen esityksen mukaan säännöksessä tarkoitetaan yritysten nimenomaisten sopimusten ohella niihin rinnastettavaa yritysten yhteisymmärrystä sekä yritysten yhteiselinten ja yhteenliittymien päätöksiä tai vastaavia järjestelyjä, joilla rajoitetaan ja ohjataan horisontaalisesti yritysten kilpailukeinojen käyttöä.²³⁷

Sopimus

140. Kilpailulain 5 §:ssä tarkoitettu elinkeinonharjoittajien välinen sopimus on käsitteenä laaja. Unionin oikeuskäytännössä riittävänä sopimuksen käsitteen tunnusmerkistön täyttymiselle on pidetty sitä, että kyseessä olevat yritykset ovat ilmaisseet yhteisen tahtonsa käyttäytyä markkinoilla tietyllä tavalla.²³⁸ Sillä, missä muodossa yhteisymmärrys on ilmaistu, ei oikeuskäytännön mukaan ole merkitystä, kunhan ilmaisu vastaa sopimuspuolten tahtoa.²³⁹

141. Unionin tuomioistuinten ja komission päätöskäytännössä sopimuksina on pidetty esimerkiksi herrasmiessopimuksia²⁴⁰, yritysten välistä kirjeenvaihtoa²⁴¹ sekä kokouspöytäkirjoja²⁴², jotka ovat osoittaneet kilpailunvastaisen tarkoituksen. Asiassa *BPB* sopimuksena pidettiin kahden yrityksen keskinäisessä tapaamisessa toisilleen ilmaisemaa näkemystä tarpeesta vakauttaa markkinat eräissä jäsenvaltioissa, kun näiden ilmaisujen tarkoituksena oli rajoittaa, estää tai vääristää kilpailua.²⁴³ Asiassa *Tate & Lyle* sopimuksena tai yhdenmukaistettuna menettelytapana pidettiin tilannetta, jossa yritykset toistuvasti osallistuivat kokouksiin, joiden tarkoitus oli kilpailunvastainen, vaikkakin ne vain vastaanottivat tietoja kolmannen yrityksen tulevista menettelytavoista markkinoilla.²⁴⁴

²³⁷ HE 162/1991 vp, kilpailunrajoituslain 6 §:n yksityiskohtaiset perustelut.

²³⁸ Ks. esim. asia T-7/89 *Hercules Chemicals v. komissio*, kohta 256 ja asia T-53/03 *BPB v. komissio*, kohta 79.

²³⁹ Ks. esim. asia T-53/03 *BPB v. komissio*, kohta 80.

²⁴⁰ Esim. asia 41/69 *Chemiefarma v komissio*, kohdat 110–112; asia T-9/99 *HFB ym. v. komissio*, kohta 200; ja asia T-53/03 *BPB v. komissio*, kohta 82.

²⁴¹ Esim. asia T-18/03 *CD-Contact Data v. komissio*, kohdat 54–69.

²⁴² Komission päätös IV/33.941 *HOV-SVZ/MCN*, kohta 46.

²⁴³ Asia T-53/03 *BPB v. komissio*, kohdat 8 ja 87.

²⁴⁴ Asia T-202/98 *Tate & Lyle ym. v. komissio*, kohdat 42–67.

25.1.2016

Yhdenmukaistettu menettelytapa

142. Vastaavasti elinkeinonharjoittajien yhdenmukaistettu menettelytapa on käsitteenä laaja. Sillä tarkoitetaan oikeuskäytännön mukaan kaikkea sellaista yritysten välistä yhteistoimintaa, jolla kilpailun riskit korvataan tietoisesti käytännön yhteistyöllä ilman, että tehtäisiin varsinaista sopimusta.²⁴⁵ Tämä ei edellytä todellisen suunnitelman laadintaa, vaan yhteensovittamista ja yhteistyötä on tarkasteltava siitä lähtökohdasta, että jokaisen markkinoilla toimivan yrityksen on määriteltävä itsenäisesti toimintalinja, jota se aikoo noudattaa markkinoilla.²⁴⁶ Tämän periaatteen kanssa on ehdottomasti ristiriidassa se, että yritykset ovat keskenään minkäänlaisessa suorassa tai epäsuorassa yhteydessä, jonka tarkoituksena tai seurauksena on vaikuttaa kilpailijan markkinakäyttäytymiseen tai paljastaa kilpailijalle oma päätetty tai suunnitteilla oleva markkinakäyttäytyminen.²⁴⁷
143. Unionin tuomioistuinten oikeuskäytännössä yhdenmukaistetuksi menettelytavaksi on katsottu muun muassa kilpailevien yritysten osallistuminen keskusteluihin toimivan kilpailun kannalta keskeisistä yrityskohtaisista asioista;²⁴⁸ yritysten kaupallisia toimenpiteitä koskevien tietojen välittäminen kilpailijoiden kesken;²⁴⁹ ja yritysten väliset tarkoitukseltaan ilmeisen kilpailuvastaiset tapaamiset, kun kilpailunvastaisista suunnitelmista ei ollut selvästi irtisanouduttu²⁵⁰. Asiassa *Cimenteries* yhdenmukaistetuksi menettelytavaksi katsottiin yrityksen kilpailijalleen antamat tiedot muun muassa siitä, että yrityksen käsityksen mukaan tietty markkina-alue kuului kilpailijalle ja että yrityksellä ei ollut pyrkimyksiä tulla tälle alueelle.²⁵¹ Asiassa *Hüls* yrityksen katsottiin osallistuneen yhdenmukaistettuun menettelytapaan, kun se oli osallistunut tarkoitukseltaan kilpailunvastaisiin tapaamisiin, joissa oli muun muassa vahvistettu hintatavoitteita ja jaettu markkinoita, vaikka yrityksen ei ollutkaan näytetty toimineen yhdenmukaistetulla tavalla kilpailijoidensa kanssa.²⁵²
144. Voidaan olettaa, että yhteistoimintaan osallistuvat ja edelleen markkinoilla toimivat yritykset ottavat markkinakäyttäytymisessään huomioon kilpailijoidensa kanssa vaihdetut tiedot. Näin on etenkin siinä tapauksessa, että yhteistoiminta jatkuu pitkän ajanjakson kuluessa säännöllisenä.²⁵³

²⁴⁵ Ks. esim. asia C-8/08 *T-Mobile Netherlands* ym., kohdat 25–26; asia C-48/69 *ICI v. komissio*, kohta 64; asia C-49/92 P *komissio v. Anic Participazioni*, kohta 115; asia C-199/92 P *Hüls v. komissio*, kohta 158.

²⁴⁶ Ks. esim. C-49/92 P *komissio v. Anic Participazioni*, kohta 116; asia C-199/92 P *Hüls v. komissio*, kohta 159.

²⁴⁷ Ks. esim. C-49/92 P *komissio v. Anic Participazioni*, kohta 117; asia C-199/92 P *Hüls v. komissio*, kohta 160. Samoin komission tiedonanto: Suuntaviivat Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 101 artiklan soveltamisesta horisontaalista yhteistyötä koskeviin sopimuksiin, EUVL 14.1.2011, C 11/1, kohta 61.

²⁴⁸ Esim. asia T-7/89 *Hercules Chemicals v. komissio*.

²⁴⁹ Esim. yhdistetyt asiat T-25/95 ym. *Cimenteries CBR v komissio*.

²⁵⁰ Esim. asia C-199/92 P *Hüls v. komissio*.

²⁵¹ Yhdistetyt asiat T-25/95 ym. *Cimenteries CBR v komissio*, kohta 1852.

²⁵² Asia C-199/92 P *Hüls v. komissio*, kohdat 155 ja 167.

²⁵³ Asia C-49/92 P *komissio v. Anic Participazioni*, kohta 121; asia C-199/92 P *Hüls v. komissio*, kohta 162.

25.1.2016

Yhteenliittymän päätös

145. Elinkeinonharjoittajien yhteenliittymän päätöksen käsitettä tulkitaan laajasti. Yhteenliittymän päätöksiksi katsotaan varsinaisten päätösten ohella käytännössä kaikki sellainen toiminta, jolla pyritään koordinoimaan jäsenten kilpailukäyttäytymistä.²⁵⁴ Esimerkiksi yhteenliittymän antamaa suositusta, joka riippumatta sen oikeudellisesta luonteesta on todellinen ilmaus yhteenliittymän tahdosta yhteensovittaa jäsentensä käyttäytyminen suosituksen mukaiseksi, on pidettävä kiellettynä yhteenliittymän päätöksenä.²⁵⁵ Niin ikään keskusjärjestön harjoittamaa tietojenvaihtoa alan yleisiin etuihin, tuotantoon, markkinoihin ja työllisyyteen liittyvistä ongelmista, on pidetty yhteenliittymän päätöksenä.²⁵⁶
146. Sopimuksen, yhdenmukaistetun menettelytavan ja elinkeinonharjoittajien yhteenliittymän päätöksen käsitteet kattavat siten samankaltaisia yhteistyön muotoja, jotka saattavat erota toisistaan ainoastaan voimakkuutensa ja ilmenemismuotojensa osalta.²⁵⁷ Kiellettyä yhteistyötä ei ole välttämätöntä luokitella joko sopimukseksi, yhdenmukaistetuksi menettelytavaksi tai yhteenliittymän päätökseksi kunkin hetken osalta erikseen.²⁵⁸ Keskenään kilpailevien yritysten välinen kilpailua rajoittava yhteistyö voi sisältää piirteitä näistä kaikista ja täyttää siten yhtä aikaa sekä sopimuksen, yhdenmukaistetun menettelytavan että yhteenliittymän päätöksen tunnusmerkistön.²⁵⁹

10.3.2 Arviointi tässä asiassa

147. Esillä olevassa asiassa on kyse kartellista, joka oli monitahoinen kokonaisuus ja koostui kappaleessa 9 kuvastusta sarjasta yhteydenpitoa, kokouksia ja toimenpiteitä, jotka ovat kilpailuoikeudellisesti kilpailijoiden välisiä sopimuksia, yhdenmukaistettuja menettelytapoja ja/tai yhteenliittymän päätöksiä. Asiakirjanäyttö osoittaa, että kartellin osapuolet sopivat tai yhdenmukaistivat menettelyään kilpailevien reittiliikennelupavuorojen poissulkemiseksi Matkahuollon matkapalveluista. Tätä on kuvattu muun muassa kappaleessa 9.4 Lisäksi osapuolet sopivat ja yhdenmukaistivat menettelyään kilpailevien reittiliikennelupavuorojen poissulkemiseksi Matkahuollon pakettipalveluista. Tätä on kuvattu muun muassa kappaleissa 9.4 ja 9.5
148. Seuraavassa on yhteenveto edellä kappaleen 9 tapahtumankuvauksessa kuvatuista kartellin keskeisistä toimenpiteistä, jotka ovat kilpailulain 5 §:ssä

²⁵⁴ Ks. esim. yhdistetyt asiat 209/78 ym. *Van Landewyck v. komissio*, kohta 88–89; asia 96/82 *IAZ v. komissio*, kohta 20; asia T-136/94 *Eurofer v. komissio*, kohta 116; asia T-325/01 *DaimlerChrysler v. komissio*, kohta 210; ja asia C-382/12 P *MasterCard ym. v. komissio*, kohta 76.

²⁵⁵ Asia C-45/85 *Verband der Sachversicherer v. komissio*, kohta 32; ja yhdistetyt asiat 209/78 ym. *Van Landewyck v. komissio*, kohta 10.

²⁵⁶ Asia T-136/94 *Eurofer v. komissio*, kohdat 116–117.

²⁵⁷ Asia C-49/92 P *komissio v. Anic Partecipazioni*, kohdat 112 ja 131, asia C-8/08 *T-Mobile Netherlands ym.*, kohta 23 ja Asia C-455/11 *Solvay v. komissio*, kohta 53.

²⁵⁸ Asia C 238/05 *Asnef-Equifax*, kohdat 31–32 ja komission päätös COMP/D1/37860 *Morgan Stanley / Visa International ja Visa Europe*, kohdat 74–75.

²⁵⁹ Ks. esim. komission päätös COMP/D1/37860 *Morgan Stanley / Visa International ja Visa Europe*, kohdat 74–75.

25.1.2016

kiellettyjä kilpailua rajoittavia sopimuksia, yhdenmukaistettuja menettelytapoja ja/tai yhteenliittymän päätöksiä reittiliikennelupavuorojen poissuljennasta:

- **Linja-autoliiton hallituksen kokous 28.5.2008.** Kokouksessa esitettiin Matkahuollon sopimusten käyttämistä kilpailun avautumisen kontrollointiin, mikäli lainsäädännöllisesti ei päästäisi tyydyttävään ratkaisuun.²⁶⁰
- **Linja-autoliiton hallituksen kokous 27.8.2008.** Kokouksessa valmisteltiin liiton hallituksen lainsäädännöllisiä tavoitteita (tavoitteet linjattu asiakirjassa LAL:n hallituksen linjaukset/tavoitteet 3.12.2008) uusien reittiliikennelupien tuoman kilpailupaineen rajoittamiseksi ("*kermankuorinta*" ja "*markkinahäiriöt*") ennakko/minimisääntelyllä.²⁶¹
- **Linja-autoliiton työvaliokunnan kokous 24.9.2008.** Kokouksessa käsiteltiin 30.–31.10.2008 järjestettävää Matkahuollon strategiaseminaaria ja nostettiin esiin, ettei Matkahuollon sopimus saisi olla "*vapaa valtakirja*" käyttää Matkahuollon palveluja.²⁶²
- **Linja-autoliiton hallituksen kokous 29.10.2008.** Kokouksessa käsiteltiin työvaliokunnan 24.9.2008 kokouksessa esiin tuotuja asioita.²⁶³
- **Matkahuollon strategiaseminaari 30.–31.10.2008.** Kokouksessa keskusteltiin uusilta yrittäjiltä suojautumisesta käyttämällä kontrollekeinona Matkahuollon palveluja.²⁶⁴
- **Linja-autoliiton hallituksen ylimääräinen kokous 26.11.2008.** Kokouksessa hallitus teki tavoitelinjauksen, jonka mukaan liikennöintioikeuden hakijalla olisi oltava (Matkahuollon kanssa tehty)²⁶⁵ sopimus asemien ja laitureiden käytöstä, valtakunnallisiin informaatiojärjestelmiin pääsystä sekä yleisesti yhteensopivien lippu-
tuotteiden kelpuuttamisesta²⁶⁶, käsiteltiin Matkahuollon strategiaseminaarin tulokset²⁶⁷ ja vahvistettiin liiton hallituksen linjaukset/tavoitteet;²⁶⁸ joilla pyrittiin pitämään alalle tulon kontrollointi

²⁶⁰ Liite 16, Linja-autoliiton hallituksen kokouksen 28.5.2008 pöytäkirja, kohta 6.1, s. 7, vastaus kysymykseen numero 6.

²⁶¹ Liite 15, Linja-autoliiton hallituksen kokouksen 27.8.2008 pöytäkirja, kohta 6.1.1, s. 3 sekä pöytäkirjan liite 2 (Liikenne- ja viestintäpoliittiselle ministerityöryhmälle lähetetty kirje, 12.6.2008), s. 3 ja pöytäkirjan liite 3 (muistioloannos esitykseksi joukkoliikennelain jatkovalmisteluun, 22.8.2008), s. 1–2; Liite. 20, Linja-autoliiton hallituksen linjaukset/tavoitteet 3.12.2008 (ANO 1).

²⁶² Liite 18, Linja-autoliiton työvaliokunnan kokouksen 24.9.2008 pöytäkirja, kohta 5.1, s. 6.

²⁶³ Liite 108, Linja-autoliiton hallituksen kokouksen 29.10.2008 pöytäkirja, kohta 10.1, s. 15.

²⁶⁴ Liite 19, Matkahuollon strategiaseminaarin 30.–31.10.2008 linjaukset ja keskustelu (MHE 2-169).

²⁶⁵ Lisäys tässä.

²⁶⁶ Liite 21, Linja-autoliiton hallituksen ylimääräisen kokouksen 26.11.2008 pöytäkirja, kohta 6.1, s. 4–5.

²⁶⁷ Liite 21, Linja-autoliiton hallituksen ylimääräisen kokouksen 26.11.2008 pöytäkirja, kohta 9.1, s. 7.

²⁶⁸ Liite 21, Linja-autoliiton hallituksen ylimääräisen kokouksen 26.11.2008 pöytäkirja, kohta 6.1, s. 4–5.

25.1.2016

Matkahuollon käsissä asemien ja laitureiden käyttöä sekä lippu-
tuotteita koskevalla sopimuksella (3.12.2008).²⁶⁹

- **Linja-autoliiton työvaliokunnan strategiapäivä 19.2.2010.** Kokouksessa alalle tulon kontrollointitavoitteen mukaisesti päätettiin, että Matkahuollon asemaverkoston hallinta pyritään pitämään alan omissa käsissä.²⁷⁰
- **Matkahuollon strategiaseminaari 27.–28.5.2010 ja sen yhteydessä pidetty hallituksen kokous.** Kokouksessa on päätetty irtisanoa kaikki Matkahuollon voimassa olleet palvelusopimukset uusien sopimusten voimaan saattamiseksi sekä keskusteltu Matkahuollon palvelusopimusuudistuksen hyödyntämisestä alalle tulon kontrolloinnissa siten, että liikennöitsijöille asetettaisiin lähtöajan koordinoituvuutta Matkahuollon kanssa ennen reittiliikenneluvan hakemista.²⁷¹
- **Matkahuollon palvelusopimustyöryhmän valmistelutyön yhteydessä sähköpostissa 21.7.2010** ehdotettiin uusiin palvelusopimuksiin alan sisäiseksi kontrollikeinoksi tarveharkintaehto.²⁷²
- **Matkahuollon palvelusopimustyöryhmän kokous 12.8.2010.** Kokouksessa uusiin palvelusopimuksiin lisättiin ennen kokousta kontrollikeinoksi ehdotettu tarveharkintaehto.²⁷³
- **Matkahuollon hallituksen kokous 26.8.2010.** Kokouksessa vahvistettiin poissuljentakeinona käytetyn tarveharkinnan lisääminen Matkahuollon palvelusopimuksiin palvelusopimustyöryhmän ehdotuksen mukaisesti.²⁷⁴
- **Elo-syyskuun vaihteessa 2010 käyty Linjaliikenne Kivistöä ja Liikenne Vuorelaa koskeva sähköpostikeskustelu.** Keskustelussa ehdotettiin konkreettista poissuljenta uusien palvelusopimusten tarveharkintaehtoon vedoten.²⁷⁵

²⁶⁹ Liite 20, Linja-autoliiton hallituksen linjaukset/tavoitteet 3.12.2008 (ANO 1). Ks. lisäksi alaviite 69.

²⁷⁰ Liite 22, Linja-autoliiton työvaliokunnan strategiapäivän 19.2.2010 muistiinpanot: "Bussialan (=LAL) tahtotila siirtymäajan jälkeen" (TTU 23), s. 3.

²⁷¹ Liite 34, Matkahuollon hallituksen kokouksen 27.5.2010 pöytäkirja (MHE 2-379), s. 4, kohta 8; Liite 37, Matkahuollon strategiaseminaarissa 27.–28.5.2010 käydyistä keskustelusta käsin laaditut muistiinpanot (PTA 42), s. 1; Liite 9, Matkahuollon hallituksen strategiaseminaari 27.–28.5.2010, yhteenvetoluonnos, keskustelu 28.5.2010 (PTA 43), s. 4.

²⁷² Pohjolan Matkan edustaja L:n 21.7.2010 palvelusopimustyöryhmän kokousta 12.8.2010 varten toimittama Matkahuollon matkapalveluja koskeva sopimusluonnos, liite 1, s. 7 (Liite 36, JL:n sähköpostiviesti 21.7.2010 (PBE 1:15732) ja liite

"Matkahuollon matkapalveluja koskeva sopimus EHDOTUS 23062010" (PBE 1:15731)).

²⁷³ Liite 24, Matkahuollon työntekijä M:n sähköpostiviesti 16.8.2010 (PBE 1: 15749), liite "Matkapalvelu-sopimusluonnos 10.8.2010" (PBE 1_15756) ja liite "Pakettipalvelusopimusluonnos" (PBE 1: 15763).

²⁷⁴ Liite 38, Matkahuollon hallituksen kokouksen 26.8.2010 pöytäkirja, kohta 7 s. 4.

²⁷⁵ Liite 53, Sähköpostiviestiketju 31.8.2010: "RE: Ilmoitus Kivistölle" (SSU 14); Liite 57, Matkahuollon edustaja H:n sähköpostiviesti 1.9.2010: "Puheenvuoro Kivistö-keskusteluun" (MHE 3-304); Liite 55, Sähköpostiviestiketju

25.1.2016

- **Linja-autoliiton hallituksen kokous 27.10.2010.** Kokouksessa päätettiin, ettei tuettuja lippuja oteta lainkaan vastaan reittiliikennelupavuoroissa ennen kuin edunvalvontatavoitteet on saavutettu.²⁷⁶
- **Matkahuollon hallituksen kokous 1.11.2010.** Kokouksessa hyväksyttiin lopullisesti poissuljentakeinona käytetty tarveharkintaehto osana uusia palvelusopimuksia.²⁷⁷
- **Matkahuollon laatulupaus 26.11.2010.** Matkahuollon joukkoliikennelain 48 §:n edellyttämä laatulupaus, jolla liikennöitsijän tai näiden yhteenliittymän on määriteltävä muun muassa käytössä olevat liput ja niiden hinnat.²⁷⁸
- **Matkahuollon hallituksen 23.–29.12 2010 Liikenne Vuorelan saamasta reittiliikenneluvasta käymä sähköpostikeskustelu.** Keskustelussa sovittiin reittiliikennelupavuorojen poissuljennasta Matkahuollon palvelujen piiristä vastoin Matkahuollon toimitusjohtajan Matkahuollon liiketoiminnan näkökulmasta tekemää tarveharkintaa.²⁷⁹
- **Matkahuollon hallituksen kokous 25.1.2011.** Kokouksessa vahvistettiin sähköpostitse sovittu poissuljentalinjaus vaikka Matkahuollon toimiva johto olisi Matkahuollon liiketoiminnan näkökulmasta ollut valmis ottamaan poissuljetut vuorot Matkahuollon matkapalvelujärjestelmään.²⁸⁰
- **Linja-autoliiton hallituksen kokous 26.1.2011.** Kokouksessa poissuljennan todettiin olevan sidottu reittiliikennelupien myöntä-

31.8.2010–1.9.2010: "RE: Ilmoitus Kivistölle" (MHE 2-159); Liite 41, Sähköpostiviestiketju 1.9.2010 - 3.9.2010: "Case Kivistö/Matkahuolto/LAL" (SSU 11).

²⁷⁶ Liite 44, Linja-autoliiton hallituksen kokouksen 27.10.2010 pöytäkirja (TTU 18), kohta 6.1, s. 3.

²⁷⁷ Liite 39, Matkahuollon hallituksen kokouksen 1.11.2010 pöytäkirja, kohta 5, s. 2–3 sekä pöytäkirjan liite 2, s. 6 ja liite 3, s. 6.

²⁷⁸ Liite 49, Linja-autoliiton edustaja K:en sähköpostiviesti 17.1.2011 liitteineen (MHE 4-119), Linja-autoliiton kommentit 14.1.2011 liikenne- ja viestintäministeriön reittiliikennelupaohjeeseen, s. 5.

²⁷⁹ Liite 42, Sähköpostiviestiketju 23.12.–27.12.2010: "Uusien bussivuorojen tarpeellisuuden arviointi välille Hamina–Helsinki–Hamina" (ANO 13); Liite 67, Sähköpostiviestiketju: "Uusien bussivuorojen tarpeellisuuden arviointi välille Hamina–Helsinki–Hamina" (PMS 3); Liite 64, Koiviston Auton edustaja N:n sähköpostiviesti 27.12.2010: "Asia: Uusien bussivuorojen tarpeellisuuden arviointi välille Hamina–Helsinki–Hamina" (PMS 2); Liite 65, Sähköpostiviestiketju 27.–28.12.2010: "RE: Asia: VS: Uusien bussivuorojen tarpeellisuuden arviointi välille Hamina–Helsinki–Hamina" (MHE 2-155); Liite 102, Sähköpostiviestiketju 27.–28.12.2010: "Asia: VS: Uusien bussivuorojen tarpeellisuuden arviointi välille Hamina–Helsinki–Hamina" (MHE 2-189); Liite 68, Koiviston Auton edustaja N:n sähköpostiviesti 29.12.2010: "Asia: RE: Asia: VS: Uusien bussivuorojen tarpeellisuuden arviointi välille Hamina–Helsinki–Hamina" (MHE 2-120); Liite 103, Sähköpostiviestiketju 29.–31.12.2010 (MHE 4-125).

²⁸⁰ Liite 82, Matkahuollon hallituksen kokouksen 25.1.2011 pöytäkirja liitteineen (MHE 3-171), kohta 7.2, s. 5 sekä pöytäkirjan liite 5, s. 6; Liite 83, Matkahuollon hallituksen kokouksen 25.1.2011 keskustelupöytäkirja (MHE 3-160), kohta 6, s. 6; Liite 85, Matkahuollon työntekijä M:n käsinkirjoitetut muistiinpanot Matkahuollon hallituksen 25.1.2011 kokouksesta (PTA 25), s. 4.

25.1.2016

mismenettelyssä nähtyihin epäkohtiin ja liiton edunvalvontatyön onnistumiseen.²⁸¹

- **Matkahuollon hallituksen kokous 31.5.2012.** Kokouksessa päätettiin ottaa reittiliikennelupavuorot mukaan Matkahuollon aikataulujärjestelmään, mutta jatkaa niiden poissuljentaa lipunmyynti- ja pakettipalveluista.²⁸²
- **Matkahuollon hallituksen kokous 30.8.2012.** Kokouksessa päätettiin, että reittiliikenteen käytössä ovat kaikki Matkahuollon matkapalvelut, jos liikenteenharjoittaja tekee sopimuksen Matkahuollon kanssa. Pakettipalveluiden osalta kokouksessa ei tehty uusia päätöksiä, vaan todettiin 1.11.2010 pakettipalvelusopimuksen teksti, jonka mukaan uusien vuorojen ja muutosten hyväksymistä päättää Matkahuolto arvioiden vuorojen tarpeellisuuden ja niiden tuottaman lisäarvon Matkahuollon pakettipalveluille.²⁸³

149. Linja-autoyhtiöt ja Linja-autoliitto sopivat ja yhdenmukaistivat menettelyään tarjonnan rajoittamisesta. Toimenpiteillä tavoiteltiin kaikkien, myös kartellin ulkopuolisten, liikennöitsijöiden kilpailukäyttäytymisen yhdenmukaistamista siten, että reittiliikennelupia ei pääsääntöisesti haeta siirtymäaikana. Tätä osoittavat muun muassa tapahtumankuvauksen kohdat 51–53, 67–69 ja 100–101. Seuraavia keskeisiä toimenpiteitä on pidettävä kilpailulain 5 §:ssä kiellettyinä kilpailua rajoittavina sopimuksina, yhdenmukaistettuina menettelytapoina ja/tai yhteenliittymän päätöksinä tarjonnan rajoittamisesta:

- **Linja-autoliiton hallituksen kokous 26.8.2009.** Kokouksessa vahvistettiin Linja-autoliiton vastaukset joukkoliikennelaista alueosastoissa esitettyihin kysymyksiin. Vastauksilla pyrittiin viivästyttämään liikennöitsijöiden keskinäistä kilpailua reittiliikenneluvista linjaamalla lain tavoitteiden vastaisesti, että niitä tulisi hakea vasta siirtymäajan liikennöintilupien päättyessä.²⁸⁴
- **Linja-autoliiton pikavuoroliikennetyöryhmän kokous 23.11.2009.** Kokouksessa todettiin, että *"[e]nnakkoharkinta reittiliikennelupien myöntämisessä sekä yrittäjien välinen yhteistyö mahdollistavat kuitenkin nykytyyppisen pikavuorojärjestelmän ylläpitämisen myös siirtymäkauden jälkeen"*.²⁸⁵

²⁸¹ Liite 88, Linja-autoliiton hallituksen kokouksen 26.1.2011 pöytäkirja (TTU 30), kohta 11.1, s. 11.

²⁸² Liite 14, Matkahuollon selvitys 28.1.2013, liite 2, Matkahuollon hallituksen kokouksen 31.5.2012 pöytäkirja, kohta 10.2, s. 5.

²⁸³ Liite 14, Matkahuollon selvitys 28.1.2013, liite 3, Matkahuollon hallituksen kokouksen 30.8.2012 pöytäkirja, kohta 7, s. 3–4.

²⁸⁴ Liite 48, Linja-autoliiton hallituksen kokouksen 26.8.2009 pöytäkirja (TTU 8), kohta 6.2, s. 4; Liite 47, Linja-autoliiton hallituksen kokouksen 26.8.2009 pöytäkirjan liite 5 (pöytäkirjassa liitteen numeroksi merkitty 7) joukkoliikennelaki(luonnos) ja sen soveltaminen, päivätty 21.8.2009 (TTU 12).

²⁸⁵ Liite 17, Linja-autoliiton pikavuoroliikennetyöryhmän kokouksen 23.11.2009 pöytäkirja (ANO 8), kohta 4, s. 2. Ks. edellä kohta 54.

25.1.2016

- **Linja-autoliiton työvaliokunnan kokous 31.8.2010.** Kokouksessa päätettiin Linja-autoliiton johdolla käytävästä neuvottelusta liikennöitsijöiden reittiliikennelupahakemusten pois vetämiseksi.²⁸⁶
- **Linja-autoliiton järjestämä neuvottelu 7.9.2010** liikennöitsijöiden reittiliikennelupahakemusten pois vetämiseksi.²⁸⁷
- **Linja-autoliiton työvaliokunnan kokous 29.9.2010.** Kokouksessa on kirjattu tavoitteeksi ”yksinoikeussopimusten käyttöönotto tilanteessa, jossa liikennettä halutaan lisätä siinä laajuudessa, että voimassaolevat liikennöintisopimukset eivät sitä mahdollista”. Kartelli käsitteli työvaliokunnan linjauksia myös Linja-autoliiton hallituksen kokouksessa 27.10.2010.²⁸⁸
- **Tampere–Pori -yhteysvälistä käydyt sähköpostikeskustelut 17.10.–24.10.2011²⁸⁹, 25.8.–5.9.2011²⁹⁰ ja 17.8.–22.8.2011²⁹¹.** Keskusteluissa linja-autoyhtiöt yhdenmukaistivat markkinakäyttäytymistään Linja-autoliiton strategian mukaisesti.

150. Kartellissa alan merkittävimmät linja-autoyhtiöt, Linja-autoliitto ja Matkahuolto saavuttivat yhteisymmärryksen strategiasta ja kokonaissuunnitelmasta, jonka tavoitteena oli estää ja vähintäänkin viivästyttää markkinoiden avautumista ja ylläpitää vallitsevat markkinaolosuhteet lainmuutoksesta huolimatta. Keinoina käytettiin tarjonnan rajoittamista ja kilpailevien reittiliikennelupavuorojen poissuljenta Matkahuollon järjestelmistä. Kaikki kartellin toimenpiteet vaikuttivat vähintäänkin välillisesti myös hintatasoon.

151. Kun otetaan huomioon, mitä seuraavaksi selostetaan yhdestä yhtenäisestä rikkomuksesta, ei ole tarpeen enemmälti erotella rikkomustyyppejä sopimuksiin, yhdenmukaistettuihin menettelytapoihin tai yhteenliittymän päätöksiin.

10.4 Yksi yhtenäinen rikkomus

10.4.1 Arvioinnin perusteet

152. Elinkeinonharjoittajien kielletty yhteistyö voi perustua paitsi yksittäiseen toimenpiteeseen, myös useiden toimenpiteiden kokonaisuuteen tai jatkuvaan

²⁸⁶ Liite 59, Linja-autoliiton työvaliokunnan strategia-asiakirja, päivätty 31.8.2010 (MHE 4-3), s. 6.

²⁸⁷ Liite 60, Linja-autoliiton neuvottelumuistio 7.9.2010 Helsinki-Hamina -reittiliikennelupahakemuksista (PMS 15).

²⁸⁸ Liite 97, Linja-autoliiton hallituksen kokouksen 27.10.2010 pöytäkirja, kohta 6.1, s 2–3, sekä pöytäkirjan liite 1, kohta 4, s. 3. Ks. edellä kohta 54.

²⁸⁹ Liite 50, Sähköpostiviestiketju 17.10.–24.10.2011: ”Tampere-Pori välille tarvitaan reittiliikennelupa” (PBE-01-09_KA). Ks. edellä kohta 100.

²⁹⁰ Liite 95, Koiviston Auton edustaja H:n sähköpostiviestit 25.8.2011 ja 5.9.2011 (PBE 1-13_KA). Ks. edellä kohta 100.

²⁹¹ Liite 115, Sähköpostiviestiketju 17.8.2011–22.8.2011: ”Tampere-Pori liikenne” (TTU 46). Ks. edellä kohta 100.

25.1.2016

toimintaan. Unionin oikeuskäytännön mukaan olisi keinotekoista jakaa sellainen jatkuva käyttäytyminen, jolla on yksi ainoa päämäärä, erillisiksi kilpailurikkomuksiksi, kun kyseessä on erilaisina menettelytapoina asteittain ilmennyt yhtenä kokonaisuutena pidettävä kilpailusääntöjen rikkominen.²⁹² Kyse on yhdestä yhtenäisestä rikkomuksesta, mikäli toimenpiteet liittyvät toisiinsa ja niillä voidaan katsoa olevan yksi yhtenäinen tavoite. Toimenpiteiden voidaan tällöin katsoa muodostavan yhtenäisen kokonaissuunnitelman.²⁹³

153. Yritystä voidaan pitää vastuussa kokonaisvaltaisesta yhteistoimintajärjestelystä myös, vaikka se olisi välittömästi osallistunut vain yhteen tai useampaan yhteistoimintajärjestelyn osatekijöistä. Näin on, jos yritys tiesi tai sen olisi väistämättä pitänyt tietää, että järjestely johon se osallistui, kuului kokonaissuunnitelmaan, jonka tarkoituksena oli vääristää normaalia kilpailua. Lisäksi edellytetään, että kokonaissuunnitelma kattoi kaikki osatekijät, joista yhteistoimintajärjestely muodostui.²⁹⁴

154. Edellä lausutun mukaisesti kilpailunrajoituksen eri ilmenemismuotoja tulee arvioida siinä kokonaiskontekstissa, joka selittää niiden perusolemuksen. Kun kysymys on monitahoisesta, yhtenä kokonaisuutensa pidettävästä ja jatketusta rikkomisesta, kukin ilmenemistapa vahvistaa näyttöä siitä, että tällainen rikkominen on tosiasiallisesti tapahtunut.²⁹⁵

10.4.2 Yksi yhtenäinen rikkominen tässä asiassa

155. Esillä olevassa asiassa on kyse linja-autoyhtiöiden, Linja-autoliiton ja Matkahuollon kokonaissuunnitelmasta, jonka tavoitteena oli estää ja vähintäänkin viivästyttää markkinoiden avautumista ja ylläpitää vallitsevat markkinaolosuhteet lainmuutoksesta huolimatta estämällä kilpailevan liikenteen pääsy markkinoille. Toiminnassa on kyse yhdestä yhtenäisestä ja edelleen jatkuvasta rikkomuksesta. Toimet liittyivät toisiinsa ja niillä oli yksi yhtenäinen tavoite. Keinoina käytettiin tarjonnan rajoittamista ja kilpailevien reittiliikennelupavuorojen poissuljentaa Matkahuollon järjestelmistä. Kaikki toimenpiteet vaikuttivat vähintäänkin välillisesti myös hintatasoon. Keinot tavoitteen saavuttamiseksi vaihtelivat ajan kuluessa, koska ne sopeutettiin vastaamaan sitä, mikä parhaalla mahdollisella tavalla kulloinkin toteutti kokonaissuunnitelmaa.

156. Jo vuodelta 2008 pöytäkirjatut lausumat kilpailun avautumisen seurauksista osoittavat, että kartellin osapuolilla oli yhteisymmärrys siitä, että lisääntyvän vuorotarjonnan aiheuttamalta kilpailulta tuli tavalla tai toisella suojautua. Linja-autoliitto pyrki vaikuttamaan kilpailun avautumiseen myös edunvalvonnalla.

²⁹² Asia C-49/92 *komissio v. Anic Participazioni*, kohta 82 ja asia T-211/08 *Putters International v. komissio*, kohta 31.

²⁹³ Asia T-1/89 *Rhône Poulenc v. komissio*, kohdat 125–126. Samoin asia T-7/89 *Hercules Chemicals v. komissio*, kohdat 262–263. Ks. myös esim. yhdistetyt asiat C-204/00 P ym. *Aalborg Portland ym. v. komissio*, kohta 258.

²⁹⁴ Yhdistetyt asiat T-305/94 ym. *LVM v. komissio*, kohta 773.

²⁹⁵ Asia T-53/03 *BPB v. komissio*, kohdat 249–250.

25.1.2016

la.²⁹⁶ Kaikilta osin tämä ei kuitenkaan tuottanut toivottua tulosta. Lisäksi ELY-keskukset päätyivät soveltamaan joukkoliikennelakia kartellin tavoitteiden vastaisesti. Osapuolet kohdistivatkin vuorotarjonnan määrän rajoittamiseen tähtäävät toimet liikennöitsijöihin.²⁹⁷

157. Kartellin osapuolina olevilla linja-autoyhtiöillä oli yhteisymmärrys rajoittaa lisääntyvää vuorotarjontaa yhtäältä pidättäytymällä kilpailevien reittiliikennelupavuorojen hakemisesta sekä toisaalta pyrkimällä vaikuttamaan muihin liikennöitsijöihin siten, etteivät nekään niitä hakisi. Linja-autoliitossa valmistauduttiin viestimään liikennöitsijöille muun muassa siitä, että uusia lupia tulisi hakea vasta siirtymäaikojen jälkeen.²⁹⁸

158. Vuorotarjonnan määrää pyrittiin rajoittamaan myös Linja-autoliiton toimenpiteillä, joiden tavoitteena oli saada kilpailevia reittiliikennelupavaroja hakee neet liikennöitsijät vetämään hakemuksensa pois tai viivästyttää myönnettyjen lupien mukaisen liikennöinnin aloittamista.²⁹⁹ Tehokkaimmaksi keinoksi osoittautui Matkahuollon sopimus uudistus, jonka seurauksena yhtäältä kilpailevien reittiliikennelupavuorojen pääsy Matkahuollon järjestelmiin pystyttiin estämään ja toisaalta Matkahuollon järjestelmissä mukana olleet kilpailevat vuorot pystyttiin niistä poistamaan.³⁰⁰

159. Ennen joukkoliikennelakia alan kilpailu oli lausuntomenettelyn ansiosta pitkälti alan toimijoiden kontrollissa, ja tulevaan kilpailun avautumiseen pyrittiin vaikuttamaan ensin Linja-autoliiton edunvalvonnan keinoin. Kartellin osapuolet tunnistivat myös Matkahuollon sopimusten käyttämisen kontrollin välineenä jo tässä vaiheessa, mutta konkreettisiin toimiin ei vielä ollut tarvetta.³⁰¹ Kun edunvalvontatavoitteet jäivät pääosin saavuttamatta ja lain voimaantulo lähestyi, osapuolet saavuttivat yhteisymmärryksen, että kilpailevia reittiliikennelupia ei tulisi hakea.³⁰² Kun sittemmin ilmeni, että kilpailevia reit-

²⁹⁶ Ks. esim. Liite 16, Linja-autoliiton hallituksen kokouksen 28.5.2008 pöytäkirja, kohta 6.1, s. 6–7. Vaikka edunvalvontatyö, jonka pyrkimyksenä on vaikuttaa lainsäädännön sisältöön ei tässä tapauksessa ole päätöksen eikä seuraamusmaksuesityksen kohteena eikä seuraamusmaksun perusteena, tämän edunvalvontatyön tavoitteiden ymmärtäminen on kilpailuvastaisen kokonaissuunnitelman ymmärtämisen kannalta keskeistä.

²⁹⁷ Ks. esim. Liite 60, Linja-autoliiton neuvottelumuistio 7.9.2010 Helsinki-Hamina -reittiliikennelupahakemuksista (PMS 15); Liite 68, Koiviston Auton edustaja N:n sähköpostiviesti 29.12.2010: "Asia: RE: Asia: VS: Uusien bussivuorojen tarpeellisuuden arviointi välille Hamina–Helsinki–Hamina" (MHE 2-120).

²⁹⁸ Liite 47, Linja-autoliiton hallituksen kokouksen 26.8.2009 pöytäkirjan liite 5 (pöytäkirjassa liitteen numeroksi merkitty 7) joukkoliikennelaki (luonnos) ja sen soveltaminen, päivätty 21.8.2009 (TTU 12), s. 4.

²⁹⁹ Ks. esim. Liite 58, Ehdotus hakemusten poisvetämisestä 25.8.2010 (PMS 11); Liite 59, Linja-autoliiton työvaliokunnan strategia-asiakirja, päivätty 31.8.2010 (MHE 4-3), s. 6; Liite 60, Linja-autoliiton neuvottelumuistio 7.9.2010 Helsinki-Hamina -reittiliikennelupahakemuksista (PMS 15); Liite 61, Linja-autoliiton edustaja K:n sähköpostiviesti 25.8.2010 (PMS 8); Liite 62, Linja-autoliiton edustaja K:n sähköpostiviesti 25.8.2010 (PMS 9); Liite 63, Neuvottelun 7.9.2010 asialista ja liitteenä oleva muistio 2.9.2010 "Siirtymäajan liikennöintisopimukset ja reittiliikenneluvat" (ANO 4), s. 1–2; Liite 64, Koiviston Auton edustaja N:n sähköpostiviesti 27.12.2010: "Asia: Uusien bussivuorojen tarpeellisuuden arviointi välille Hamina–Helsinki–Hamina" (PMS 2); Liite 65, Sähköpostiviestiketju 27.–28.12.2010: "RE: Asia: VS: Uusien bussivuorojen tarpeellisuuden arviointi välille Hamina–Helsinki–Hamina" (MHE 2-155).

³⁰⁰ Ks. esim. Liite 38, Matkahuollon hallituksen kokouksen 26.8.2010 pöytäkirja, s. 4; Liite 68, Koiviston Auton edustaja N:n sähköpostiviesti 29.12.2010: "Asia: RE: Asia: VS: Uusien bussivuorojen tarpeellisuuden arviointi välille Hamina–Helsinki–Hamina" (MHE 2-120).

³⁰¹ Ks. kohdat 41–42.

³⁰² Ks. kohdat 51–54.

25.1.2016

tiliikennelupavuoroja oli haettu ja että viranomaiset todennäköisesti luvat myöntäisivät, kilpailevien reittiliikennelupavurojen poissuljennan mahdollistava Matkahuollon sopimusuudistus toteutettiin.³⁰³ Tähän vaiheeseen liittyy myös Linja-autoliiton ja seuraamusmaksuesityksen kohteena olevien linja-autoyhtiöiden pyrkimys saada reittiliikennelupavuoroja hakeneita ja saaneita liikennöitsijöitä sopimaan tarjonnan rajoittamisesta.³⁰⁴ Matkahuollon hallitus poissulki kilpailevat reittiliikennelupavurot matka- ja pakettipalveluista joulukuussa 2010.³⁰⁵

160. Tapahtumainkuvauksessa selostetut kokoukset, tapaamiset ja muu yhteydenpito ovat olleet osa kokonaissuunnitelmaa, joilla on ollut edellä kohdassa 150 kuvattu kilpailua rajoittava tavoite. Kartellin jäsenten toiminnassa on koko tarkastelujaksolla ollut havaittavissa menettelytapojen ja käytännön toiminnan jatkuvuus. Toimenpiteet eivät ole olleet erillisiä, toisistaan irrallisia menettelyitä. Ne muodostavat yhden toiminnallisen kokonaisuuden, jota on oikeudellisesti arvioitava yhtenä yhtenäisenä rikkomuksena.

10.5 Tarkoitus rajoittaa kilpailua

10.5.1 Arvioinnin perusteet

161. Kilpailulain 5 §:ä sovelletaan, mikäli sopimuksen, yhteenliittymän päätöksen tai yhdenmukaistetun menettelytavan tarkoituksena tai seurauksena on merkittävä kilpailun estyminen, rajoittuminen tai vääristyminen. Yhteistyön kilpailua rajoittavan tarkoituksen arviointiin vaikuttavat erityisesti sopimuksen, päätöksen tai menettelytavan sisältö ja sen objektiiviset tavoitteet. Yhteistyön kilpailua rajoittavaa tarkoitusta on arvioitava sopimuksen, päätöksen tai menettelytavan sisällön ja sen taloudellisen asiayhteyden valossa.³⁰⁶
162. Unionin oikeuskäytännön mukaan tuotannon tai tarjonnan rajoittamiseen liittyvän sopimuksen tarkoituksena on rajoittaa kilpailua.³⁰⁷ Vastaavasti, kun sopimuksella, päätöksellä tai yhdenmukaistetulla menettelytavalla pyritään poissulkemaan kilpailijoita markkinoilta, sen tarkoituksena katsotaan olevan kilpailun rajoittaminen.³⁰⁸ Oikeuskäytännössä tarjonnan rajoittamista ja kollektiivista poissuljenta tavoittelevaa tai siihen jo luonteensa puolesta johtavaa yhteistyötä on pidetty erityisen vakavana kilpailunrajoituksena.³⁰⁹ Kilpai-

³⁰³ Ks. kohdat 56–60.

³⁰⁴ Ks. kohdat 67–68.

³⁰⁵ Ks. kappale 9.4.3.

³⁰⁶ Asia C-209/07 *Beef Industry Development ja Barry Brothers*, kohta 16; yhdistetyt asiat 29/83 ja 30/83 *CRAM ja Rheinzink v. komissio*, kohta 26; asia C-551/03 *P General Motors*, kohta 66.

³⁰⁷ Komission tiedonanto: Suuntaviivat Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 101 artiklan soveltamisesta horisontaalista yhteistyötä koskeviin sopimuksiin, EUVL 14.1.2011, C 11/1, kohta 160.

³⁰⁸ Komission tiedonanto: Suuntaviivat Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 101 artiklan soveltamisesta horisontaalista yhteistyötä koskeviin sopimuksiin, EUVL 14.1.2011, C 11/1, kohta 273.

³⁰⁹ Asia C-209/07 *Beef Industry Development ja Barry Brothers*, kohta 40. Ks. myös *Institute of Independent Insurance Brokers v. Director General of Fair Trading*, Competition Commission Appeal Tribunal 17.9.2001, nrot 1002–1004/2/1/01, erit. tuomion kohdat 214–215, jossa tarjontaa ja markkinoilla toimimista tosiasiallisesti rajoittavan yritysten yhteenliittymän säännön tarkoituksena katsottiin jo luonteensa puolesta olevan kilpailun rajoittaminen.

25.1.2016

lua rajoittava tarkoitus arvioidaan objektiivisin kriteerein. Näyttö osapuolten subjektiivisesta tarkoituksesta rajoittaa kilpailua voidaan ottaa huomioon.³¹⁰

163. Kilpailijoiden välisellä yhteistyöllä, jonka tarkoituksena on rajoittaa kilpailua, on katsottu olevan niin todennäköisesti kielteinen vaikutus kilpailuun, ettei sen kielletyksi toteamiseksi ole tarpeellista näyttää toteen mitään tosiasiallisia vaikutuksia markkinoilla.³¹¹

10.5.2 Kilpailua rajoittava tarkoitus tässä asiassa

164. Kartellin osapuolten tarkoituksena on ollut rajoittaa joukkoliikennelailla avattua kilpailua. Keinoina on käytetty kappaleissa 9.1 –9.5 selostetusti tarjonnan rajoittamista ja poissuljenta. Kuten kohdassa 162 todetaan, tällaiset kilpailijoiden väliset toimenpiteet ovat jo luonteensa puolesta erityisen vakavia rikkomuksia ja kilpailulain 5 §:ssä tarkoitetulla tavalla tarkoitukseltaan kilpailua rajoittavia.
165. Asiakirjanäyttö osoittaa, että tarjonnan rajoittamisen ja poissuljennan tarkoituksena on sekä objektiivisin että subjektiivisin kriteerein arvioituna ollut kilpailun rajoittaminen. Kartellin osapuolet eivät ratkaisseet itsenäisesti toimintalinjaansa kilpailun avautumiseen, vaan ne ovat yhdessä keskustelleet ja sopineet vuodesta 2008 lähtien keinoista kilpailulta suojautumiseksi. Matkahuollon palvelusopimukset otettiin esiin jo sekä Linja-autoliiton hallituksen kokouksessa 28.5.2008³¹² että Matkahuollon strategiaseminaarissa syksyllä 2008.³¹³ Lisäksi Linja-autoliiton hallitus teki 26.11.2008 tavoitelinjauksen siitä, että kilpailun avautumisen myötä alalle tulevien uusien reittiliikennelupavuorojen aiheuttamilta markkinahäiriöiltä tulee suojautua ja että Matkahuollon palveluja käytetään alalle tulon kontrollointivälineenä.³¹⁴
166. Asiakirjanäyttö osoittaa, ettei tarveharkinnan lisääminen Matkahuollon sopimuksiin perustunut Matkahuollon liiketoiminnallisiin näkökohtiin, vaan sen tosiasiallinen tarkoitus oli kilpailua rajoittava. Matkahuollon sopimus uudistuksella pyrittiin yhtäältä hillitsemään siirtymäajan sopimusliikenteen kanssa kilpailevien reittiliikennelupien hakemista, ja toisaalta tarvittaessa poissulkemaan viranomaisten myöntämät kilpailevat reittiliikennelupavuorot Matkahuollon järjestelmistä. Kilpailua rajoittava tarkoitus ilmenee muun muassa

³¹⁰ Komission tiedonanto: Suuntaviivat Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 101 artiklan soveltamisesta horisontaalista yhteistyötä koskeviin sopimuksiin, EUVL 14.1.2011, C 11/1, kohdat 24–25; Komission tiedonanto: Suuntaviivat perustamissopimuksen 81 artiklan 3 kohdan soveltamisesta, EUVL 27.4.2004, C 101/97, kohdat 21–22. Oikeuskäytännössä näin muun muassa yhdistetyt asiat 29/83 ja 30/83 *CRAM ja Rheinzink v. komissio*, kohta 26. Samoin kilpailunrajoituslain esitöissä: HE 11/2004, s. 32.

³¹¹ Komission tiedonanto: Suuntaviivat Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 101 artiklan soveltamisesta horisontaalista yhteistyötä koskeviin sopimuksiin, EUVL 14.1.2011, C 11/1, kohta 24. Vakiintuneesta unionin oikeuskäytännöstä ks. asia 56/65 *Société Technique de Minière v. Maschinenbau Ulm*; yhdistetyt asiat C-501/06 P ym. *GlaxoSmithKline Services ym. v. komissio ym.*, kohta 55; asia C-209/07 *Beef Industry Development ja Barry Brothers*, kohta 16.

³¹² Liite 16, Linja-autoliiton hallituksen kokouksen 28.5.2008 pöytäkirja, kohta 6.1, s. 7, vastaus kysymykseen numero 6.

³¹³ Liite 19, Matkahuollon strategiaseminaarin 30.–31.10.2008 linjaukset ja keskustelu (MHE 2-61), ks. mm. s. 2 ja s. 4–7.

³¹⁴ Liite 21, Linja-autoliiton hallituksen ylimääräisen kokouksen 26.11.2008 pöytäkirja, kohta 6.1, s. 4–5 ja Liite 20, Linja-autoliiton hallituksen linjaukset/tavoitteet 3.12.2008 (ANO 1).

25.1.2016

Matkahuollon hallituksen 26.8.2010 tekemästä päätöksestä³¹⁵ sekä seuraavista kartellin osapuolten kommentteista sopimusuudistuksesta ja sen toteutamisesta:

- Pohjolan Matkan edustaja L:n tarveharkintaehdosta sopimusluonnokseen lisäämä kommentti: *"johonkin kohtaan meidän on uskallettava laittaa tämä maininta, että saamme toimimaan tämän sääntelymekanismin"*.³¹⁶
- Väinö Paunun edustaja P:n mukaan *"päätös (tarveharkinnasta)"*³¹⁷ *kyllä tehtiin juuri tällaisen tilanteen varalle*, eli siltä varalta, että reitille, jolla on siirtymäajan sopimusliikennettä, myönnetään reittiliikennelupavuoro, joka lisäisi olemassa olevan liikenteen kanssa kilpailevaa tarjontaa.³¹⁸ P:n mukaan palvelujen antaminen *"samantein ja ilman MH:n "tarveharkintaa" – – vain kiihdyttää lisähakemusten tekoa"*.³¹⁹
- Myös Pohjolan Matkan edustaja L:n mukaan *"sopimusuudistuksen tarkoituksenahan oli nimenomaan päästä puuttumaan tällaisiin "järjettömiin" hakemuksiin ja nostaa kynnystä hakea vuoroja toisten päälle – –"*.³²⁰

167. Tarveharkinnan näennäisyys ilmenee myös siitä ainoasta tilanteesta, jossa Matkahuollon toimiva johto on sen tehnyt.³²¹ Matkahuollon hallituksen jäsenet sivuuttivat toimivan johdon tekemän tarveharkinnan Helsinki–Hamina-vuoroilla, koska hallitus arvioi tilannetta *"enemmän periaatteellisella tasolla"*.³²² Lisäksi Matkahuollon pakettiliikennetyöryhmän kokouksen 13.12.2010 pöytäkirja osoittaa, että pakettipalveluiden tarveharkinnan tarkoituksena on ollut tosiasiallisesti säilyttää alalla jo toimivien linja-autoyhtiöiden mahdollisuus kontrolloida alalle haluavia. Väinö Paunun edustaja P esitteli, että yksi tapa selvittää vuoron tarpeellisuus olisi Linja-autoliiton lausunto.

³¹⁵ Liite 38, Matkahuollon hallituksen kokouksen 26.8.2010 pöytäkirja, s. 4.

³¹⁶ Pohjolan Matkan edustaja L:n sähköpostiviesti 21.7.2010 ja sen liitteenä olevassa matkapalvelusopimusluonnoksen liitteessä 1, s. 7 vihreällä värillä korostetut kommentit. Ks. Liite 36, 21.7.2010 L:n sähköpostiviesti ja liite "Matkahuollon matkapalveluja koskeva sopimus EHDOTUS 23062010" (PBE 1: 15732 (sähköpostiviesti), PBE 1: 15731 (liite 1))

³¹⁷ Lisäys tässä.

³¹⁸ Liite 41, Sähköpostiviestiketju 1.9.2010–3.9.2010: "Case Kivistö/Matkahuolto/LAL" (SSU 11), Väinö Paunun edustaja P:n sähköpostiviesti 1.9.2010 klo 12:15 (viestiketjussa).

³¹⁹ Liite 41, Sähköpostiviestiketju 1.9.2010–3.9.2010: "Case Kivistö/Matkahuolto/LAL" (SSU 11), Väinö Paunun edustaja P:n sähköpostiviesti 1.9.2010 klo 11:29 (viestiketjussa).

³²⁰ Liite 42, Sähköpostiviestiketju 23.12.–27.12.2010: "Uusien bussivuorojen tarpeellisuuden arviointi välille Hamina–Helsinki–Hamina" (ANO 13), Pohjolan Matkan edustaja L:n sähköpostiviesti 27.12.2010 klo 12:46 (viestiketjussa).

³²¹ Ks. kohta 81.

³²² Liite 42, Sähköpostiviestiketju 23.12.–27.12.2010: "Uusien bussivuorojen tarpeellisuuden arviointi välille Hamina–Helsinki–Hamina" (ANO 13), Pohjolan Matkan edustaja L:n sähköpostiviesti 27.12.2010 klo 12:46 (viestiketjussa).

25.1.2016

Tällöin ne vuorot, joita liiton alueosastot eivät vastusta, otettaisiin järjestelmään mukaan ja muiden tarpeellisuus arvioitaisiin Matkahuollossa.³²³

168. Kartellin osapuolten kilpailunvastaisen tarkoituksen osoittaa myös se, ettei Matkahuolto ole kappaleessa 10.6 tarkemmin kuvatulla tavalla viraston pyynnöistä huolimatta pystynyt esittämään hyväksyttävää selvitystä siitä, miten Matkahuolto tarveharkintaehtoa käytännössä soveltaa. Matkahuolto ei myöskään ole osoittanut, että se olisi suorittanut todellista tarveharkintaa joulukuussa 2010 tehdyn poissuljentalinjauksen jälkeen. Sen sijaan asiakirjanäyttö osoittaa tarveharkinnan jääneen näennäiseksi ja käytännössä korkeintaan tarpeen kiistävän kilpailijan mielipiteen varaan.³²⁴
169. Kilpailua rajoittavaa tarkoitusta osoittaa lisäksi edellä kohdissa 100–101 kuvattu keskustelu Tampere–Pori-reitistä, jossa yhtiöt yrittivät keskinäisellä yhteistyöllä ylläpitää ennen joukkoliikennelakia vallinnutta tilannetta ja sopia keskenään tarjonnan määrästä.
170. Ottaen huomioon tarkasteltavana olevasta menettelystä edellä esitetty, sillä ei objektiivisesti arvioiden voida katsoa olevan muuta tarkoitusta kuin kilpailun rajoittaminen. Kartellin osapuolten subjektiivinen tarkoitus rajoittaa kilpailua ilmenee niin ikään edellä selostetusta asiakirjanäytöstä. Asiassa on kyse vakavasta, yksinomaan kilpailun rajoittamiseen tähtäävästä kilpailulain 5 §:ssä kielletystä menettelystä. Tällöin menettelyn kielletyksi toteamiseksi ei ole tarpeen näyttää toteen sen tosiasiallisia vaikutuksia.
171. Vaikka asiassa ei ole tarpeen osoittaa kartellin tosiasiallisia vaikutuksia, virasto toteaa, että esillä olevassa asiassa vaikutukset ovat olleet huomattavat. Ensinnäkin, kartelli hidasti kilpailun avautumista merkittävästi. Joukkoliikennelakiuudistuksen tarkoituksen oli avata markkinat reittiliikennelupaliikenteelle lain voimaan tullessa 3.12.2009. Linja-autoliitto ja muut kartellin osapuolet päättivät kuitenkin edellä kohdissa 51 ja 52 kuvatusti rajoittaa keskinäistä kilpailua. Alan merkittävimpien toimijoiden yhteisymmärrys olla hakematta toistensa kanssa kilpailevia reittiliikennelupia ennen siirtymäajan päättymistä vaikutti ainakin siten, että kuluttajien valintamahdollisuudet olivat pienemmät, ja että liikennöitsijöiden paine kilpailla hinnalla oli merkittä-

323

324 Liite 43, Matkahuollon pakettiliikennetyöryhmän 13.12.2010 kokousmuistio (MHE3-210), s. 3.

Liite 104, Sähköpostiviestiketju 28.–30.12.2010: "keskimatkat/turku-äkäslompolo vuoro" (SSU 7), Pohjolan Matkan edustaja L:n kommentit, joiden mukaan Keskimatkat Oy:n uutta reittiliikennelupavuoroa "ei missään tapauksessa saa ottaa MH:n järjestelmiin ennen kuin MH:n hallitus on ottanut kantaa asiaan, samaten MH:n hallitus ottaa varmastikin kielteisen kannan rahdinkuljetusoikeuteen ko. vuorolla" ja Matkahuollossa tulee ryhtyä "samoihin toimiin kuin Haminankin välillä, ettei tule Minfoon, liput eivät kelpaa sekä rahdinkuljetusoikeutta ei ole."; Liite 42, Sähköpostiviestiketju 23.12.–27.12.2010: "Uusien bussivuorojen tarpeellisuuden arviointi välille Hamina–Helsinki–Hamina" (ANO 13), Pohjolan Matkan edustaja L:n sähköpostiviesti 27.12.2010 klo 12:46 (viestiketjussa): "vuorot eivät tuota MH:lle lisäarvoa matkapalvelujen eikä pakettipalvelujen osalta, koska Helsinki-Kotka-Hamina – välillä ei ole ollut tarvetta käyttää ylimääräistä kuljetus-kalustoa."; Liite 67, Sähköpostiviestiketju 23.12.–27.12.2010: "Uusien bussivuorojen tarpeellisuuden arviointi välille Hamina–Helsinki–Hamina" (PMS 3), Vainion Liikenteen edustaja V:n sähköpostiviesti 27.12.2010 klo 11:44 (viestiketjussa): "Pakettipuolella ei käsittääkseni ole tarvetta lisäkapasiteetille ja aikataulukentässä ei ole aukkoa."

25.1.2016

västi rajoittunutta 1.7.2014 asti³²⁵ eli ajankohtaan, jolloin merkittävä osa siirtymäajan sopimuksista päättyi.

172. Toiseksi, kun alalla jo olevat pienemmät liikennöitsijät yrittivät laajentaa toimintaansa hakemalla esityksen kohteena olevien linja-autoyhtiöiden kanssa kilpailevia reittiliikennelupia, päättivät kartellin osapuolet poissulkea ne Matkahuollon järjestelmistä. Kuten edellä esimerkiksi kohdissa 86–87 ja 98 on kuvattu, liikennöinti oli kannattamatonta, koska asiakkaat eivät löytäneet uusia vuoroja Matkahuollon aikataulupalveluista, Matkahuolto ei myynyt niille lippuja eikä niillä voinut kuljettaa paketteja. Sen sijaan paketinkuljetusoikeus säilytettiin kartellin jäsenten liikennöimillä hitaammilla vuoroilla, kuten edellä kohdissa 109–111 on kuvattu.
173. Lisäksi reittiliikennelupavuorojen poissuljenta Matkahuollon matka- ja pakettipalveluista vaikutti potentiaalisten uusien kilpailijoiden markkinoille tuloon rajoittavasti tai estävästi. Reagoimalla voimakkaasti ensimmäisiin reittiliikennelupahakemuksiin, kartellin osapuolet viestittivät myös potentiaalisille uusille liikennöitsijöille, että se pyrkisi estämään niiden markkinoille tulon.
174. Sen lisäksi, että esillä oleva kilpailunrajoitus on aiheuttanut vahinkoa kilpailevalle liikenteelle, siitä ovat hyötynneet erityisesti seuraamusmaksuesityksen kohteena olevat linja-autoyhtiöt. Ensinnäkin, nämä linja-autoyhtiöt ovat hyötynneet reittiliikenteen poissuljennasta Matkahuollon *matkapalveluista*. Poissuljennan vuoksi kilpailevat reittiliikennelupavuorot eivät näkyneet Matkahuollon aikataulujärjestelmissä, eikä Matkahuolto myynyt niihin lippuja. Siten asiakkaat eivät löytäneet niitä ja lipputulot säilyivät järjestelmissä mukana olleilla vuoroilla. Toiseksi, linja-autoyhtiöt hyöttyivät merkittävästi kilpailevien reittiliikennelupavuorojen poissulkemisesta Matkahuollon *pakettipalveluista*. Esityksen kohteena olevat linja-autoyhtiöt ovat Matkahuollon merkittävimpiä paketinkuljettajia³²⁶ ja niiden osuus Linja-autoliiton jäsenyritysten paketinkuljetustuotoista on noin [] %.³²⁷ Kolmanneksi, kartellin osapuolten saavuttama yhteisymmärrys siitä, ettei reittiliikennelupia haettaisi ennen kuin suuri osa siirtymäajansopimuksista päättyi³²⁸, vähensi merkittävästi osapuolten keskinäistä hintakilpailua ja ylläpiti niiden kannattavuutta.

10.6 Oy Matkahuolto Ab:n esittämä selvitys poissuljennan syistä

175. Matkahuollon mukaan harkintaperusteet reittiliikennelupavuorojen hyväksymiseen matkapalveluihin ovat muotoutuneet yhtiön hallituksen kokouksissa. Keskeisin, ja käytännössä ainoa, harkintaperuste on ollut lippujen kelpoisuus kaikissa Matkahuollon aikataulujärjestelmässä olevissa vuorois-

³²⁵ Ks. esim. Liite 58, Ehdotus hakemusten poisvetämisestä 25.8.2010 (PMS 11). Sähköpostiviestistä ilmenee Väinö Paunun edustaja P:n katsoen, että reittiliikennelupaa hakenut Vuorela tulisi saada perumaan hakemuksensa ja lupia myöntävä viranomaisen ”riviin, muuten hulina alkaakin nyt eikä 1.7.2014”.

³²⁶ Liite 7, Matkahuollon vastaus Kilpailuviraston selvityspyyntöön 6.6.2012, kohta 12, s. 21–22.

³²⁷ Laskelma perustuu asianosaisten vastauksiin KKV:n 24.9.2015 selvityspyyntöön.

³²⁸ Ks. edellä alaviite 325.

³²⁹ Liite 7, Matkahuollon vastaus Kilpailuviraston selvityspyyntöön 6.6.2012 s. 17.

25.1.2016

sa.³²⁹ Rahdinkuljetusoikeudet on myöntänyt Matkahuollon toimiva johto rahditoiminnasta päätettyjen periaatteiden mukaisesti. Rahdinkuljetusoikeus perustuu yhtiön asiakkaiden rahdinkuljetustarpeisiin, jotka puolestaan ilmenevät käytännössä niiden omille asiakkailleen antamien asiakaslupausten perusteella. Matkahuollon mukaan kyseistä arviointitapaa on sovellettu sekä ennen sopimusuudistusta että sen jälkeen.³³⁰

176. Kilpailu- ja kuluttajavirasto ei pidä Matkahuollon esittämiä perusteluja poissuljennan syistä todellisina. Ensinnäkin asiakirjanäyttö osoittaa, että toimenpiteiden syynä on nimenomaisesti ollut kilpailevien reittiliikennelupavuorojen poissuljenta ja että perusteluja toimenpiteille on etsitty vasta kilpailua rajoittaneiden päätösten jälkeen.³³¹
177. Toiseksi, asiakirjanäyttö osoittaa, että kartellin osapuolet eivät keskustelleet tuettujen lippujen kelpaamattomuudesta pohtiessaan syitä, joilla reittiliikennelupavuorot poissuljettiin matkapalveluista. Tuettujen lippujen kelpaamattomuutta reittiliikennelupavuoroissa käytettiin perusteluina ainoastaan liikennöitsijöille, viranomaisille ja julkisuuteen sen jälkeen, kun ensin oli päätetty, että kilpailulta tullaan suojautumaan kieltäytymällä myöntämästä kilpailuileville vuoroille matkapalveluita.
178. Kolmanneksi, Matkahuollon järjestelmiin oli vuoden 2010 loppuun mennessä ongelmitta hyväksytty reittiliikenneluvalla ajettavaa vuoroa.³³² Tuetut liput eivät kelvanneet näilläkään vuoroilla. Ne oli kuitenkin otettu järjestelmään ja saivat jäädä sinne. Kartellin osapuolien huomio kiinnittyi vain kilpailuviin reittiliikennelupavuoroihin. Matkahuollon johdon tiedossa loppuvuonna 2010 oli vain "haloota" nostattaneet reittiliikenneluvat³³³ eli ne, joissa reittiliikennelupaa oli haettu sellaiselle reitille, jolla jo oli siirtymäajan sopimusliikennettä.
179. Virasto katsoo myös, että reittiliikennevuorojen ottaminen mukaan Matkahuollon matkapalveluihin syksyllä 2012 tukee näkemystä siitä, että poissuljennan todellinen syy oli kilpailun avautumisen estäminen ja vähintäänkin viivästyttäminen.³³⁴ Matkahuollon hallitus päätti kesän 2012 aikana ottaa reittiliikennelupavuorot ensin aikatauluinformaatio- ja lopulta lipunmyyntipalveluiden piiriin. Viraston tiedossa ei ole syytä, miksi reittiliikennelupavuoroja ei olisi voitu ottaa mukaan matkapalveluihin jo aiemmin. Tässä arviossa virasto on ottanut huomioon myös sen, että Matkahuollon järjestelmissä on koko ajan ollut mukana edellä mainitut reittiliikennelupavuoroa. Käytännössä tuettujen lippujen käyttämiseen reittiliikennelupavuoroissa liittyvät on-

330

331 Liite 7, Matkahuollon vastaus Kilpailuviraston selvityspyyntöön 6.6.2012 s. 25.

332 Ks. edellä kohdat 166–167.

333 Liite 7, Matkahuollon selvitys 6.6.2012, s. 17.

334 Liite 103, 29.–31.12.2010 Sähköpostiviestiketju (MHE 4-125), Linja-autoliiton työntekijä H:n sähköpostiviesti 30.12.2010 otsikolla "Lisää uusia reittiliikennelupia" (viestiketjussa)

334 Viraston näkemystä tukee myös Linja-autoliiton työvaliokunnan kokouksessa 25.4.2012 linja-autoliikennetyöryhmän työstä todettu. Työvaliokunta on kokouksessaan katsonut, että "työryhmän työn epäonnistuminen oli nähtävissä jo etukäteen; kyse oli ajan peluusta". Ks. Liite 120, Linja-autoliiton hallituksen kokouksen 30.5.2012 pöytäkirja, kohta 6.1, s. 3.

25.1.2016

gelmat Matkahuollon järjestelmissä olivat vuonna 2012 samat kuin aiem-
minkin.³³⁵

180. Matkahuolto ei ole viraston pyynnöistä huolimatta esittänyt, että yhtiö olisi tehnyt liiketoimintaansa perustuvaa tarveharkintaa poissulkiessaan kilpailevat reittiliikennelupavuorot pakettipalveluista (tarkemmin jäljempänä kappale 10.9.2).
181. Matkahuolto on myös esittänyt, että rahdinkuljetus perustuu aikataulutettuun linja-autoliikennejärjestelmään, jolloin vain Matkahuollon aikataulujärjestelmässä olevat vuorot voivat käytännössä olla mukana pakettipalveluissa. Tämäkään perustelu ei ole uskottava. Matkahuolto ostaa kuljetuskapasiteettiä myös ulkopuolisilta toimijoilta silloin, kun sen oma kapasiteetti ei riitä.³³⁶ Kyseinen perustelu tukee viraston näkemystä näennäisestä tarveharkinnasta, sillä reittiliikennelupavuroilta evätty aikataulunäkyvyys käytännössä jotta suoraan myös rahdinkuljetusoikeuden epäämiseen.

10.7 Yksittäisen elinkeinonharjoittajan vastuu rikkomuksesta

10.7.1 Arvioinnin perusteet

182. Unionin oikeuskäytännön mukaan kielletty yhteistyö perustuu väistämättä useiden sellaisten yritysten myötävaikutukseen, jotka ovat kaikki mukana rikkomisessa, mutta joiden osallistumisella voi olla eri ilmenemismuotoja. Pelkästään se, että kukin yritys osallistuu kilpailusääntöjen rikkomiseen sille ominaisella tavalla, ei riitä poissulkemaan sen vastuuta rikkomisesta kokonaisuudessaan, eikä myöskään käyttäytymisestä, jonka muut rikkomiseen osallistuneet yritykset ovat todellisuudessa toteuttaneet, mutta jolla on sama kilpailua rajoittava tarkoitus tai vaikutus.³³⁷
183. Kun osoitetaan yrityksen osallistuneen yhteen tai useampaan yhteistoimintajärjestelyn osatekijöistä ja lisäksi osoitetaan yrityksen tienneen tai että sen olisi pitänyt tietää tämän yhteistyön olleen osa kilpailunrajoitustarkoituksessa muodostettua kokonaissuunnitelmaa, sitä voidaan pitää vastuussa koko tästä yhteistoimintajärjestelystä.³³⁸ Samoin, kun osoitetaan yrityksen aikoneen omalla toiminnallaan myötävaikuttaa kaikkien osallistujien yhteisten päämäärien tavoitteluun ja tienneen muiden osallistujien kilpailunvastaisesta käyttäytymisestä tai kyenneen kohtuudella ennustamaan sen ja olleen valmis hyväksymään siihen sisältyvän riskin, myös sitä pidetään vas-

³³⁵ Ratkaisu tuettujen lippujen käsittelyyn saatiin vasta loppuvuonna 2013, ja mekanismi on saatettu voimaan 1.7.2014. Ks. esim. Liite 121. Liikenne- ja viestintäministeriön tiedote 2.12.2013.

³³⁶ Liite 7, Matkahuollon selvitys 6.6.2012, kohdat 12–13, s. 18–24.

³³⁷ Asia C-49/92 P *komissio v. Anic Participazioni*, kohdat 79–80.

³³⁸ Yhdistetyt asiat T-305/94 ym. *LVM v. komissio*, kohta 773.

25.1.2016

tuullisena menettelytavoista, joita muut yritykset ovat panneet täytäntöön, koko siltä ajalta, jona se on osallistunut rikkomukseen.³³⁹

184. Yrityksen osallistumisen toteamiseen riittävää voi olla jo se, että kyseessä olevan yrityksen voidaan näyttää osallistuneen kokouksiin, joiden aikana on tehty kilpailua rajoittavia sopimuksia – ilman, että kyseinen yritys olisi selvästi vastustanut niitä.³⁴⁰ Myös kotimaisessa oikeuskäytännössä on katsottu, että kukin kilpailunrajoitukseen osallistunut elinkeinonharjoittaja on kokonaisvastuussa menettelyn kilpailua rajoittavasta tarkoituksesta, ja että kilpailurikkomus on jatkunut kunkin elinkeinonharjoittajan kohdalla niin kauan, kuin kyseessä oleva elinkeinonharjoittaja on soveltanut kiellettyyn menettelyyn perustuneita toimintatapoja.³⁴¹ Yritys voi olla vastuussa rikkomuksesta myös silloin, kun se on myötävaikuttanut yhteistoimintajärjestelyn toteuttamiseen, vaikka vain alisteisella, liitännäisellä tai passiivisella tavalla.³⁴² Myötävaikuttaneen yrityksen ei edellytetä myöskään toimivan samoilla merkityksellisillä markkinoilla.³⁴³ Sillä, kuinka säännöllisesti yritys on osallistunut kokouksiin tai kuinka täysimääräisesti se on toteuttanut sovitut toimenpiteet, ei sen sijaan ole vaikutusta vastuun kannalta, vaan vastuun laajuuden ja seuraamusten tason arvioinnissa.³⁴⁴ Yhteensovittamisen ei myöskään tarvitse olla kaikkien asianomaisten yritysten edun mukaista.³⁴⁵

185. Se, että yritys ei ole osallistunut kaikkiin kielletyn yhteistyön muodostaviin osatekijöihin tai että sen osuus niissä osatekijöissä, joihin se on osallistunut, on ollut vähäinen, ei ole merkityksellistä rikkomuksen olemassaoloa arvioitaessa, vaan tällainen seikka on otettava huomioon rikkomuksen vakavuuden arvioinnin yhteydessä ja tarvittaessa sakon suuruutta määrättäessä.³⁴⁶

10.7.2 Soveltaminen tässä asiassa

186. Esillä olevassa asiassa kaikki kartellin osapuolet tiesivät tai niiden olisi pitänyt tietää kokonaissuunnitelmasta. Esityksen kohteena olevat tahot ovat edellä esitetyllä tavalla osallistuneet kartellin suunnittelun, toiminnan ja toteuttamisen kannalta keskeisiin kokouksiin ja keskusteluihin. Kaikki linja-autoyhtiöt ovat olleet edustettuina Linja-autoliiton hallituksessa ja Pohjolan Liikennettä lukuun ottamatta myös Matkahuollon hallituksessa koko rikkomuksen ajan. Sen lisäksi, että Pohjolan Liikenne on osallistunut rikkomuksen kannalta kaikkiin merkityksellisiin Linja-autoliiton kokouksiin, on se

³³⁹ Yhdistetyt asiat C-204/00 P ym. *Aalborg Portland ym. v. komissio*, kohta 328; asia C-49/92 P *komissio v. Anic Participazioni*, kohdat 83 ja 203.

³⁴⁰ Asia C-189/02 P *Dansk Rørindustri ym. v. komissio*, kohdat 142–145; yhdistetyt asiat C-204/00 P ym. *Aalborg Portland ym. v. komissio*, kohdat 81 ja 84–85; asia C-49/92 P *komissio v. Anic Participazioni*, kohta 96.

³⁴¹ KHO 31.5.2012 T 1429 Osaset, s. 121.

³⁴² Asia T-99/04 *AC-Treuhand v. komissio*, kohta 133.

³⁴³ Asia T-99/04 *AC-Treuhand v. komissio*, kohta 122.

³⁴⁴ Asia C-189/02 P *Dansk Rørindustri ym. v. komissio*, kohdat 142–145; yhdistetyt asiat C-204/00 P ym. *Aalborg Portland ym. v. komissio*, kohta 292; ja asia C-49/92 P *komissio v. Anic Participazioni*, kohta 90.

³⁴⁵ Ks. yhdistetyt asiat T-25/95 ym. *Cimenteries CBR v. komissio*, kohta 3444; ja komission tiedonanto: Suuntaviivat perustamissopimuksen 81 artiklan 3 kohdan soveltamisesta, EUVL 27.4.2004, C 101/97, kohta 15.

³⁴⁶ Yhdistetyt asiat C-204/00 P ym. *Aalborg Portland ym. v. komissio*, kohta 86.

25.1.2016

omalla aktiivisella toiminnallaan edistänyt tai pyrkinyt edistämään kartellin tavoitteita.³⁴⁷

187. Edellä todetusta seuraa, että kartellin osapuolet ovat omalla toiminnallaan merkittävästi myötävaikuttaneet kartellin päämäärien tavoittelemiseen ja tienneet muiden osallistujien kilpailunvastaisesta käyttäytymisestä tai kyenneen kohtuudella ennustamaan sen ja siten olleet valmiit hyväksymään siihen sisältyvän riskin. Siten esillä olevassa asiassa yksittäinen kartellin osapuoli on vastuussa menettelytavoista, joita muut osapuolet ovat panneet täytäntöön, koko siltä ajalta, jona se itse on osallistunut kartelliin.
188. Se, että Pohjolan Liikenne ei ole ollut edustettuna Matkahuollon hallituksessa, ei anna aihetta arvioida asiaa toisin. Yhtiö on omalla toiminnallaan ja Linja-autoliiton hallitustyöskentelyn kautta osallistunut useaan kartellin osatekijöistä ja tätä kautta myös tiennyt tai sen olisi vähintäänkin pitänyt tietää osallistuvansa kartellin kokonaissuunnitelman toteuttamiseen.³⁴⁸ Siten myös Pohjolan Liikenne on vastuussa koko kartellista siltä ajalta, jona se itse on osallistunut kartelliin.

10.8 Elinkeinonharjoittajien yhteenliittymän vastuu

10.8.1 Arvioinnin perusteet

189. Unionin oikeuskäytännön mukaan yrityksen yhteenliittymän vastuun kannalta ei ole merkitystä esimerkiksi sillä, onko se tehnyt jäseniään sitovan päätöksen tai vain antanut suosituksia menettelytavoista. Merkitystä ei ole myöskään sillä, kuinka laajalti päätöstä tai suositusta on noudatettu tai sen noudattamista seurattu.³⁴⁹ Jotta yhteenliittymän ja sen jäsenten voitaisiin katsoa osallistuneen yhdessä samaan kilpailusääntöjen rikkomiseen, on kuitenkin näytettävä, että yhteenliittymä toimii erillään jäsentensä toiminnasta. Ottaen huomioon yhteenliittymien ja yritysten erilliset tehtävät rikkomuksen toteuttamisessa, ei tällöin loukata *ne bis in idem* -periaatetta.³⁵⁰
190. *Kiinnitystarvikekartelli*-asiassa yhteenliittymän katsottiin osallistuneen aktiivisesti ja itsenäisesti kilpailusääntöjen rikkomiseen helpottamalla jäsentensä välisten hinnoittelua koskeneiden sopimusten täytäntöönpanoa. Yhteenliittymä oli vastannut kartellikokousten järjestämisestä (mukaan lukien asialistan laatiminen) ja vetämisestä sekä kokousmuistiinpanojen laatimisesta. Yhteenliittymä myös keskustelutti hinnankorotusehdotuksia ja -sopimuksia kar-

³⁴⁷ Pohjolan Liikenteen aktiivisesta toiminnasta ks. kappale 11.5.4

³⁴⁸ Liite 46, Sähköpostiviestiketju 4.10.–8.10.2010: "RE: Palvelusopimusluonnokset" (MHE 2-171), Pohjolan Matkan edustaja L:n sähköpostiviesti 7.10.2010 klo 9:18 (viestiketjussa). Sähköpostiviestiketjusta Matkahuollon työntekijä M:n ja L:n sähköpostiviestit on toimitettu myös Pohjolan Liikenteelle. Pohjolan Liikenne on ollut edustettuna Matkahuollon aikataulu- ja lipputyöryhmässä ainakin vuosina 2008–2012.

³⁴⁹ Ks. asia C-45/85 Verband der Sachversicherer v. komissio, kohdat 29–32; yhdistetyt asiat 209/78 ym. Van Landewyck v. komissio, kohta 88–89; asia 96/82 IAZ v. komissio, kohta 20; asia T-136/94 Eurofer v. komissio, kohta 116; asia T-325/01 DaimlerChrysler v. komissio, kohta 210; ja asia C 382/12 P MasterCard ym. v. komissio, kohta 76.

³⁵⁰ Yhdistetyt asiat T-25/95 ym. Cimenteries CBR v. komissio, kohdat 1325 ja 1328.

der Sachversicherer v. komissio, kohdat 29–32; yhdistetyt asiat 209/78 ym. Van Landewyck v. komissio, kohta 88–89; asia 96/82 IAZ v. komissio, kohta 20; asia T-136/94 Eurofer v. komissio, kohta 116; asia T-325/01 DaimlerChrysler v. komissio, kohta 210; ja asia C 382/12 P MasterCard ym. v. komissio, kohta 76.

25.1.2016

tellin jäsenillä, jotka eivät olleet osallistuneet kokouksiin.³⁵¹ *Sementtikartelli-*asiassa yhteenliittymällä katsottiin myös olleen oma, erillinen roolinsa kilpailusääntöjen rikkomisessa, kun yhteenliittymä oli valmistellut kartellikokoukset ja ollut kokouksissa aloitteellinen.³⁵²

10.8.2 Elinkeinonharjoittajien yhteenliittymän vastuu tässä asiassa

191. Seuraavassa tarkastellaan Linja-autoliiton osallisuutta elinkeinonharjoittajien yhteenliittymänä ja Matkahuollon osallisuutta sekä elinkeinonharjoittajana että niiden yhteenliittymänä edellä kohdassa 150 kuvatun tavoitteen ja kokonaissuunnitelman valmistelussa ja toteuttamisessa.
192. Kilpailua rajoittavan kokonaissuunnitelman valmistelun ja toteuttamisen sekä kilpailua rajoittavan tarkoituksen osoittavasta näytöstä merkitykselliset kokoukset, sähköpostikeskustelut ja asiakirjat on esitetty edellä kappaleessa 148. Linja-autoliiton ja Matkahuollon itsenäisen, linja-autoyhtiöiden toiminnasta erillisen toiminnan osoittavat keskeisimmät toimenpiteet on esitetty jäljempänä luvuissa 10.8.3 ja 10.8.4.
193. Linja-autoliiton ja Matkahuollon osallisuudella kartellissa on ollut useita ilmenemismuotoja, jotka ovat erillisiä niiden jäsenten toiminnasta. Ensinnäkin, Linja-autoliiton ja Matkahuollon johto- ja toimihenkilöt ovat hoitaneet useita tukitehtäviä. Esimerkkeinä voidaan mainita kokousvalmistelut, asialistojen liite- ja tausta-asiakirjojen laadinta ja sihteeritehtävien hoitaminen.
194. Toiseksi, Linja-autoliitto ja Matkahuolto ovat olleet aloitteellisia ja aktiivisia, kun kartellin osapuolina olevat linja-autoyhtiöt ovat neuvotelleet ja sopineet keinoista yhteisten tavoitteiden saavuttamiseksi. Linja-autoliitto ja Matkahuolto ovat osallistuneet kokouksiin ja sähköpostikeskusteluihin, joiden aikana on tehty kilpailua rajoittavia sopimuksia ja päätöksiä.
195. Lisäksi Linja-autoliiton johto- ja toimihenkilöt ovat käyttäneet omaa harkintavaltaa ja toimineet itsenäisesti useissa tilanteissa, joiden tosiasiallisena tarkoituksena on ollut edellä esitetyn tavoin kilpailunvastaisen kokonaissuunnitelman toteuttaminen. Samoin Matkahuollon toimihenkilöt ovat käyttäneet omaa ja itsenäistä harkinta- ja päätösvaltaa, kun yhtiö on toimeenpannut ja ylläpitänyt reittiliikennelupavuoroihin kohdistuvia rajoituksia erityisesti silloin, kun se ei ole hyväksynyt kilpailevia reittiliikennelupavuoroja yhtiön palveluihin näennäiseen tarveharkintaan nojautuen.

10.8.3 Linja-autoliitto ry

196. Asiakirjanäyttö osoittaa, että Linja-autoliiton johto on osallistunut aktiivisesti edellä kohdassa 150 kuvatun kartellin tavoitteen suunnitteluun, toimenpiteiden valmisteluun, sopimiseen ja täytäntöönpanoon. Seuraavassa kuvataan

³⁵¹ Komission päätös COMP/E-1/39.168 *PO/Hard Haberdashery: Fasteners*, kohdat 349–351.

³⁵² Yhdisteyt asiat T-25/95 ym. *Cimenteries CBR v. komissio*, kohta 1326.

25.1.2016

keskeisimmät toimenpiteet, jotka liitto on tehnyt erillään jäsentensä toiminnasta.

197. Linja-autoliitto on pyrkinyt ajamaan alan perinteisten liikennöitsijöiden etua esimerkiksi ohjeistamalla, että reittiliikennelupien hakemisen tulisi tapahtua vasta siirtymäajan jälkeen. Liiton edustaja on myös yrittänyt saada eräät bussiyritykset vetämään siirtymäajan sopimusten kanssa kilpailevat reittiliikennelupahakemukset pois ja pidättäytymään tarjontaa lisäävän liikennöinnin aloittamisesta lupien tultua myönnettyiksi.

198. Linja-autoliiton aktiivinen ja jäsenistöstään erillinen rooli ilmenee muun muassa seuraavista kokouksista ja asiakirjoista:

- **Linja-autoliiton laatima kysymysluettelo 16.9.2008** Matkahuollon strategiaseminaaria 30.–31.10.2008 varten. Liiton työntekijä H on esittänyt lainsäädännöllä avautuvan kilpailun aiheuttamia strategisia kysymyksiä ja nostanut keskusteltavaksi muun muassa yritysten kohtelun Matkahuollon järjestelmissä; *"millä perusteilla uusia yrityksiä otetaan jatkossa mukaan MH-järjestelmään?"* ja *"miten vanhoja yrityksiä kohdellaan, jos ne aiheuttavat MH:lle kilpailevia "markkinahäiriöitä"?"* (Kysymyksiä on käsitelty myös liiton työvaliokunnan kokouksessa 24.9.2008).³⁵³
- **Liiton työntekijän esitys 8.10.2010** Matkahuollon palvelusopimustyöryhmälle perusteista uusien reittiliikennelupavuorojen poissuljennalle Matkahuollon aikataulujärjestelmistä.³⁵⁴
- **Liiton edustajan johdolla käyty neuvottelu 7.9.2010** Helsinki-Hamina -reitin liikennöitsijöiden reittiliikennelupahakemusten poisvetämiseksi.³⁵⁵
- **Liiton rooli Matkahuollon laatulupauksen 26.11.2010 valmistelussa.** Matkahuollon joukkoliikennelain 48 §:n edellyttämä laatulupaus, jolla liikennöitsijän tai näiden yhteenliittymän on määriteltävä muun muassa käytössä olevat liput ja niiden hinnat.³⁵⁶

³⁵³ Liite 108, Linja-autoliiton hallituksen kokouspöytäkirja 29.10.2008 kohta 10.1, s. 15 ja liite 22 (pöytäkirjassa liitteen numeroksi merkitty 28), Linja-autoliiton työntekijä H:n 16.9.2008 laatima kysymysluettelo Matkahuollon strategiaseminaaria 30.–31.10.2008 varten. Ks. myös Liite 18, Linja-autoliiton työvaliokunnan kokouksen 24.9.2008 pöytäkirja, kohta 5.1, s. 6.

³⁵⁴ Liite 23, Sähköpostiviestiketju 4.–8.10.2010: "RE: Palvelusopimusluonnokset" (MHE 2-169), Linja-autoliiton työntekijä H:n sähköpostiviesti 8.10.2010.

³⁵⁵ Liite 60, Linja-autoliiton neuvottelumuistio 7.9.2010 Helsinki-Hamina -reittiliikennelupahakemuksista (PMS 15).

³⁵⁶ Liite 49, Linja-autoliiton edustaja K:n sähköpostiviesti 17.1.2011 liitteineen (MHE 4-119), Linja-autoliiton kommentit 14.1.2011 liikenne- ja viestintäministeriön reittiliikennelupaohjeeseen, s. 5; Liite 101, Matkahuollon palvelusopimustyöryhmän kokouksen 25.5.2010 muistio, Matkahuollon työntekijä Y:n kommentit 13.6.2010; Liite 23, Sähköpostiviestiketju 4.–8.10.2010: "RE: Palvelusopimusluonnokset" (MHE 2-169), Linja-autoliiton työntekijä H:n sähköpostiviesti 8.10.2010 klo 14:21; Liite 44, Linja-autoliiton hallituksen kokouksen 27.10.2010 pöytäkirja (TTU 18), kohta 6.1, s. 3 ja kohta 12, s. 11.

25.1.2016

- **Liiton osastopäällikön sähköpostiviestit 27.–28.12.2010.** Viesteistä ilmenee, että hän on erikseen ollut yhteydessä Helsinki–Hamina -yhteysvälille reittiliikenneluvat saaneisiin yhtiöihin liikenteen aloittamisen viivästyttämiseksi.³⁵⁷
- **Matkahuollon hallituksen kokous 25.1.2011.** Pöytäkirjasta ilmenee, että liiton toimitusjohtaja on ehdottanut, ettei Matkahuollon palveluita vielä avata reittiliikennelupavuoroille tiedostaen viranomaisten eri näkemyksen asiassa.³⁵⁸
- **Linja-autoliiton hallituksen kokous 26.1.2011.** Kokouksessa informoitiin liiton hankkimista jäsenistön käyttöön tarkoitetusta mallivalituksesta reittiliikennelupapäätöksiä varten. Kokouksessa myös todettiin liiton edunvalvontatyön onnistumisen ja Matkahuollon poissuljentatoimenpiteiden sitominen toisiinsa sekä reittiliikennelupien myöntämismenettelyssä nähtyihin epäkohtiin.³⁵⁹

199. Edellä todetusti Linja-autoliitto on osallistunut lähes kaikkiin kartellin suunnittelun, toiminnan ja toteuttamisen kannalta keskeisimpiin kokouksiin ja sähköpostikeskusteluihin. Linja-autoliiton toimenpiteet ovat palvelleet erityisesti merkittävimpiä siirtymäajan liikennöintisopimuksilla toimivia linja-autoyhtiöitä. Lisäksi liiton johto ja toimihenkilöt ovat olleet aktiivisesti mukana ideoimassa rikkomuksen sisältöä etenkin Matkahuollon palvelusopimusten sekä laatulupausta ja tuettuja lippuja koskevien poissuljentaperusteiden laadinnassa. Linja-autoliitolla on siten ollut kartellissa keskeinen, jäsenistään erillinen rooli.

200. Edellisissä ja tässä kappaleessa esitetyin perustein virasto katsoo, että Linja-autoliitto on osallistunut useaan rikkomuksen osatekijään. Lisäksi liitto on tiennyt tai sen olisi pitänyt tietää niiden olleen osa kilpailunrajoitustarkoituksessa muodostettua kokonaissuunnitelmaa. Liitto on vastuussa koko rikkomuksesta siltä ajalta, jona se on osallistunut rikkomukseen.

10.8.4 Oy Matkahuolto Ab

201. Edellä kappaleessa 138 todetusti Matkahuolto on osallistunut kartelliin elinkeinonharjoittajana ja niiden yhteenliittymänä. Matkahuollon oikeudellisen aseman jaottelu kunkin yksittäisen toimenpiteen osalta ei ole tarpeen.

202. Asiakirjanäyttö osoittaa, että Matkahuollon johto on osallistunut aktiivisesti edellä kohdassa 150 kuvatun kartellin tavoitteen suunnitteluun, toimenpiteiden valmisteluun, sopimiseen ja täytäntöönpanoon. Tämän osoittaa esimerkiksi seuraavat kokoukset, sähköpostikeskustelut ja asiakirjat:

³⁵⁷ Liite 65, Sähköpostiviestit 27.–28.12.2010: "RE: Asia: VS: Uusien bussivuorojen tarpeellisuuden arviointi välille Hamina-Helsinki-Hamina" (MHE 2-155).

³⁵⁸ Liite 83, Matkahuollon hallituksen kokouksen 25.1.2011 keskustelupöytäkirja (MHE 3-160), kohta 6, s. 6.

³⁵⁹ Liite 88, Linja-autoliiton hallituksen kokouksen 26.1.2011 pöytäkirja (TTU 30), kohta 7.2, s. 7–8 ja kohta 11.1, s. 11.

25.1.2016

- **Matkahuollon strategiaseminaari 30.–31.10.2008.** Aineistosta ilmenee Matkahuollon edustajan nostaneen yhdeksi linjattavaksi kysymykseksi sen, *"halutaanko pakettiliiketoiminta säilyttää vain nykyisillä toimijoilla, vai millä ehdoilla markkinoille tulevat uudet liikennöitsijät voivat kuljettaa rahtia?"*.³⁶⁰
- **Matkahuollon aikataulu- ja lipputyöryhmän kokous 17.11.2009.** Matkahuollon edustaja on todennut tuettujen lippujen hallinnan ongelmaksi Matkahuollon järjestelmille ja kysynyt, miten asiakkaita informoidaan lippujen kelpaamattomuudesta. Jo tällöin todettiin myös, että linja-autoyhtiöillä *"on tieto, missä vuoroissa tuettu lippu ei kelpaa"*.³⁶¹ Kartelli lähti kuitenkin toteuttamaan reitti-liikennelupavuorojen poissuljentaa.
- **Matkahuollon työntekijän sisäinen ohjeistus 31.8.2010.** Ohjeen mukaan Linjaliikenne Kivistön reittiliikennelupavuroja ei saa lisätä Minfoon ilman hänen lupaansa.³⁶²
- **Matkahuollon johto esitteli uuden palvelusopimusluonnokset syksyllä 2010** Linja-autoliiton alueosastoissa.³⁶³
- **Muistio 15.11.2010 tuettujen lippujen käyttöönotosta 1.1.2011.** Muistiossa on esitetty tuettujen lippujen kelpaamattomuus perusteena reittiliikennelupavuorojen poissuljennalle Matkahuollon palveluista. Muistiossa, siihen liittyvässä asiakastiedotteessa ja Matkahuollon toiminnassa ylipäänsä on sivuutettu mahdollisuus ratkaista ongelma informoimalla asiakkaita vuoroista, joissa tuetut liput eivät kelpaa.³⁶⁴
- **Matkahuollon työntekijän sähköpostiviesti 20.12.2010.** Viestissä on esitetty Helsinki–Hamina -yhteysvälin uusien reittiliikennelupavuorojen poissulkemista Matkahuollon pa-

360

Liite 19, Matkahuollon strategiaseminaarin 30.–31.10.2008 linjaukset ja keskustelu (MHE 2-61), s. 2. Muistion laatija MH/ph (edustaja H) 17.10.2008, ks. s. 1.

361

Liite 109, Matkahuollon aikataulu- ja lipputyöryhmän kokouksen 17.11.2009 muistio (MHE 3-407), kohta 3, s. 2. Matkahuollosta paikalla edustaja H, työntekijä Y ja työntekijä M.

362

Liite 54, Matkahuollon työntekijä Y:n sähköpostiviesti 31.8.2010 Linjaliikenne Kivistön aikataulutiedoista (PBE 1: 61158).

363 Liite 110, Esitys 2.11.2010 (Matkahuollon työntekijä Y:n laatima) (MHE 2-216); Liite 111, Linja-autoliiton työntekijä S:n sähköpostiviesti 8.11.2010: "Hkin osasto" (MHE 2-148); Liite 112, Linja-autoliiton alueosastojen palaute palvelusopimus uudistuksen esittelystä 11.11.2010 (MHE 2-295).

364

Liite 113, Sähköpostiviestit 19.11.2010 ja 27.12.2010: "Tuetut liput 2011" ja "FW: Tuetut liput 2011 - Taustaa 7-tielle" liitteineen "Matkahuolto_muistio_tuetutliput_2011" ja "Tuetut_liput_tiedotepohja" (MHE 2-140). Tuetut liput -muistiossa 15.11.2010, s. 4, on todettu, että asiakastiedotteen tulisi saavuttaa kaikki lipunmyyjät (n. 8 000), kuljettajat (n. 8 000) sekä asiakkaat (n. 100 000). Lisäksi muistiossa on todettu, että tuetut liput eivät kelpaa reittiliikennelupavuroissa ja että tästä syystä Matkahuolto ei voisi ottaa ko. vuoroja järjestelmiinsä. Tämä on todettu ainoaksi ratkaisuksi tuettujen lippujen käytön valvomiseksi. Ks. myös Liite 65, Sähköpostiviestit 27.–28.12.2010: "RE: Asia: VS: Uusien bussivuorojen tarpeellisuuden arviointi välille Hamina-Helsinki-Hamina" (MHE 2-155), Linja-autoliiton työntekijä H:n sähköpostiviesti 27.12.2010

25.1.2016

kettipalveluista ilman tarveharkintaa. Asiassa on toimittu vastoin asianajan ohjeistusta.³⁶⁵

- **Matkahuollon työntekijän sähköpostiviesti 21.12.2010.** Hän kertoo ilmoittaneensa asiakaspalvelukeskukseen, ettei Helsinki–Hamina-yhteysvälin uusia vuoroja saa viedä Matkahuollon järjestelmiin.³⁶⁶
- **Matkahuollon edustajan ilmoitus 27.12.2010** Koiviston Auton edustaja N:lle ja Vainion Liikenteen edustaja V:lle. H toteaa olevansa valmis puolustamaan hallituksen mahdollista poissuljentalinjausta siitä huolimatta, ettei se olisi yhtiön edun mukaisesti perusteltua.³⁶⁷
- **Matkahuollon työntekijän sähköpostiviesti 29.12.2010.** Hän tiedottaa Matkahuollon toimihenkilöille hallituksen linjauksen mukaisesti, ettei reittiliikennelupavuoroilla ole oikeutta Matkahuollon aikatauluinformaatio- eikä lipunmyyntipalveluihin ja ettei niillä ole pakettien kuljetusoikeutta.³⁶⁸ Samoin Matkahuollon edustajien sisäinen viestintä 31.12.2010, jossa vahvistettiin, että Linjaliikenne Heikkilä Ky:n/J.M. Eskelisen Lapin Linjat Oy:n reittiliikennelupavuorot on poistettu Matkahuollon järjestelmistä ja ettei Matkahuollossa neuvota matkustajia kyseisiin vuoroihin.³⁶⁹
- **Matkahuollon kirjeet 29.12.2010, 30.12.2010, 31.12.2010 ja 1.2.2011 reittiliikennelupavuoroilla aloittaville liikennöitsijöille** vuorojen poissuljennasta Matkahuollon matka- ja pakettipalveluita.³⁷⁰
- **Matkahuollon työntekijän sähköpostiviesti 13.1.2011.** Viestissä on todettu, että reittiliikennelupavuoroille on infonäytölle taroituksella merkitty virheellinen määränpää.³⁷¹

³⁶⁵ Liite 33, Sähköpostiviestiketju 20.–21.12.2010: "Uusi pikavuoro Hna-Hki" liitteineen (MHE 3-323), Matkahuollon työntekijä Y:n sähköpostiviesti 20.12.2010.

³⁶⁶ Liite 66, Sähköpostiviestiketju 21.12.2010: "Uusi pikavuoro Hna-Hki" liitteineen (MHE 3-290), Matkahuollon työntekijä Y:n sähköpostiviesti 21.12.2010.

³⁶⁷ Liite 67, Sähköpostiviestiketju "Uusien bussivuorojen tarpeellisuuden arviointi välille Hamina–Helsinki–Hamina" (PMS 3), Matkahuollon edustaja H:n sähköpostiviesti 27.12.2010 klo 12:23 ja sitä edeltävät viestit.

³⁶⁸ Liite 114, Matkahuollon työntekijä Y:n sähköpostiviesti 29.12.2010: "Reittiliikennevuorot Matkahuollon järjestelmässä" (MHE 2-182).

³⁶⁹ Liite 72 Sähköpostiviestiketju 31.12.2010: "Oulu-Kolari Eskelisen Lapin Linjat (Heikkilä)" (ANO 17-24).

³⁷⁰ Liite 69, Matkahuollon työntekijä M:n sähköpostiviesti 29.12.2010: "RE: Uusi reittiliikennelupa" liitteineen (MHE 2-115); Liite 70, Matkahuollon työntekijä M:n sähköpostiviesti 30.12.2010: "Reittiliikennelupavuorot MH:n järjestelmissä 1.1.2011 alkaen" liitteineen (MHE 2-117); Liite 71, Matkahuollon työntekijä M:n sähköpostiviesti 31.12.2010: "Reittiliikennelupavuorot MH:n järjestelmissä 1.1.2011 alkaen" liitteineen (MHE 2-181).

³⁷¹ Liite 77, Sähköpostiviestiketju 13.1.2011: "Kampista lähteville reittiliikennevuoroille - x -" (ANO 17-02).

25.1.2016

- **Matkahuollon tietoon 11.3.2011 saatettu negatiivinen asiakaspalaute** siitä, etteivät reittiliikennelupavuorojen aikataulut näy Matkahuollon sivuilla. Matkahuollon työntekijä on vastannut Matkahuollon saavan vastaavaa palautetta viikoittain, ja että asiaa on käsitelty Matkahuollon hallituksessa. Matkahuollon työntekijän mukaan asia on kuitenkin jäänyt pöydälle odottamaan viranomaisilta saatavaa ohjeistusta³⁷²
- **Matkahuollon työntekijöiden välinen sähköpostikeskustelu 25.7.–8.8.2011 Kuljetus A & J Heinonen Oy:stä.** Viesteistä ilmenee, että reittiliikennelupavuoron poissuljenta rahdinkuljetuksesta perustellaan näennäisesti tarveharkinnalla. Tosiasiassa arviointia Matkahuollon liiketoiminnan näkökulmasta ei tehty.³⁷³

203. Matkahuollolla on ollut keskeinen rooli kartellissa. Matkahuolto on kieltäytynyt tarjoamasta palvelujaan alalla toimiville tai sinne pyrkiville yrityksille ja on siten osallistunut aktiivisesti kartelliin. Kilpailunvastaaiset toimenpiteet ovat palvelleet erityisesti yhtiön hallituksessa edustettuina olleita linja-autoyhtiöitä.

204. Asian oikeudellisen arvioinnin kannalta ei ole merkitystä sillä, että Matkahuolto ei itse toimi rajoituksen kohteena olevilla markkinoilla, eikä sillä, että se ei välttämättä itse ole liiketoiminnallisesti hyötynyt rikkomuksesta.

205. Edellä todetusti Matkahuolto on osallistunut lähes kaikkiin kartellin suunnittelun, toiminnan ja toteuttamisen kannalta keskeisimpiin kokouksiin ja sähköpostikeskusteluihin. Lisäksi Matkahuollon johto ja toimihenkilöt ovat olleet aktiivisesti mukana toteuttamassa kilpailevien reittiliikennelupavuorojen poissuljenta Matkahuollon järjestelmistä. Tämä on tehty yhtiön liiketoiminnallisen edun vastaisesti hallituksen linjaamana, vaikka poissuljentatoimenpiteistä on seurannut negatiivista asiakaspalautetta ja taloudellisia vaikutuksia. Matkahuollolla on siten ollut kartellissa keskeinen, jäsenistään erillinen rooli.

206. Edellisissä ja tässä kappaleessa esitetyin perustein virasto katsoo, että Matkahuolto on osallistunut useaan rikkomuksen osatekijään. Lisäksi yhtiö on tiennyt tai sen olisi pitänyt tietää niiden olleen osa kilpailunrajoitustarkoituksessa muodostettua kokonaissuunnitelmaa. Yhtiö on vastuussa koko rikkomuksesta siltä ajalta, jona se on osallistunut rikkomukseen.

³⁷² Liite 10, Sähköpostiviestiketju 11.–14.3.2011: "FW: Reittiliikenteen vuorotiedot" (MHE 4-58).

³⁷³ Liite 91, Sähköpostiviestiketju 25.7.–4.8.2011: "FW: Reittiliikennelupa Virrat-Jyväskylä ja rahdinkuljetusoikeus" (ANO 17-3); Liite 90, Kuljetus J. Haanpään ja Kuljetus A & J Heinosen lausuntopyyntö 16.8.2011 ja sähköpostiviesti Matkahuollon edustaja H:lle 25.7.2011 (KKO 1).

25.1.2016

10.9 Rikkomuksen kesto

10.9.1 Arvioinnin perusteet

207. Unionin oikeuskäytännön mukaan rikkomuksen kestoa arvioitaessa olennaista ei ole ajanjakso, jolloin esimerkiksi tarkastelun kohteena oleva sopimus on tai on ollut voimassa, vaan ajanjakso, jolloin rikkomiseen syyllistyneet yritykset ovat toimineet kilpailusääntöjen vastaisesti.³⁷⁴ Kun on kyse kartellista, jota ei enää ole olemassa, kilpailusääntöjä voidaan soveltaa jos sen perusteella, että kartellin vaikutukset jatkuvat sen jälkeenkin, kun se on varsinaisesti lopetettu.³⁷⁵
208. Jollei ole saatavissa näyttöä, joka osoittaisi suoraan kilpailusääntöjen rikkomisen keston, on rikkomisen väitetyn keston osoittamiseksi esitettävä ainakin sellaista näyttöä, joka koskee ajallisesti riittävän lähellä toisiaan olevia seikkoja, joiden perusteella voidaan kohtuudella päätellä, että rikkominen on jatkunut keskeytyksettä tietyn kahden ajankohdan välillä.³⁷⁶
209. Kotimaisen oikeuskäytännön mukaan rikkomisen ajallisen keston osalta riittävänä on pidettävä sitä, että esitetyt todisteet liittyvät ajallisesti riittävän läheisiin tosiseikkoihin, jotta voidaan kohtuudella todeta, että kyseinen kilpailusääntöjen rikkominen on jatkunut keskeytymättä väitetyn kartellin alkamisajankohdan ja päättymisajankohdan välillä.³⁷⁷
210. Osaset-asiassa korkein hallinto-oikeus katsoi kilpailurikkomuksen jatkuneen kunkin tukkuliikkeen kohdalla niin kauan, kuin kysymyksessä oleva tukkuliike oli soveltanut yhdenmukaistettuun menettelyyn perustuneita myyntiehtojaan.³⁷⁸

10.9.2 Tarkasteltavana oleva rikkomus

211. Asiakirjanäyttö osoittaa, että esillä olevassa asiassa on kyse yhdestä yhteisestä rikkomuksesta, joka alkoi viimeistään syksyllä 2008 ja jatkuu edelleen. Kartellin alkamishetkeä osoittaa näyttö kokouksista, joissa kartellin jäsenet sopivat edellä kohdassa 150 kuvatun strategian ja kokonaissuunnitelman.³⁷⁹ Seuraamusmaksuesityksen kohteena oleva rikkomus on alkanut kaikkien kartellin jäsenten osalta viimeistään syksyllä 2008.

³⁷⁴ Esim. asia T-101/05 *BASF v. komissio*, kohta 187.

³⁷⁵ Asia T-30/91 *Solvay v. komissio*, kohta 71; ja asia T-59/99 *Ventouris v. komissio*, kohta 182.

³⁷⁶ Esim. asia T-43/92 *Dunlop Slazenger v. komissio*, kohta 79; asia T-62/98 *Volkswagen v. komissio*, kohta 188; asia T-279/02 *Degussa v. komissio*, kohdat 114 ja 153; ja asia T-113/07 *Toshiba v. komissio*, kohta 235.

³⁷⁷ KHO 2009:83, kohta 985.

³⁷⁸ KHO 31.5.2012 T 1429 *Osaset*, s. 121.

³⁷⁹ Liite 16, Linja-autoliiton hallituksen kokouksen 28.5.2008 pöytäkirja, kohta 6.1, s. 6–7; Liite 15, Linja-autoliiton hallituksen kokouksen 27.8.2008 pöytäkirja, kohta 6.1.1, s. 3 sekä pöytäkirjan liite 3 (muistio 22.8.2008), s. 2; Liite 19, Matkahuollon strategiaseminaarin 30.–31.10.2008 linjaukset ja keskustelu (MHE 2-61); sekä Liite 21, Linja-autoliiton hallituksen kokouksen 26.11.2008 pöytäkirja, s. 4–5.

25.1.2016

212. Asiakirjanäyttö osoittaa, että kilpailevien reittiliikennelupavuorojen poissuljenta Matkahuollon matkapalveluista jatkui 17.9.2012 asti. Tämän jälkeen reittiliikennelupavuroille ryhdyttiin tarjoamaan matkapalveluja.
213. Kilpailu- ja kuluttajavirasto katsoo, että Pohjolan Liikenteen ja Linja-autoliiton vastuu kilpailurikkomuksesta päättyy 17.9.2012 jäljempänä kohdissa 272–273 esitetyillä perusteilla. Muiden kartellin jäsenten osalta rikkomus jatkuu edelleen seuraavaksi esitetyin perustein.
214. Matkahuollon pakettipalvelusopimuksessa on edelleen syksyllä 2010 valmisteltu sopimusehto, jonka mukaan Matkahuolto päättää uusien vuorojen ja muutosten hyväksymisestä Matkahuollon rahdinkuljetusjärjestelmään niiden tarpeellisuuden ja Matkahuollon pakettipalveluihin tuottaman lisäarvon perusteella. Arvioinnin perusteet eivät ilmene sopimuksesta. Sopimusehtoa voidaan käyttää ja asiakirjanäyttö osoittaa edellä luvussa 9.5 esitetyillä tavalla, että sitä on käytetty edellä kohdassa 150 kuvatun kartellin tavoitteen saavuttamiseksi.
215. Asiakirjanäyttö osoittaa, että Matkahuollon valtakunnallista paketinkuljetusjärjestelmää sekä siihen pääsyä hallitsevat Matkahuollon hallituksessa edustettuina olevat Suomen suurimpiin kuuluvat linja-autoyhtiöt, joiden toimialueet yhdessä kattavat koko maan. Kartellin osapuolet toteuttivat Matkahuollossa sopimusuudistuksen, joka mahdollistaa käytännössä sen, että Matkahuolto pystyy tarveharkintaa soveltamalla tehokkaasti estämään kilpailevien reittiliikennelupavuorojen pääsyn pakettipalveluihin.
216. Unionin oikeuskäytännön mukaan tilanteessa, jossa keskenään kilpailevat yritykset luovat järjestelmän, joka on olennainen alalla toimimisen kannalta, pääsy järjestelmän piiriin ei saa rajoittaa ilman objektiivisia ja syrjimättömiä perusteita.³⁸⁰ Pakettipalvelusopimuksessa olevaa tarveharkintaehto tulee soveltaa objektiivisesti ja syrjimättömästi, koska sen avulla keskenään kilpailevat linja-autoyhtiöt voivat päättää ja kontrolloida muiden kilpailijoidensa toimintaedellytyksistä markkinoilla.³⁸¹
217. Tarveharkintaehto on kirjoitettu Matkahuollon palvelusopimukseen hyvin yleisellä tasolla, eikä yhtiö ole esittänyt perustelua rahdinkuljetusoikeuden

³⁸⁰ Näin esim. komissio asiassa *"National British Cattle and Sheep Breeders' Associations"*, jossa komissio katsoi kielletyksi yhdistyksen menettelyn, jolla estettiin perustelematta hakijan pääsy yhdistyksen jäseneksi, mikä rajoitti tämän toimintaa markkinoilla. Komission vaatimuksesta yhdistys sitoutui laatimaan objektiiviset jäsenyysehdot ja perustelemaan jäsenyyden hylkäyspäätökset sekä varmistamaan päätöksentekonsa syrjimättömyyden mahdollistamalla muutoksenhaun hylkäyspäätöksiinsä. Ks. XXII kilpailupoliittikkaa koskeva kertomus, s. 416. Samoin komissio asiassa *"Cauliflowers"*, jossa se katsoi kielletyksi alalla toimimisen kannalta olennaisen yhdistyksen säännön, jonka mukaan yhdistyksen jäseneksi pääseminen edellytti yhdistyksen jäsenenä jo olevien yritysten enemmistön hyväksyntää, ilman minkäänlaisia objektiivisia jäsenyysehtoja. Komission mukaan vanhoilla jäsenillä oli intressi vastustaa uusien toimijoiden jäseneksi ottamista ja siten alalle pääsyä suojataksien omia asemiaan markkinoilla. Ks. komission päätös 78/66, 2.12.1977, kohta II.

³⁸¹ Vastaavasti esim. komission päätös COMP/D1/37860 *Morgan Stanley / Visa International ja Visa Europe* (etenkin kohdat 217–220), jossa oli kyse Visa-maksukorttijärjestelmän sääntöjen soveltamisesta siten, että Morgan Stanley suljettiin järjestelmän ulkopuolelle ilman objektiivisesti hyväksyttäviä perusteita. Unionin yleinen tuomioistuin hylkäsi päätöksestä tehdyn valituksen (ks. asia T-461/07 *Visa Europe v. komissio*).³⁸² Liite 14, Matkahuollon selvitys 28.1.2013, kohta 14, s. 9.

25.1.2016

epäämiselle. Matkahuolto ei ole pyynnöstä huolimatta esittänyt myöskään virastolle selvitystä tapauskohtaisesta arvioinnista. Matkahuolto on todennut, että *"alihankkijoiden tarpeen määrittely kullakin yhteysvälillä on normaalia päivittäistä operatiivista toimintaa, jotta voidaan tehokkaasti toimia kireässä kilpailutilanteessa muita pakettinkuljetustoiminnan kilpailijoita vastaan"* ja että *"alihankkijoiden valinta kullekin yhteysvälille päätetään osana päivittäistä vakiintunutta toimintaa"*. Lisäksi Matkahuolto on todennut, että *"päivittäisiä operatiivisia toimia ei tilastoida erikseen, niistä ei pidetä pöytäkirjoja eikä tehdä erillisiä muistioita"*.³⁸²

218. Asiakirjanäyttö osoittaa, että Matkahuolto ei ole tosiasiallisesti ottanut huomioon asiakkaiden kuljetustarvetta tai rahdinkuljetusajan merkittävää lyhentyä, vaan rahdinkuljetusoikeus on säilytetty vakiintuneiden liikennöitsijöiden hitaammillakin vuoroilla ja evätty uusilta reittiliikennelupavuoroilta Matkahuollon hallituksen 29.12.2010 tekemän ja 25.1.2011 vahvistetun päätöksen mukaisesti.³⁸³ Tosiasiallisesti ratkaisevaa on ollut se, ovatko kartellin osapuolina olevat linja-autoyhtiöt niitä vastustaneet.³⁸⁴
219. Matkahuolto käyttää edelleen tarveharkintaehtoa siinä kilpailevien reittiliikennelupien poissulkemistarkoituksessa, jossa se vuonna 2010 Matkahuollon sopimuksiin kirjattiin³⁸⁵. Siten kilpailulain 5 §:n vastainen menettely pakettipalveluissa jatkuu edelleen.
220. Seuraamusmaksuesityksen kohteena olevat Matkahuollon hallituksessa edustettuina olevat linja-autoyhtiöt ovat osallistuneet vuoden 2010 lopun sähköpostilinjaukseen reittiliikennelupavurojen poissulkemiseksi³⁸⁶, Matkahuollon hallituksen kokoukseen 25.1.2011³⁸⁷, Matkahuollon hallituksen kokoukseen 31.5.2012³⁸⁸ ja Matkahuollon hallituksen kokoukseen

³⁸²³⁸³ Liite 14, Matkahuollon selvitys 28.1.2013, kohta 14, s. 9.³⁸⁴ Liite 68, Koiviston Auton edustaja N:n sähköpostiviesti 29.12.2010: "Asia: RE: Asia: VS: Uusien bussivuorojen tarpeellisuuden arviointi välille Hamina–Helsinki–Hamina" (MHE 2-120); Liite 82, Matkahuollon hallituksen kokouksen 25.1.2011 pöytäkirja liitteineen (MHE 3-171), kohta 7.2, s. 5.³⁸⁵ Ks. esim. Liite 42, Sähköpostiviestiketju 23.12.–27.12.2010: "Uusien bussivuorojen tarpeellisuuden arviointi välille Hamina–Helsinki–Hamina" (ANO 13), Pohjolan Matkan edustaja L:n sähköpostiviesti 27.12.2010 klo 12:46 (viestiketjussa); Liite 67, Sähköpostiviestiketju 23.12.–27.12.2010: "Uusien bussivuorojen tarpeellisuuden arviointi välille Hamina–Helsinki–Hamina" (PMS 3), Vainion Liikenteen edustaja V:n sähköpostiviesti 27.12.2010 klo 11:44 (viestiketjussa); Liite 105, Linja-autoliiton Oulun osaston kokouksen 10.11.2010 pöytäkirja (TTU 45), kohta 2.4, s. 4–5.³⁸⁶ Liite 39, Matkahuollon hallituksen kokouksen 1.11.2010 pöytäkirja liitteineen, kohta 5, s. 2–3 sekä pöytäkirjan liite 2, s. 6 ja liite 3, s. 6.³⁸⁷ Liite 42, Sähköpostiviestiketju 23.12.–27.12.2010: "Uusien bussivuorojen tarpeellisuuden arviointi välille Hamina–Helsinki–Hamina" (ANO 13); Liite 67, Sähköpostiviestiketju "Uusien bussivuorojen tarpeellisuuden arviointi välille Hamina–Helsinki–Hamina" (PMS 3); Liite 64, Koiviston Auton edustaja N:n sähköpostiviesti 27.12.2010: "Asia: Uusien bussivuorojen tarpeellisuuden arviointi välille Hamina–Helsinki–Hamina" (PMS 2); Liite 65, Sähköpostiviestiketju 27.–28.12.2010: "RE: Asia: VS: Uusien bussivuorojen tarpeellisuuden arviointi välille Hamina–Helsinki–Hamina" (MHE 2-155); Liite 102, Sähköpostiviestiketju 27.–28.12.2010: "Asia: VS: Uusien bussivuorojen tarpeellisuuden arviointi välille Hamina–Helsinki–Hamina" (MHE 2-189); Liite 68 Koiviston Auton edustaja N:n sähköpostiviesti 29.12.2010: "Asia: RE: Asia: VS: Uusien bussivuorojen tarpeellisuuden arviointi välille Hamina–Helsinki–Hamina" (MHE 2-120); ja Liite 103, Sähköpostiviestiketju 29.–31.12.2010 (MHE 4-125).³⁸⁸ Liite 82, Matkahuollon hallituksen kokouksen 25.1.2011 pöytäkirja liitteineen (MHE 3-171), kohta 6 ja kohta 7.2, s. 4–5.

Liite 14, Matkahuollon selvitys 28.1.2013, liite 2, Matkahuollon hallituksen kokouspöytäkirja 31.5.2012, kohta 10.2, s. 5

25.1.2016

30.8.2012³⁸⁹, jossa mahdollistettiin Matkahuollon palvelujen käyttäminen edelleen poissuljentakeinona ylläpitämällä tarveharkinta Matkahuollon pakettipalveluissa. Edellä todetun perusteella rikkomuksesta ovat 17.9.2012 jälkeen vastuussa Matkahuolto ja sen hallituksessa edustettuina olevat seuraamusmaksuesityksen kohteena olevat linja-autoyhtiöt.

10.10 Määräys lopettaa kielletty menettely

221. Kilpailulain 9 §:n nojalla Kilpailu- ja kuluttajavirasto määrää Oy Matkahuolto Ab:n lopettamaan päätöksessä ja seuraamusmaksuesityksessä kuvatun kilpailulain (948/2011) 5 §:ssä ja Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen (SEUT) 101 artiklan 1 kohdassa kielletyn menettelyn, jossa uusien vuorojen pääsy Oy Matkahuolto Ab:n pakettinkuljetusjärjestelmään tosiasiaa estetään ilman syrjimättömiä ja objektiivisia valintakriteerejä.

11 Seuraamusmaksu

11.1 Sovellettavat säännökset

222. Kilpailulain 50 §:n 3 momentin mukaan ennen mainitun lain voimaantuloa tapahtuneisiin kilpailurikkomuksiin sovelletaan kilpailunrajoituslain säännöksiä. Hallituksen esityksen yksityiskohtaisissa perusteluissa todetaan, että " - [j]os kilpailurikkomus on alkanut vanhan lain aikana ja jatkunut tämän lain voimaantulon jälkeen, vanhan lain aikaiseen rikkomukseen sovelletaan vanhan lain säännöksiä ja tämän lain voimaantulon jälkeen tapahtuneeseen osaan rikkomuksesta sovelletaan tämän lain säännöksiä. - - ".³⁹⁰

223. Kilpailunrajoituslain 7 §:n mukaan elinkeinonharjoittajalle, joka rikkoo 4 tai 6 §:n tai EY:n perustamissopimuksen 81 tai 82 artiklan säännöksiä, määrätään seuraamusmaksu, jollei menettelyä ole pidettävä vähäisenä tai seuraamusmaksun määräämistä kilpailun turvaamisen kannalta muutoin pidetä perusteettomana. Seuraamusmaksua määrättäessä on otettava huomioon kilpailunrajoituksen laatu ja laajuus sekä sen kesto aika. Maksu saa olla enintään 10 prosenttia kunkin kilpailunrajoitukseen osallistuvan elinkeinonharjoittajan tai näiden yhteenliittymän edellisen vuoden liikevaihdosta. Edellisen vuoden liikevaihdolla tarkoitetaan markkinaoikeuden päätöstä edeltävän vuoden liikevaihtoa. Seuraamusmaksun määrää Kilpailu- ja kuluttajaviraston esityksestä markkinaoikeus. Maksu määrätään maksettavaksi valtiolle. Markkinaoikeus ottaa enimmäismäärän huomioon viran puolesta.

224. Kilpailulain 12 §:n mukaan elinkeinonharjoittajalle, joka rikkoo 5 tai 7 §:n taikka Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 101 tai 102 artiklan säännöksiä, määrätään seuraamusmaksu, jollei menettelyä ole pidettävä vähäisenä tai seuraamusmaksun määräämistä kilpailun turvaamisen kannalta muutoin perusteettomana. Kilpailulain 13 §:n mukaan seuraamusmak-

³⁸⁹ Liite 14, Matkahuollon selvitys 28.1.2013, liite 3, Matkahuollon hallituksen kokouspöytäkirja 30.8.2012, kohta 7, s. 3–4.

³⁹⁰ HE 88/2010 vp, s. 83.

25.1.2016

sun suuruus perustuu kokonaisarviointiin, ja sitä määrittäessä on otettava huomioon rikkomuksen laatu ja laajuus, moitittavuuden aste sekä rikkomuksen kesto aika. Seuraamusmaksu saa olla enintään 10 prosenttia kunkin kilpailunrajoitukseen osallistuvan elinkeinonharjoittajan liikevaihdosta siltä vuodelta, jona elinkeinonharjoittaja viimeksi osallistui rikkomukseen. Seuraamusmaksun määrää Kilpailu- ja kuluttajaviraston esityksestä markkinaoikeus. Maksu määrätään maksettavaksi valtiolle. Markkinaoikeus ottaa enimmäismäärän huomioon viran puolesta.

225. Seuraamusmaksun enimmäismäärää määritettäessä otetaan huomioon se taloudellinen kokonaisuus, johon kilpailunrajoitukseen osallistuva elinkeinonharjoittaja tai näiden yhteenliittymä kuuluu. Jos seuraamusmaksua on esitetty rikkomukseen osallistuneelle tytäryhtiölle ja sen emoyhtiölle, seuraamusmaksusäännöksessä tarkoitettu 10 prosentin enimmäismäärä lasketaan konsernin liikevaihdosta.³⁹¹

11.2 Emoyhtiön vastuu tytäryhtiön rikkomuksesta

226. Unionin oikeuskäytännön mukaan kilpailusääntöjen rikkomiseen osallistunut yritys vastaa rikkomuksesta osallistumisensa perusteella.³⁹² Emoyhtiö on vastuussa tytäryhtiönsä kilpailurikkomuksesta, jos ne muodostavat yhden taloudellisen kokonaisuuden.³⁹³

227. Emoyhtiö on vastuussa tytäryhtiön toiminnasta erityisesti silloin, kun erillisestä oikeushenkilöllisyydestään huolimatta tytäryhtiö ei päästä itsenäisesti markkinakäyttäytymisestään, vaan noudattaa olennaisilta osin emoyhtiön sille antamia ohjeita.³⁹⁴ Jos kyse on kokonaan tai lähes kokonaan omistetusta tytäryhtiöstä, voidaan olettaa, että emoyhtiö tosiasiallisesti käyttää ratkaisevaa vaikutusvaltaa tytäryhtiössään. Tällöin emoyhtiön tehtäväksi jää osoittaa, että se ei tosiasiallisesti käytä ratkaisevaa vaikutusvaltaa.³⁹⁵ Arvioitaessa sitä, päättääkö tytäryhtiö itsenäisesti toiminnastaan markkinoilla, on otettava huomioon ne taloudelliset, organisatoriset ja oikeudelliset yhteydet, jotka kussakin yksittäistapauksessa sitovat tytäryhtiön emoyhtiöön.³⁹⁶

228. Mikäli emo- ja tytäryhtiö muodostavat yhden taloudellisen kokonaisuuden, voidaan seuraamusmaksun määräämistä koskeva päätös osoittaa emoyhtiölle ilman, että kilpailuviranomaisella olisi velvollisuus osoittaa kyseisen emoyhtiön itse osallistuneen rikkomiseen.³⁹⁷ Emoyhtiö on yhteisvastuussa tytäryhtiölleen määrätyn sakon maksamisesta, ellei emoyhtiö, jonka asiana

³⁹¹ HE 88/2010 vp, s. 59. Ks. myös KHO 2009:83, kohta 1167.

³⁹² Asia C-97/08 P *Akzo Nobel ym. v. komissio*, kohta 56.

³⁹³ Asia C-97/08 P *Akzo Nobel ym. v. komissio*, kohdat 58–59.

³⁹⁴ Asia C-97/08 P *Akzo Nobel ym. v. komissio*, kohta 58; asia 48/69 *ICI v. komissio*, kohdat 132–134; asia C-286/98 P *Stora Kopparbergs Bergslags v. komissio*, kohta 26.

³⁹⁵ HE 88/2010 vp, s. 57. Ks myös esim. asia C-286/98 P *Stora Kopparbergs Bergslags v. komissio*, kohdat 27–29; ja asia C-97/08 P, *Akzo Nobel ym. v. komissio*, 60 kohta ja sitä seuraavat kohdat.

³⁹⁶ Esim. asia C-97/08 P *Akzo Nobel ym. v. komissio*, kohta 58 ja kohta 74.

³⁹⁷ Asia C-97/08 P *Akzo Nobel ym. v. komissio*, kohta 59.

25.1.2016

on kumota olettaa ratkaisevasta vaikutuksesta tytäryhtiönsä käyttäytymiseen, esitä riittäviä todisteita sen osoittamiseksi, että tytäryhtiö toimii itsenäisesti markkinoilla.³⁹⁸

229. Kilpailu- ja kuluttajavirasto on kohdistanut seuraamusmaksuesityksen linja-autoyhtiöihin, jotka ovat itse osallistuneet kilpailurikkomukseen. Lisäksi seuraamusmaksuesitys on kohdistettu sellaisiin emoyhtiöihin, jotka ovat käyttäneet tosiasiallista määräysvaltaa rikkomukseen osallistuneissa tytäryhtiöissään, jolloin emoyhtiöt ovat vastuussa näiden kilpailurikkomuksesta.

230. Edellä esitetyn tapahtumakuvauksen ja sitä tukevan asiakirjanäytön perusteella Kilpailu- ja kuluttajavirasto katsoo, että kilpailurikkomuksesta ovat vastuussa seuraavat elinkeinonharjoittajat ja/tai niiden yhteenliittymät:³⁹⁹

- J. Vainion Liikenne Oy
- Jyväskylän Liikenne Oy, Koiviston Auto Oy, Koskilinjat Oy, Kuopion Liikenne Oy, Porvoon Liikenne Oy - Borgå Trafik Ab, Satakunnan Liikenne Oy ja Metsäpietilä Oy
- Länsilinjat Oy
- Oy Pohjolan Liikenne Ab ja VR-Yhtymä Oy
- Pohjolan Turistiauto Oy, Koillismaan Turistiauto Oy, Antti Kangas Oy ja Savon Turistiauto Oy
- Savonlinja Oy, Linja-Karjala Oy ja Vauhti-Vaunu Oy, Autolinjat Oy ja Etelä-Suomen Linjaliikenne Oy sekä SL-Autoyhtymä Oy
- Väinö Paunu Oy
- Linja-autoliitto ry
- Oy Matkahuolto Ab

11.3 Seuraamusmaksun määräämisen lähtökohta

231. Kilpailulain 13 §:n esitöiden mukaan lähtökohtana seuraamusmaksun määräämisessä on, että sillä tulee olla riittävä erityis- ja yleisestävä vaikutus. Seuraamusmaksun suuruus perustuu kokonaisarviointiin, ja sitä määrittäessä on otettava huomioon muun muassa rikkomuksen laatu ja laajuus, rikkomuksen moitittavuuden aste sekä sen kesto aika. Tämä luettelo ei ole tyhjentyvä. Rikkomuksen moitittavuuden astetta voivat kuvastaa esimerkiksi elinkeinonharjoittajan tai näiden yhteenliittymän osallisuuden luonne rikko-

³⁹⁸ Asia C-97/08 P *Akzo Nobel ym. v. komissio*, kohta 61; asia C-286/98 P *Stora Kopparbergs Bergslags v. komissio*, kohta

29.

³⁹⁹ Ks. edellä kohta 39.

25.1.2016

mukksessa, rikkomuksen uusiminen, mahdolliset toimenpiteet rikkomuksen lopettamiseksi, rikkomuksen vahingollisuus yhteiskunnalle ja rikkomuksella saavutettu hyöty. Seuraamusmaksun määrän tulisi olla sellainen, ettei kielletty kilpailunrajoittaminen ole rajoitukseen osallistuvilla elinkeinonharjoittajille kannattavaa. Kilpailunrajoituksesta saatavan hyödyn huomioon ottaminen seuraamusmaksua määrättäessä ei edellytä aukottoman näytön esittämistä hyödyn määrästä, vaan hyöty voidaan arvioida luotettavien, käytettävissä olevien tietojen perusteella. Kartellista aiheutuneen vahingon määrän tai toisaalta kartellista siihen osallistuneille aiheutuneen taloudellisen hyödyn selvittäminen ei ole edellytyksenä seuraamusmaksun määräämiselle. Sen sijaan mainitut seikat voivat vaikuttaa määrättävän seuraamusmaksun suuruuteen.⁴⁰⁰ Erityisesti silloin, kun kilpailusääntöjen rikkomiseen osallistuu useita yrityksiä, on tutkittava niiden kunkin osallistumisen vakavuus.⁴⁰¹

11.4 Tarkasteltavana olevan menettelyn arviointi

232. Kilpailurikkomus alkoi esillä olevassa asiassa syksyllä 2008. Rikkomus jatkuu edelleen. Edellä todetusta seuraa, että seuraamusmaksuesityksen kohteena oleville elinkeinonharjoittajille ja niiden yhteenliittymille tulee määrätä seuraamusmaksut rikkomusajalta ennen 1.11.2011 kilpailunrajoituslain 7 §:n nojalla ja mainitun ajankohdan jälkeiseltä ajalta kilpailulain 12 §:n ja 13 §:n nojalla.
233. Viraston jäljempänä kohdassa 11.5 elinkeinonharjoittajille ja niiden yhteenliittymille esittämät seuraamusmaksujen määrät kattavat koko rikkomusajan ja niissä on otettu huomioon yllä selostettu lainmuutos. Kuten kilpailulain 13 §:n yksityiskohtaisissa perusteluissa todetaan, lainkohta vastaa eräin täsmennyksin kilpailunrajoituslain 7 §:n 2 momenttia. Virasto katsoo, että viitattuja täsmennyksiä on käytetty vakiintuneesti aiemmassa oikeuskäytännössä seuraamusmaksun suuruutta arvioitaessa ja sitä määrättäessä jo ennen kilpailulain voimaantuloa.⁴⁰² Siten elinkeinonharjoittajille ja niiden yhteenliittymille esitettävien seuraamusmaksujen perusteet käydään läpi seuraavassa käyttämällä kilpailulain 13 §:ssä täsmennettyjä kriteereitä. Seuraamusmaksujen määrät perustuvat alla esitettävään kokonaisarviointiin.

11.4.1 Rikkomuksen laatu

234. Esillä olevassa kartellissa on ollut kyse selkeästi lain kiellon vastaisesta toiminnasta, jonka tavoitteena oli estää ja vähintäänkin viivästyttää markkinoiden avautumista ja ylläpitää vallitsevat markkinaolosuhteet lainmuutoksesta huolimatta. Keinoina käytettiin tarjonnan rajoittamista ja kilpailevien reittiliikennelupavuorojen poissuljentaa Matkahuollon järjestelmistä. Tällä on ollut välitön vaikutus kuluttajille tarjottavien palvelujen määrään sekä vähintäänkin välillisesti myös kuluttajilta perittäviin hintoihin. Menettelyn tarkoituksena

⁴⁰⁰ HE 88/2010 vp, s. 58 ja 59 ja KHO 2009:83, kohta 1174. Lisäksi unionin oikeuskäytännön osalta, ks. esim. yhdistetyt asiat C-204/00 P ym. *Aalborg Portland ym. v. komissio*, kohdat 89–91.

⁴⁰¹ Yhdistetyt asiat C-204/00 P ym. *Aalborg Portland ym. v. komissio*, kohta 92.

⁴⁰² HE 88/2010 vp, s. 58.

25.1.2016

on ollut rajoittaa kilpailua ja sitä on pidettävä periaatteellisesti erityisen vakavana rikkomuksena. Kyse on kilpailunrajoituksesta, joka on ollut jo pitkään laissa kiellettyä.

235. Menettelyn vakavuutta korostaa näyttö kartellin osapuolten subjektiivisesta tarkoituksesta rajoittaa kilpailua.⁴⁰³ Asiakirjanäyttö osoittaa, että osapuolet tekivät tietoisin päätöksen rajoittaa tarjontaa ja sulkea kilpailua lisäävät reittiliikennelupavuorot markkinoilta.
236. Rikkomuksen vakavuutta korostavat myös seuraavat seikat. Ensinnäkin, poissuljenta on kohdistettu lainsäädännöllä avattavaksi tarkoitettuun kilpailuun.⁴⁰⁴ Toiseksi, poissuljentaan ryhdyttiin välittömästi sen jälkeen kun ensimmäiset kilpailevat reittiliikenneluvat oli myönnetty, mikä teki niillä liikennöinnin mahdolliseksi tai vähintäänkin kannattamattomaksi.⁴⁰⁵ Kolmanneksi, rikkomuksesta on aiheutunut vahinkoa kilpailevalle liikenteelle ja siitä ovat hyötyneet erityisesti kartellin osapuolina olleet alan suurimmat toimijat.⁴⁰⁶
237. Rikkomuksen laatua arvioitaessa virasto on ottanut myös huomioon menettelyn yhteismarkkinatavoitteen vastaisuuden. Menettelyllä on pyritty keino-tekoisesti eristämään Suomen markkinat, estämään jäsenvaltioiden välisen kaupan kehittymisen ja rajat ylittävän kilpailun tuomat hyödyt kuluttajille. Yhteismarkkinatavoitteen vastaisuus tekee jo sinällään menettelystä erityisen vakavan 101 artiklan vastaisen rikkomuksen.
238. Esillä olevaan menettelyyn sisältyy myös piirteitä, jotka osoittavat piittaamattomuutta lain sisällöstä. Asiakirjanäyttö osoittaa, että kartellin osapuolet ovat tietoisesti toimineet kilpailulainsäädännön vastaisesti.⁴⁰⁷ Osapuolet eivät myöskään ole asian selvittämisen yhteydessä ryhtyneet toimenpiteisiin rikkomuksen lopettamiseksi.
239. Edellä todetulla perusteella rikkomus on laadultaan vakava.

11.4.2 Rikkomuksen laajuus

240. Kotimaisessa oikeuskäytännössä on vakiintuneesti arvioitu rikkomuksen maantieteellistä laajuutta erityisesti sen mukaan, onko kyseessä valtakunnallinen vai alueellinen rikkomus.⁴⁰⁸ Maantieteellisen laajuuden lisäksi arvioidaan rikkomuksen taloudellista laajuutta, jolloin tarkastellaan esimerkiksi

⁴⁰³ Ks. edellä kohdat 165–169.

⁴⁰⁴ Ks. edellä kappale 9.1

⁴⁰⁵ Ks. edellä kappaleet 9.4.1 ja 9.4.3

⁴⁰⁶ Ks. edellä kohdat 171–173.

⁴⁰⁷ Liite 33, Sähköpostiviestiketju 20.–21.12.2010: "Uusi pikavuoro Hna-Hki" liitteineen (MHE 3-323), Matkahuollon työntekijä Y:n sähköpostiviesti 20.12.2010 klo 14:15 (viestiketjussa).

⁴⁰⁸ Ks. esim. KHO 2009:83.

25.1.2016

rikkomuksen kohteena olevien markkinoiden kokoa ja niiltä elinkeinonharjoittajille kertynyttä liikevaihtoa.⁴⁰⁹

241. Seuraamusmaksuesityksen kohteena oleva menettely on ollut koko Suomen kattavaa. Menettelyllä on pyritty myös estämään ja vähintäänkin hidastamaan toisesta jäsenvaltiosta peräisin olevien kilpailijoiden tulo Suomen markkinoille sekä sulkea kotimaan markkinat niin, ettei toisesta jäsenvaltios-
ta peräisin oleva kilpailija pysty toimimaan markkinoilla kannattavasti.
242. Rikkomuksen taloudellinen laajuus ja mittakaava ovat merkittävät. Rikkomus kohdistui reittiliikenneluvilla liikennöitäviksi soveltuviin liikennemuotoihin. Näistä kertyi Linja-autoliiton jäsenyrityksille vuonna 2014 liikevaihtoa yhteensä noin 325 miljoonaa euroa, mikä vastaa noin 35 prosenttia niiden kokonaisliikevaihdosta. Posti- ja rahtituottoja kertyi vastaavasti liiton jäsenil-
le yhteensä noin 18 miljoonaa euroa (noin kaksi prosenttia kokonaisliike-
vaihdosta),⁴¹⁰ joista suurin osa esityksen kohteena oleville linja-
autoyhtiöille.⁴¹¹
243. Edellä kilpailurikkomuksen maantieteellisestä ja taloudellisesta laajuudesta todettu osoittaa, että valtakunnallisen rikkomuksen kohteena ovat markki-
nat, joilta kertyvä liikevaihto on huomattava.

11.4.3 Moitittavuuden aste

244. Rikkomuksen moitittavuuden astetta voivat kuvastaa esimerkiksi elinkei-
nonharjoittajan tai näiden yhteenliittymän osallisuuden luonne rikkomukses-
sa, rikkomuksen uusiminen, mahdolliset toimenpiteet rikkomuksen lopetta-
miseksi, rikkomuksen vahingollisuus yhteiskunnalle ja rikkomuksella saavu-
tettu hyöty.⁴¹² Osallisuuden luonnetta kuvaa muun muassa elinkeinonhar-
joittajan johtajuus tai aloitteellisuus kartellissa. Huomiota kiinnitetään myös
kartellissa toimimisen aktiivisuuteen, liittymisen omaehtoisuuteen ja muiden
painostamiseen.⁴¹³ Elinkeinonharjoittajalle aikaisemmin samantapaisesta
toiminnasta määrättyä seuraamusmaksua ja kielletyn toiminnan jatkamista
on oikeuskäytännössä pidetty seuraamusmaksua korottavana tekijänä.⁴¹⁴
Kartellista aiheutuneen vahingon määrän tai toisaalta kartellista siihen osal-
listuneille aiheutuneen taloudellisen hyödyn selvittäminen ei ole edellytyk-
senä seuraamusmaksun määräämiselle. Sen sijaan mainitut seikat voivat
vaikuttaa määrättävän seuraamusmaksun suuruuteen.⁴¹⁵

⁴⁰⁹ Ks. esim. Asia C 510/06 P *Archer Daniels Midland Co v. komissio*, kohta 74.

⁴¹⁰ Linja-autoliiton suoritetilasto v. 2014: Ks. http://www.linja-autoliitto.fi/media/filer_public/2015/10/15/lal_suoritekalvot_2014_uusi_002.pdf. Ks. myös kohta 13.

⁴¹¹ Linja-autoliiton varsinaisina jäseninä on n. 330 bussiyritystä. Näistä seuraamusmaksuesityksen kohteena olevien kuuden linja-autoyhtiön osuus rahtituotoista on n. [] %.

⁴¹² HE 88/2010 vp, s. 58.

⁴¹³ KHO 2009:83, kohdat 1202, 1217 ja 1262.

⁴¹⁴ MAO 614/2009.

⁴¹⁵ HE 88/2010 vp, s. 59, KHO 2009:83, kohta 1174.

25.1.2016

245. Kilpailu- ja kuluttajavirasto on ottanut huomioon kartellin osapuolten toiminnan moitittavuuden asteen seuraamusmaksuja määrittäessään. Kunkin osapuolen osallisuuden luonnetta ja toimintaa käsitellään yksityiskohtaisesti jäljempänä kappaleissa 11.5.1 –11.5.9

11.4.4 Rikkomuksen kesto

246. Rikkomuksen kesto on ollut vähintään seitsemän vuotta. Esillä olevassa asiassa on kyse yhdestä yhtenäisestä rikkomuksesta, joka alkoi viimeistään syksyllä 2008 ja jatkuu pakettipalveluissa edelleen. Rikkomuksen kesto määritellään kunkin kartellin osapuolen osalta jäljempänä kappaleissa 11.5.1 –11.5.9

11.4.5 Muut seuraamusmaksun määrään vaikuttavat seikat

247. Kokonaisarvioinnissa huomioon otettavien seikkojen luettelo kilpailulain 13 §:ssä ei ole tyhjentävä.⁴¹⁶ Kilpailu- ja kuluttajavirasto on ottanut huomioon, että toimialajärjestöillä liikevaihdon määrä ei aina anna riittävää kuvaa rikkomuksen kohteena olevasta toiminnasta ja sen laajuudesta. Tällaisissa tilanteissa seuraamusmaksun suuruudelle asetettu 10 prosentin enimmäismäärä lasketaan yhteisön tuottojen perusteella. Tuotoiksi katsotaan myös yhteisön saamat jäsenmaksut.⁴¹⁷ Asiaa käsitellään jäljempänä kohdassa 309.

11.5 Seuraamusmaksun määrä

248. Edellä esitetyn perusteella Kilpailu- ja kuluttajavirasto esittää, että markkinaoikeus määrää seuraamusmaksuesityksen kohteena oleville elinkeinonharjoittajille ja niiden yhteenliittymille seuraamusmaksun jäljempänä yksilöidysti.

249. Virasto toteaa, että yhtiöiden liikevaihdot rikkomuksen viimeiseltä vuodelta eivät ole tiedossa seuraamusmaksuesitystä tehtäessä.⁴¹⁸ Siten esityksessä ei oteta kantaa lain sallimaan seuraamusmaksun enimmäismäärään.

11.5.1 J. Vainion Liikenne Oy

250. Asiakirjanäytön perusteella J. Vainion Liikenne Oy on osallistunut rikkomukseen, jonka tavoitteena oli estää ja vähintäänkin viivästyttää markkinoiden avautumista ja ylläpitää vallitsevat markkinaolosuhteet lainmuutoksesta huolimatta. Yhtiö on ollut aktiivinen kyseisen rikkomuksen kokonaissuunnitelman ja konkreettisten toimenpiteiden valmistelussa, niistä sopimisessa ja

⁴¹⁶ HE 88/2010 vp, s. 58.

⁴¹⁷ HE 88/2010 vp, s. 59.

⁴¹⁸ Lukuun ottamatta jäljempänä kappaletta 11.5.4 .

25.1.2016

niiden täytäntöönpanossa kilpailijoiden välisessä yhteydenpidossa sekä Matkahuollon ja Linja-autoliiton toimielimissä aina vuodesta 2008 lähtien.⁴¹⁹

251. J. Vainion Liikenne Oy:n edustaja V on kannattanut elo-syyskuun vaihteessa 2010 käydyssä sähköpostikeskustelussa poissuljentaa⁴²⁰ sekä vuoden 2010 lopun sähköpostikeskustelussa tehtyä reittiliikennelupavurojen poissuljentalinjausta.⁴²¹
252. Lisäksi J. Vainion Liikenne Oy on ollut edustettuna sekä Linja-autoliiton että Matkahuollon hallituksessa varsinaisena jäsenenä keskeytyksettä vuosien 2008 ja 2015 välisenä aikana. Yhtiön edustaja V on toiminut Linja-autoliiton edustajana ja Matkahuollon edustajana vuodesta 2010 lähtien.
253. V on siten paitsi osallistunut lähes kaikkiin keskeisimpiin kokouksiin ja sähköpostikeskusteluihin kilpailunrajoituksen valmistelussa ja täytäntöönpanossa, ilmoittamatta julkisesti sitoutumattomuuttaan kyseisiin toimenpiteisiin, ollut aktiivisesti mukana suunnittelemassa rikkomuksen sisältöä. Yhtiö on hyötynyt näistä toimenpiteistä, jotka ovat suojanneet sen omia siirtymäajan sopimuksia ja paketinkuljetusoikeuksia kilpailevilta reittiliikennelupavuoroilta.
254. Kilpailu- ja kuluttajavirasto katsoo edellä mainituin perustein J. Vainion Liikenne Oy:n osallistuneen kilpailulain 5 §:n ja SEUT 101 artiklan vastaiseen kiellettyyn kilpailijoiden väliseen yhteistyöhön noin seitsemän vuoden ajan vähintään syksystä 2008 lähtien. Vastuu rikkomuksesta jatkuu edelleen sen mukaisesti, mitä edellä kappaleessa 10.9.2 on todettu rikkomuksen jatkumisesta.
255. Kilpailu- ja kuluttajavirasto esittää, että markkinaoikeus määrää J. Vainion Liikenne Oy:lle 2.650.000 euron seuraamusmaksun.

⁴¹⁹

J. Vainion Liikenne Oy:n johto on osallistunut aktiivisesti erityisesti seuraaviin kartellin toteuttamisen kannalta merkittäviin kokouksiin ja sähköpostikeskusteluihin: Linja-autoliiton hallituksen kokous 27.8.2008, Matkahuollon strategiaseminaari 30.–31.10.2008, Linja-autoliiton hallituksen kokous 26.11.2008, Linja-autoliiton hallituksen kokous 26.8.2009, Linja-autoliiton työvaliokunnan strategiapäivä 19.2.2010, Matkahuollon strategiaseminaari 27.–28.5.2010, elo-syyskuun vaihteessa 2010 käyty reittiliikennelupien poissuljentaa koskeva sähköpostikeskustelu, Linja-autoliiton työvaliokunnan kokous 31.8.2010, Linja-autoliiton järjestämä neuvottelu 7.9.2010, Linja-autoliiton hallituksen kokous 27.10.2010, Matkahuollon hallituksen kokous 1.11.2010, vuoden 2010 lopussa käyty reittiliikennelupavurojen poissuljentaa koskeva sähköpostikeskustelu, Matkahuollon hallituksen kokous 25.1.2011, Linja-autoliiton hallituksen kokous 26.1.2011, Matkahuollon hallituksen kokous 31.5.2012 ja Matkahuollon hallituksen kokous 30.8.2012. J. Vainion Liikenne Oy:tä on kokouksissa ja sähköpostikeskusteluissa edustanut yhtiön edustaja V. V. on asiakirjanäytön perusteella osallistunut myös Linja-autoliiton Lounais-Suomen alueosaston hallituksen kokouksessa 9.6.2010 uusia reittiliikennelupavuroja vastustavaan päätöksentekoon (ks. alueosaston osalta Liite 29).

⁴²⁰ Liite 41, Sähköpostiviestiketju 1.9.–3.9.2010: "Case Kivistö/Matkahuolto/LAL" (SSU 11), Vainion Liikenteen edustaja V:n sähköpostiviestit 1.9.2010 klo 18:35 ja 2.9.2010 klo 9:10 (viestiketjussa).

⁴²¹ Liite 106, Sähköpostiviestiketju 23.–29.12.2010: "RE: Uusien bussivuorojen tarpeellisuuden arviointi välille Hamina–Helsinki–Hamina" (TTU 36_KA), Vainion Liikenteen edustaja V:n sähköpostiviesti 29.12.2010 klo 12:05.

⁴²² Päätös- ja seuraamusmaksuesitysluonnoksen 14.4.2015 jälkeen sen kohteena ollut Gold Line Oy on fuusioitunut Koskilinjat Oy:öön. Kilpailuoikeudellinen vastuu Gold Line Oy:n rikkomuksesta on siirtynyt yhtiöjärjestelyn seurauksena Koski-linjat Oy:lle.

⁴²³ Ks. emoyhtiön vastuusta edellä kohdat 227–229.

25.1.2016

11.5.2 Jyväskylän Liikenne Oy, Koiviston Auto Oy, Koskilinjat Oy, Kuopion Liikenne Oy, Porvoon Liikenne Oy – Borgå Trafik Ab, Satakunnan Liikenne Oy ja Metsäpietilä Oy

256. Jyväskylän Liikenne Oy, Koiviston Auto Oy, Koskilinjat Oy⁴²², Kuopion Liikenne Oy, Porvoon Liikenne Oy – Borgå Trafik Ab ja Satakunnan Liikenne Oy ovat Metsäpietilä Oy:n kokonaan omistamia tytäryhtiöitä.⁴²³

257. Asiakirjanäytön perusteella Jyväskylän Liikenne Oy, Koiviston Auto Oy, Koskilinjat Oy, Kuopion Liikenne Oy, Porvoon Liikenne Oy – Borgå Trafik Ab ja Satakunnan Liikenne Oy ovat osallistuneet rikkomukseen, jonka tavoitteena oli estää ja vähintäänkin viivästyttää markkinoiden avautumista ja ylläpitää vallitsevat markkinaolosuhteet lainmuutoksesta huolimatta. Yhtiöt ovat olleet aktiivisia kyseisen rikkomuksen kokonaissuunnitelman ja konkreettisten toimenpiteiden valmistelussa, niistä sopimisessa ja niiden täytännönpanossa kilpailijoiden välisessä yhteydenpidossa sekä Matkahuollon ja Linja-autoliiton toimielimissä aina vuodesta 2008 lähtien.⁴²⁴

258. Matkahuollon edustajana toiminut, yhtiöitä edustanut N on esittänyt Matkahuollon hallitukselle ja johdolle 29.12.2010 reittiliikennelupien poissuljentalinjauksen.⁴²⁵ Lisäksi yhtiöiden johto on keskustellut Länsilinjat Oy:n edustajan kanssa yhtiöiden markkinakäyttäytymisen yhdenmukaistamisesta edellä kohdassa 100 kuvatusti.⁴²⁶

259. Lisäksi yhtiöt ovat olleet edustettuina sekä Matkahuollon että Linja-autoliiton hallituksessa keskeytyksettä vuosien 2008 ja 2015 välisenä aikana. Metsäpietilä Oy:n edustaja ja sen tytäryhtiöiden Jyväskylän Liikenne Oy:n,

⁴²² Päätös- ja seuraamusmaksuesitysluonnoksen 14.4.2015 jälkeen sen kohteena ollut Gold Line Oy on fuusioitunut Koskilinjat Oy:öön. Kilpailuoikeudellinen vastuu Gold Line Oy:n rikkomuksesta on siirtynyt yhtiöjärjestelyn seurauksena Koskilinjat Oy:lle.

⁴²³ Ks. emoyhtiön vastuusta edellä kohdat 227–229.

⁴²⁴ Yhtiöiden johto on osallistunut aktiivisesti erityisesti seuraaviin kartellin toteuttamisen kannalta merkittäviin kokouksiin ja sähköpostikeskusteluihin: Linja-autoliiton hallituksen kokous 28.5.2008, Linja-autoliiton hallituksen kokous 27.8.2008, Matkahuollon strategiaseminaari 30.–31.10.2008, Linja-autoliiton hallituksen kokous 26.11.2008, Linja-autoliiton hallituksen kokous 26.8.2009, Matkahuollon strategiaseminaari 27.–28.5.2010, Matkahuollon hallituksen kokous 26.8.2010, elosyyskuun vaihteessa 2010 käyty reittiliikennelupien poissuljentaa koskeva sähköpostikeskustelu, Linja-autoliiton hallituksen kokous 27.10.2010, Matkahuollon hallituksen kokous 1.11.2010, vuoden 2010 lopussa käyty reittiliikennelupavuorojen poissuljentaa koskeva sähköpostikeskustelu, Matkahuollon hallituksen kokous 25.1.2011, Linja-autoliiton hallituksen kokous 26.1.2011, Matkahuollon hallituksen kokous 31.5.2012 ja Matkahuollon hallituksen kokous 30.8.2012. Linja-autoliiton hallituksen kokouksissa yhtiöitä on edustanut Jyväskylän Liikenne Oy:n toimitusjohtaja Jaakko Raunio, Matkahuollon kokouksissa, seminaareissa sekä sähköpostikirjeenvaihdossa Matkahuollon hallituksen puheenjohtaja sekä Koiviston Auton konsernijohtaja Antti Norrlin. Yhtiöiden johto on asiakirjanäytön perusteella myös osallistunut Linja-autoliiton Lounais-Suomen alueosaston hallituksen kokouksessa 9.6.2010, Helsingin alueosaston hallituksen kokouksissa 8.6.2010 ja 3.8.2010, Lapin alueosaston hallituksen kokouksessa 9.11.2010 sekä Oulun alueosaston hallituksen kokouksessa 10.11.2010 uusia reittiliikennelupavaroja vastustavaan päätöksentekoon (alueosastojen kokousten osalta ks. Liitteet 29, 28, 32, 105 ja 124).

⁴²⁵ Liite 68, Koiviston Auton edustaja N:n sähköpostiviesti 29.12.2010: "Asia: RE: Asia: VS: Uusien bussivuorojen tarpeellisuuden arviointi välille Hamina–Helsinki–Hamina" (MHE 2-120); Liite 107, Koiviston Auton edustaja N:n sähköpostiviesti 29.12.2010: "Asia: FW: keskimatkat/turku–äkäslompolo vuoro" (MHE 2-122). Viestissä viitattu L:n viestin osalta ks. Liite 104, Sähköpostiviestiketju 28.–30.12.2010: "keskimatkat/turku–äkäslompolo vuoro" (SSU 7).

⁴²⁶ Liite 96, Sähköpostiviestiketju 5.–12.9.2011 (PBE 1-14_KA), jossa Koiviston Auton työntekijä H kertoo Koiviston Auton edustaja N:lle, että oli ollut yhteydessä Länsilinjat Oy:n edustaja P:hen ja pyytänyt tältä lupaa aloittaa liikenne osittain päällekkäin Länsilinja Oy:n reittien kanssa (PBE 1-14).

25.1.2016

Koiviston Auto Oy:n, Koskilinjat Oy:n, Kuopion Liikenne Oy:n Porvoon Liikenne Oy – Borgå Trafik Ab:n ja Satakunnan Liikenne Oy:n edustaja N on toiminut Matkahuollon edustajana ainakin vuodesta 2008 lähtien. Konserniin kuuluvan Jyväskylän Liikenne Oy:n edustaja R puolestaan on toiminut Linja-autoliiton edustajana vuosina 2008–2013 ja Koiviston Auto Oy:n edustaja M vuosina 2013–2015.

260. Jyväskylän Liikenne Oy:n, Koiviston Auto Oy:n, Koskilinjat Oy:n, Kuopion Liikenne Oy:n, Porvoon Liikenne Oy – Borgå Trafik Ab:n ja Satakunnan Liikenne Oy:n edustajat ovat siten paitsi osallistuneet lähes kaikkiin keskeisiin kokouksiin ja sähköpostikeskusteluihin kilpailunrajoituksen valmistelussa, siitä sopimisessa ja sen täytäntöönpanossa, ilmoittamatta julkisesti sitoutumattomuuttaan kyseisiin toimenpiteisiin, olleet lisäksi aktiivisesti mukana suunnittelemassa rikkomuksen sisältöä. Yhtiöt ovat hyötynneet näistä toimenpiteistä, jotka ovat suojanneet niiden omia siirtymäajan sopimuksia ja paketinkuljetusoikeuksia kilpailevilta reittiliikennelupavuoroilta.
261. Kilpailu- ja kuluttajavirasto katsoo edellä mainituin perustein Jyväskylän Liikenne Oy:n, Koiviston Auto Oy:n, Koskilinjat Oy:n, Kuopion Liikenne Oy:n, Porvoon Liikenne Oy – Borgå Trafik Ab:n ja Satakunnan Liikenne Oy:n osallistuneen kilpailulain 5 §:n ja SEUT 101 artiklan vastaiseen kiellettyyn kilpailijoiden väliseen yhteistyöhön noin seitsemän vuoden ajan vähintään syksystä 2008 lähtien. Yhtiöiden vastuu kilpailurikkomuksesta jatkuu edelleen sen mukaisesti, mitä edellä kappaleessa 10.9.2 on todettu rikkomuksen jatkumisesta.
262. Kilpailunrajoituksesta vastaavat yhteisvastuullisesti Jyväskylän Liikenne Oy, Koiviston Auto Oy, Koskilinjat Oy, Kuopion Liikenne Oy, Porvoon Liikenne Oy – Borgå Trafik Ab ja Satakunnan Liikenne Oy osallisuutensa ja Metsäpietilä Oy omistuksensa perusteella.
263. Kilpailu- ja kuluttajavirasto esittää, että markkinaoikeus määrää yhteisvastuullisesti Metsäpietilä Oy:lle, Jyväskylän Liikenne Oy:lle, Koiviston Auto Oy:lle, Koskilinjat Oy:lle, Kuopion Liikenne Oy:lle, Porvoon Liikenne Oy:lle ja Satakunnan Liikenne Oy:lle 8.740.000 euron seuraamusmaksun.

11.5.3 Länsilinjat Oy

264. Asiakirjanäytön perusteella Länsilinjat Oy on osallistunut rikkomukseen, jonka tavoitteena oli estää ja vähintäänkin viivästyttää markkinoiden avautumista ja ylläpitää vallitsevat markkinaolosuhteet lainmuutoksesta huolimatta. Yhtiö on ollut aktiivinen kyseisen rikkomuksen kokonaissuunnitelman ja konkreettisten toimenpiteiden valmistelussa, niistä sopimisessa ja niiden

25.1.2016

täytäntöönpanossa kilpailijoiden välisessä yhteydenpidossa sekä Matkahuollon ja Linja-autoliiton toimielimissä aina vuodesta 2008 lähtien.⁴²⁷

265. Yhtiön edustaja P on myös nimenomaisesti kannattanut vuoden 2010 lopun sähköpostikeskustelussa sovittua poissuljentalinjausta.⁴²⁸ Lisäksi yhtiön johto on keskustellut Koiviston Auton edustajan kanssa yhtiöiden markkinakäyttämisen yhdenmukaistamisesta edellä kohdassa 100 kuvatusti.⁴²⁹
266. Lisäksi yhtiö on ollut edustettuna sekä Linja-autoliiton että Matkahuollon hallituksessa vara- tai varsinaisena jäsenenä jatkuvasti vuosien 2008 ja 2015 välisenä aikana. Länsilinjat Oy:n edustaja P on toiminut Linja-autoliiton edustajana vuonna 2008. Vuonna 2009 liiton edustajana ja vuosina 2010–2015 edustajana on toiminut Länsilinjat Oy:n edustaja P. P on toiminut Matkahuollon edustajana vuosina 2008–2010 ja edustajana vuosina 2010–2013. P on toiminut Matkahuollon edustajana vuosina 2013–2015.
267. Länsilinjat Oy:n johto on siten osallistunut lähes kaikkiin keskeisiin kokouksiin ja sähköpostikeskusteluihin kilpailunrajoituksen valmistelussa, siitä sopimisessa ja sen täytäntöönpanossa, ilmoittamatta julkisesti sitoutumattomuuttaan kokouksissa ja sähköpostikeskusteluissa sovittuihin toimenpiteisiin. Yhtiö on hyötynyt näistä toimenpiteistä, jotka ovat suojanneet sen omia siirtymäajan sopimuksia ja paketinkuljetusoikeuksia kilpailevilta reittiliikennelupavuoroilta.
268. Kilpailu- ja kuluttajavirasto katsoo edellä mainituin perustein Länsilinjat Oy:n osallistuneen kilpailulain 5 §:n ja SEUT 101 artiklan vastaiseen kiellettyyn kilpailijoiden väliseen yhteistyöhön noin seitsemän vuoden ajan vähintään syksystä 2008 lähtien. Vastuu kilpailurikkomuksesta jatkuu edelleen sen mukaisesti, mitä edellä kappaleessa 10.9.2 on todettu rikkomuksen jatkumisesta.
269. Kilpailu- ja kuluttajavirasto esittää, että markkinaoikeus määrää Länsilinjat Oy:lle 953.000 euron seuraamusmaksun.

⁴²⁷ Yhtiöiden johto on osallistunut erityisesti seuraaviin kartelliin toteuttamisen kannalta merkittäviin kokouksiin ja sähköpostikeskusteluihin: Linja-autoliiton hallituksen kokous 27.8.2008, Matkahuollon strategiaseminaari 30.–31.10.2008, Linja-autoliiton hallituksen kokous 26.11.2008, Linja-autoliiton hallituksen kokous 26.8.2009, Matkahuollon strategiaseminaari 27.–28.5.2010, Matkahuollon hallituksen kokous 26.8.2010, Matkahuollon hallituksen kokous 1.11.2010, vuoden 2010 lopussa käyty reittiliikennelupavuorojen poissuljenta koskeva sähköpostikeskustelu, Matkahuollon hallituksen kokous 25.1.2011, Matkahuollon hallituksen kokous 31.5.2012 ja Matkahuollon hallituksen kokous 30.8.2012. Yhtiöitä on kokouksissa edustanut pääsääntöisesti Länsilinjat Oy:n edustaja P. Linja-autoliiton hallituksen kokouksessa 26.8.2009 sekä sähköpostikirjeenvaihdossa yhtiöitä on edustanut Länsilinjat Oy:n edustaja P.

⁴²⁸ Liite 103, Sähköpostiviestiketju 29.–31.12.2010 (MHE 4-125), Länsilinjojen edustaja P:n sähköpostiviesti 30.12.2010 otsikolla "VS: Lisää uusia reittiliikennelupia" (viestiketjussa).

⁴²⁹ Liite 96, Sähköpostiviestiketju 5.–12.9.2011 (PBE 1-14_KA), jossa Koiviston Auton työntekijä H kertoo Koiviston Auton edustaja N:lle, että oli ollut yhteydessä Länsilinjojen edustaja P:hen ja pyytänyt tältä lupaa aloittaa liikenne osittain päällekkäin Länsilinjat Oy:n reittien kanssa (PBE 1-14).

25.1.2016

11.5.4 Oy Pohjolan Liikenne Ab ja VR-Yhtymä Oy

270. Oy Pohjolan Liikenne Ab on VR-Yhtymä Oy:n kokonaan omistama tytäryhtiö.
271. Asiakirjanäytön perusteella Oy Pohjolan Liikenne Ab on osallistunut rikkomukseen, jonka tavoitteena oli estää ja vähintäänkin viivästyttää markkinoiden avautumista ja ylläpitää vallitsevat markkinaolosuhteet lainmuutoksesta huolimatta. Yhtiö on ollut aktiivinen kyseisen rikkomuksen kokonaissuunnitelman ja konkreettisten toimenpiteiden valmistelussa, niistä sopimisessa ja niiden täytäntöönpanossa kilpailijoiden välisessä yhteydenpidossa sekä Linja-autoliiton toimielimissä aina vuodesta 2008 lähtien.⁴³⁰
272. Oy Pohjolan Liikenne Ab:lla oli aktiivinen rooli ensimmäisten kilpailevien reittiliikennelupien markkinoilletulon estämisessä. Kuten edellä kohdissa 68–69 on kuvattu, yhtiö haki Liikenne Vuorelan kanssa päällekkäistä reittiliikennelupaa. Yhtiö kävi kuitenkin samanaikaisesti Linja-autoliiton johdolla keskusteluja lupien poisvetämiseksi. Siltä varalta, ettei lupien poisvetäminen onnistu ja ne myönnettäisiin, Linja-autoliiton hallitus päätti lokakuussa 2010, ettei tuettuja lippuja oteta vastaan reittiliikennelupavuoroissa. Oy Pohjolan Liikenne Ab oli päättämässä muiden kartelliyhtiöiden kanssa asiasta. Yhdessä Linja-autoliitossakin valmistellun Matkahuollon laatulupauksen kanssa tämä merkitsi sitä, että reittiliikennelupavuorot voitaisiin sulkea pois Matkahuollon järjestelmistä.
273. Edellä mainitut reittiliikenneluvat myönnettiin joulukuussa 2010. Välittömästi tämän jälkeen kartellin osapuolet yrittivät vielä estää reittiliikenneluvilla liikennöinnin. Oy Pohjolan Liikenne Ab:n edustaja A soitti Liikenne Vuorelan edustaja V:lle ja ehdotti, että kaikki Helsinki–Hamina -reitille luvat saaneet liikennöitsijät pidättäytyisivät liikennöinnin aloittamisesta.⁴³¹ Samaan aikaan kartellin osapuolet pohtivat muita keinoja, joilla kilpailevien reittiliikennelupavuorojen markkinoille tulo estettäisiin. A oli tietoinen näistä keskusteluista.⁴³² Oy Pohjolan Liikenne Ab on ollut siten aktiivisesti myötävaikuttamassa kilpailevien reittiliikennevuorojen poissuljentaan.
274. Lisäksi Oy Pohjolan Liikenne Ab on ollut edustettuna Linja-autoliiton hallituksessa keskeytyksettä vuosien 2008 ja 2012 välisenä aikana sekä liiton työvaliokunnassa vuosina 2011–2012.

⁴³⁰ Pohjolan Liikenteen johto on osallistunut erityisesti seuraaviin kartellin toteuttamisen kannalta merkittäviin kokouksiin: Linja-autoliiton hallituksen kokous 28.5.2008, Linja-autoliiton hallituksen kokous 27.8.2008, Linja-autoliiton hallituksen kokous 26.11.2008, Linja-autoliiton hallituksen kokous 26.8.2009, Linja-autoliiton järjestämä neuvottelu 7.9.2010, Linja-autoliiton hallituksen kokous 27.10.2010, Linja-autoliiton hallituksen kokous 26.1.2011. Pohjolan Liikenne Ab:tä on kokouksissa ja sähköpostikirjeenvaihdossa edustanut yhtiön edustaja A.

⁴³¹ Liite 117, Tapaamismuistio Liikenne Vuorela Oy, 26.8.2015, s. 2.

⁴³² Liite 42, Sähköpostiviestiketju 23.12.–27.12.2010: "Uusien bussivuorojen tarpeellisuuden arviointi välille Hamina–Helsinki–Hamina" (ANO 13), Matkahuollon edustaja H:n viesti 27.12.2010 klo 13:52 (viestiketjussa).

25.1.2016

275. Oy Pohjolan Liikenne Ab:n edustaja A on siten osallistunut useisiin keskeisimpiin kokouksiin ja sähköpostikeskusteluihin kilpailunrajoituksen valmistelussa, siitä sopimisessa ja sen täytäntöönpanossa, ilmoittamatta julkisesti sitoutumattomuuttaan näissä sovittuihin toimenpiteisiin. Yhtiö on hyötynyt näistä toimenpiteistä, jotka ovat suojanneet sen omia siirtymäajan sopimuksia ja paketinkuljetusoikeuksia kilpailevilta reittiliikennelupavuroilta.
276. Kilpailu- ja kuluttajavirasto katsoo edellä mainituin perustein Oy Pohjolan Liikenne Ab:n osallistuneen kilpailulain 5 §:n ja SEUT 101 artiklan vastaiseen kiellettyyn kilpailijoiden väliseen yhteistyöhön vähintään syksyn 2008 ja 17.9.2012 välisenä aikana eli noin neljän vuoden ajan.⁴³³
277. Kilpailunrajoituksesta vastaavat yhteisvastuullisesti Oy Pohjolan Liikenne Ab osallisuutensa ja VR-Yhtymä Oy omistuksensa perusteella.
278. Kilpailu- ja kuluttajavirasto esittää, että markkinaoikeus määrää yhteisvastuullisesti Oy Pohjolan Liikenne Ab:lle ja VR-Yhtymä Oy:lle 5.790.000 euron seuraamusmaksun.

11.5.5 Pohjolan Turistiauto Oy, Koillismaan Turistiauto Oy, Antti Kangas Oy ja Savon Turistiauto Oy

279. Koillismaan Turistiauto Oy ja Antti Kangas Oy ovat Pohjolan Turistiauto Oy:n kokonaan omistamia tytäryhtiöitä.⁴³⁴ Savon Turistiauto Oy on konsernista yhtiöoikeudellisesti erillinen yhtiö. L omistaa 100 % Pohjolan Turistiauto Oy:n ja Savon Turistiauto Oy:n osakkeista. Yhtiöt muodostavat siten kilpailuoikeudellisesti yhden taloudellisen kokonaisuuden. L on toiminut yhtiöiden edustajana kilpailurikkomuksen ajan.
280. Asiakirjanäytön perusteella Pohjolan Turistiauto Oy, Koillismaan Turistiauto Oy, Antti Kangas Oy ja Savon Turistiauto Oy ovat osallistuneet rikkomukseen, jonka tavoitteena oli estää ja vähintäänkin viivästyttää markkinoiden avautumista ja ylläpitää vallitsevat markkinaolosuhteet lainmuutoksesta huolimatta. Yhtiöt ovat olleet aktiivisia kyseisen rikkomuksen kokonaissuunnitelman ja konkreettisten toimenpiteiden valmistelussa, niistä sopimisessa ja niiden täytäntöönpanossa kilpailijoiden välisessä yhteydenpidossa sekä Matkahuollon ja Linja-autoliiton toimielimissä aina vuodesta 2008 lähtien.⁴³⁵

⁴³³ Virasto katsoo, että Oy Pohjolan Liikenne Ab:n osallisuus rikkomuksessa päättyy 17.9.2012, koska yhtiö ei ole ollut mukana Matkahuollon hallituksessa.

⁴³⁴ Ks. emoyhtiön vastuusta edellä kohdat 227–229.

⁴³⁵ Pohjolan Turistiauton, Koillismaan Turistiauton, Antti Kankaan ja Savon Turistiauton johto on osallistunut aktiivisesti erityisesti seuraaviin kartellin toteuttamisen kannalta keskeisiin kokouksiin ja sähköpostikeskusteluihin: Linja-autoliiton hallituksen kokous 28.5.2008, Linja-autoliiton hallituksen kokous 27.8.2008, Matkahuollon strategiaseminaari 30.–31.10.2008, Linja-autoliiton hallituksen kokous 26.11.2008, Matkahuollon strategiaseminaari 27.–28.5.2010, Matkahuollon hallituksen kokous 26.8.2010, Linja-autoliiton hallituksen kokous 27.10.2010, Matkahuollon hallituksen kokous 1.11.2010, vuoden 2010 lopussa käyty reittiliikennelupavurojen poissuljentaa koskeva sähköpostikeskustelu, Matkahuollon hallituksen kokous 25.1.2011,

25.1.2016

281. Yhtiöiden edustaja L on laatinut esityksen 21.7.2010 reittiliikennelupavuorojen poissuljennasta ja tarkistanut, että vuoden 2010 sähköpostikeskustelussa sovittua poissuljentalinjausta sovelletaan kaikkiin reittiliikennevuoroihin. Lisäksi L on varmistanut tiettyjen liikenteenharjoittajien poissuljennan Matkahuollon järjestelmistä lähettämällä Matkahuollon johdolle sähköpostia ja huolehtinut, että vuorot eivät pääse Minfoon, niihin myydä lippuja ja ettei niillä ole rahdinkuljetusoikeutta.⁴³⁶ L on myös osallistunut aktiivisesti Linja-autoliiton Oulun alueosaston hallituksen kokouksessa 10.11.2010 uusista reittiliikennelupavuroista käytyyn keskusteluun ja vastustanut Keskimatkat Oy:n reittiliikennelupahakemusta.⁴³⁷
282. Lisäksi Pohjolan Turistiauto Oy, Koillismaan Turistiauto Oy, Antti Kangas Oy ja Savon Turistiauto Oy ovat olleet edustettuina sekä Linja-autoliiton että Matkahuollon hallituksessa keskeytyksettä vuosien 2008 ja 2015 välisenä aikana. Yhtiöitä on edustanut niiden edustaja L, joka on toiminut sekä Linja-autoliiton että Matkahuollon hallituksen jäsenenä ainakin vuodesta 2008 lähtien. L on toiminut myös Matkahuollon palvelusopimustyöryhmän jäsenenä vuonna 2010. Lisäksi L on valmistellut Linja-autoliiton hallituksen päätöksiä liiton toimielimen jäsenenä vuosina 2011–2012.
283. JL on siten paitsi osallistunut lähes kaikkiin keskeisiin kokouksiin ja sähköpostikeskusteluihin kilpailunrajoituksen valmistelussa, siitä sopimisessa ja sen täytäntöönpanossa, ilmoittamatta julkisesti sitoutumattomuuttaan kyseisiin toimenpiteisiin, ollut myös aktiivisesti mukana suunnittelemassa rikkomuksen sisältöä. Yhtiöt ovat hyötäneet näistä toimenpiteistä, jotka ovat suojanneet niiden omia siirtymäajan sopimuksia ja paketinkuljetusoikeuksia kilpailevilta reittiliikennelupavuroilta.
284. Kilpailu- ja kuluttajavirasto katsoo edellä mainituin perustein Pohjolan Turistiauto Oy:n, Koillismaan Turistiauto Oy:n, Antti Kangas Oy:n ja Savon Turistiauto Oy:n osallistuneen kilpailulain 5 §:n ja SEUT 101 artiklan vastaiseen kiellettyyn kilpailijoiden väliseen yhteistyöhön noin seitsemän vuoden ajan vähintään syksystä 2008 lähtien. Yhtiöiden vastuu kilpailurikkomuksesta jatkuu edelleen sen mukaisesti, mitä edellä kappaleessa 10.9.2 on todettu rikkomuksen jatkumisesta.
285. Kilpailunrajoituksesta vastaavat osallisuutensa perusteella yhteisvastuullisesti Pohjolan Turistiauto Oy, Koillismaan Turistiauto Oy, Antti Kangas Oy ja Savon Turistiauto Oy.

Linja-autoliiton hallituksen kokous 26.1.2011, Matkahuollon hallituksen kokous 31.5.2012 ja Matkahuollon hallituksen kokous 30.8.2012. Yhtiöitä on kokouksissa ja sähköpostikirjeenvaihdossa edustanut edustaja L.

⁴³⁶ Liite 42, Sähköpostiviestiketju 23.12.–27.12.2010: "Uusien bussivuorojen tarpeellisuuden arviointi välille Hamina–Helsinki–Hamina" (ANO 13), Pohjolan Matkan edustaja L:n sähköpostiviesti 27.12.2010 klo 12:46; Liite 104, Sähköpostiviestiketju 28.–30.12.2010: "keskimatkat/turku–äkäsloppolo vuoro" (SSU 7).

⁴³⁷ Liite 105, Linja-autoliiton Oulun alueosaston hallituksen kokouksen 10.11.2010 pöytäkirja (TTU 45), kohta 2.4, s. 4–5.

25.1.2016

286. Kilpailu- ja kuluttajavirasto esittää, että markkinaoikeus määrää Pohjolan Turistiauto Oy:lle, Koillismaan Turistiauto Oy:lle, Antti Kangas Oy:lle ja Savon Turistiauto Oy:lle yhteisvastuullisesti 2.133.000 euron seuraamusmaksun.

11.5.6 Savonlinja Oy, Linja-Karjala Oy ja Vauhti-Vaunu, Oy Autolinjat Oy ja Etelä-Suomen Linjaliikenne Oy sekä SL-Autoyhtymä Oy

287. Savonlinja-yhtiöt-markkinointinimen alla toimii kilpailuoikeudellisesti kolme taloudellista kokonaisuutta:

- Savonlinja Oy on Savonlinja-konsernin emoyhtiö, jonka tytäryhtiö (omistusosuus 57,7 %) on Linja-Karjala Oy. Savonlinja-konserni kuuluu alakonsernina Vauhti-Vaunu -pääkonserniin, jonka emoyhtiö (omistusosuus 99,9 %) on Vauhti-Vaunu Oy.⁴³⁸
- Etelä-Suomen Linjaliikenne Oy on Autolinjat Oy:n kokonaan omistama tytäryhtiö. Lisäksi Autolinjat Oy omistaa 42,3 % edellä mainitusta Linja-Karjala Oy:stä.⁴³⁹
- Lisäksi Savonlinja-yhtiöihin kuuluu konserneista erillisenä toimiva SL-Autoyhtymä Oy.⁴⁴⁰

288. Kilpailu- ja kuluttajavirasto katsoo, että Savonlinja Oy on Linja-Karjala Oy:n emoyhtiö ja että yhtiöt muodostavat asian kilpailuoikeudellisessa arvioinnissa yhden taloudellisen kokonaisuuden seuraavin perustein:

- Savonlinja Oy omistaa 57,7 % Linja-Karjala Oy:stä ja yhtiöllä on oikeus nimittää vähintään puolet Linja-Karjala Oy:n hallituksen jäsenistä.⁴⁴¹
- Linja-Karjala Oy:n edustajana toimii Savonlinja Oy:n edustaja ja Vauhti Vaunu -konsernin omistaja H.⁴⁴² Hallituksen edustajana H:lla on, äänten mennessä tasan, ratkaiseva päätösvalta.⁴⁴³
- Savonlinja-yhtiöt ilmoittavat julkisesti, että Savonlinja-yhtiöihin kuuluvat Savonlinja Oy, Linja-Karjala Oy, Autolinjat Oy, Etelä-

⁴³⁸ H omistaa 100 % Vauhti-Vaunu Oy:stä ja 76 % SL-Autoyhtymä Oy:stä. Ks. Liite 118, lausuma KKV:n selvityspyyntöön 24.9.2015.

⁴³⁹ P omistaa 100 % Autolinjat Oy:stä. Ks. Liite 118, lausuma KKV:n selvityspyyntöön 24.9.2015

⁴⁴⁰ H omistaa 100 % Vauhti-Vaunu Oy:stä ja 76 % SL-Autoyhtymästä. Ks. Liite 118, lausuma KKV:n selvityspyyntöön 24.9.2015.

⁴⁴¹ Liite 118, lausuma KKV:n selvityspyyntöön 24.9.2015.

⁴⁴² Osakeyhtiölaki 6 luvun 3 §.

Ks. <http://www.savonlinjat.fi/fi/Yritys/Tietoa%20meist%C3%A4/>.

⁴⁴³ Ks. <http://www.savonlinjat.fi/fi/Yritys/Tietoa%20meist%C3%A4/>.

25.1.2016

Suomen Linjaliikenne Oy, SL-Autoyhtymä Oy ja SL-Autolinjat. Yhtiöt käyttävät yhteistä Savonlinja-yhtiöt-markkinointinimeä.⁴⁴⁴

- Savonlinja Oy:n tilinpäätösasiakirjojen mukaan Linja-Karjala Oy on Savonlinja Oy:n tytäryhtiö.⁴⁴⁵

289. Edellä mainitut asiat osoittavat, että Savonlinja Oy:llä on tosiasiallinen määräysvalta Linja-Karjala Oy:ssä. Yhtiöt muodostavat siten kilpailuoikeudellisesti yhden taloudellisen kokonaisuuden.

290. Savonlinja Oy:tä, Linja-Karjala Oy:tä, Autolinjat Oy:tä, Etelä-Suomen Linjaliikenne Oy:tä ja SL-Autoyhtymä Oy:tä eli Savonlinja-yhtiöitä on rikkomuksessa edustanut K sekä K.⁴⁴⁶ K on toiminut kaikkien Savonlinja-yhtiöiden hallituksessa 30.11.2009 asti. K on Linja-Karjala Oy:n edustaja sekä Autolinjat Oy:n ja Etelä-Suomen Linjaliikenne Oy:n sekä SL-Autoyhtymä Oy:n edustaja. Kuten edellä on selostettu, Savonlinja-yhtiöihin kuuluvilla yhtiöillä on läheiset omistussuhteet. Lisäksi yhtiöt näyttäytyvät markkinoille yhteisen markkinointinimen ja internet-kotisivun kautta yhtenä toimijana. Siten Kilpailu- ja kuluttajavirasto katsoo, että K on edustanut rikkomuksessa myös Savonlinja Oy:tä.

291. Vauhti-Vaunu Oy vastaa seuraamusmaksusta sillä perusteella, että yhtiö omistaa lähes kokonaan (omistusosuus 99,9 %) Savonlinja Oy:n.

292. Asiakirjanäytön perusteella Savonlinja-yhtiöt ovat osallistuneet rikkomukseen, jonka tavoitteena oli estää ja vähintäänkin viivästyttää markkinoiden avautumista ja ylläpitää vallitsevat markkinaolosuhteet lainmuutoksesta huolimatta. Yhtiöt ovat olleet aktiivisia kyseisen rikkomuksen kokonaissuunnitelman ja konkreettisten toimenpiteiden valmistelussa, niistä sopimisessa ja niiden täytäntöönpanossa kilpailijoiden välisessä yhteydenpidossa sekä Matkahuollon ja Linja-autoliiton toimielimissä aina vuodesta 2008 lähtien.⁴⁴⁷

⁴⁴⁴ Liite 122, Savonlinja Oy:n tilinpäätös vuosi 2014.

⁴⁴⁵ Liite 122, Savonlinja Oy:n tilinpäätös vuosi 2014.

⁴⁴⁶ Savonlinja-yhtiöihin kuuluvien yritysten läheiset omistusyhteydet sekä sen, että yhtiöt näyttäytyvät markkinoille yhteisen markkinointinimen ja internet-kotisivun kautta yhtenä toimijana.

⁴⁴⁷

Savonlinja-yhtiöiden edustajat ovat osallistuneet erityisesti seuraaviin kartelliin toteuttamisen kannalta merkittäviin kokouksiin ja sähköpostikeskusteluihin: Linja-autoliiton hallituksen kokous 28.5.2008, Linja-autoliiton hallituksen kokous 27.8.2008, Matkahuollon strategiaseminaari 30.–31.10.2008, Linja-autoliiton hallituksen kokous 26.11.2008, Linja-autoliiton hallituksen kokous 26.8.2009, Matkahuollon strategiaseminaari 27.–28.5.2010, Matkahuollon hallituksen kokous 26.8.2010, elosyyskuun vaihteessa 2010 käyty reittiliikennelupien poissuljentaa koskeva sähköpostikeskustelu, Linja-autoliiton järjestämä neuvottelu 7.9.2010, Linja-autoliiton hallituksen kokous 27.10.2010, Matkahuollon hallituksen kokous 1.11.2010, vuoden 2010 lopussa käyty reittiliikennelupavuorojen poissuljentaa koskeva sähköpostikeskustelu, Matkahuollon hallituksen kokous 25.1.2011, Linja-autoliiton hallituksen kokous 26.1.2011, Matkahuollon hallituksen kokous 31.5.2012 ja Matkahuollon hallituksen kokous 30.8.2012. Yhtiöitä on kokouksissa ja sähköpostikeskusteluissa edustanut K, joka on Linja-Karjala Oy:n edustaja sekä Autolinjat Oy:n ja Etelä-Suomen Linjaliikenne Oy:n sekä SL-Autoyhtymä Oy:n edustaja. Matkahuollon strategiaseminaarissa 30.–31.10.2008 yhtiöitä on edustanut yhtiöiden silloinen edustaja K.

25.1.2016

293. Savonlinja-yhtiöiden edustaja K on myös nimenomaisesti kannattanut vuoden 2010 lopussa reittiliikennelupavuorojen poissuljentalinjausta.⁴⁴⁸
294. Lisäksi Savonlinja-yhtiöt ovat olleet edustettuina sekä Linja-autoliiton että Matkahuollon hallituksessa keskeytyksettä vuodesta 2008 lähtien. Linja-autoliiton hallituksessa yhtiöitä on vuodesta 2008 edustanut K. Matkahuollon hallituksessa Savonlinja-yhtiöitä on edustanut vuosina 2008–2009 K⁴⁴⁹, keväästä 2010 vuoden 2013 loppuun K⁴⁵⁰, keväästä 2013 kevääseen 2014 K⁴⁵¹ ja keväästä 2014 lähtien H^{452 453}.
295. Siten Savonlinja-yhtiöiden edustajat ovat osallistuneet lähes kaikkiin keskeisiin kokouksiin ja sähköpostikeskusteluihin kilpailunrajoituksen valmistelussa, siitä sopimisessa ja sen täytäntöönpanossa, ilmoittamatta julkisesti sitoutumattomuuttaan näissä sovittuihin toimenpiteisiin. Yhtiöt ovat hyötynyt näistä toimenpiteistä, jotka ovat suojanneet niiden omia siirtymäajan sopimuksia ja paketinkuljetusoikeuksia kilpailevilta reittiliikennelupavuoroilta.
296. Kilpailu- ja kuluttajavirasto katsoo edellä mainituin perustein Savonlinja Oy:n, Linja-Karjala Oy:n, Autolinjat Oy:n, Etelä-Suomen Linjaliikenne Oy:n ja SL-Autoyhtymä Oy:n osallistuneen kilpailulain 5 §:n ja SEUT 101 artiklan vastaiseen kiellettyyn kilpailijoiden väliseen yhteistyöhön noin seitsemän vuoden ajan vähintään syksystä 2008 lähtien. Yhtiöiden vastuu kilpailurikkomuksesta jatkuu edelleen sen mukaisesti, mitä edellä kappaleessa 10.9.2 on todettu rikkomuksen jatkumisesta.
297. Kilpailunrajoituksesta vastaavat:
- yhteisvastuullisesti Savonlinja Oy ja Linja-Karjala Oy osallisuutensa sekä Vauhti-Vaunu Oy omistuksensa perusteella,⁴⁵⁴
 - yhteisvastuullisesti Autolinja Oy ja Etelä-Suomen Linjaliikenne Oy osallisuutensa perusteella sekä
 - SL-Autoyhtymä Oy itsenäisesti osallisuutensa perusteella.

⁴⁴⁸ Liite 42, Sähköpostiviestiketju 23.12.–27.12.2010: "Uusien bussivuorojen tarpeellisuuden arviointi välille Hamina–Helsinki–Hamina" (ANO 13), K:n sähköpostiviesti 27.12.2010 klo 13:19 (viestiketjussa).

⁴⁴⁹ Linja-Karjala Oy:n, Autolinjat Oy:n, Etelä-Suomen Linjaliikenne Oy:n ja SL-Autoyhtymä Oy:n edustaja sekä Savonlinja Oy:n silloinen edustaja.

⁴⁵⁰ Linja-Karjala Oy:n edustaja sekä Autolinjat Oy:n ja Etelä-Suomen Linjaliikenne Oy:n sekä SL-Autoyhtymä Oy:n edustaja.

Linja-Karjala Oy:n hallituksen jäsen ja toimitusjohtaja sekä Autolinjat Oy:n ja Etelä-Suomen Linjaliikenne Oy:n sekä SL-Autoyhtymä Oy:n hallituksen jäsen.

⁴⁵¹ Savonlinja Oy:n työntekijä.

⁴⁵² Kaikkien Savonlinja-yhtiöiden ja Vauhti-Vaunu Oy:n hallituksen jäsen sekä Autolinjat Oy:n omistaja.

⁴⁵³ Liite 118, lausuma KKV:n selvityspyyntöön 24.9.2015.

⁴⁵⁴ Savonlinja Oy vastaa rikkomuksesta yhtäältä osallisuutensa perusteella (yhtiön hallituksen jäsen Esko Kangas 30.11.2009 asti ja tämän jälkeen Jukka Komulainen). Toisaalta Savonlinja Oy vastaa rikkomuksesta omistuksensa perusteella, sillä yhtiö on rikkomukseen osallistuneen Linja-Karjala Oy:n emoyhtiö.

25.1.2016

298. Kilpailu- ja kuluttajavirasto esittää, että markkinaoikeus määrää Savonlinja Oy:lle, Linja-Karjala Oy:lle ja Vauhti-Vaunu Oy:lle yhteisvastuullisesti 1.575.000 euron, Autolinjat Oy:lle ja Etelä-Suomen Linjaliikenne Oy:lle yhteisvastuullisesti 1.637.000 euron sekä SL-Autoyhtymä Oy:lle 300.335 euron seuraamusmaksun.

11.5.7 Väinö Paunu Oy

299. Asiakirjanäytön perusteella Väinö Paunu Oy on osallistunut rikkomukseen, jonka tavoitteena oli estää ja vähintäänkin viivästyttää markkinoiden avautumista ja ylläpitää vallitsevat markkinaolosuhteet lainmuutoksesta huolimatta. Yhtiö on ollut aktiivinen kyseisen rikkomuksen kokonaissuunnitelman ja konkreettisten toimenpiteiden valmistelussa, niistä sopimisessa ja niiden täytäntöönpanossa kilpailijoiden välisessä yhteydenpidossa sekä Matkahuollon ja Linja-autoliiton toimielimissä aina vuodesta 2008 lähtien.⁴⁵⁵

300. Yhtiön edustaja P on ollut aloitteellinen elo-syyskuun vaihteessa 2010 käydyssä sähköpostikeskustelussa ja laatinut ensimmäisenä luonnoksen Linjaliikenne Kivistölle lähetettäväksi ilmoitukseksi poissuljennasta sekä ohjannut poissuljentakeskusteluun mukaan myös Liikenne Vuorelan.⁴⁵⁶ P on myös nimenomaisesti kannattanut vuoden 2010 lopun sähköpostikeskustelussa sovittua poissuljenta-linjausta.⁴⁵⁷

301. Lisäksi Väinö Paunu Oy on ollut edustettuna sekä Linja-autoliiton että Matkahuollon hallituksessa keskeytyksettä vuosien 2008 ja 2012 välisenä aikana. Yhtiön hallituksen edustaja P on toiminut Linja-autoliiton hallituksen ja työvaliokunnan puheenjohtajana vuosina 2008–2009 sekä molempien jäsenenä ainakin vuosina 2010–2012. P on toiminut myös Matkahuollon edustajana vuodesta 2008 lähtien. Lisäksi P on toiminut Matkahuollon toimielimen jäsenenä vuonna 2010.

⁴⁵⁵ Väinö Paunu Oy:n edustaja P on osallistunut aktiivisesti erityisesti seuraaviin kartellin toteuttamisen kannalta merkittäviin kokouksiin ja sähköpostikeskusteluihin: Linja-autoliiton hallituksen kokous 28.5.2008, Linja-autoliiton hallituksen kokous 27.8.2008, Matkahuollon strategiaseminaari 30.–31.10.2008, Linja-autoliiton hallituksen kokous 26.11.2008, Linja-autoliiton hallituksen kokous 26.8.2009, Linja-autoliiton työvaliokunnan strategiapäivä 19.2.2010, Matkahuollon strategiaseminaari 27.–28.5.2010, Matkahuollon palvelusopimustyöryhmän kokous 12.8.2010, Matkahuollon hallituksen kokous 26.8.2010, elo-syyskuun vaihteessa 2010 käyty reittiliikennelupien poissuljenta koskeva sähköpostikeskustelu, Linja-autoliiton hallituksen kokous 27.10.2010, Matkahuollon hallituksen kokous 1.11.2010, vuoden 2010 lopussa käyty reittiliikennelupavuorojen poissuljenta koskeva sähköpostikeskustelu, Matkahuollon hallituksen kokous 25.1.2011, Linja-autoliiton hallituksen kokous 26.1.2011, Matkahuollon hallituksen kokous 31.5.2012 ja Matkahuollon hallituksen kokous 30.8.2012. P on osallistunut lisäksi Linja-autoliiton Helsingin alueosaston hallituksen kokouksissa 8.6.2010 ja 3.8.2010 uusia reittiliikennelupavuroja vastustavaan päätöksentekoon (ks. alueosastojen osalta Liitteet 28 ja 32).

⁴⁵⁶ Liite 53, Sähköpostiviestiketju 31.8.2010: "RE: Ilmoitus Kivistölle" (SSU 14), Väinö Paunun edustaja P:n sähköpostiviesti 31.8.2010 klo 15:23 (viestiketjussa); Liite 41, Sähköpostiviestiketju 1.9.–3.9.2010: "Case Kivis-tö/Matkahuolto/LAL" (SSU 11), Väinö Paunun edustaja P:n sähköpostiviestit 1.9.2010 klo 11:29 klo 12:15 ja klo 22:26 sekä 2.9.2010 klo 18:14 (samassa viestiketjussa).

⁴⁵⁷ Liite 42, Sähköpostiviestiketju 23.–27.12.2010: "Asia: Uusien bussivuorojen tarpeellisuuden arviointi välille Hamina–Helsinki–Hamina" (ANO13), Väinö Paunun edustaja P:n sähköpostiviesti 27.12.2010 klo 13:10 (viestiketjussa).

25.1.2016

302. P on siten paitsi osallistunut lähes kaikkiin keskeisiin kokouksiin ja sähköpostikeskusteluihin kilpailunrajoituksen valmistelussa, siitä sopimisesta ja sen täytäntöönpanossa, ilmoittamatta julkisesti sitoutumattomuuttaan kyseisiin toimenpiteisiin, ollut myös aktiivisesti mukana suunnittelemassa rikkomuksen sisältöä. Yhtiö on hyötynyt näistä toimenpiteistä, jotka ovat suojanneet sen omia siirtymäajan sopimuksia ja paketinkuljetusoikeuksia kilpailevilta reittiliikennelupavuoroilta.
303. Kilpailu- ja kuluttajavirasto katsoo edellä mainituin perustein Väinö Paunu Oy:n osallistuneen kilpailulain 5 §:n ja SEUT 101 artiklan vastaiseen kiellettyyn kilpailijoiden väliseen yhteistyöhön noin seitsemän vuoden ajan vähintään syksystä 2008 alkaen. Vastuu kilpailurikkomuksesta jatkuu edelleen sen mukaisesti, mitä edellä kappaleessa 10.9.2 on todettu rikkomuksen jatkumisesta.
304. Kilpailu- ja kuluttajavirasto esittää, että markkinaoikeus määrää Väinö Paunu Oy:lle 3.419.000 euron seuraamusmaksun.

11.5.8 Linja-autoliitto ry

305. Asiakirjanäytön perusteella Linja-autoliitto ry on osallistunut rikkomukseen, jonka tavoitteena oli estää ja vähintäänkin viivästyttää markkinoiden avautumista ja ylläpitää vallitsevat markkinaolosuhteet lainmuutoksesta huolimatta. Liitto on ollut aktiivinen kyseisen rikkomuksen kokonaissuunnitelman ja konkreettisten toimenpiteiden valmistelussa, niistä sopimisesta ja niiden täytäntöönpanossa kilpailijoiden välisessä yhteydenpidossa sekä Matka-huollon toimielimissä aina vuodesta 2008 lähtien.⁴⁵⁸ Lisäksi Linja-autoliitolla on edellä kappaleessa 10.8.3 kuvatusti ollut kartellissa keskeinen, jäsenistään erillinen rooli.
306. Linja-autoliitto ry:n edustajat ovat osallistuneet lähes kaikkiin keskeisiin kokouksiin ja sähköpostikeskusteluihin kilpailunrajoituksen valmistelussa, siitä sopimisesta ja sen täytäntöönpanossa, ilmoittamatta julkisesti sitoutumattomuuttaan kokouksissa ja sähköpostikeskusteluissa sovittuihin toimenpiteisiin.
307. Kilpailu- ja kuluttajavirasto katsoo edellä mainituin perustein Linja-autoliitto ry:n osallistuneen kilpailulain 5 §:n ja SEUT 101 artiklan vastaiseen kiellet-

⁴⁵⁸ Linja-autoliiton johto on osallistunut aktiivisesti erityisesti seuraaviin kartellin toteuttamisen kannalta keskeisiin kokouksiin ja sähköpostikeskusteluihin: Linja-autoliiton hallituksen kokous 28.5.2008, Linja-autoliiton hallituksen kokous 27.8.2008, Matka-huollon strategiaseminaari 30.–31.10.2008, Linja-autoliiton hallituksen kokous 26.11.2008, Linja-autoliiton hallituksen kokous 26.8.2009, Linja-autoliiton työvaliokunnan strategiapäivä 19.2.2010, Matka-huollon strategia-seminaari 27.–28.5.2010, Matka-huollon palvelusopimustyöryhmän kokous 12.8.2010, elo-syyskuun vaihteessa 2010 käyty reittiliikennelupien poissuljentaa koskeva sähköpostikeskustelu, Linja-autoliiton työvaliokunnan kokous 31.8.2010, Linja-autoliiton järjestämä neuvottelu 7.9.2010, Linja-autoliiton hallituksen kokous 27.10.2010, Matka-huollon hallituksen kokous 1.11.2010, vuoden 2010 lopussa käyty reittiliikennelupavurojen poissuljentaa koskeva sähköpostikeskustelu, Matka-huollon hallituksen kokous 25.1.2011, Linja-autoliiton hallituksen kokous 26.1.2011, Matka-huollon hallituksen kokous 31.5.2012 ja Matka-huollon hallituksen kokous 30.8.2012. Linja-autoliitto r.y.:tä on kokouksissa edustanut edustaja K, työntekijä H, työntekijä Remes ja/tai työntekijä M.

25.1.2016

tyyn kilpailijoiden väliseen yhteistyöhön vähintään syksyn 2008 ja 17.9.2012 välisenä aikana eli noin neljän vuoden ajan.

308. Virasto on Linja-autoliitto ry:n seuraamusmaksun määrää esittäessään huomionnut sen, että liitolle on aikaisemmin määrätty seuraamusmaksu kilpailurikkomuksesta.⁴⁵⁹
309. Virasto on Linja-autoliitto ry:n seuraamusmaksun määrää esittäessään ottanut huomioon muiden tuottojen lisäksi liiton saamat jäsenmaksut. Näiden yhteenlaskettu määrä vuonna 2012 oli 1.325.946,51 euroa, josta kilpailulaissa asetettu 10 prosentin enimmäismäärä lasketaan. Virasto katsoo, että liiton menettelyn laatu, laajuus, moitittavuuden aste ja kesto olisivat edellyttäneet esitettyä merkittävästi suurempaa seuraamusmaksua, mutta laissa asetettu 10 prosentin enimmäistaso ei tätä mahdollista.
310. Kilpailu- ja kuluttajavirasto esittää, että markkinaoikeus määrää Linja-autoliitto ry:lle 132.594 euron seuraamusmaksun.

11.5.9 Oy Matkahuolto Ab

311. Asiakirjanäytön perusteella Oy Matkahuolto Ab on osallistunut rikkomukseen, jonka tavoitteena oli estää ja vähintäänkin viivästyttää markkinoiden avautumista ja ylläpitää vallitsevat markkinaolosuhteet lainmuutoksesta huolimatta. Yhtiö on ollut aktiivinen kyseisen rikkomuksen kokonaissuunnitelman ja konkreettisten toimenpiteiden valmistelussa, niistä sopimisessa ja niiden täytäntöönpanossa kilpailijoiden välisessä yhteydenpidossa sekä Linja-autoliiton toimielimissä aina vuodesta 2008 lähtien.⁴⁶⁰ Lisäksi Oy Matkahuolto Ab:llä on edellä kappaleessa 10.8.4 kuvatuksi ollut kartellissa keskeinen, jäsenistään erillinen rooli.
312. Oy Matkahuolto Ab:n edustajat ovat siten osallistuneet lähes kaikkiin keskeisiin kokouksiin ja sähköpostikeskusteluihin kilpailunrajoituksen valmistelussa, siitä sopimisessa ja sen täytäntöönpanossa, ilmoittamatta julkisesti sitoutumattomuuttaan kokouksissa ja sähköpostikeskusteluissa sovituihin toimenpiteisiin.

⁴⁵⁹ KHO 27.4.1999 T 932 Linja-autoliitto.

⁴⁶⁰ Matkahuollon johto on osallistunut aktiivisesti erityisesti seuraaviin kartellin toteuttamisen kannalta keskeisiin kokouksiin ja sähköpostikeskusteluihin: Linja-autoliiton hallituksen kokous 28.5.2008, Linja-autoliiton hallituksen kokous 27.8.2008, Matkahuollon strategiaseminaari 30.–31.10.2008, Linja-autoliiton hallituksen kokous 26.11.2008, Linja-autoliiton työvaliokunnan strategiapäivä 19.2.2010, Matkahuollon strategiaseminaari 27.–28.5.2010, Matkahuollon palvelusopimustyöryhmän kokous 12.8.2010, elo-syyskuun vaihteessa 2010 käyty reittiliikennelupien poissuljentaa koskeva sähköpostikeskustelu, Linja-autoliiton työvaliokunnan kokous 31.8.2010, Linja-autoliiton hallituksen kokous 27.10.2010, Matkahuollon hallituksen kokous 1.11.2010, vuoden 2010 lopussa käyty reittiliikennelupavuorojen poissuljentaa koskeva sähköpostikeskustelu, Matkahuollon hallituksen kokous 25.1.2011, Linja-autoliiton hallituksen kokous 26.1.2011, Matkahuollon hallituksen kokous 31.5.2012 ja Matkahuollon hallituksen kokous 30.8.2012. Matkahuoltoa on kokouksissa edustanut edustaja H, työntekijä W, työntekijä V, työntekijä Y ja/tai työntekijä M.

25.1.2016

313. Kilpailu- ja kuluttajavirasto katsoo edellä mainituin perustein Oy Matkahuolto Ab:n osallistuneen kilpailulain 5 §:n ja SEUT 101 artiklan vastaiseen kiellettyyn kilpailijoiden väliseen yhteistyöhön noin seitsemän vuoden ajan vähintään syksystä 2008 lähtien. Vastuu kilpailurikkomuksesta jatkuu edelleen sen mukaisesti, mitä edellä kappaleessa 10.8.2 on todettu rikkomuksen jatkumisesta.

314. Kilpailu- ja kuluttajavirasto esittää, että markkinaoikeus määrää Oy Matkahuolto Ab:lle 10.820.000 euron seuraamusmaksun.

12 Sovelletut säännökset

315. Kilpailulaki (948/2011) 3, 4, 5, 9, 12, 13, 50 §, laki kilpailunrajoituksista (480/1992, ml. muutossäädös 318/2004) 1a, 4, 7, 13 § ja Euroopan unionin toiminnasta tehty sopimus, 101 artikla.

Pääjohtaja

Juhani Jokinen

Tutkimuspäällikkö

Saara Vahvaselkä

13 Liitteet

Päätöksen liitteenä valitusosoitus

Päätöksen ja seuraamusmaksuesityksen liitteet

1. Linja-autoliiton selvitys 8.6.2012
2. Matkahuollon selvitys 6.6.2014
3. Linja-autoliiton selvitys 23.9.2014
4. Tapaamismuistio liikenne- ja viestintäministeriö 16.8.2011
5. Linja-autoliiton selvitys 2.5.2012
6. Matkahuollon matkapalveluiden käyttöä koskeva sopimus (MHE 2-36)
7. Matkahuollon selvitys 6.6.2012

25.1.2016

8. Matkahuollon selvitys markkinatiedoista 14.10.2014
9. Matkahuollon hallituksen strategiaseminaari 27.–28.5.2010, yhteenvetoluonnos, keskustelu 28.5.2010 (PTA 43)
10. Sähköpostiviestiketju 11.–14.3.2011: ”FW: Reittiliikenteen vuorotiedot” (MHE 4-58)
11. Tapaamismuistio Liikenne Vuorela Oy 21.8.2012
12. Tapaamismuistio Liikenne Vuorela Oy ja Keskimatkat Oy 22.8.2011
13. Linja-autoliiton työvaliokunnan strategiapäivän 10.5.2010 aineistoa (KKO 4_VP)
14. Matkahuollon selvitys 28.1.2013
15. Linja-autoliiton hallituksen kokouksen 27.8.2008 pöytäkirja
16. Linja-autoliiton hallituksen kokouksen 28.5.2008 pöytäkirja
17. Linja-autoliiton pikavuoroliikennetyöryhmän kokouksen 23.11.2009 pöytäkirja (ANO 8)
18. Linja-autoliiton työvaliokunnan kokouksen 24.9.2008 pöytäkirja
19. Matkahuollon strategiaseminaarin 30.–31.10.2008 linjaukset ja keskustelu (MHE 2-61)
20. Linja-autoliiton hallituksen linjaukset/tavoitteet 3.12.2008 (ANO 1)
21. Linja-autoliiton hallituksen ylimääräisen kokouksen 26.11.2008 pöytäkirja
22. Linja-autoliiton työvaliokunnan strategiapäivän 19.2.2010 muistiinpanot: ”Bussialan (=LAL) tah-
totila siirtymääjän jälkeen” (TTU 23)
23. Sähköpostiviestiketju 4.–8.10.2010: ”RE: Palvelusopimusluonnokset” (MHE 2-169)
24. Matkahuollon työntekijä M:n sähköpostiviesti 16.8.2010 (PBE 1: 15749), liite
”Matkapalvelusopimusluonnos 10.8.2010” (PBE 1_15756) ja liite ” Pakettipalvelusopimusluon-
nos” (PBE 1: 15763)
25. Linja-autoliiton hallituksen kokouksen 26.5.2010 pöytäkirja
26. Linja-autoliiton hallituksen kokouksen 24.3.2010 pöytäkirja liitteineen
27. Linja-autoliiton Lounais-Suomen alueosaston hallituksen kokouksen 5.5.2010 pöytäkirja (TTU
40)
28. Linja-autoliiton Helsingin alueosaston hallituksen kokouksen 8.6.2010 pöytäkirja
29. Linja-autoliiton Lounais-Suomen alueosaston hallituksen kokouksen 9.6.2010 pöytäkirja (TTU
39)

25.1.2016

30. Pohjolan Matkan edustaja B:n sähköpostiviesti 27.12.2010 (TTU 32_KA)
31. Linja-autoliiton Kaakkois-Suomen osaston hallituksen kokouksen 18.6.2010 pöytäkirja (TTU 43)
32. Linja-autoliiton Helsingin alueosaston hallituksen kokouksen 3.8.2010 pöytäkirja
33. Sähköpostiviestiketju 20.–21.12.2010: "Uusi pikavuoro Hna-Hki" liitteineen (MHE 3-323)
34. Matkahuollon hallituksen kokouksen 27.5.2010 pöytäkirja (MHE 2-379)
35. Matkahuollon hallituksen kokouksen 15.4.2010 pöytäkirja (TIS 15)
36. Pohjolan Matkan edustaja B:n sähköpostiviesti 21.7.2010 (PBE 1:15732), liite:
"Matkahuollon matkapalveluja koskeva sopimus EHDOTUS 23062010" (PBE 1: 15731) ja liite
"Matkahuollon pakettipalveluja koskeva sopimus EHDOTUS 23062010" (PBE 1:15740)
37. Matkahuollon strategiaseminaarissa 27.–28.5.2010 käydyistä keskustelusta käsin laaditut mui-
tiinpanot (PTA 42)
38. Matkahuollon hallituksen kokouksen 26.8.2010 pöytäkirja
39. Matkahuollon hallituksen kokouksen 1.11.2010 pöytäkirja liitteineen
40. Matkahuollon pakettipalveluita koskeva sopimus (MHE 2-37)
41. Sähköpostiviestiketju 1.9.2010 - 3.9.2010: "Case Kivistö/Matkahuolto/LAL" (SSU 11)
42. Sähköpostiviestiketju 23.12.–27.12.2010: "Uusien bussivuorojen tarpeellisuuden arviointi välille
Hamina–Helsinki–Hamina" (ANO 13)
43. Matkahuollon pakettiliikennetyöryhmän 13.12.2010 kokousmuistio (MHE 3-210)
44. Linja-autoliiton hallituksen kokouksen 27.10.2010 pöytäkirja (TTU 18)
45. Linja-autoliiton muistio 15.10.2009: "Reittiliikenteen yleinen sääntö ja valtion budjetti" (TTU 6)
46. Sähköpostiviestiketju 4.10.–8.10.2010: " RE: Palvelusopimusluonnokset" (MHE 2-171)
47. Linja-autoliiton hallituksen kokouksen 26.8.2009 pöytäkirjan liite 5 joukkoliikennelaki(luonnos) ja
sen soveltaminen, päivätty 21.8.2009 (TTU 12)
48. Linja-autoliiton hallituksen kokouksen 26.8.2009 pöytäkirja (TTU 8)
49. Linja-autoliiton edustaja I:n sähköpostiviesti 17.1.2011 liitteineen (MHE 4-
119)
50. Sähköpostiviestiketju 17.10–24.10.2011: "Tampere-Pori välille tarvitaan reittiliikennelupa"
(PBE-01-09_KA)

25.1.2016

51. Tapaamismuistio Onnibus Oy ja Tilausliikenne Lauri Möttö Ky 4.9.2012
52. Linja-autoliiton työntekijä C:n sähköpostiviesti 27.8.2010 (MTA 1)
53. Sähköpostiviestiketju 31.8.2010: "RE: Ilmoitus Kivistölle" (SSU 14)
54. Matkahuollon työntekijä C:n sähköpostiviesti 31.8.2010 Linjaliikenne Kivistön aikataulutiedoista (PBE 1: 61158)
55. Sähköpostiviestiketju 31.8.2010–1.9.2010 (MHE 2-159)
56. Matkahuollon selvitys 1.4.2014
57. Matkahuollon edustaja J:n sähköpostiviesti 1.9.2010: "Puheenvuoro Kivistö-keskusteluun" (MHE 3-304)
58. Ehdotus hakemusten poisvetämisestä 25.8.2010 (PMS 11)
59. Linja-autoliiton työvaliokunnan strategia-asiakirja, päivätty 31.8.2010 (MHE 4-3)
60. Linja-autoliiton neuvottelumuistio 7.9.2010 Helsinki-Hamina -reittiliikennelupahakemuksista (PMS 15)
61. Linja-autoliiton edustaja I:n sähköpostiviesti 25.8.2010 (PMS 8)
62. Linja-autoliiton edustaja I:n sähköpostiviesti 25.8.2010 (PMS 9)
63. Neuvottelun 7.9.2010 asialista ja liitteenä oleva muistio 2.9.2010 "Siirtymäajan liikennöintisopimukset ja reittiliikenneluvat" (ANO 4)
64. Koiviston Auton edustaja G:n sähköpostiviesti 27.12.2010: "Asia: Uusien bussivuorojen tarpeellisuuden arviointi välille Hamina–Helsinki–Hamina" (PMS 2)
65. Sähköpostiviestiketju 27.–28.12.2010: "RE: Asia: VS: Uusien bussivuorojen tarpeellisuuden arviointi välille Hamina-Helsinki-Hamina" (MHE 2-155)
66. Sähköpostiviestiketju 21.12.2010 "Uusi pikavuoro Hna-Hki" liitteineen (MHE 3-290)
67. Sähköpostiviestiketju "Uusien bussivuorojen tarpeellisuuden arviointi välille Hamina–Helsinki–Hamina" (PMS 3)
68. Koiviston Auton edustaja G:n sähköpostiviesti 29.12.2010: "Asia: RE: Asia: VS: Uusien bussivuorojen tarpeellisuuden arviointi välille Hamina–Helsinki–Hamina" (MHE 2-120)
69. Matkahuollon työntekijä K:n sähköpostiviesti 29.12.2010: " RE: Uusi reittiliikennelupa" liitteineen (MHE 2-115)

25.1.2016

70. Matkahuollon työntekijä K:n sähköpostiviesti 30.12.2010: "Reittiliikennelupavuorot MH:n järjestelmissä 1.1.2011 alkaen" liitteineen (MHE 2-117)
71. Matkahuollon työntekijä K:n sähköpostiviesti 31.12.2010: "Reittiliikennelupavuorot MH:n järjestelmissä 1.1.2011 alkaen" liitteineen (MHE 2-181)
72. Sähköpostiviestiketju 31.12.2010: "Oulu-Kolari Eskelisen Lapin Linjat (Heikkilä)" (ANO 17-24)
73. Linja-autoliiton hallituksen kokouksen 15.12.2010 pöytäkirja (TTU 15)
74. Sähköpostiviestiketju 17.1.2010–1.2.2011 (MHE 2-146)
75. Linja-autoliiton Lounais-Suomen alueosaston hallituksen kokouksen 8.12.2010 pöytäkirja (TTU 35)
76. Sähköpostiviestiketju 4.–5.1.2011: "Reittiliikennevuorojen informaatio" (ANO 17-25)
77. Sähköpostiviestiketju 13.1.2011: "Kampista lähteville reittiliikennevuoroille - x -" (ANO 17-02)
78. Matkahuollon työntekijä K:n muistiinpanot "LAL:n Kaakkois-Suomen osaston kokous 11.1.2011" (MHE 3-26)
79. Linja-autoliiton Kaakkois-Suomen alueosaston hallituksen kokouksen 11.1.2011 pöytäkirja (TTU 42)
80. Sähköpostiviestiketju 19.–20.1.2011: "Hallitus asialista LUONNOS"
81. Matkahuollon edustaja J:n sähköpostiviestit 17.1.2011: "Luonnos hallituskirjeeksi" ja "Meilini G:lle - ylimääräinen MH-hall" (MHE 4-28)
82. Matkahuollon hallituksen kokouksen 25.1.2011 pöytäkirja liitteineen (MHE 3-171)
83. Matkahuollon hallituksen kokouksen 25.1.2011 keskustelupöytäkirja (MHE 3-160)
84. Matkahuollon hallituksen kokouksen 31.3.2011 pöytäkirjan liite 5 (PTA 17)
85. Matkahuollon työntekijä K:n käsinkirjoitetut muistiinpanot Matkahuollon hallituksen 25.1.2011 kokouksesta (Linja-autoliiton Kaakkois-Suomen alueosaston kokouspöytäkirjan taakse kirjoitetut muistiinpanot) (PTA 25)
86. Sähköpostiviestiketju 18.1.–7.2.2011: "RE: Seutulipputekniikka" liitteineen (MHE 4-37)
87. Sähköpostiviestiketju 2.–3.3.2011: "RE: Matkahuollon hallituksen kokous 7.3.2011 klo 10.00" (MHE 3-317)
88. Linja-autoliiton hallituksen kokouksen 26.1.2011 pöytäkirja (TTU 30)
89. Tapaamismuistio H ja H 29.8.2012

25.1.2016

90. Kuljetus J. Haanpään ja Kuljetus A & J Heinosen lausuntopyyntö 16.8.2011 ja sähköpostiviesti Matkahuollon edustaja J:lle 25.7.2011 (KKO 1)
91. Sähköpostiviestiketju 25.7.–4.8.2011: "FW: Reittiliikennelupa Virrat-Jyväskylä ja rahdinkuljetusoikeus" (ANO 17-3)
92. Sähköpostiviestiketju 28.–29.6.2011: "RE: Uuden reittiliikenteen MH-palvelut?" (ANO 17-14)
93. Sähköpostiviestiketju 28.6.2011: "RE: Uuden reittiliikenteen MH-palvelut?" (SSU 1)
94. Koiviston Auton ylimmän johdon edustajan sähköpostiviesti 28.9.2011 (PBE 1-7_KA)
95. Koiviston Auton ylimmän johdon edustajan sähköpostiviestit 25.8.2011 ja 5.9.2011 (PBE 1-13_KA)
96. Sähköpostiviestiketju 5.–12.9.2011 (PBE 1-14_KA)
97. Linja-autoliiton hallituksen kokouksen 27.10.2010 pöytäkirja liitteineen
98. Tapaamismuistio Keskimatkat Oy 17.8.2012
99. Keskimatkat Oy:n selvitys 13.11.2014
100. Puhelinmuistio Liikenne Vuorela Oy 20.11.2014
101. Matkahuollon palvelusopimustyöryhmän kokouksen 25.5.2010 muistio ja Matkahuollon työntekijä C:n kommentit 13.6.2010
102. Sähköpostiviestiketju 27.–28.12.2010: "Asia: VS: Uusien bussivuorojen tarpeellisuuden arviointi välille Hamina–Helsinki–Hamina" (MHE 2-189)
103. Sähköpostiviestiketju 29.–31.12.2010 (MHE 4-125)
104. Sähköpostiviestiketju 28.–30.12.2010: "keskimatkat/turku–äkäslompolo vuoro" (SSU 7)
105. Linja-autoliiton Oulun alueosaston hallituksen kokouksen 10.11.2010 pöytäkirja (TTU 45)
106. Sähköpostiviestiketju 23.–29.12.2010: "RE: Uusien bussivuorojen tarpeellisuuden arviointi välille Hamina–Helsinki–Hamina" (TTU 36_KA)
107. Koiviston Auton edustaja G:n sähköpostiviesti 29.10.2010: "Asia: FW: keskimatkat/turku–äkäslompolo vuoro" (MHE 2-122)
108. Linja-autoliiton hallituksen kokouksen 29.10.2008 pöytäkirja
109. Matkahuollon aikataulu- ja lipputyöryhmän kokousmuistio 17.11.2009 (MHE 3-407)
110. Esitys 2.11.2010 (Matkahuollon työntekijä C:n laatima) (MHE 2-216)

25.1.2016

111. Linja-autoliiton työntekijä D:n sähköpostiviesti 8.11.2010: "Hkin osasto" (MHE 2-148)
112. Linja-autoliiton alueosastojen palaute palvelusopimusuudistuksen esittelystä 11.11.2010 (MHE 2-295)
113. Sähköpostiviestit 19.11.2010 ja 27.12.2010: "Tuetut liput 2011" ja "FW: Tuetut liput 2011 Taustaa 7-tielle" liitteineen "Matkahuolto_muistio_tuetutliput_2011" ja "Tuetut_liput_tiedotepohja" (MHE 2-140)
114. Matkahuollon työntekijä C:n sähköpostiviesti 29.12.2010: "Reittiliikennevuorot Matkahuollon järjestelmässä" (MHE 2-182)
115. Sähköpostiviestiketju 17.8.2011–22.8.2011 "Tampere-Pori liikenne" (TTU 46)
116. Siirtymäajan liikennöintisopimus 25.8.2009, luonnos
117. Tapaamismuistio Liikenne Vuorela Oy, 26.8.2015
118. Lausuma KKV:n selvityspyyntöön 24.9.2015
119. Muistio Helsinki-Hamina-reittiliikennelupahakemuksista 14.12.2010
120. Linja-autoliiton hallituksen kokouksen 30.5.2012 pöytäkirja
121. Liikenne- ja viestintäministeriön tiedote 2.12.2013
122. Savonlinja Oy:n tilinpäätös vuosi 2014
123. Puhelinmuistio Liikenne Vuorela/KKV 11.7.2012
124. Linja-autoliiton Lapin alueosaston hallituksen kokouksen 9.11.2010 pöytäkirja (TTU 44)