



KILPAILUVIRASTO
KONKURRENSVERKET

ESITYS
Dnro 1198/61/01
JULKINEN VERSIO

Markkinaoikeus
PL 118
00131 Helsinki

Esitys markkinaoikeudelle

Esitys kilpailunrikkomusmaksun määrittämisestä eräille asfalttialalla toimiville yrityksille kilpailunrajoituslain 5 §:ssä ja 6 §:ssä kielletystä hinta- ja tarjousyhteistyöstä, markkinoiden jakamisesta sekä tietojenvaihdosta.

Interasfaltti Oy / NCC Roads Oy
Lemminkäinen Oyj
Rudus Asfaltti Oy
Skanska Asfaltti Oy
SA-Capital Oy
Super Asfaltti Oy
Valtatie Oy
Asfalttiliitto ry

Postiosoite
PL 332
00531 HELSINKI

Käyntiosoite
Pitkäsillanranta 3
00530 HELSINKI

Puhelin ja faksi
(09) 73141
(09) 7314 3405

Sähköposti ja www
kirjaamo@kilpailuvirasto.fi
www.kilpailuvirasto.fi

SISÄLLYS

<i>Sisällys</i>	1
<i>1 Asia</i>	5
<i>1.1. Tiivistelmä</i>	5
<i>2 Asianosaiset</i>	7
<i>2.1. Interasfaltti Oy / NCC Roads Oy</i>	7
<i>2.2. Lemminkäinen Oyj</i>	7
<i>2.3. Rudus Asfaltti Oy</i>	8
<i>2.4. Skanska Asfaltti Oy</i>	8
<i>2.5. SA-Capital Oy / aiemmin Savatie Oy</i>	9
<i>2.6. Super Asfaltti Oy</i>	9
<i>2.7. Tielikelaitos</i>	9
<i>2.8. Valtatie Oy</i>	10
<i>2.9. Asfalttiliitto ry</i>	10
<i>3 Asian vireilletulo</i>	12
<i>4 Relevantit markkinat</i>	13
<i>4.1. Hyödykemarkkinat</i>	13
<i>4.2. Maantieteelliset markkinat</i>	13
<i>5 Alan markkinarakenne</i>	14
<i>5.1. Tuotantomäärät ja markkinaosuudet</i>	14
<i>5.2. Tarjonnan ja kysynnän kehitys</i>	14
<i>5.3. Hintojen ja päällystysten kustannusten kehitys</i>	15
<i>6 Kuvaus kartellin toiminnasta vuosina 1994 - 2002</i>	19
<i>6.1. Tilanne vuosina 1994 -1995</i>	19
<i>6.2. Interbetonin voimakas kilpailustrategia vuosina 1996 - 1997</i>	19
<i>6.3. Interbetonin ja kartellin neuvottelema sovinto</i>	19
<i>6.4. Kartellin toimintatavat</i>	20
<i>7 Näyttö</i>	23
<i>7.1. Todistajien kertomukset kartellin toiminnasta</i>	23
7.1.1. Heikki Alanen	23
7.1.1.1. Alasen kokemukset kartellista Asfaltti-Tekran toiminnassa.....	23
7.1.1.2. Alasen kuvaus kartellin toiminnasta.....	24
7.1.1.3. Kilpailuviraston johtopäätökset Alasen kertomuksesta.....	26
7.1.2. Jarmo Sikanen (Suomen Laatuasfaltti Oy)	26
7.1.2.1. Sikasen aika Asfaltti-Tekrassa ja kokemukset kartellin toiminnasta.....	26
7.1.2.2. Suomen Laatuasfaltin aika.....	28
7.1.2.3. Kilpailuviraston johtopäätökset Sikasen kertomuksesta.....	28
7.1.3. Raimo Heikkilä (Viarex Oy)	29

7.1.3.1. Aika vuoteen 1994 saakka	29
7.1.3.2. Viarexin perustaminen vuonna 1994 ja kokemukset sen jälkeiseltä ajalta	29
7.1.3.3. Heikkilän kuvaus kartellin toiminnasta.....	30
7.1.3.4. Kilpailuviraston johtopäätökset Heikkilän kertomuksesta.....	31
7.1.4. Pentti Hänninen	31
7.1.4.1. Hännisen kokemukset kartellin toiminnasta	32
7.1.4.2. Kilpailuviraston johtopäätökset Hännisen kertomuksesta	33
7.1.5. Juhani Kallio	33
7.1.5.1. AJB:n ja Valtatien aika (2.5.1994 - 30.11.1994 ja 27.3.1995 - 28.4.1995)	33
7.1.5.2. Tie- ja Pihapäällysteen aika (1.5.1995 - 30.11.1996).....	34
7.1.5.3. Interbetonin ja Interasfaltin aika (3.3.1997 - 31.12.1997 ja 2.2.1998 - 31.12.2000).....	36
7.1.5.4. Kilpailuviraston johtopäätökset Kallion kertomuksesta	40
7.1.6. Pertti Kankare (Laatu-Asfaltti P. Kankare Oy)	40
7.1.6.1. Kankareen kokemukset kartellin toiminnasta	40
7.1.6.2. Kilpailuviraston johtopäätökset Kankareen kertomuksesta	43
7.1.7. Olli J. Dolk (Helsingin kaupungin rakennusvirasto)	44
7.1.7.1. Yritysten selvitykset ja Kilpailuviraston johtopäätökset Dolkin kertomuksesta.....	44
7.1.8. Kilpailuviraston johtopäätökset todistajien kertomuksista	44
7.2. Asiakirjanäyttö kartellin toiminnasta.....	45
7.2.1. Jako-osuuksista sopiminen ja niiden noudattamisen valvonta	45
7.2.1.1. Kilpailutilanne vuonna 1996.....	45
7.2.1.1.1. Yritysten selvitykset ja Kilpailuviraston johtopäätökset.....	46
7.2.1.2. Tielaitoksen urakoiden jakaminen vuonna 2000.....	46
7.2.1.2.1. Yritysten selvitykset ja Kilpailuviraston johtopäätökset.....	47
7.2.1.3. Tielaitoksen ja Asfalttiliiton väliset neuvottelut	48
7.2.1.3.1. Yritysten selvitykset ja Kilpailuviraston johtopäätökset.....	49
7.2.2. Tilien tasaaminen sovittujen jakojen mukaisiksi	50
7.2.2.1. Lasku 1.11.1999 Asfaltti-Tekralta Asfalttinielölle	51
7.2.2.1.1. Yritysten selvitykset ja Kilpailuviraston johtopäätökset.....	51
7.2.2.2. Lasku 10.12.1997 Interbetonilta Valtatielle.....	51
7.2.2.2.1. Yritysten selvitykset ja Kilpailuviraston johtopäätökset.....	51
7.2.3. Kilpailuviraston johtopäätökset markkinoiden jaosta ja tilien tasaamisesta.....	52
7.2.4. Tarjousyhteistyö	52
7.2.4.1. Ruskon kunnan tarjouskilpailu 16.4.1998 - 4.5.1998	53
7.2.4.1.1. Yritysten selvitykset ja Kilpailuviraston johtopäätökset.....	53
7.2.4.2. Tarjous piha-alueiden asfaltoinnista Puksmäntti Oy:lle 28.7.1999	54
7.2.4.2.1. Yritysten selvitykset ja Kilpailuviraston johtopäätökset.....	54
7.2.4.3. Karinaisten kunnan tarjouskilpailu 16.5.2000 - 29.5.2000	55
7.2.4.3.1. Yritysten selvitykset ja Kilpailuviraston johtopäätökset.....	55
7.2.4.4. Tehtaan tien asfaltointityötarjous Partek Oyj:lle 8.6.2001	56
7.2.4.4.1. Yritysten selvitykset ja Kilpailuviraston johtopäätökset.....	56
7.2.4.5. Tiehallinnon urakka H2	56
7.2.4.5.1. Yritysten selvitykset ja Kilpailuviraston johtopäätökset.....	57
7.2.5. Kilpailuviraston johtopäätökset tarjousyhteistyöstä	57
7.2.6. Hinnoitteluperusteisiin ja massan myyntiin liittyvä hintayhteistyö	57
7.2.6.1. Hintayhteistyö Asfalttiliitossa.....	57
7.2.6.1.1. Yritysten selvitykset ja Kilpailuviraston johtopäätökset.....	58
7.2.6.2. Viarexin vaikeudet massan ostossa.....	59

7.2.6.2.1. Yritysten selvitykset ja Kilpailuviraston johtopäätökset.....	60
7.2.7. Kilpailuviraston johtopäätökset hinnoitteluperusteita ja massan myyntiä koskevasta yhteistyöstä	61
7.2.8. Kartellin välinen tietojenvaihto ja tapaamiset	61
7.2.8.1. Tietojen toimittaminen Asfalttiliitosta.....	61
7.2.8.1.1. Yritysten selvitykset ja Kilpailuviraston johtopäätökset.....	61
7.2.8.2. Interasfaltin ja Valtatien välinen tietojenvaihto	62
7.2.8.2.1. Yritysten selvitykset ja Kilpailuviraston johtopäätökset.....	62
7.2.8.3. Johtohenkilöiden väliset tapaamiset.....	63
7.2.8.3.1. Tapaaminen 7.1.2002 Skanskalla.....	63
7.2.8.3.2. Tapaaminen 11.2.2002 Valtatiellä	64
7.2.9. Kilpailuviraston johtopäätökset tietojenvaihdosta ja tapaamisista	65
7.2.10. Muu kartellin olemassaoloa tukeva asiakirjanäyttö.....	65
Tieliikelaitoksen selvitykset ja Kilpailuviraston johtopäätökset.....	66
7.3. Kilpailuvirastolle toimitetut nauhat.....	66
7.3.1. Puhelinkeskustelu vuoden 1998 alkupuolella Juhani Kallio / Interbetoni ja Hannu Haapamäki / Lemminkäisen Tampereen työpäällikkö	66
7.3.1.1. Kilpailuviraston johtopäätökset	67
7.3.2. Puhelinkeskustelu vuoden 1998 alkupuolella Juhani Kallio / Interbetoni ja Timo Vainionpää / Valtatien Tampereen työpäällikkö	67
7.3.2.1. Kilpailuviraston johtopäätökset	68
7.3.3. Puhelinkeskustelu 20.4.2001 Pertti Kankare / Laatu-Asfaltti P. Kankare ja Timo Tuokko / Lemminkäisen Turun työpäällikkö.....	68
7.3.3.1. Kilpailuviraston johtopäätökset	69
7.3.4. Puhelinkeskustelu 20.4.2001 Pertti Kankare / Laatu-Asfaltti P. Kankare ja Timo Mäki / Super Asfaltti69	
7.3.4.1. Kilpailuviraston johtopäätökset	69
7.3.5. Puhelinkeskustelu 30.4.2001 Pertti Kankare / Laatu-Asfaltti P. Kankare ja Pekka Vuorinen / Interasfaltti.....	70
7.3.5.1. Kilpailuviraston johtopäätökset	70
7.3.6. Puhelinkeskustelu huhti-toukokuun 2001 vaihteessa Pertti Kankare / Laatu-Asfaltti P. Kankare ja Timo Tuokko / Lemminkäisen Turun työpäällikkö	70
7.3.6.1. Kilpailuviraston johtopäätökset	71
7.3.7. Puhelinkeskustelu 3.5.2001 Pertti Kankare / Laatu-Asfaltti P. Kankare ja Timo Tuokko / Lemminkäisen Turun työpäällikkö.....	71
7.3.7.1. Kilpailuviraston johtopäätökset	71
7.3.8. Puhelinkeskustelu 15.6.2001 Pertti Kankare / Laatu-Asfaltti P. Kankare ja Timo Mäki / Super Asfaltti72	
7.3.8.1. Kilpailuviraston johtopäätökset	72
7.3.9. Puhelinkeskustelu 7.7.2001 Pertti Kankare / Laatu-Asfaltti P. Kankare ja Erkki Mäkelä / Lemminkäisen Salon aluepäällikkö.....	72
7.3.9.1. Kilpailuviraston johtopäätökset	73
7.3.10. Kilpailuviraston johtopäätökset puhelinkeskusteluista.....	73
7.4. Taloudellinen analyysi.....	73
7.4.1. Asfalttiyritysten taloudellinen kehitys vuosina 1995-2000	73
7.4.2. Muutokset päällystysurakoiden sisällössä 1990-luvulla ja yritysten tuloskehitys.....	75
7.4.3. Interasfaltti.....	76
7.4.3.1. Interasfaltin vastine ja Kilpailuviraston johtopäätökset.....	78

7.4.4. Lemminkäinen	79
7.4.4.1. Lemminkäisen vastine ja Kilpailuviraston johtopäätökset.....	80
7.4.5. Rudus Asfaltti	81
7.4.6. Skanska Asfaltti	85
7.4.7. SA-Capital (entinen Savatie Oy)	87
7.4.8. Super Asfaltti	88
7.4.9. Valtatie	89
7.4.10. Taloudellisen aineiston kilpailuoikeudellinen arviointi	90
7.4.10.1. Kartelli ja kilpailu asfalttiyritysten välillä.....	91
7.4.10.2. Vuoden 2002 jälkeinen kehitys.....	92
7.4.10.3. Kilpailuviraston johtopäätökset	92
7.5. Kilpailuviraston johtopäätökset näytöstä	93
8 Kilpailuoikeudellinen arviointi	94
8.1. Sovellettavat lainsäännökset	94
8.2. Kielletty kartellitoiminta	96
9 Seuraamusmaksu	99
10 Kartellin vahingolliset vaikutukset	101
11 Yksittäisten yritysten syyllisyyden arviointi	103
11.1. Lemminkäinen	103
11.2. Valtatie	105
11.3. Interasfaltti	106
11.4. Skanska asfaltti	107
11.5. SA-Capital (aiemmin Savatie)	109
11.6. Rudus Asfaltti	109
11.7. Super Asfaltti	110
11.8. Asfalttiliitto	111
11.9. Tielükelaitos	112
11.10. Muut esityksessä mainitut yhtiöt	112
12 Esitys markkinaoikeudelle	113
13 Sovelletut säännökset	113
Litteet	115

1 ASIA

Esitys kilpailunrikkomusmaksun määräämisestä eräille asfalttialalla toimiville yrityksille kilpailunrajoituslain 5 §:ssä ja 6 §:ssä kielletystä hinta- ja tarjousyhteistyöstä, markkinoiden jakamisesta sekä tietojenvaihdosta.

1.1. TIIVISTELMÄ

Kilpailuvirasto esittää markkinaoikeudelle kilpailunrikkomusmaksun määräämistä seitsemälle asfalttialan yritykselle Lemminkäiselle, Valtatielle, Skanska Asfaltille, Interasfaltille, SA-Capitalille (aiemmin Savatie), Rudus Asfaltille ja Super Asfaltille sekä Asfalttiliitolle. Yritykset ovat osallistuneet kilpailunrajoituslain 5 §:ssä ja 6 §:ssä kiellettyyn valtakunnalliseen hinta- ja tarjousyhteistyöhön, markkinoiden jakamiseen sekä tietojenvaihtoon ainakin vuosina 1994-2002. Yksittäisten yritysten osallistumisen kesto vaihtelee kolmesta vuodesta lähes kahdeksaan vuoteen. Asfalttiliitolle sakkoa esitetään vuonna 1997 tapahtuneesta kielletystä tietojenvaihdosta. Sen sijaan seuraamusmaksuesityksen tekemiseen ei ole riittäviä perusteita Tielikelaitoksen toiminnasta, vaikka sitä aiemmin epäiltiin kielletystä tietojenvaihdosta.

Kilpailuviraston esittämä tapahtumakuvaus perustuu Kilpailuviraston asiassa saamaan näyttöön, joka muodostuu todistajien kertomuksista, asiakirjanäytöstä, nauhoituksista ja taloudellisesta analyysistä.

Asfalttimarkkinoiden jakaminen tapahtui sekä urakkamäärien, asiakkaiden että maantieteellisten alueiden perusteella. Markkinoiden jaon toteuttamiseksi kartellin jäsenet tekivät tarjousyhteistyötä liittyen yksittäisiin urakoihin. Lisäksi kartelli pyrki estämään uusien toimijoiden alalle tulon ja pienempien yritysten liiketoiminnan kasvamisen. Lemminkäinen toimi kartellin johtajana sekä vastasi jakojen organisoinnista ja valvonnasta. Yritysten asfalttitoiminnan ylin johto oli tietoinen kartellitoiminnasta.

Markkinoiden jakaminen tehtiin markkinaosuuden perusteella maantieteellisesti toiminta-alueittain siten, että alueen sisällä jaettiin kullekin yritykselle tietyt vuosittaiset tonnimäärät, joissa tuli pysyä. Tielaitoksen ja Ilmailuhallinnon urakat eli valtion urakat ja toisaalta muut urakat eli kunnat ja yksityiset jaettiin erikseen, eikä näitä jakoja pääsääntöisesti sekoitettu keskenään. Kullekin yritykselle annettiin Tielaitoksen töitä tietty prosenttiosuus, joka pysyi vuosittain samana. Kunnat oli jaettu pysyvästi, suurimmat kunnat useampaan osaan. Keväällä tiedossa olleet suurimmat yksityiset urakat jaettiin myös etukäteen.

Urakat eivät aina menneet tasan sovittujen markkinaosuuksien mukaan. Jos tonnimäärä ylittyi, yritys joutui maksamaan hyvitystä ylimääräisistä tonneista saamansa voiton verran. Hyvittäminen tapahtui laskuttamalla yritysten välisiä aiheettomia laskuja, esimerkiksi kuumentimien, levittimien ja jyrien vuokrasta tai asfalttimassan ostosta.

Tiehallinnon urakoista tehtiin vuosittain vuoden lopussa tilitys, jonka perusteella yritykset tasoittivat osuuksiaan. Kuntien osalta tasoitusta voitiin tehdä vuoden mittaan jakamalla urakoita, kun nähtiin, miten osuudet kehittyvät.

Järjestelmään kuului edelleen, että pienemmille yrittäjille oli annettu tietty, vuosittainen määrä tonneja/neliöitä, jonka ne saivat tehdä. Niiden yksittäisiä urakkakohteita rajoitettiin joko neliömäärän perusteella tai sulkemalla tietyt asiakkaat pienten yritysten toiminnan ulkopuolelle.

Urakkakohtaisesti toimittiin siten, että kun urakan tarjousten jättöpäivä oli lähellä, yritysten alueen tarjouksista vastaavat henkilöt soittivat toisilleen tarjoushinnat. Telefaksejakin oli käytetty, mutta 90-luvun loppupuolella niiden käyttö kiellettiin, koska kirjallisia dokumentteja kartellista haluttiin välttää.

Uusien yritysten alalle tuloa vaikeutettiin monin tavoin. Kartelli pyrki myös pakottamaan pienet yri-

tykset joko kokonaan pois markkinoilta tai muuten vaikeuttamaan ja kontrolloimaan niiden toimintaa. Kontrollointia harjoitettiin muun muassa asfalttimassan myyntisopimusten avulla. Mikäli pienet yritykset ostivat massan kartellin varsinaisilta jäseniltä, ne olivat pakotettuja yhteistoimintaan. Muussa tapauksessa massan hintaa korotettiin huomattavasti tai massaa kieltäydyttiin myymästä.

Kartellin ulkopuolisille yrittäjille jäsenet eivät myyneet asfalttimassaa tai muuta asfalttitoiminnassa tarvittavaa materiaalia samoin hinnoin ja ehdoin kuin kartelliyrityksille eivätkä vuokranneet koneita ja laitteita. Samoin kartellin jäsenet pyrkivät vaikuttamaan esimerkiksi laitevalmistajiin ja -myyjiin, jotta nämä eivät toimittaisi kartellin ulkopuolisille laitteita tai niiden osia. Tarjouskilpailuissa uusi yrittäjä yritettiin painostaa pois markkinoilta alihinnoittelemalla tarjouksia tai vaikuttamalla suoraan asiakkaisiin.

Kilpailuvirasto esittää, että markkinaoikeus määräisi seuraamusmaksuja seuraavasti:

Lemminkäinen: 68 000 000€

Valtatie: 12 700 000 €

Skanska Asfaltti: 11 000 000 €

Interasfaltti: 4 600 000 €

Super Asfaltti: 68 000 €

SA-Capital: 500 000 €

Rudus Asfaltti: 140 000 €

Asfalttiliitto: 4 000 €

Seuraamusmaksuesityksen kohteena olevien yritysten asfalttitoiminnan yhteenlaskettu liikevaihto oli vuonna 2002 noin 290 miljoonaa euroa ja tuotanto tielle levitettyinä asfalttitonneina noin 4 miljoonaa tonnia. Yritysten osuus asfalttimarkkinoiden kokonaistuotannosta on viime vuosina ollut noin 70 %.

Esitetyssä kilpailunrajoituslain 5 ja 6 §:ien vastaisessa toiminnassa on kyseessä ollut erittäin moitittava menettely. Se on ollut pitkäaikaista, valtakunnallista, järjestelmällistä ja hyvin organisoitua. Sääntöjen noudattamista on valvottu ja niiden noudattamatta jättämiseen on liittynyt sanktioita. Toiminta on ollut erittäin vahingollista yhteiskunnalle: vahinko on ollut määrällisesti huomattavaa ja merkittävä osa liikevaihdosta on tullut julkisin varoin rahoitetuista urakoista. Kiellettyyn toimintaan syyllistyneillä yrityksillä on useimmilla huomattavan suuri liikevaihto, ja ne ovat olleet tietoisia toimintansa lainvastaisuudesta. Näillä perusteilla Kilpailuvirasto katsoo, että laissa säädetty normaaliasteikko tulee ylittää seuraamusmaksua määrättäessä.

Seuraamusmaksuesityksessä on otettu huomioon kartellitoiminnalla kerätty hyöty, minkä ohella esitys sisältää rangaistuksellisen elementin kartelleja ennaltaehkäisevän vaikutuksen aikaansaamiseksi.

2 ASIANOSAISET

2.1. INTERASFALTTI OY / NCC ROADS OY

Interasfaltti Oy on rekisteröity kaupparekisteriin 22.1.1992 toiminimellä Frangula Oy. Nimi muutettiin Interbetoni Oy:ksi (jäljempänä Interbetoni) 2.6.1993 ja Interasfaltti Oy:ksi (jäljempänä Interasfaltti) 31.12.1998. Huhtikuusta 1990 lähtien yhtiön omistaja oli AS Phønix Contractors. Huhtikuussa 1997 Rieber & Søn osti AS Phønix Contractorsin ja Interasfaltin omistajaksi tuli siten Rieber & Søn huhtikuusta 1997 lukien. Marraskuussa 2000 emoyhtiö vaihtui NCC Finland Oy:ksi (jäljempänä NCC Finland). Interasfaltti sulautui 30.9.2002 emoyhtiöönsä Oy Läntinen Teollisuuskatu 15, joka samalla muutti toiminimensä Interasfaltiksi. NCC Finland jakautui 1.1.2003 kolmeen uuteen yhtiöön. Näistä NCC Roads Oy (jäljempänä NCC Roads) on 1.2.2003 alkaen harjoittanut Interasfaltin liiketoimintaa. Interasfaltti asetettiin tuolloin vapaaehtoiseen selvitystilaan yhtiön purkamiseksi. NCC Roads kuuluu ruotsalaiseen NCC AB -konserniin.

Konsernin sisällä NCC Roads keskittyy asfaltti-, kiviaines- ja valmisbetoniliiketoimintaan Suomessa ja Baltiassa. Asfalttiurakoinnin osuus Interasfaltin kokonaisliikevaihdosta on ollut noin 90 %.

Yhtiö on suorittanut seuraavat yrityshankinnat ajalla 1995-2002:

[]

Toiminnan kokoluokka ja tunnusluvut

Omistajansa A/S Phonix Contractorsin strategian johdosta Interbetoni laajensi voimakkaasti toimintaansa Suomessa sekä yksityisellä että kuntasektorilla vuosina 1996 ja 1997. Ruotsalainen NCC-konserni, johon Interasfaltti on kuulunut marraskuusta 2000 alkaen, on Pohjoismaiden johtava asfalttiurakoitsija. Vuonna 2002 Interasfaltin markkinaosuus kotimaassa levitetyistä asfalttitonneista oli noin []%.

Asfalttimassaa nykyinen NCC-konserni valmistaa vuosittain noin kuusi miljoonaa tonnia. Suomessa tuotettujen tonnien osuus tästä on alle []%. Vuonna 2002 Interasfaltti tuotti Suomessa noin [] tuhatta tonnia asfalttia. Interasfaltin asfalttitoiminnan kotimainen liikevaihto oli vuonna 2002 noin [] miljoonaa euroa - liikevoittoa yhtiö teki Suomessa noin [] miljoonaa euroa.

2.2. LEMMINKÄINEN OYJ

Yhtiö perustettiin vuonna 1910 nimellä Asfaltti Osakeyhtiö Lemminkäinen. Vuosina 1969-1998 yhtiö toimi nimellä Lemminkäinen Oy. Toiminimi Lemminkäinen Oyj (jäljempänä Lemminkäinen) merkittiin kaupparekisteriin 25.5.1998 – samalla rekisteröitiin myös rinnakkaistoiminimi Lemminkäinen Corporation. Yhtiön osake on noteerattu Helsingin Arvopaperipörssissä vuodesta 1989. Lemminkäisen toimialana on harjoittaa rakennus- ja urakointitoimintaa, teollista toimintaa, rakennusalan tuotteiden tukku- ja vähittäiskauppaa, rakennusalan tuotteiden tuontia ja vientiä sekä arvopaperikauppaa. Päällystys- ja kiviainesryhmä on yksi konsernin viidestä osasta.

Lemminkäisen yrityshankinnat asfalttialalla Suomessa vuosina 1995-2002 ovat:

JJ-Asfaltti Oy:n liiketoiminta (1999)

Asfaltti-Ajax Oy (2000)

Lemminkäiseen ovat sulautuneet vuonna 2001 Keski-Suomen Sora Oy ja Stenberg-Yhtiöt Oy. Lisäksi Kainuun Murske Oy ja Lemminkäinen ovat allekirjoittaneet sulautumissuunnitelman vuonna 2002.

Toiminnan kokoluokka ja tunnusluvut

Lemminkäisen Päällystys- ja kiviainesryhmässä toimiva Päällystysyksikkö on johtava päällystealan

urakoitsija Suomessa ja alan toiseksi suurin yrittäjä Pohjoismaissa. Sen arvioitu kotimainen markkinaosuus (osuus Suomessa levitetyistä asfalttitonneista) vuonna 2002 oli noin [] %.

[]

2.3. RUDUS ASFALTTI OY

Rudus Asfaltti Oy:n (jäljempänä Rudus Asfaltti) toiminta alkoi vuonna 2000, kun Lohja Rudus -konsernin yhtiöt ostivat seuraavat yritykset:

- 5.5.2000/20.6.2000 Espoon Asfaltti Oy:n koko osakekanta
- 20.6.2000 Asfalttinelio Oy:n koko osakekanta (jäljempänä Asfalttinelio)
- 7.7.2000 Asfalttipiste Oy:n koko osakekanta (jäljempänä Asfalttipiste)
- 5.7.2000 Asfaltti Oy Mäkiön koko osakekanta
- 5.7.2000 Helsingin Katutyö Oy:n koko osakekanta
- 30.11.2000 Maanrakennus Tenhunen Oy:n koko osakekanta
- 30.11.2000 Asfaltti Tenhunen Oy:n liiketoiminta ja toiminimi
- 30.11.2000 Etelä-Suomen Päällystetalo Oy:n liiketoiminta ja toiminimi.

Asfalttinelio toimi Kuopion ja Keski-Suomen alueella sekä Oulussa. Muut hankitut yhtiöt toimivat Suur-Helsingin alueella.

Toiminimi Rudus Asfaltti merkittiin kaupparekisteriin 17.10.2000, aikaisempi toiminimi oli Siilin Sora Oy. Erilliset yhtiöt purettiin vuonna 2001.

Rudus Asfaltti vastaa konsernissa päällystysalan töistä; tuotevalikoimaan kuuluvat jyrä- ja valuasfaltit. Yhtiö suorittaa erikokoisia urakoita aina pienpaikkauksista lentokenttätöihin saakka. Ruduksen mukaan edellä lueteltujen pienyritysten kirjanpito ja laskentatoimi ovat olleet hyvin suppeita, minkä takia muun muassa tarkkoja kate- tai hintatietoja ei ole saatavilla.

Toiminnan kokoluokka ja tunnusluvut

Rudus Asfaltin tavoitteena on kehittää toimintaansa voimakkaasti tulevina vuosina osana Lohja Rudus -konsernia. Vuonna 2002 yhtiön arvioitu markkinaosuus koko maassa levitetyistä asfalttitonneista oli noin 3 %. Yhtiö toimii pääkaupunkiseudulla ja Viitasaarella. Markkinaosuus pääkaupunkiseudulla on muuta maata korkeampi.

Yhtiö valmistaa asfalttimassaa vuosittain noin [] tuhatta tonnia - vuonna 2002 määrä nousi kuitenkin lähes [] tuhanteen tonniin. Rudus Asfaltti ei harjoita asfalttiurakointia ulkomailla. Vuoden 2002 liikevaihto oli noin 13,5 miljoonaa euroa, ja liikevoittoa Rudus Asfaltti teki viimeksi päättyneellä tilikaudella noin 290 tuhatta euroa

2.4. SKANSKA ASFALTTI OY

Kansainvälisen Skanska AB -konsernin muodostavat 16 liiketoimintayksikköä, jotka raportoivat konsernin johtoryhmälle. Skanska Oy (jäljempänä Skanska) on yksi yksiköistä. Suomessa Skanska on yksi johtavista asuntojen, tuotanto- ja toimitilojen sekä infrastruktuurin rakentajista. Asfaltointi- ja päällystealasta vastaa Skanska Asfaltti Oy (jäljempänä Skanska Asfaltti), jonka toimintaa tukevat Skanska Tekra Oy sekä Skanska Betoni Oy.

Skanska Asfaltti merkittiin kaupparekisteriin 25.2.1987 toiminimellä Asfaltti Heikki Alanen. 2.3.1994 toiminimi vaihtui Asfaltti-Tekra Oy:ksi (jäljempänä Asfaltti-Tekra) – toiminimi Skanska Asfaltti Oy rekisteröitiin 1.11.2000.

Yritys on suorittanut toimintansa aikana seuraavat yritysostot:

- 29.12.1995 50 % Asfaltti-Tekrasta
- 30.12.1997 loput 50 % Asfaltti-Tekrasta
- 15.2.2000 Savatie Oy:n asfaltointi- ja tienpäällystysliiketoiminta
- 22.3.2000 Sata-Asfaltti Oy:n (jäljempänä Sata-Asfaltti) osakekanta, Sata-Asfaltti on sittemmin asetettu selvitystilaan ja purettu
- 25.4.2000 Asfaltti-Haverinen Oy:n (jäljempänä Asfaltti-Haverinen) asfaltti- ja maanrakennusalan liiketoiminta.

Asfaltti-Tekran 29.12.1995 tehdyn kaupan yhteydessä tehtiin osakkaiden välille osakassopimus koskien Tekra-Yhtiöiden sekä siihen kuuluvien Asfaltti-Tekran ja Betoni-Tekran hallintoa. [] 30.12.1997 Asfaltti-Tekra siirtyi Tekra-Yhtiöiden kaupassa kokonaan Skanskan omistukseen.

Toiminnan kokoluokka ja tunnusluvut

Skanskan päämarkkina-alueet ovat Suomi ja Viro. Suomessa Skanska Asfaltti on yksi merkittävimmistä asfalttialan urakoitsijoista. Sen markkinaosuus kotimaisista asfalttimarkkinoista on kasvanut nopeasti yli [] prosenttiin - tosin vuoden 2002 arvioitu osuus kotimaassa levitetyistä tonneista oli hiukan alhaisempi, noin [] prosenttia.

Levitettyjen asfalttitonniin määrä on kasvanut vuosina 1995-2002 huomattavasti. Vuonna 2002 Skanska Asfaltti tuotti asfalttimassaa noin [] tonnia. Asfalttitoiminnan liikevaihto oli noin 41,6 miljoonaa euroa, ja vuoden 2002 liikevoitto oli suuruudeltaan noin [] euroa.

2.5. SA-CAPITAL OY / AIEMMIN SAVATIE OY

Skanska osti Savatien Oy:n (jäljempänä Savatie) liiketoiminnan 15.2.2000. Savatie yhtiönä jatkaa edelleen toimintaansa nimellä SA-Capital Oy (jäljempänä SA-Capital). Ennen kauppaa Savatie toimi asfaltointimarkkinoilla päätoimialueenaan Pohjois-Suomi.

Toiminnan kokoluokka ja tunnusluvut

Viimeisenä kokonaisena toimintavuotenaan 1999-2000 Savatien asfaltointitoiminnan liikevaihto oli noin 84 miljoonaa markkaa. Sen tuotantomäärä levitetyinä asfalttitonneina oli tuolloin yhteensä 223 121 tonnia. Vuonna 2002 SA-Capitalin konserniliikevaihto oli noin 13,4 miljoonaa euroa.

2.6. SUPER ASFALTTI OY

Super Asfaltti Oy (jäljempänä Super Asfaltti) on vuonna 1974 perustettu asfalttialan yritys, jonka päätoimialana on asfalttipäällysteurakointi. Lisäksi yritys suorittaa maanrakennustöitä sekä myy ja toimittaa kiviainesta. Nykyisessä yhtiömuodossaan Super Asfaltti on toiminut vuodesta 1991 lähtien. Yhtiön kotipaikka on Oripäässä.

Toiminnan kokoluokka ja tunnusluvut

Super Asfaltti suorittaa urakointia ainoastaan kotimaassa. Yhtiön antaman tiedon mukaan sen markkinaosuus levitetyistä asfalttitonneista on alle 1 %. Vuosittain tuotetun asfalttimassan määrä on noin [] tonnia. Super Asfaltin tilikauden 1.4.2001-31.3.2002 liikevaihto oli noin 2,7 miljoonaa euroa. Liikevoittoa se teki noin 470 tuhatta euroa.

2.7. TIELIIKELAITOS

Tieliikelaitos on liikenne- ja viestintäministeriön alaisuudessa toimiva liikelaitos, joka on perustettu 1.1.2001. Laitos aloitti toimintansa tielaitosuudistuksen yhteydessä, jolloin entinen Tielaitos jaet-

tiin kahdeksi erilliseksi organisaatioksi, Tiehallinnoksi ja Tieliikelaitokseksi.

Liikelaitoksen toimialana on maa- ja vesirakennusala ensisijaisesti liikenneväylien ja liikenneympäristön suunnittelu, rakentaminen, ylläpito ja hoito sekä näihin liittyvät tuotteet. Lisäksi tarjontaan kuuluu tieto- ja asiantuntijapalveluita.

Markkinoiden ja koko toimialan tasapainoisen kehittämisen varmistamiseksi tielaitosuudistuksen yhteydessä asetettiin neljän vuoden siirtymäaika, jonka kuluessa Tiehallinto avasi asteittain tienpitoimintaan liittyvät hankinnat vapaaseen kilpailuun. Tieliikelaitos sai vuosittain vähenevän osan Tiehallinnon tilauksista neuvottelumenettelynä ns. neuvottelu-urakoina, joilla edesautettiin hallittua henkilöstön sopeuttamista ja toiminnan kehittämistä. Vuonna 2003 Tiehallinto ei enää antanut Tieliikelaitokselle neuvottelu-urakoita.

Toiminnan kokoluokka ja tunnusluvut

Tieliikelaitoksen markkinaosuus kotimaassa levitetyistä asfalttimassoista on edelleen merkittävä, sillä se on Suomen toiseksi suurin päällystealan urakoitsija heti Lemminkäisen jälkeen. Vuonna 2002 Tieliikelaitoksen markkinaosuus (osuus levitetyistä tonneista) oli yli 25 %.

Kaiken kaikkiaan Tieliikelaitos levittää asfalttimassaa vuosittain yli 1,5 miljoonaa tonnia. Vuoden 2002 päällystetoiminnan liikevaihto oli noin 100 miljoonaa euroa liikevoiton ollessa noin 10,8 miljoonaa euroa.

2.8. VALTATIE OY

Tie- ja katurakennustoimisto Valtatie Oy on perustettu 25.3.1955. Perustajayhtiöitä olivat Yleinen Insinööritoimisto Oy, Rakennus- ja insinööritoimisto Teräsbetoni Oy sekä Silta ja Satama Oy.

Vuonna 1995 YIT-yhtymä Oy osti AJB-Rakennus Oy:n koko osakekannan sekä Tie- ja katurakennustoimisto Valtatie Oy:n liiketoiminnat. Samalla perustettiin ns. uusi Valtatie, jonka omistukseen liitettiin Asfalttituote Oy:n ja Asfaltti Lehtonen Oy:n osakekannat. Yhtiöt fuusioitiin Valtatiehen vuosina 1997-1998. Vuonna 1997 Colas ja Superfos Construction (myöhemmin NCC) ostivat puoliksi Valtatie Oy:n (jäljempänä Valtatie) koko osakekannan YIT-Yhtymä Oy:ltä. Yhtiön johdolta ja osakkeenomistajilta saadun tiedon mukaan Valtatie ei kuulu tytäryhtiönä kummankaan osakkeenomistajansa konserniin, eikä kumpikaan osakkeenomistajista käytä yksin määräysvaltaa yhtiössä. Vuonna 1996 Valtatie osti Kruunu-Ös Ab:n osakekannan.

Toiminnan kokoluokka ja tunnusluvut

Valtatie urakoi kaikkia asfalttialaan liittyviä töitä koko Suomen alueella. Viime vuosina yhtiö on kasvattanut markkinaosuuttaan, ja vuonna 2002 Valtatien osuus koko maassa levitetyistä asfalttioneista oli noin [] %.

Asfalttimassaa Valtatie levittää vuosittain yli puoli miljoonaa tonnia - vuonna 2002 määrä oli noin 650 tuhatta tonnia. Liikevaihdon arvo oli vuonna 2002 noin 44 miljoonaa euroa. Vuoden 2002 liikevoitto oli puolestaan noin 3,1 miljoonaa euroa.

2.9. ASFALTTILIITTO RY

Asfalttiliitto ry (jäljempänä Asfalttiliitto) on asfalttialalla toimivien yritysten yhteistyöjärjestö, jonka varsinaisia jäseniä ovat yksityiset asfalttialan urakoitsijat. Lisäksi liitto edustaa myös muilla asfalttialalla toimivilla aloilla toimivia jäsenyrityksiään. Asfalttiliitto on Rakennusteollisuus RT ry:n (jäljempänä RT) sekä Teollisuuden ja Työnantajain Keskusliiton, TT:n, jäsen. RT:ssä se toimii yhdessä muiden erikoisurakointiyritysten toimialayhdistysten kanssa RT:n erikoisurakointijaostossa, jolla on oma johtokunta. Asfalttiliitto osallistuu myös alaa koskevaan kansainväliseen yhteistyöhön ja on muun muassa Euroopan Asfalttiliiton EAPA:n (European Asphalt Pavement Association) jäsen.

Toimialayhdistyksenä Asfalttiliiton tarkoituksena on edistää muun muassa¹

- *jäsenyritystensä etuja työsuhteisiin liittyvissä asioissa*
- *jäsenyritystensä elinkeinotoiminnan yleisiä edellytyksiä*
- *jäsenyritystensä välistä yhteistoimintaa*
- *alan yritysten järjestäytymistä*
- *alan kaupallista ja teknillistä kehitystä.*

Asfalttiliitto harjoittaa asfalttialan neuvonta-, koulutus-, valistus- ja tiedotustoimintaa sekä järjestää opintomatkoja. Lisäksi yhdistys julkaisee Asfaltti-lehteä. Liitto ohjaa ja neuvoo jäseniään muun muassa työolojen ja alaa koskevan lainsäädännön sekä yhdistystä ja sen jäseniä sitovien sopimusten soveltamisessa. Samalla se kerää jäseniltään tilastotietoa ja kokoaa niistä yhteenvetoja sekä seuraa päällystemarkkinoiden yleistä kaupallista ja teknistä kehitystä. Asfalttiliitto myös neuvottelee ja solmii alan työehtosopimukset. Liiton sisällä sen tehtävät on jaettu kahdeksan valiokunnan kesken.

Jäsenyritykset

Asfalttiliiton varsinaisia jäseniä ovat seuraavat asfaltti- ja siihen liittyvillä aloilla toimivat yritykset (yhteensä 13 kpl):

- Andament Oy
- Asfalttitaipale Oy
- ELG-yhtiöt Oy
- Helsingin Laatuasfaltti Oy
- Iskuasfaltti Oy
- Lemminkäinen Oyj
- NCC Roads Oy
- Rudus Asfaltti Oy
- T. Sivén Oy
- Skanska Asfaltti Oy
- Super Asfaltti Oy
- Uudenmaan Asfaltti Oy
- Valtatie Oy.

Liitännäisjäseniä ovat:

- Oy Esso Ab
- Fortum Oil and Gas Oy
- Oy Shell Ab
- Tieliikelaitos
- VTT Rakennus- ja yhdyskuntatekniikka.

¹ http://www.asfalttiliitto.fi/ie_iso/yhdistys.htm

3 ASIAN VIREILLETULO

Kilpailuviraston tutkittavaksi tulleiden tapausten ja muiden asfalttialalta tulleiden yhteydenottojen perusteella Kilpailuvirastolla oli vuoden 2002 alussa riittävästi perusteita epäilyille siitä, että asfalttialalla saatetaan harjoittaa kilpailunrajoituksista annetun lain (480/92) vastaista toimintaa. Tämän selvittämiseksi Kilpailuvirasto teki 7.-8.3.2002 tarkastuksia useisiin alan yrityksiin. Tutkimustensa edetessä virasto teki vielä lisää tarkastuksia.

Kartelliin osallistumisesta epäilyille yrityksille ja Asfalttiliitolle lähetettiin 18.6.2003 esitysluonnos, johon yritysten ja Asfalttiliiton tuli antaa vastineensa 15.8.2003 mennessä. Muutaman yrityksen pyydettyä lisääaikaa vastineen antamiselle Kilpailuvirasto myönsi kaikille lisääaikaa 17.9.2003 saakka. Kilpailuvirasto vastaanotti vastineet kaikilta yrityksiltä ja Asfalttiliitolta uuteen määräaikaan mennessä.

Loppusyksystä 2003 Kilpailuvirasto sai selville, että Skanska osti vuonna 2000 ainoastaan Savatien liiketoiminnan, ja yhtiö toimii edelleen nimellä SA-Capital Oy. SA-Capital Oy:lle lähetettiin esitysluonnos 22.12.2003, ja vastinetta pyydettiin 23.1.2004 mennessä. SA-Capital pyysi vastineen antamiselle lisääaikaa, jota myönnettiin 19.3.2004 saakka. Kilpailuvirasto vastaanotti SA-Capitalin täydennetyn vastineen 24.3.2004.

Vastinepyynnön lisäksi Kilpailuvirasto on pyytänyt epäilyiltä yrityksiltä, Asfalttiliitolta ja myös muilta asfalttialalla toimivilta yrityksiltä erilaisia tietoja liittyen alan toimintaan ja yrityksiin.

Sekä Ruotsissa että Norjassa kilpailuviranomaiset olivat aloittaneet asfalttimarkkinoiden tutkimisen ennen Kilpailuvirastoa ja tehneet tarkastuksia alan yrityksiin vastaavien epäilyjen perusteella. Ruotsin kilpailuviranomaiset veivät tapauksen oikeuteen keväällä 2003.

4 RELEVANTIT MARKKINAT

4.1. HYÖDYKEMARKKINAT

Kilpailuneuvosto on päätöksissään 27.3.2000 (Dnot 103/690/1999 ja 106/690/1999) todennut, että päällystysurakoitsijoiden välisessä kilpailussa massanvalmistamista on pidettävä pikemminkin tuotannon osatekijänä kuin omana liiketoimintanaan. Tutkittavana olleet yritykset pitävät omassa kirjanpidossaan ja tulosseurannassaan päällystystoimintaan liittyvien koneiden ja laitteiden vuokrausta päällystysliiketoimintaan kuuluvina.

Tutkimuksen kohteena olevat yritykset harjoittavat useita eri päällystystoimintaan liittyviä toimintoja. Tässä päätöksessä ei ole tarvetta määritellä relevantteja hyödykemarkkinoita täsmällisesti, vaan tutkittavana ovat asfalttipäällystemarkkinat, joihin sisältyy asfalttimassan valmistus ja myynti, massan levittäminen liitännäisine töineen², lämpöpohjatytöt eli remixer-työt ja asfalttipäällystämiseen kiinteästi liittyvien laitteiden vuokraus ja myynti.

4.2. MAANTIETEELLISET MARKKINAT

Tutkittavana ovat olleet Suomen asfalttimarkkinat. Ala on Suomessa kansallinen siten, että Kilpailuviraston tietoon ei ole tutkimuksen aikana tullut asfalttiyrittäjiä, jotka toimisivat Suomen markkinoilla ulkomailta käsin tai suomalaisia asfalttiyrityksiä, jotka toimisivat ulkomailla Suomen toimipisteistään. Tämä on luonnollinen seuraus siitä, että levitettävää kuumaa asfalttimassaa ei juurikaan voi kuljettaa yli 150 km matkaa.

Asfalttimarkkinoiden maantieteellinen kattavuus on ostajan kannalta riippuvainen urakan suuruudesta. Isoimpien asfalttiurakoiden osalta pyydetään useimmiten tarjoukset valtakunnallisesti toimivilta asfalttiyrityksiltä ja mahdollisesti myös pienemmiltä paikallisilta yrityksiltä. Pienempien urakoiden osalta tarjouksia saatetaan pyytää vain pienemmiltä paikallisilta yrityksiltä, mutta usein isotkin yritykset tekevät paikkakuntaakohtaisesti myös pieniä töitä. Pieniä paikallisia markkinoita saattaa kuitenkin esiintyä.

Asfalttiyrityksen kannalta keskeistä on kiinteiden asfalttiasemien sijainti, liikkuvien asemien omistus sekä mahdollisuus ostaa asfalttimassaa kilpailijoiden asemilta. Näistä tekijöistä yhdessä riippuu, mikä on yrityksen maantieteellinen toiminta-alue. Kaikki isoimmat asfalttiyritykset Suomessa toimivat käytännössä valtakunnallisesti, eli halutessaan niillä on mahdollisuus tarjota urakoita missä päin Suomea tahansa. Pienemmät asfalttiyritykset toimivat yleensä paikallisesti, alueella jonka toimintasäde on enimmillään noin 150 km asfalttiasemalta.

Asian tarkastelun kannalta ei ole tarvetta määritellä myöskään relevantteja maantieteellisiä markkinoita täsmällisesti.

² Esimerkiksi pohjatytöt, reunakiveykset jne.

5 ALAN MARKKINARAKENNE

5.1. TUOTANTOMÄÄRÄT JA MARKKINAOSUUDET

Suomessa päällystysmarkkinoilla toimii valtakunnallisesti alle 10 yritystä, joista Lemminkäinen on selvä markkinajohtaja. Lisäksi Suomessa toimii paikallisesti useita pieniä yrityksiä.

Tutkittavien yritysten päällystystoiminnan yhteenlaskettu liikevaihto niiden Kilpailuvirastolle ilmoittamien lukujen perusteella oli vuonna 2002 noin 392 miljoonaa euroa. Tästä Tieliikelaitoksen osuus oli noin 101 miljoonaa euroa ja yksityisten yritysten 291 miljoonaa euroa. Yhteenlaskettu tuotantomäärä levitettyinä asfalttitonneina oli noin 5 - 5,5 miljoonaa tonnia³, mistä Tieliikelaitoksen osuus oli noin 1,5 miljoonaa tonnia. Tieliikelaitos sai vuoteen 2003 asti osan Tiehallinnon teettämistä töistä neuvottelu-urakoina, joita ei kilpailutettu. Tutkittavien yritysten tarkkaa osuutta koko markkinoiden tuotannosta ei ole saatavilla. Asfalttiliitto kerää vuosittain tiedot jäsenyritystensä tehdyistä tonneista ja liikevaihdoista. Viraston selvityksissä on kuitenkin käynyt ilmi, että yhtiöillä on tapana ilmoittaa liittoon arvioituja tuotantomääriä, jotka saattavat poiketa huomattavasti yritysten toteutuneista luvuista. Kuvaavaa on, että vuosina 2000-2002 tutkittavien yritysten virastolle ilmoittamien tonnimäärien summa on suurempi kuin Asfalttiliiton laskelma koko alan tuotannosta.

Seuraavassa taulukossa on esitetty tutkittavien yritysten valtakunnalliset markkinaosuudet niiden itse ilmoittamien arvioiden perusteella. Nämä luvut eivät ole täysin tarkkoja, sillä ne perustuvat yritysten ilmoitusten mukaan osittain Asfalttiliiton keräämiin lukuihin, niiden omiin tuotantomääriin ja niiden arvioihin muiden toimijoiden - myös Asfalttiliiton ulkopuolisten - tuotantomääristä. Luvuista käy Kilpailuviraston arvion mukaan kuitenkin selvästi ilmi markkinoiden perusrakenne ja toimijoiden väliset kokoerot.

Taulukko 1: Markkinaosuudet vuosina 1995-2002

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Interasfaltti								
Lemminkäinen								
Skanska Asfaltti								
Tieliikelaitos								
Valtatie								

Rudus Asfaltti on arvioinut vuonna 2000 hankkimiensa pienyhtiöiden yhteenlasketun markkinaosuuden olleen vuosina 1995-2000 noin 2-4 %. Oman osuutensa vuosina 2001 ja 2002 se on arvioinut saman suuruiseksi. Super Asfaltin valtakunnallinen markkinaosuus on yrityksen oman ilmoituksen mukaan ollut koko tarkasteltavana olevan ajan alle 1 %. Tieliikelaitokselta oli saatavissa arvio vain vuodelta 2002.

Päällystystoiminnan markkinat ovat keskittyneet vuoden 1998 jälkeen. Syynä keskittymiseen ovat olleet pääasiassa yritysostot. Vuosina 1995-2001 Lemminkäinen teki kaksi yrityskauppaa, Skanska Asfaltti neljä, Interasfaltti kuusi, Rudus Asfaltti kuusi ja Valtatie yhden. Tällä hetkellä markkinoilla on viisi suurta toimijaa (Lemminkäinen, Interasfaltti, Valtatie, Skanska Asfaltti ja Tieliikelaitos) ja joukko pienempiä yrityksiä.

5.2. TARJONNAN JA KYSYNNÄN KEHITYS

Markkinoiden tarjonnan kehityksestä on hankala esittää yksinkertaista ja yksiselitteistä kuvaa. Tutkittavien yhtiöiden taloudellisessa ja tuotannollisessa raportoinnissa on eroja. Esimerkiksi Tieliikelaitokselta on saatavissa yksityisten yritysten kanssa vertailukelpoisia lukuja vasta vuodesta 1998 lähtien. Lisäksi Skanska Asfaltin ja Rudus Asfaltin vuonna 2000 tekemät monet yrityskaupat vai-

³ Luku perustuu eri lähteiden esittämiin arvioihin. Eksaktia lukemaa ei ole saatavilla.

keuttavat koko ajanjakson kattavan yhteisen tarkastelun esittämistä. Tämän vuoksi tarjonnan kehityksen tarkastelu tapahtuu yrityskohtaisesti. Mahdollisista yhteneväisyyksistä ja trendeistä esitetään arvioita taloudellisen aineiston kilpailu- ja oikeudellisen arvioinnin yhteydessä.

Suurin yksittäinen tienrakennusurakoiden teettäjä on perinteisesti ollut valtio, jolle kuuluvat sekä yleinen tieverkosto että lentokentät. Lentokenttiä hallinnoi Ilmailulaitos. 1990-luvun alusta vuoteen 2001 tieverkkoston ylläpito, hallinnointi ja oma tuotanto oli keskitettynä Tielaitokseen. Vuonna 2001 Tielaitos jaettiin Tiehallintoon ja Tieliikelaitokseen. Tiehallinto on vastuussa tieverkkoston hallinnoinnista ja ylläpidosta. Tieliikelaitos puolestaan on tuotantoyksikkö, jonka asema markkinoilla on nykyään yhä enenevässä määrin rinnastettavissa yksityisiin alan yrityksiin. Vuonna 2003 Tiehallinto ei enää tarjoa Tieliikelaitokselle teiden rakentamisen ja ylläpidon neuvottelu-urakoita. Päälystemäärät jakautuivat asiakkaiden mukaan vuosina 2001 ja 2000 seuraavasti:

Taulukko 2: Eri asiakkaiden osuudet markkinoiden kysynnästä 2000-2001

Miljoonaa tonnia	2001	Osuus (%)	2000	Osuus (%)
Kunnat	1,12	32,4	1,02	29,2
Tiehallinto	0,83	24,0	1,02	29,2
Yksityiset	1,22	35,3	1,24	35,5
Ilmailulaitos	0,29	8,4	0,21	6,0
Yhteensä	3,46	100,0	3,49	100,0

Vuosina 2000 ja 2001 julkisen sektorin osuus kysynnästä oli noin 65 %. Tielaitoksen ja nyttemmin Tiehallinnon teettämät urakat eroavat yleensä monella tapaa kuntien ja yksityisten tilaamista töistä. Urakat ovat usein volyymeiltään suuria. Yleensä työn tehokkuus on eri luokkaa kuin taajama-alueilla, joten päivittäin levitetyt tonnimäärät ovat suurempia, mikä johtaa parempaan kaluston käyttöasteeseen. Tarkastelujakson alussa vuosina 1995-1997 tehdyissä urakoissa Tielaitos toimitti usein työssä tarvittavan kiviaineksen ja bitumin itse siten, että urakoitsijalle jäi massan valmistus ja työ. Näiden urakoissa ilmenevien erojen vaikutuksia on ilmeisesti havaittavissa myös asfalttiyhtiöistä kerätyssä valtion urakoita sekä yksityisten ja kuntien tilaamia urakoita koskevassa taloudellisessa aineistossa. Yhtiöiden eri tilaajille tehdyistä töistä saamat katteet eroavat selvästi. Myös vuosittain tehtyjen töiden määrän kehitys valtion urakoissa kulkee erilaista uraa kuin kuntien ja yksityisten urakoissa. Töiden määrään ovat luonnollisesti vaikuttaneet sekä asfalttiyhtiöiden hinnoittelu että tieverkkoston kunnossapitoon vuosittain budjetoidut varat.

1990-luvun loppua kohden raaka-aineiden toimituskäytäntö Tielaitoksen tilaamissa urakoissa muuttui. Vuonna 1997 noin 30 %:ssa Tielaitoksen teettämistä urakoista urakoitsija hankki sekä bitumin että kiviaineksen. Vuosina 1998-2000 tilanne oli kehittynyt jo siten, että vain muutamissa silloisen Tielaitos hallinnon tilaamissa urakoissa urakoitsijalla oli mahdollisuus käyttää hallinnon kiviainesta. Vuosina 2001-2002 Tiehallinnon ja Tieliikelaitoksen välisen jaon astuttua voimaan käytäntö on pysynyt kiviaineksen osalta samankaltaisena kuin vuosina 1998-2000.

5.3. HINTOJEN JA PÄÄLLYSTYSTÖIDEN KUSTANNUSTEN KEHITYS

Asfalttiyritykset määrittävät tarjouksia tehdessään asiakkaille tonnihinnan, joka pitää sisällään sekä raaka-aineet että työn. Erilaisten urakoiden tonnihinta voi vaihdella merkittävästi töiden luonteesta riippuen. Tehtäessä esimerkiksi maantieurakoita päivittäin levitetyt tonnimäärät ovat huomattavasti suurempia kuin tehtäessä pienikokoisia urakoita kaupunkialueella.

Päällystystoiminnan keskeisimmät kustannustekijät ovat bitumi, kiviaines ja työ. Viraston saamien tietojen mukaan tietyn urakan kustannuksista kukin näistä eristä vastaa karkean yleisarvion mukaan noin kolmannesta. Eriluonteisten urakoiden välillä kustannusten jakautumisessa voi kuitenkin olla huomattaviakin eroja.

Urakat sisältävät myös useita eri työvaiheita. Joissakin urakoissa päällystysyhtiö huolehtii päällystämisen lisäksi muun muassa tiemerkinnoista ja reunakivistä, kun taas toisissa urakoissa päällystysyhtiö huolehtii pelkästä päällystystyöstä. Lisäksi työmaan etäisyys asfalttiasemasta tai kiivaimeksen noutopaikasta vaikuttaa huomattavasti työhön sisältyviin kuljetuskustannuksiin ja siten keskimääräiseen tonnihintaan. Remix -urakoissa puolestaan vanhaa tienpintaa jyrkitään irti ja siihen sekoitetaan uutta massaa ja päällystystyö tehdään näin tuotetulla uusiomassalla.

Kuntien ja yksityisten asiakkaiden tilaamien töiden hintatason kehittymisestä Kilpailuvirasto ei ole saanut asfalttiyrityksistä taikka muilta tahoilta kattavia tietoja. Kilpailuviraston tiedustellessa tällaisia hintatietoja asfalttiyrityksiltä virastolle kerrottiin, että urakoiden lukumäärä on niin suuri ja että niiden hinnat vaihtelevat niin paljon töiden luonteen ja sisällön mukaan, että tarkkaa ja kattavaa hintaseurantaa ei yrityksissä harjoiteta. Eritoten pienissä yrityksissä kehittyneitä liiketoiminnan seurantarajärjestelmiä ei ole perinteisesti ollut. Suuremmilla yhtiöillä tällaisia järjestelmiä on tai niitä on kehitetty viime vuosina. []

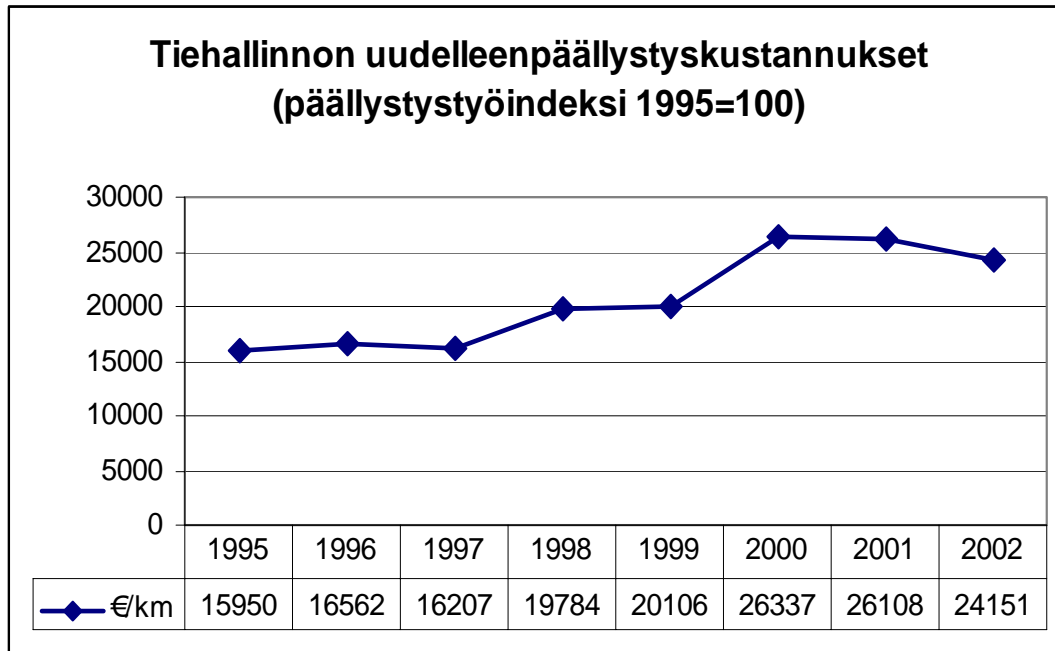
Kilpailuvirasto on tutkinut markkinoiden kehitystä tarkastelemalla päällystystöiden tilaajilta saatavilla olleita kustannustietoja.

Tiehallinto seuraa teettämiensä urakoiden kustannusten kehitystä. Tiehallinnon teettämiä urakoita koskevat tiedot kertovat osaltaan markkinoiden hintakehityksestä. Kaikista Tiehallinnon teettämistä eri tyyppisistä töistä tarkastelun kohteeksi on valittu uudelleenpäällystysurakat. Tiehallinnon mukaan näiden urakoiden kehitys soveltuu Tiehallinnon hallussa olevasta aineistosta parhaiten kustannusvertailuun. Tiehallinnon mukaan vain urakkahintoja tarkastelemalla ei saa selvää kuvaa kustannuskehityksestä, koska urakkahinnan sisältö on laajentunut koko ajan.

Kilpailuvirasto on saanut Tiehallinnolta tietoja sen teettämien päällystysohjelman mukaisten uudelleenpäällystystöiden kustannuksista vuosilta 1995-2002. Nämä kustannustiedot pitävät sisällään tehtyjen töiden kokonaiskustannukset, mukaan luettuna Tiehallinnon omat raaka-ainehankinnat. Seuraavaan taulukkoon ja kuvaajaan on koottu tiedot Tiehallinnon teettämien uudelleenpäällystystöiden kilometrikustannuksista, tehdyistä kilometrimääristä ja bitumin hinnan kehityksestä. Yksikköhinnat on deflatoitu päällystystyöindeksillä, kantalukuna vuoden 1995 kustannustaso. Viraston laskelmien perusteella päällystystyöindeksi soveltuu parhaiten deflaattoriksi, sillä se pitää sisällään kaikkien eri työmuotojen kustannuskehityksen. Tiehallinto on tukenut tätä näkemystä⁴.

⁴ Tiehallinnon lausunto 19.1.2004

Kuvaaja 1: Tiehallinnon uudelleenpäällystysurakoiden kustannukset 1995-2002 (€/km)



Taulukko 3: Tiehallinnon uudelleenpäällystysurakoiden yksikköhinnat, määrä ja bitumin hinta

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
€/km	15950	16562	16207	19784	20106	26337	26108	24151
Muutos (%)		4 %	-2 %	22 %	2 %	31 %	-1 %	-7 %
Km	4138	2731	3235	2400	2455	1826	1842	2412
Muutos (%)		-34 %	18 %	-26 %	2 %	-26 %	1 %	31 %
Bitumin hinta (1995=100)	100	105,5	114,5	101,8	126,2	210,6	192,9	200,8

Kun tarkastellaan Tiehallinnon tilaamien uudelleenpäällystysurakoiden kustannusten kehitystä, havaitaan, että vuosina 1995-1997 kustannukset ovat kehittyneet maltillisesti. Vuonna 1997 uudelleenpäällystysurakoiden kilometrihintaa on laskenut 2 % samalla, kun bitumin hinta on indeksillä mitattuna noussut 9 pistettä. Vuosien 1997 ja 1998 välillä urakoiden kilometrihinnat ovat puolestaan nousseet jyrkästi, noin 20 %. Merkillepantavaa on, että samaan aikaan esimerkiksi bitumin hinta on laskenut selvästi; vuonna 1997 indeksi (1995 = 100) on saanut arvon 114,5, mistä se on laskenut 101,8:aan vuonna 1998. Vuonna 1996 tapahtuneen työmäärien yli 30 %:n laskun jäljiltä tehdyt kilometrit lisääntyivät jälleen lähes 20 %:lla vuonna 1997. Tehtyjen kilometrien määrä laski kuitenkin vuonna 1998 jopa alle vuoden 1996 tason.

Vuosina 1999-2001 kustannusten ja bitumin hinnan muutokset ovat saman suuntaisia, vaikkakin kokoluokaltaan selvästi eroavia. Vuonna 1999 sekä kustannukset että tehdyt kilometrit lisääntyivät kahdella prosentilla. Vuonna 2000 uudelleenpäällystystöiden yksikkökustannukset ovat kohonneet noin 30 %. Tehtyjen uudelleenpäällystystöiden määrä laski lähes yhtä paljon. Vuosi 2001 ei tuonut mukanaan merkittäviä muutoksia. Vuonna 2002 kustannukset ovat laskeneet noin 7 % samalla kun bitumin hintaindeksi noussut noin 8 pistettä. Vuonna 2002 urakoitujen kilometrien määrä on noussut tuolloin 31 %.

Tiehallinnon vuosittain tekemien uudelleenpäällystysurakoiden määrä on vuosina 1995-2002 vaihdellut voimakkaasti. Vuoden 1995 lukuihin ei kuitenkaan ole päästy kertaakaan vuoteen 2002

mennessä ja pääsääntöisesti urakoiden määrä on laskenut, joinakin vuosina voimakkaastikin - esimerkiksi vuosina 1996, 1998 ja 2000. Suurimmat yksikkökustannusten nousut osuvat vuosille 1998 ja 2000, minkä voidaan olettaa osaltaan aiheuttaneen urakoitujen kilometrien määrän selvän putoamisen.

Bitumin hinta on vaihdellut vuosien 1995-2002 välillä voimakkaasti. Myös muut tuotantokustannukset ovat keskimäärin nousseet tarkasteltavana olevana ajanjaksona. Liitteessä 1 olevissa kuvaajissa on esitetty tutkimuksen kohteena olevien yritysten liikevaihtojen, liikevoittojen ja tuotantokustannusten kehitys.⁵ Näiden tietojen perusteella voidaan todeta, että keskimäärin tuotantokustannusten kehitys on seurannut liikevaihdon kehittymistä. Alan yritysten kustannukset eivät siis ole tarkasteltavana olevana ajanjaksona alentuneet vuodesta toiseen siten, että tällainen kehitys selittäisi kannattavuuden parantumisen vuodesta 1998 alkaen. Enemminkin vaikuttaa siltä, että kustannusten kohoaminen on siirtynyt suoraan asiakkailta perittyihin hintoihin. Yritysten tulosten muutoksien voidaan siis perustellusti arvioida johtuneen pääasiassa tehtyjen töiden katteissa tapahtuneista muutoksista - niiden laskuista ja nousuista.

⁵ Liite 1: Tutkittavien yritysten liikevaihtojen, liikevoittojen ja tuotantokustannusten kehitys.

6 KUVAUS KARTELLIN TOIMINNASTA VUOSINA 1994 - 2002

Seuraavassa on kuvaus kartellin toiminnasta Suomen asfalttimarkkinoilla vuosina 1994-2002. Kuvaus perustuu jäljempänä esitettävään virastolla olevaan näyttöön.

6.1. TILANNE VUOSINA 1994 -1995

Kilpailuviraston selvityksen aikana saamien tietojen mukaan asfalttialalla oli vallinnut kartelli jo pitkään, ja markkinaosuudet ja maantieteelliset markkinat olivat vakiintuneet. Vuonna 1994 Suomessa oli asfalttialalla viisi suurta toimijaa: Lemminkäinen, Valtatie, Interbetoni, Savatie ja Tielaitos⁶ ja näiden lisäksi lukuisia pienempiä paikallisia asfalttiyrityksiä. Tilanne alalla oli varsin vakiintunut, ja yritykset toimivat omilla markkina-alueillaan ja omien asiakkaidensa parissa.⁷ Ainakin Kuopion seudulla Lemminkäinen, Asfaltti-Tekra ja Sata-Asfaltti sopivat aluejaoista vuonna 1994.

6.2. INTERBETONIN VOIMAKAS KILPAILUSTRATEGIA VUOSINA 1996 - 1997

Vuosina 1995 - 1996 tilanne muuttui markkinoilla, sillä Lemminkäinen laajensi asfalttitoimintaansa Tanskaan. Tämän seurauksena tanskalainen Phønix-konserni teki vastatoimen Suomen asfaltti-markkinoilla ja aloitti voimakkaan pyrkimyksen kasvattaa Interbetonin markkinaosuutta Suomessa erityisesti kuntien ja yksityisten töissä.⁸ Interbetoni laajensi perinteisiä toiminta-alueitaan muun muassa Tampereen ja Pohjanmaan alueille. Interbetonilla oli omistajan suostumus tehdä urakoita pienellä tai jopa negatiivisella katteella, tavoitteena oli kasvattaa markkinaosuutta. Tässä Interbetoni onnistuikin, vuoden 1995 noin [] %:sta markkinaosuus kasvoi vuoden 1996 [] %:iin.⁹ Interbetonin markkinaosuuden kasvattaminen johti kartellin toiminnan vaikeutumiseen, ja hintataso ja samalla alan katteet laskivat huomattavasti, mikä heijastui suoraan yritysten liikevoittoihin.¹⁰ Asfalttimarkkinoilla vuoden 1996 ja alkuvuoden 1997 tilannetta pidettiin "hintasotana".

6.3. INTERBETONIN JA KARTELLIN NEUVOTTELEMA SOVINTO

Vuonna 1997 alkukesästä isoimmat asfalttiyritykset Lemminkäisen johdolla ryhtyivät neuvottelemaan Interbetonin kanssa kilpailutilanteen lopettamiseksi. Sopu saavutettiin heinäkuussa 1997. Kilpailuviraston selvitykset viittaavat siihen, että Interbetonin ja muun kartellin välinen epäsovu koski lähinnä kuntien ja yksityisten töitä. Sen sijaan Tiehallinnon töissä vastaavaa epäsovu ei ollut yhtä selvästi havaittavissa. Yritysten markkinaosuudet sovittiin suunnilleen tuona ajankohtana vallinneen tilanteen mukaisiksi. Vuoden 1997 tulokset jäivät kartellin tavoittelemaa hintatasoa alhaisemmiksi niillä seuduilla, joilla Interbetoni oli keväällä tarjonnut kilpailullisella hinnalla. Kartellin vaikutus on selvästi nähtävissä vuoden 1998 hinnoissa ja tuloksissa, jotka molemmat kohosivat huomattavasti¹¹.

⁶ Tielaitos ei tuolloin vielä ollut liikelaitos ja teki lähinnä vain omia urakoitaan.

⁷ Liite 2: Valtatie Oy:n strategiasuunnitelma 9.6.1995. Valtatie on asiakirjassa määritellyt käsitteet sairas ja terve kilpailu. Terve kilpailu tarkoittaa tyytymistä nykyisiin markkinaosuuksiin. Markkinatasapaino ei horju ja hintakilpailu ei ole kovin veristä. Toiminta on taloudellisesti koko ajan tuloksellista. Sairaalla kilpailulla taas tarkoitetaan joko omia tai kilpailijan aggressiivisia strategiavalintoja, joista seuraa verinen hintakilpailu ja toiminta on tappiollista. Valtatie on varautunut huonosti tällaiseen vaihtoehtoon. Valtatie kahden-kolmen vuoden tahtotila strategiaksi on terve kilpailu. Jo tuolloin oli viitteitä kilpailijoiden taholta sairaan kilpailun vaihtoehtoon. Kilpailuvirasto katsoo, että tällainen arviointi kuvastaa hyvin tuolloin vallinnutta markkinatilannetta. Virasto ei kuitenkaan pidä tätä tyyppillisenä tilanteena kilpailuilla markkinoilla.

⁸ Interbetonin omistaja oli tuolloin Phønix-konserni, joka toimi asfalttialalla Tanskassa.

⁹ Katso taulukko yritysten markkinaosuuksien kehityksestä kappaleessa 5.1. Prosenttiluvut ovat yritysten antamista tiedoista.

¹⁰ Katso yritysten liikevoittojen kehitys kappaleessa 7.4.

¹¹ Tätä on selvitetty tarkemmin taloudellisen näytön kohdalla kappaleessa 7.4.10.

6.4. KARTELLIN TOIMINTATAVAT

Kartellissa jaettiin yritysten markkinaosuudet ja maantieteelliset markkinat. Markkinoidenjaon toteuttamiseksi kartellin jäsenet tekivät tarjousyhteistyötä liittyen yksittäisiin urakoihin. Lisäksi kartelli pyrki estämään uusien toimijoiden alalle tulon ja pienempien yritysten kasvamisen. Lemminkäinen toimi kartellin johtajana sekä vastasi jakojen organisoinnista ja valvonnasta.

Markkinoiden jakaminen tehtiin markkinaosuuden perusteella maantieteellisesti toiminta-alueittain siten, että alueen sisällä jaettiin kullekin yritykselle tietyt vuosittaiset tonnimäärät, joissa tuli pysyä. Tielaitoksen ja Ilmailuhallinnon urakat eli valtion urakat ja toisaalta muut urakat eli kunnat ja yksityiset oli jaettu erikseen, eikä näitä jakoja pääsääntöisesti sekoitettu keskenään. Kullekin yritykselle annettiin Tielaitoksen töitä tietty prosenttiosuus, joka pysyi vuosittain samana. Kunnat oli jaettu pysyvästi, isoimmat kunnat useampaan osaan. Keväällä tiedossa olleet isommat yksityiset urakat jaettiin myös jo etukäteen.

Alla on eräitä esimerkkejä, jotka osoittavat, miten yritykset ovat vuosittain voittaneet muutamaa poikkeusta lukuun ottamatta aina samat urakat. Poikkeusvuodet ovat 1996 ja 1997, jolloin Interbetoni valtasi markkinoita ja kartellin vakiintunut toiminta häiriintyi.

Taulukko 4: Urakoiden jakautuminen asfalttiyritysten kesken 1995-2002¹²

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Hki/pohjoinen ¹³	LMK	LMK	LMK	LMK	LMK	LMK	LMK	LMK
Hki/läntinen	VT	VT	LMK	VT	VT	VT	VT	VT
Hki/itäinen	VT	VT	LMK	VT	VT	VT	VT	VT
Espoo	LMK	IA	LMK	LMK	LMK	LMK	LMK	LMK
Vantaa/suuret	LMK	LMK	IA	LMK	LMK	LMK	LMK	LMK
Joensuu ¹⁴	LMK	LMK	LMK	LMK	LMK	LMK	LMK	LMK
Jyväskylä ¹⁵	LMK	LMK	LMK	LMK	LMK	LMK	LMK	LMK

¹² Lemminkäinen on vastineessaan todennut koskien esitysluonnoksessa ollutta taulukkoa 5, joka kuvaa urakoiden jakautumista asfalttiyritysten kesken, että Lemminkäinen ei voi välttyä vaikutelmalta, että Kilpailuvirasto on valinnut taulukkoon tarkoituksellisesti ja harhaanjohtavasti vain sellaisia paikkakuntia, joilla sama yritys on useimmiten voittanut samat urakat, vaikka päinvastaisia esimerkkejäkin olisi ollut saatavilla. Lausumansa tueksi Lemminkäinen on laatinut oman taulukon kunnista ja niiden urakat saaneista yrityksistä.

Kilpailuvirasto on valinnut taulukkoonsa kunnat satunnaisesti ympäri Suomea, mutta kuitenkin niin, että mukaan on otettu vain kaupunkeja. Vertailua kaupunkien vuosittaisista tuotantomääristä tms. ei ole tehty, eli valinta ei ole perustunut tuotantomääriin suuruusjärjestyksessä. Kilpailuvirasto on lisännyt taulukkoonsa kolme suurimmaksi arvioitua Lemminkäisen esittämästä taulukosta poimittua kaupunkia eli Tampereen, Järvenpään ja Tuusulan, jotka kooltaan kuuluvat samaan luokkaan kuin viraston valitsemat kaupungit. Kilpailuvirasto kiinnittää huomiota siihen, että näiden lisäysten jälkeenkin viraston johtopäätös urakoiden jakautumisesta samoille yrityksille ei muutu. Poikkeusvuodet 1996 ja 1997 pois lukien taulukko vahvistaa tendenssin, että urakat ovat jakautuneet kunnittain samalle yritykselle vuosi toisensa perään.

¹³ Helsingin kaupungin kaikki vertailussa mukana olevat urakat ovat ns. suuria töitä.

¹⁴ Joensuussa sopimukset tehtiin kolmivuotuisina vuosiksi 1993-1995 ja 1999-2001 ja kaksivuotuisena 1997-1998. Vuosina 1996 ja 2002 sopimukset tehtiin yksivuotuisiksi. Vuonna 2002 kilpailun voitti alun perin Suomen Laatuasfaltti, mutta Lemminkäinen valitti hankinnasta markkinaoikeuteen, joka kumosi kaupungin hankintapäätöksen. Tämän jälkeen kaupunki kilpailutti ainoastaan kiireelliset työt, jotka siis voitti Lemminkäinen.

¹⁵ Jyväskylän sopimukset tehtiin kaksivuotuisina vuosiksi 1995-1996, 1999-2000 ja 2002-2003. Vuosien 1995-1996 sopimukseen sisältyvän option perusteella Lemminkäisen kanssa tehtiin sopimus myös vuonna 1997. Vuosina 2001 ja 1998 sopimus oli

Järvenpää isot		IA	IA	SK		SK	SK	SK
Kuopio ¹⁶	LMK	LMK	LMK	LMK	LMK	LMK	LMK	LMK
Oulu ¹⁷	LMK	LMK	LMK	LMK	LMK	LMK	LMK	LMK
Tampere	LMK	IA	IA	LMK	LMK	LMK	LMK	LMK
Tuusula	LMK	VT	TL	LMK	LMK	LMK	LMK	LMK
Rovaniemi ¹⁸	SAVA	SAVA	SAVA	SAVA	SAVA	SK	SK	SK

LMK = Lemminkäinen, VT = Valtatie, SK = Skanska, IA = Interasfaltti, SAVA = Savatie TL = Tielaitos

Esimerkiksi Oulun, Kuopion ja Jyväskylän kunnan alueen kaikista töistä oli jaettu 2/3 Lemminkäiselle ja 1/3 toiselle alueen kartelliyritykselle¹⁹.

Urakat eivät aina menneet tasan sovittujen markkinaosuuksien mukaan. Jos tonnimäärä ylittyi, yritys joutui maksamaan hyvitystä ylimääräisistä tonneista saamansa voiton verran. Tämä hyvitys maksettiin sille yritykselle, joka ei ollut saanut omaa tonnimääräänsä täyteen. Hyvittäminen tapahtui laskuttamalla yritysten välisiä aiheettomia laskuja, esimerkiksi kuumentimien, levittimien ja jyri-en vuokrasta tai asfalttimassan ostosta. Laskujen suuruudet olivat yleensä 100000 - 1 miljoonaa mk.

Tiehallinnon urakoista tehtiin vuosittain vuoden lopussa tilitys, jonka perusteella yritykset tasoittivat osuuksiaan. Kuntien osalta tasoitusta voitiin tehdä vuoden mittaan jakamalla urakoita, kun nähtiin, miten osuudet kehittyvät. Tämä oli helpompaa muun muassa siitä syystä, että kuntien urakat ovat pienempiä kokonaisuuksia kuin Tiehallinnon ja Ilmailulaitoksen urakat. Samaten, jos joku yritys teki urakan, joka ei sille olisi kuulunut, se saattoi antaa jollain muulla alueella oman urakansa sille yritykselle, jonka olisi pitänyt saada urakka. Varsin pitkälle osuuksia siis pystyttiin taasaamaan ja pitämään kurissa vuoden mittaan tehtävällä seurannalla.

Urakkakohtaisesti toimittiin siten, että kun urakan tarjousten jättöpäivä oli lähellä, yritysten alueen tarjouksista vastaavat henkilöt soittivat toisilleen tarjoushinnat. Telefaksejakin oli käytetty, mutta 90-luvun loppupuolella niiden käyttö kiellettiin, koska kirjallisia dokumentteja kartellista haluttiin välttää.

Urakoiden hinnoittelussa käytäntönä oli ainakin 1990-luvun loppupuolella, että yritykset ensin lasivat omakustannushinnan urakalle, ja sen jälkeen lisäsivät 100 mk/tonni katetta. Tämä on sama summa, jonka yritykset joutuivat tilittämään yli tehdyistä tonneista sille, jonka osuus oli jäänyt vakaaksi.

Järjestelmään kuului edelleen, että pienemmille yrittäjille oli annettu tietty, vuosittainen määrä tonneja/neliöitä, jonka ne saivat tehdä. Niiden yksittäisiä urakkakohteita rajoitettiin joko neliömäärän perusteella tai sulkemalla tietyt asiakkaat pienten yritysten toiminnan ulkopuolelle.

Kartellin jäsenten tuotantomääriä seurattiin tarkasti. Yritykset olivat velvollisia ilmoittamaan muille kartellin jäsenille saamansa urakat ja tehdyt tonnit. Lisäksi yritykset ilmoittivat katteidensa suuruuden.

yksivuotinen.

¹⁶ Kuopion sopimukset on tehty kolmivuotiseksi vuosille 1996-1998, 1999-2001 ja 2002-2004. Vuoden 1995 sopimus on yksivuotinen.

¹⁷ Oulussa sopimukset tehtiin kaksivuotisina 2000-2001 ja muutoin yksivuotisina. Ennen vuotta 1996 sopimukset perustuivat aiempiin sopimuksiin tehtyihin jatkosopimuksiin.

¹⁸ Rovaniemellä on ko. aikana tehty vain 2 sopimusta, vuosina 2000 ja 1995.

¹⁹ Huom. Yllä olevassa taulukossa on kuntatöiden jakautuminen, jossa mukana ei siis ole muita kunnan alueen töitä.

Uusien yritysten alalle tuloa vaikeutettiin monin tavoin. Kartelli pyrki myös pakottamaan pienet yritykset joko kokonaan pois markkinoilta tai muuten vaikeuttamaan ja kontrolloimaan niiden toimintaa. Kontrollointia harjoitettiin muun muassa asfalttimassan myyntisopimusten avulla. Mikäli pienet yritykset ostivat massan kartellin varsinaisilta jäseniltä, ne olivat pakotettuja yhteistoimintaan. Muussa tapauksessa massan hintaa korotettiin huomattavasti tai massaa kieltäydettiin myymästä.

Kartellin ulkopuolisille yrittäjille jäsenet eivät myyneet asfalttimassaa tai muuta asfalttitoiminnassa tarvittavaa materiaalia samoin hinnoin ja ehdoin kuin kartelliyrityksille tai eivät vuokranneet koneita ja laitteita. Samoin kartellin jäsenet pyrkivät vaikuttamaan esimerkiksi laitevalmistajiin ja -myyjiin, jotta nämä eivät toimittaisi kartellin ulkopuolisille laitteita tai niiden osia. Laitteita oli vaikea saada ostettua Suomesta uusina tai käytettyinä. Asfalttiasemia ei kartellin jäseniltä saanut ostaa käytettynä, vaan ne myytiin ulkomaille. Ostajat joutuivat hankkimaan koneet ja laitteet ulkomailta tai käyttämään välikättä Suomesta niitä hankittaessa. Tarjouskilpailuissa uusi yrittäjä yritettiin painostaa pois markkinoilta antamalla alihinnoittelema tarjouksia tai vaikuttamalla suoraan asiakkaisiin.

7 NÄYTTÖ

Kilpailuviraston näyttö jakaantuu todistajien lausumiin, asiakirjanäyttöön, nauhoitettuihin keskusteluihin ja viraston tekemään taloudelliseen analyysiin kartellin toiminta-ajalta.

7.1. TODISTAJIEN KERTOMUKSET KARTELLIN TOIMINNASTA

Kilpailuvirasto on kirjannut esitettävät lausunnot siten kuin todistajat ovat ne virastolle kertoneet.

7.1.1. Heikki Alanen

Heikki Alanen perusti vaimonsa ja nykyisen Rudus Asfaltin toimitusjohtajan Kari Hännisen²⁰ kanssa vuonna 1987 Asfaltti Heikki Alasen, jonka nimi myöhemmin muutettiin Asfaltti-Tekra Oy:ksi. Asfaltti-Tekralla oli koko Suomi markkina-alueena varsinkin Tielaitoksen töissä. Skanska osti Asfaltti-Tekran siten, että kauppa tehtiin kahdessa osassa, joulukuussa 1995 ja joulukuussa 1997. Ensimmäisen yrityskaupan jälkeen Asfaltti-Tekran hallituksessa istui kaksi edustajaa Skanskasta. Jälkimmäisen kaupan jälkeen Alanen ei jäänyt enää työskentelemään alalle. Tällä hetkellä Alanen toimii omaisuudenhoidtajana. Alasen kertomus kattaa vuodet 1994 - 1997. Sen jälkeen Alasella ei ole omakohtaista kokemusta kartellista, tosin hän on tämänkin jälkeen seurannut alaa ja ollut tekemisissä alalla toimivien henkilöiden kanssa.

7.1.1.1. Alasen kokemukset kartellista Asfaltti-Tekran toiminnassa

Yhteistyö asfalttialalla lisääntyi, kun Lemminkäinen osti Hakan vuonna 1993. Hintataso alkoi nousta, ja alan yritysten kesken alettiin harjoittaa laajaa yhteistyötä.

Ennen kuin Asfaltti-Tekra liittyi kartelliin, kartelli pyrki vaikeuttamaan Asfaltti-Tekran toimintaa ja ajamaan sen pois markkinoilta.

Vuonna 1994 Asfaltti-Tekra joutui Savatien ja Lemminkäisen painostustoimien kohteeksi. Asfaltti-Tekra teki tarjouksen Pohjois-Karjalan tiepiirille ja sai urakan. Asfaltti-Tekralla oli ollut koneaseman osto vireillä ja lopullinen kauppa oli tarkoitus tehdä urakan varmistumisen jälkeen. Savatie tuli kuitenkin "apuun" ja tarjoutui tekemään urakan aliurakkana Asfaltti-Tekran urakkahintaa vastaan. Lemminkäisen Kokko painosti Asfaltti-Tekraa hyväksymään tarjouksen. Koneaseman osto jäi silleen, ja Savatie hoiti urakan. Saman vuoden lopulla Asfaltti-Tekralla tarjottiin vähän käytettyä koneasemaa Saksasta. Alanen ja Asfaltti-Tekran palveluksessa ollut Jarmo Sikanen kävivät suomalaisen välittäjän kanssa paikalla ja kaupat tehtiin "kättä päälle" -periaatteella. Sovittiin, että Suomeen paluun jälkeen suoritetaan käsiraha. Vähän ennen käsirahan maksua välittäjä ilmoitti saaneensa tietää, että Savatie on ostanut ko. aseman. Aseman oli valmistanut ja myynyt Saksaan uutena Savatien tytäryhtiö Kalottikone Oy.

Valtatien Antero Blomberg ja Lemminkäisen Matti Kokko olivat uhanneet Alasta, että Asfaltti-Tekra ei saa mitään urakoita, ellei se suostu yhteistyöhön. Alanen kävi vuonna 1994 ainakin kerran henkilökohtaisesti Lemminkäisen pääkonttorilla Matti Kokon luona neuvottelemassa nimenomaan kartelliasioista. Alasen vuoden 1994 kalenterista löytyy merkintä 2.5.1994 "Asf. sopimus" ja samana päivänä myöhemmin "soit. Kokko"²¹. Alanen oli ollut kertomansa mukaan 2.5.1994 Lemminkäisen tiloissa neuvottelemassa Kokon kanssa, ja he olivat päässeet sopimukseen Asfaltti-Tekran liittymisestä kartelliin kuntatöiden osalta. Neuvottelut koskivat Kuopion aluetta, ja olivat siinä mielessä "kolmikantaneuvotteluja", että samalla alueella toimivan Sata-Asfaltin osuus ja alue otettiin neuvotteluissa huomioon. Alanen oli vielä iltapäivällä tapaamisen jälkeen soittanut Kokolle ja varmistanut joitain yksityiskohtia, tästä merkintä "soit. Kokko".

²⁰ Hänninen jäi pois Asfaltti-Tekrasta vuonna 1992.

²¹ Liite 3.

Alanen meni mukaan yhteistyöhön, koska hinnat olivat laman jälkeen alhaalla ja yhteistyötä ei aluksi osattu pitää lain vastaisena. Asfaltti-Tekra sai tehdä 1/3 Kuopion talousalueen töistä Lemminkäisen tehdessä 2/3. Samalla sovittiin, ettei Asfaltti-Tekra tarjoa Jyväskylässä, Varkaudessa eikä Joensuussa.

Alasella on kokemusta Savatiestä ja Savatien omistajasta Seppo Ahosta edellä kerrotun vuoden 1994 tapahtuman yhteydessä ja lisäksi vuodelta 1996, kun sopua Tielaitoksen urakoista kartellin ja Asfaltti-Tekran välillä vasta yritettiin saada aikaan. Alkuvuodesta 1996 tarjouksen alla oli Lapin lentokenttäurakka. Alanen keskusteli monta kertaa sekä Ahon että Sava-yhtiöiden toimitusjohtajan Pentti Hännisen kanssa, ja he yrittivät saada puhuttua Asfaltti-Tekraa pois urakasta, koska kaikki Lapin työt oli sovittu Savatielle.

Asfaltti-Tekra kävi neuvotteluja Tielaitoksen töiden osalta Kokon ja Blombergin kanssa kesä-heinäkuussa 1996. Alasen kalenterissa tältä vuodelta on lukuisia merkintöjä soittoista sekä Kokolle että Blombergille kyseisenä ajanjaksona. Alasen mukaan kalenteriin on merkitty ainoastaan hänen soittonsa, ainakin saman verran puheluja tuli hänelle kyseisiltä henkilöiltä. Neuvottelujen lopputuloksena Tekra liittyi kartelliin Tielaitoksen töiden osalta ja sille annettiin tietty vuosittainen kiintiö (70 000 tn/vuosi) Tielaitoksen töitä.

Alanen on sekä tavannut Antero Blombergin että keskustellut hänen kanssaan puhelimesta lukuisia kertoja.²² Yksi tapaaminen oli Valtatien konttorilla Itä-Pasilassa (Valtatien konttori oli tuolloin Teräsbetonin tiloissa). Toinen tapaaminen oli Turussa, koska Blomberg asui siellä. Blomberg haki Alasen autolla hotellilta, ja he ajelivat ympäriinsä ja juttelivat samalla. Molemmissa tapaamisissa käsiteltiin kartelliasioita. Lisäksi Alanen ja Blomberg ovat monia vuosia istuneet Asfalttiliiton hallituksessa yhtä aikaa ja tavanneet hallituksen kokouksissa, illanistujaisissa ja liiton tapahtumissa monia kertoja.

Sen jälkeen, kun Asfaltti-Tekran vuosittainen tonnimäärä oli sovittu, yhteydenpito Kokon ja Blombergin kanssa väheni ja koski ainoastaan urakoiden jakoa osallisten kesken. Asfaltti-Tekra ei ollut tyytyväinen omaan osuutensa eikä pelin henkeen "ottakaa tai jättäkää", mutta toisaalta hintojen parantuessa kate parani oleellisesti ja sitä mukaa tyytyväisyys kasvoi.

Skanskalla oltiin tietoisia kartellista, sillä Skanskan ostettua puolet Asfaltti-Tekrasta Alanen alkuvuodesta 1996 kahdenkeskisesti kertoi Skanskan kotimaan toiminnan johtajalle ja hallituksen jäsenelle Mauri Niemelle missä mennään. Lisäksi 18.1.1996 Skanskalta Tukholmasta tuli käymään Anders Snell, joka kyseli, että "diskuteerataanko täällä?" ja Alanen oli kertonut, että kyllä täällä diskuteerataan. Kysymys tarkoitti selvästi urakoista sopimista. Paikalla oli myös Skanskan tiedottaja ja Kristiina Rinnetie. Tapaamisen syynä oli juttu Skanskan tiedotuslehteen Ruotsiin Asfaltti-Tekrasta.

Syyskuussa 1997 (11. - 12.9.97) Alanen, hänen vaimonsa Anneli Alanen, Jarmo Sikanen ja Mauri Niemi olivat käyneet yhdessä useilla Kuopion-Joensuun alueen asfalttityömailla, ja tällä matkalla puhuneet avoimesti kartellista ja myös siitä, että Asfaltti-Tekralla on liian pieni osuus ja sitä pitää saada kasvatettua. Muiden kuin Niemen kanssa Alanen ei ole Skanskalla keskustellut kartellista.

Samaten syyskuussa 1997 Alanen tapasi Kuopiossa Lemminkäisen Litoviuksen, joka vastasi Pohjois- ja Itä-Suomesta. Tapaamisessa keskusteltiin urakoiden jakamisesta. Alasen kalenterista löytyy merkintä 24.9.1997 "soit. Litovius".

7.1.1.2. Alasen kuvaus kartellin toiminnasta

Alanen oli joitakin vuosia Asfalttiliiton hallituksen jäsen, ainakin vuodet 1995 - 1997. Hallituksen kokouksissa ei kartelliasioista keskusteltu, mutta käytävillä kylläkin. Kartellista tiesivät useat ihmi-

²² Alasen kalentereissa vuosilta 1994 - 1996 on lukuisia merkintöjä soittoista Blombergille. Alanen on merkinnyt kalenteriinsa ainoastaan ne kerrat, kun hänen piti soittaa Blombergille. Alasen mukaan ainakin saman verran soittoja on tullut Blombergilta hänelle.

set, mutta Alanen arvioi, että ydinpiiriin kuului vain 10-15 henkilöä, joilla oli tarkempaa tietoa. Tämän piirin sisällä oli vielä pienempi joukko, joka sopi jaot ja järjesti kartellin toiminnan, eikä Alanen kuulunut tähän asioista päättävään joukkoon.

Interasfaltin laajentumisvuodet 1996 ja 1997 vaikeuttivat kartellin toimintaa vain niillä paikkakunnilla, joihin Interasfaltti tuli uutena toimijana tai laajensi toimintaansa. Muilla alueilla toimittiin edelleen kartellisopimisen mukaisesti. Alanen ei muista, että Tiehallinnon töissä olisi ollut häiriöitä.

Jokaisen vuoden alkupuolella muutaman viikon aikana käytiin läpi, miten urakat jaetaan, eli sovittiin markkinaosuudet ja jaettiin alueet ja tiedossa olevat urakat. Pienet yritykset eivät olleet mukana sopimassa, vaan niille ilmoitettiin osuudet. Lemminkäinen piti pienet aisoissa uhkaamalla ”panna ranttaliksi”, mikäli nämä eivät suostu yhteistyöhön. Käytännössä tämä tarkoitti alihinnoittelua pienen yrityksen toiminta-alueella. Asfaltti-Tekra ei ollut mukana ydinjoukossa, vaan sille vain ilmoitettiin sen osuus. Vuonna 1996 Alanen sai tietää Antero Blombergilta, mikä Asfaltti-Tekran osuus oli. Yleensä Jarmo Sikanen sopi urakat puhelimitse Lemminkäisen Tammen kanssa, joka toimi kartellin koordinaattorina urakkatasolla. Alasen tieto vuosittaisista keväisistä tapaamisista ja niiden osallistujista perustuu yrityksistä tulleisiin viesteihin, ja muun muassa Leo Keinonen Sata-Asfaltista kertoi olleensa kokouksessa.

Sata-Asfaltilla oli asema ja sovittu reviiri Pieksämäellä. Asfaltti-Tekran Kuopion alue taas rajoittui Sata-Asfaltin reviiriin, joten vuosittain keskusteltiin sekä tavatessa että puhelimitse siitä, ettei mennä toisen alueelle. Asfaltti-Tekralle kuului Suonenjoki ja Rautalampi, ja raja kulki siinä, ettei Asfaltti-Tekra saanut mennä Pieksämäelle eikä Leppävirralle. Alasen kalentereissa vuosilta 1994 - 1997 on lukuisia merkintöjä yhteydenotoista Keinosen kanssa, kun alueiden rajalla olevista urakoista sovittiin.

Vaikka Tielaitoksen urakat oli jaettu, niin Asfaltti-Tekra ja muut yritykset laskivat urakoille hinnat, jotka oli hyväksyttävä Lemminkäisellä. Alanen ei itse käytännössä tätä puolta hoitanut Asfaltti-Tekran toiminnassa, vaan siitä vastasi Jarmo Sikanen. Lemminkäinen valvoi yritysten hinnoittelua. Samalla Lemminkäinen koordinoi sitä, että urakka menee sille, jolle se kuuluu. Järjestelmä toimi niin, että jos oma osuus meni yli sovittun tonnimäärän, joutui kartellille korvaamaan yli menneet tonnit, ja toisaalta, jos tonneista oli vajausta, kartellilta sai rahaa korvaukseksi. Alanen oli kuullut järjestelmästä Matti Kokolta ja Antero Blombergilta. Vuosina 1995-1997 Asfaltti-Tekran osalta urakat menivät lähes tasan eikä se maksanut, eikä saanut rahaa kartellilta. Myöhemmin, vuonna 1999, Sikanen oli kertonut Alaselle yhdestä tasauslaskusta Asfalttinelion kanssa.²³

Kuopion alueella Asfaltti-Tekra ja Lemminkäinen olivat ainoat alueella tarjoavat yritykset, koska muut kartellirytykset eivät tulleet heidän alueelleen. Yleensä tarjoushinnat sovittiin lähelle toisiaan, jotta asiakas uskoisi, että se on ”oikea hinta” ja käypä hintataso. Hintaa ei tarvinnut tiputtaa, vaikka asiakas soitti, että hinta on lähellä ja yritti näin vedättää hintaa. Lähinnä tarkkailtiin vain määriä. Paikallistoissa seuranta oli melkein päiväkohtaista.

Kuntien työt ja toisaalta Tiehallinnon ja Ilmailulaitoksen työt tarkasteltiin kumpikin omana kokonaisuutenaan. Kullekin yritykselle annettiin Tiehallinnon töitä tietty prosenttiosuus, joka pysyi vuosittain samana.

Kunnat jaettiin yksitellen, ja Tiehallinnon ja kuntien jakoja ei yleensä sekoitettu keskenään. Esimerkiksi Oulusta, Kuopiosta ja Jyväskylästä on jaettu 2/3 Lemminkäiselle ja 1/3 toiselle alueen kartellirytykselle. Kuntien jakaminen ei tarkoittanut pelkkiä ko. kunnan töitä, vaan kaikkia kunnan alueella olleita urakoita, mukaan lukien jopa pienet paikalliset valtion työt. Kuntien osalta tasoitusta voitiin tehdä vuoden kuluessa jakamalla urakoita, kun nähtiin, miten osuudet kehittyivät. Tämä oli kuntien osalta helpompaa muun muassa siitä syystä, että kunnissa urakat olivat pienempiä kokonaisuuksia kuin Tiehallinnon ja Ilmailulaitoksen urakat. Tiehallinnon urakoista tehtiin vuosittain vuoden loppupuolella tilitys, jonka perusteella todettiin yli- ja alle menneet tonnit. Näitä tasattiin si-

²³ Lasku on vuodelta 1999. Laskusta tarkemmin kappaleessa 7.2.2.1.

ten, että yritykset laskuttivat toisiltaan aiheettomia laskuja muun muassa koneenvuokrien varjolla.

Alasen omien kokemusten perusteella hän voi todistaa, että kartellissa olivat mukana Lemminkäinen, Valtatie, Savatie ja Sata-Asfaltti. Asfalttinelion ja Asfaltti-Unionin osalta Alasella oli tieto, mikä oli niille sovittu tonniosuus.

Asfaltti-Tekra oli omavarainen massan suhteen, joten Alasella ei ole kokemuksia massan ostosta tai kielloista koskien massan myyntiä. Sääntönä oli kuitenkin, että vaikka Tielaitoksen urakkaa varten paikkakunnalle vietiin liikuteltava asema ja siten olisi voitu tarjota lisäksi paikallisia urakoita, niitä ei saanut tarjota, ettei jako mennyt sekaisin.

Asfalttiliitto on asemansa vastaisesti puuttunut ainakin yhteen urakkaan. Suomen Laatuasfaltti oli saamassa U2-urakkaa vuonna 2001, toisena urakkakilpailussa oli Tieliikelaitos. Asfalttiliitto Heikki Jämsän allekirjoittamalla kirjeellä lähestyi Tiehallintoa ja ilmoitti, että urakkaa ei saa antaa Laatuasfaltille. Alasen mielestä on ihmeellistä, että Tieliikelaitos ei ollut asiassa yhteydenottajana, vaan Asfalttiliitto. Tällaiset puuttumiset urakoihin eivät kuulu liiton toimenkuvaan missään muodossa. Myös tilaajapuoli (Seppo Mäkinen Uudenmaan piiristä) ihmetteli liiton kirjelmöintiä.

7.1.1.3. Kilpailuviraston johtopäätökset Alasen kertomuksesta

Alasen lausunto osoittaa, että asfalttialalla on vallinnut kartelli jo ainakin vuodesta 1994 asti. Alasen omakohtaiset kokemukset kartellista loppuvat vuoteen 1997. Kartellin toimintatapoihin on kuulunut pienten yritysten toiminnan vaikeuttaminen siten, että liittyminen kartelliin on ollut miltei pakollista, mikäli yritys on halunnut jatkaa toimintaansa. Lausunto osoittaa myös, että Lemminkäinen on toiminut kartellin vetäjänä ja aktiivisesti toiminut siten, että uudet yritykset on pyritty saamaan kartelliin mukaan. Lisäksi Lemminkäinen on toiminut kartellin urakoiden koordinoijana ja hintojen hyväksyjänä. Lemminkäinen ja Valtatie ovat uhkailleet Alasta yhteistyön aikaansaamiseksi. Lausunto osoittaa siten myös Valtatien aktiivisen roolin ja osallistumisen kartellin toimintaan. Lausunto osoittaa lisäksi, että kartellissa ovat olleet mukana edellä mainittujen Lemminkäisen ja Valtatien ohella Savatie, Sata-Asfaltti ja Asfalttinelio ja että kartelli on toiminut valtakunnallisesti ja yhtiöiden johtohenkilöt ovat olleet sitä organisoimassa. Lausunto osoittaa, että urakat on jaettu maantieteellisesti, asiakaskohtaisesti tai tehtyjen töiden määrän mukaan etukäteen, ja tarjouskilpailujen yhteydessä on sovittu tarjoushinnoista. Kartellilla on myös ollut tehokas valvonta- ja rangaistusjärjestelmä sovittujen jakojen noudattamiseksi. Alasen kertomus osoittaa, että mainitut yritykset ovat syyllistyneet kilpailunrajoituslain 5 ja 6 §:n kieltämään kilpailun rajoittamiseen.

7.1.2. Jarmo Sikanen (Suomen Laatuasfaltti Oy)

Sikanen oli aluksi töissä Asfaltti Heikki Alasella, jonka nimi myöhemmin muuttui Asfaltti-Tekraksi ja josta sittemmin tuli osa Skanskaa. Sikanen oli töissä Asfaltti-Tekrassa vuosina 1988 - 1996; ensin kaksi vuotta työpäällikkönä, sitten teknisenä johtajana. Maantieteellisenä toiminta-alueena oli koko ajan koko Suomi. Skanskan ostettua Asfaltti-Tekran Sikanen toimi aluejohtajana Keski-Suomessa ja Tielaitoksen töiden osalta Etelä- ja Keski-Suomessa.

7.1.2.1. Sikasen aika Asfaltti-Tekrassa ja kokemukset kartellin toiminnasta

Ennen kuin Asfaltti-Tekra liittyi kartelliin, kartelli pyrki vaikeuttamaan Asfaltti-Tekran toimintaa ja ajamaan sen pois markkinoilta. Kuntatöiden osalta Asfaltti-Tekra liittyi kartelliin vuonna 1994. Vuonna 1996 Heikki Alanen kertoi Sikaselle, että Asfaltti-Tekra on liittynyt kartelliin myös Tielaitoksen töiden osalta. Sikanen on ollut tietoinen kartellista ja mukana sen toiminnassa Sikasen nykyisen yhtiön Suomen Laatuasfaltti Oy:n (jäljempänä Suomen Laatuasfaltti) perustamiseen saakka vuoteen 2001.

Skanskalla Mauri Niemi tiesi, että Asfaltti-Tekra on mukana kartellissa, sillä asiasta juteltiin hänen kanssaan muun muassa Joensuuhun tehdyn kierroksen aikana vuonna 1996 tai 1997.²⁴ Mukana

²⁴ Heikki Alasen kalenterista on myöhemmin selvinnyt virastolle, että kyseinen kierros tehtiin vuonna 1997.

olivat Niemi, Sikanen sekä Heikki ja Anneli Alanen.

Kartellin toiminnasta Sikanen kertoi, että kaupunkien ja Tielaitoksen urakoissa on perinteisesti käyty tarjouskilpailut maaliskuussa. Viime aikoina urakat ovat aikaistuneet siten, että vuonna 2002 osia Tielaitoksen urakoista kilpailutettiin jo tammikuussa. Tietoja tulevista urakoista saadaan jo syksyllä.

Kartellin jäsenet kyselivät tiepiireiltä etukäteen, mitä Tielaitoksen urakoita on tulossa. Näiden tietojen perusteella yritysten johtajat jakoivat urakoita alkuvuodesta. Tielaitoksen työt jaettiin prosentiosuuksilla kullekin yritykselle, kuntien ja kaupunkien työt taas jaettiin asfalttiasemien sijaintien perusteella. Töitä ei muuten sekoitettu, paitsi jos jollekin yritykselle syntyi esimerkiksi saamista Tiehallinnon töistä, ne voitiin kuitata kuntapuolelta. Sikanen ei tarkemmin tiedä, miten prosentiosuudet olivat alunperin määräytyneet. Asfaltti-Tekran osuus oli tullut Asfaltti-Tekran suurin piirtein kartelliin liittymishetken markkinaosuuden mukaan.

Sikasen käsityksen mukaan kartelli ei olisi voinut toimia, ellei päätöksiä olisi tehty ylemmällä johtajatasolla. Esimerkiksi Lemminkäiseltä johtaja Matti Kokko oli soittanut pari kertaa Sikaselle koskien lähinnä Tielaitoksen, mutta mahdollisesti myös kuntien, urakoita ja niiden hinnoittelua sekä markkinaosuuksia, mutta Sikanen ei muista milloin ja mihin urakoihin liittyen tämä tapahtui. Käytännön kartellitoimintaa harjoittivat pääasiassa työmaa- / aluepäälliköt, joille ilmoitettiin tiedot muun muassa siitä, paljonko kullakin alueella saa tonneja tehdä. Sikaselle tämän ilmoitti Heikki Alanen. Kuopion alueella kuntatöiden jako pysyi aina samana, eli Lemminkäinen teki 2/3 ja Tekra 1/3, joten mitään erityistä ilmoitettavaa ei yleensä edes ollut, vaan osapuolet tiesivät jaon.

Sikanen ei itse osallistunut varsinaisiin kartellineuvotteluihin. Tärkein yhteydenpito kartelliin oli ennen tarjouksen jättämistä tapahtuva hinnasta sopiminen, joka tapahtui puhelimitse. Ennen tarjousajan päättymistä kartellin jäsenet soittelivat keskenään ja sopivat kuka urakan ottaa ja millä hinnalla ja että muut ylittävät tämän hinnan. Jokainen tarjoaja laski oman hinnan, jonka jälkeen niitä vertailtiin ja katsottiin, mikä on oikea hinta ja hintataso. Urakassa piti olla määrätty kate. Sitten hinnasta neuvoteltiin, ja se, joka oli saamassa urakan, yritti tietysti nostaa hintaa mahdollisimman korkealle. Kun katteesta puhuttiin ei puhuttu prosenteista, vaan markkoista tonnia kohti. Kate (työmaakate) mk/tonni vaihteli muun muassa urakan koon mukaan, mutta se oli noin 30 mk - 70 mk/tonni. Puhelinkeskustelut hinnasta käytiin yleensä edellisenä päivänä ennen tarjousajan umpeutumista. Koska Lemminkäinen johti kartellia, puhelurujanssi tarkoitti, että sinnepäin tuli useita soittoja ennen tarjousajan umpeutumista.

Urakoista sopimisesta Sikasella on omia kokemuksia Kuopion alueelta. Sikanen sopi kuntien urakoista vuodesta 1994 lähtien ja jatkuen vielä vuonna 2000 Lemminkäisen työmaapäällikön Risto Krögerin, Sata-Asfaltin työmaa- tai aluepäällikkö Martti Luomalan, joka toimi Pieksämäki-Varkaus -alueella, sekä Valtatien lisälmen aluepäällikön kanssa. Yhteydenpito oli jatkuvaa, muun muassa Krögerin kanssa Sikanen keskusteli puhelimitse lähes viikoittain. Kuntatöiden sopimista tehtiin jo ennen kuin Asfaltti-Tekra ryhtyi sopimaan myös Tielaitoksen töistä.

Valtion (Tielaitoksen) urakoihin ja niistä sopimiseen liittyen Sikanen oli tekemisissä kaikkien suurimpien yritysten kanssa. Hän oli ollut yhteydessä vuosina 1996 - 2000 Interbetonilta Alpo Mänttärin, Sata-Asfaltilta Sistosen ja Heikki Keinosen, Valtatieltä Peltomäen, Savatieltä Seppo Kempaisen, Asfalttinelöstä Hakkaraisen ja Lemminkäiseltä Pekka Tammen kanssa. Alkuvuodesta soitettiin melkein joka viikko urakkatarjouksiin liittyen. Joko soitettiin kaikkien kanssa tai sitten tieto oli kerätty Lemminkäiselle, jolloin ei tarvinnut soittaa muille. Sikanen ei välttämättä soittanut kuin yhden puhelun, Pekka Tammelle Lemminkäiselle. Joskus saatettiin käyttää myös telefaksia. Sikanen ei koskaan tavannut näitä henkilöitä urakkasopimisten merkeissä.

Töissä pyrittiin sovitun mukaiseen tulokseen, jotta kenenkään ei tarvitsisi maksaa toisille korvausta. Hyvityksen rajana oli noin 10 000 mk. Lemminkäisellä Pekka Tammi piti kirjaa tehdyistä tonneista, ja loppuvuodesta tuli faksi, jossa oli tilanne. Aina urakat eivät menneet sovitun mukaisesti. Tällöin yleensä marras-joulukuussa tilit tasattiin maksamalla aiheettomia laskuja kartellin jäsenten

kesken. Mitään säännönmukaisuutta tässä ei ollut, eli kuka tahansa saattoi olla maksamassa tai saamassa rahaa. Käytännössä yli oman kiintiön olevat urakat tehtiin omakustannushintaan eli voitto tilitettiin sille, joka ei ollut saanut kiintiötään täyteen. Laskujen suuruudet olivat yleensä 100 000 mk- 1 mmk. Laskujen aiheena saattoivat olla kuumentimien, levittimien ja jyrien vuokrat sekä asfalttimassan ostot.

Konkreettinen esimerkki aiheettomasta laskusta on Asfaltti-Tekran laskuttama pölysuodattimen vuokra Asfalttineläältä. Sikanen antoi itse tiedot laskuun, jonka sihteeri laati.²⁵

Kartellin jäsenten kesken myytävästä massasta Sikanen kertoi, että periaatteena oli, että puolet katteesta tulee massasta ja puolet levitystyöstä. Massan hinta sovittiin yhteisymmärryksessä. Koska kaikki tiesivät mitä massan tekeminen maksaa, ei kiristäminen hinnalla olisi onnistunut, se olisi romuttanut systeemin. Massan hinta keskinäisissä ostoissa oli kohtuullinen, ja Sikasen arvion mukaan todennäköisesti se oli aika lähellä ns. markkinahintaa. Kirjoittamaton sääntö oli, että uusille yrittäjille massaa ei saanut myydä.

Pienten yrittäjien saamisesta pois markkinoilta Sikanen totesi, että toisissa paikoissa kartelli saattoi hyvinkin tehdä tappiota, kun voitot pystyi sitten keräämään muilla alueilla.

7.1.2.2. Suomen Laatuasfaltin aika

Sikasen nykyinen yritys Suomen Laatuasfaltti on toiminut vuoden 2001 alusta lähtien. Sen liikevaihto ensimmäisenä toimintavuonna oli 33 miljoonaa markkaa. Kartellin jäsenet ovat koko toiminnan ajan tehneet yritykselle kiusaa. Lisäksi muun muassa Lemminkäinen on harjoittanut jatkuvaa Suomen Laatuasfaltin mustamaalauksia.

Laatuasfaltin kokemuksista markkinoilla Sikanen kertoi, että Suomen Laatuasfaltti yritti vuonna 2001 saada lämmitinkalustoa vuokrattua, ja he kysyivät vuokrausmahdollisuutta Elg-yhtiöltä. Elg vastasi, ettei pysty tekemään yhteistyötä. Muista firmoista Suomen Laatuasfaltti ei edes kysynyt, koska tiesi sen olevan turhaa.

Sikasen mukaan Tieliikelaitos oli mukana kartellissa perustamisestaan lähtien eli vuodesta 2001. Muuta näyttöä Sikasella ei ole, kuin että Tieliikelaitos ei ole tehnyt Suomen Laatuasfaltille mielellään mitään aliturakkoita, vaikka tekee niitä muille yrityksille. Vuonna 2001 Suomen Laatuasfaltti sai Tiehallinnon urakan, mistä Tieliikelaitos suuttui. Urakan oli ollut tarkoitus mennä Tieliikelaitokselle. Tieliikelaitokselta Töllä sanoi Suomen Laatuasfaltille, että Tieliikelaitos ei tee minkäänlaista yhteistyötä heidän kanssaan, eli Tieliikelaitos kieltäytyi tekemästä urakkaan liittyviä ja Suomen Laatuasfaltin tarvitsemia maalauksialiturakkoita. Vasta kun Suomen Laatuasfaltti kävi Tieliikelaitoksen toimitusjohtajan puheilla, Tieliikelaitos suostui tekemään maalaukset. Lisäksi Suomen Laatuasfaltti on kysynyt massaa Tieliikelaitokselta ja on saanutkin tarjouksen, mutta hinta on ollut melko korkea, jopa levitettynä tarjotaan vähemmän. Samoin esimerkiksi aliturakat ovat olleet noin 20 % korkeammat kuin käypä hinta.

Suomen Laatuasfaltti voitti keväällä 2002 Joensuussa urakan, joka on perinteisesti kuulunut Lemminkäiselle. Lemminkäinen valitti kunnan päätöksestä, jonka jälkeen urakka kilpailutettiin uudelleen. Lemminkäinen oli laskenut hintaansa 30 % ja sai urakan.

7.1.2.3. Kilpailuviraston johtopäätökset Sikasen kertomuksesta

Sikasen kertomus osoittaa, että kartelli on toiminut ainakin vuosina 1994-2000. Toiminta on ollut valtakunnallista. Sikanen on ollut sopimassa asioista sekä paikallisella että valtakunnallisella tasolla. Kartelliin kuuluivat Asfaltti-Tekran lisäksi Lemminkäinen, Valtatie, Interbetoni, Savatie, Sata-Asfaltti ja Asfalttinelä. Kertomus osoittaa myös sen, että Lemminkäinen on ollut kartellissa pääorganisoijana. Sikasen kertomus osoittaa, että mainitut yritykset ovat syyllistyneet kilpailunrajoituslain 5 ja 6 §:n kieltämään kilpailun rajoittamiseen.

²⁵ Laskua käsitellään myöhemmin esityksen kappaleessa 7.2.2.1.

7.1.3. Raimo Heikkilä (Viarex Oy)

Raimo Heikkilä on ollut asfalttialalla vuodesta 1988 vuoteen 2002 saakka. Ensimmäinen työ oli työmaamestarina ja työmaapäällikkönä Savatiellä vuosina 1988 - 1994. Savatie toimii pääasiassa Pohjois-Suomessa, mutta on tehnyt urakoita koko Suomen alueella.

7.1.3.1. Aika vuoteen 1994 saakka

Heikkilällä on kokemuksia kartellista jo Savatien ajalta. Esimerkiksi Taivalkoskella vuonna 1992 olleeseen urakkaan (Halpahalli Juusolan piha) liittyen Lemminkäisen työmaapäällikkö Kari Pyykönen ilmoitti Heikkilälle, että jos Savatie ryhtyy tätä urakkaa tekemään, siitä ei hyvää seuraa, eli että kaikki muutkin sopimukset menevät uusiksi.

Savatie kuitenkin teki urakan, sillä Juusola oli joskus toiminut maarakennusryhtijänä Sievissä, ja silloin riitautunut Lemminkäisen kanssa. Juusola ei halunnut ottaa Lemminkäistä tekemään urakkaa. Tästä seurasi joitakin yhteydenottoja Lemminkäisen taholta, koska "reviirialueita" oli rikottu.

Savatie teki vuonna 1994 Kiteellä valtion urakkaa. Lemminkäisen Joensuun kiinteän aseman vastaava mestari ilmoitti Heikkilälle, että yksityisiä urakoita ei ole lupa tehdä.

Heikkilä muistaa lisäksi, että Oulun urakoissa vuonna 1992 jako meni siten, että yksityisiä töitä teki ainoastaan Lemminkäinen ja valtion töitä teki myös Savatie. Savatien Kempainen ilmoitti tämän Heikkilälle.

7.1.3.2. Viarexin perustaminen vuonna 1994 ja kokemukset sen jälkeiseltä ajalta

Lokakuun lopussa 1994 Heikkilä lähti Savatielta ja perusti Viarex Oy:n (jäljempänä Viarex) marraskuussa 1994 Tapani Härmän kanssa tasaosuuksin. Helmikuussa 1995 Viarex hankki Saksasta ensimmäisen jyrsimen ja aloitti samana vuonna työt tarjoten koko Suomen alueella. Heti alusta tuli selväksi, että hinnat laskivat reilusti, jopa puoleen, kun Viarex tuli jyrshintätöiden markkinoille.

Vuonna 1995 Antti Kalliomaa Lemminkäiseltä soitti Heikkilälle muutaman kerran. Kalliomaa uhkaili Viarexia ja sanoi, ettei pääkaupunkiseudun markkinoille kannata tulla, koska markkinat on jo jaettu. Kaikki uhkaukset olivat suullisia, ja osa tuli muiden henkilöiden välityksellä.

Heikkilä on tavannut Kalliomaan useana vuonna elokuussa Tielaitoksen sikajuhlissa, mutta he eivät ole koskaan tavanneet keskenään.

Vuoden 1998 marraskuussa Heikkilä kävi keskusteluja Lemminkäisen toimitiloissa Matti Kokon kanssa kartellista. Keskustelu koski Viarexin näkemystä tonnimääristä ja alueesta, jonka Viarex haluaisi, jos se tulisi kartelliin mukaan. Viarexille tarjottiin enintään 10000 - 15000 tonnia/vuosi, vaikka Viarex teki tällöin vuodessa noin 25000 tonnia. Kokko teki selväksi, että on erittäin vaikea ottaa joltain kartellin jäseneltä pois tonneja ja antaa ne jollekin toiselle. Yhteisymmärrystä ei saavutettu. Heikkilän lähtiessä tapaamisesta Kokko sanoi hänelle, että ulkona odottaa vihamiehiä ja koviassa liemissä keitettyjä henkilöitä.

Viarex osti asfalttimassansa Interbetonilta vuosina 1996 ja 1997. Vuosittaiset sopimukset tehtiin Interbetonin markkinointipäällikkö Markku Stafin kanssa kirjallisesti, tapaamisessa Interbetonin Juvanmalmin toimistossa. Tapani Härmä oli mukana vuoden 1996 tapaamisessa. Stafin lisäksi Heikkilä hoiti päivittäisiä käytännön asioita, kuten tilauksia massan ostoista Jukka Kosken kanssa, joka oli Interbetonin työmaapäällikkönä Espoossa.

Heikkilä oli usein yhteydessä Markku Stafin kanssa, yhteydenotot olivat molemminpuolisia. Erityisesti sen jälkeen, kun Staf oli eronnut Interbetonin palveluksesta, eli noin vuosina 1998 - 99. Staf toimi tällöin "välitysmiehenä" kartellin ja Viarexin välissä, ja olisi ottanut välityspalkkion, mikäli Viarex olisi mennyt kartelliin mukaan. Staf oli Heikkilälle kertonut toimineensa itse mukana kartellissa Nastolan - Kouvola seudulla ja olleensa mukana sopimassa urakoista. Staf oli väittänyt junnailleensa Asfaltti-Unionin myynnin Interbetonille.

Kun Interbetoni oli päässyt sopuun kartellin kanssa vuonna 1997, niin seuraavana vuonna Viarex joutui vaikeuksiin massan hankinnassa. Vuoden 1997 lopussa Heikkilä oli soittanut Kokkoselle seuraavan vuoden massan ostoista, ja puhelusta hän ymmärsi, että Interbetoni kuuluu nyt sellaiseen leiriin, johon Viarex ei kuulu, ja ettei Viarex tule saamaan seuraavana vuonna massaa.

Vuonna 1998 Viarex ei saanutkaan enää ostaa massaa vanhalla hinnalla, vaan hinta kaikissa tarjouksissa nousi 200 - 300%. Massanmyyjät eivät selittäneet asiaa sen kummemmin, enintään vetoivat kapasiteetin varaamiseen omaan käyttöön, vaikka Heikkilän mukaan kapasiteettia olisi ollut riittävästi heille myymiseen. Samaan aikaan kun Viarexille "kieltäydettiin" myymästä massaa vaatimalla kohtuuttoman korkeita hintoja, muille pienille asfalttiryttäjille myytiin edelleen. Osalla sopimukset olivat monivuotisia.

Heikkilän käsityksen mukaan Interbetoni ei tiennyt Viarexin massanostoa koskeneen vuoden 1998 tarjouspyynnön aikoihin, että Viarexille on tulossa oma asema.

Johtuen massanostovaikeuksista Viarex aloitti oman asfalttiaseman toiminnan Vantaalla vuonna 1998. YTV:hen ja Vantaan kaupunkiin oli yritetty vaikuttaa siten, että Viarexin asfalttiasemalle vievä Katriinantie katkaistaisiin. Seppo ja/tai Juhani Sjöblom (Seepsula Yhtiöistä) kävivät neuvotteluja vuoden 1998 syksyllä Vantaan kaupungin ja YTV:n kanssa Viarexin tieasiassa. Tielaitoksen asfalttiaseman päällikkö Keimo Komulainen on tämän vahvistanut keskustelussa Heikkilän kanssa. Komulainen oli usein yhteydessä sekä Heikkilän että Kalliomaan kanssa.

7.1.3.3. Heikkilän kuvaus kartellin toiminnasta

Heikkilän mukaan valtakunnalliset asfalttirytykset ovat jakaneet Suomen asfaltointimarkkinat. Kaupungit on pysyvästi jaettu eri toimijoiden kesken. Ainakin aiemmin kaupunkien osalta urakat tasattiin kahden viikon välein, jolloin kokoonnuttiin Lemminkäisen tiloissa ja näytettiin "tilit" muille kartellin jäsenille. Edelleen jäsenet pitävät ainakin periaatteessa kirjanpitonsa avoimena muille. Heikkilällä ei ollut käsitystä siitä, kuinka usein tätä mahdollisuutta on tosiasiasa hyödynnetty.

Kartellin jäsenet tasaavat voittojaan kirjoittamalla toisilleen aiheettomia laskuja: erityisesti suodatimiin, grillikuumentimiin, asfalttimassan ostoon ja jyrshintään liittyviä laskuja. Järjestelmään kuuluu edelleen, että pienille paikallisille ryttäjille on annettu tietty vuosittainen määrä tonneja/neliöitä, jonka ne voivat tehdä. Mikäli tämä määrä ylitetään, joutuvat pienet yritykset maksamaan sakkomaksua kartellille. Ilmeistä on, että tilaajat tietävät kartellin olemassaolosta, mutta julkisten varojen käyttäjänä eivät ole asiasta kovasti huolissaan.

Tielaitoksen urakat kyseiselle vuodelle julkaistaan yleensä tammikuussa. Urakat jaetaan pääsääntöisesti entisen jaon mukaan, mutta poikkeustapauksissa jako sovitaan uudelleen. Tielaitoksen urakat on jaettu erikseen massatöiden (perinteiset asfalttityöt) ja lämpöpohjatöiden (remixer-työt) osalta.

Kartellin jäsenet ilmoittavat nykyisin ilmeisesti puhelimitse toisilleen, minkä hinnan alle muut eivät saa tarjota. Tätä materiaalia on kirjallisena ajalta, jolloin asiat hoidettiin faksilla. Hinnoitellessaan urakoita yritykset laskevat ensin tuotteelle omakustannushinnan ja lisäävät 100 mk/tonni katetta. Tämän summan joutuu yli oman osuutensa tehnyt yritys maksamaan yli tehdyistä tonneista yleensä sille, jolle urakka kuuluisi, tai viime kädessä Lemminkäiselle, joka ilmeisesti on kartellin johtaja.

Jos joku tekee urakan, joka ei sille kuulu, se saattaa antaa jossain muualla urakan sille, jolle ensimmäinen urakka alun perin kuului. Päätökset isoista linjoista tehdään pääkonttoritasolla. Aluepäälliköt voivat tehdä pieniä päätöksiä ja valvovat, että jakoa käytännössä noudatetaan.

Aliurakoita saavat ainoastaan kartellin jäsenet. Markkinaosuudet ovat pysyneet useita vuosia samoina, ja kartelli onkin vuosien perinne.

Isojen asfalttirytysten välisistä massanmyynneistä Heikkilä kertoi, että ne eivät rajoitu vain sellaisiin alueisiin, joissa yrityksellä ei ole omaa asemaa. Yritysten keskenään ostamien massojen katteista Heikkilä kertoi, että on nähnyt Lemminkäisen massatarjouksia, eikä hinta eronnut juurikaan

ostajan mukaan.

Heikkilän omien kokemusten perusteella kartelliin kuuluivat ainakin Lemminkäinen (ollut tekemisissä Matti Kokon ja Antti Kalliomaan kanssa), Interasfaltti (Markku Staf), Savatie (itse töissä) ja Espoon Asfaltti (Tuomo Ritala).

Sinä aikana, kun Heikkilä oli Savatiella töissä, Seppo Kempainen ja Seppo Aho hoitivat neuvottelut kartellin kanssa.

Espoon Asfaltista Tuomo Ritala kävi Viarexissa Oulussa keväällä 1997. Ritala ehdotti, että Espoon Asfaltti olisi maksanut korvausta Viarexille, jos Viarex olisi jättänyt Ritalan ilmoittamalla hinnalla tarjouksen Espoon kaupungille pienistä töistä. Korvaus olisi ollut rahaa tai asfalttimassaa Espoon Asfaltin asemalta. Kotimatalla Oulusta Ritala oli soittanut Heikkilälle ja kertonut, että hän oli ottanut tässä asiassa yhteyttä Kalliomaahan, ja Kalliomaa oli raivostunut ja ilmoittanut, ettei Ritala saa sopia mitään Viarexin kanssa.

Super-Asfaltista, Valtatiestä, Elg-yhtiöistä, Asfaltti-Tekrasta tai Asfalttinelöstä Heikkilällä ei ole omia kokemuksia, mutta hänen käsityksensä mukaan nämä yhtiöt ovat olleet myös mukana.

Heikkilän käsityksen mukaan Tielaitos on ollut jollain tavalla mukana kartellissa. Esimerkiksi Oulussa Tielaitoksen Tapio Joensuu antoi kirjallisen massanmyyntitarjouksen Viarexille ja muutaman viikon päästä teki kirjallisen peruutuksen. Tarjouksen tekemisen jälkeen Joensuun esimies Jorma Paananen oli puhelimitse yhteydessä Heikkilään, ja ilmoitti, että Tielaitos on pakotettu peruuttamaan tarjouksen ja että asiasta olisi hyvä olla hissukseen eikä riitauttaa sitä.

Heikkilä arvelee, että Tielaitoksen osalta kyseessä voivat olla alueelliset sopimiset yhden henkilön toimesta, valtakunnallisesta käytännöstä hänellä ei ole tietoa.

7.1.3.4. Kilpailuviraston johtopäätökset Heikkilän kertomuksesta

Heikkilän lausunto osoittaa, että asfalttialalla on vallinnut kartelli jo 1990-luvun alusta asti ja Heikkilän mukaan se on toiminut vuoteen 2002 saakka. Kartellin toimintatapoihin on kuulunut pienten yritysten toiminnan vaikeuttaminen siten, että liittyminen kartelliin on ollut miltei pakollista, mikäli yritys on halunnut jatkaa toimintaansa. Yhtenä vaikeuttamisen muotona on käytetty massanmyyntitiboikottia. Lausunto osoittaa myös osaltaan, että Lemminkäinen on toiminut kartellin vetäjänä ja aktiivisesti toiminut siten, että uudet yritykset on pyritty saamaan kartelliin mukaan. Lausunto osoittaa lisäksi, että kartellissa ovat olleet mukana Lemminkäisen ohella Interbetoni, Savatie ja Espoon Asfaltti ja että kartelli on toiminut valtakunnallisesti. Lausunto osoittaa, että urakat on jaettu maantieteellisesti, asiakaskohtaisesti tai tehtävien töiden määrän mukaan etukäteen, ja tarjouskilpailujen yhteydessä on sovittu tarjoushinnoista. Kartellilla on myös ollut tehokas valvonta- ja rangaistusjärjestelmä sovittujen jakojen noudattamiseksi. Lausunto osoittaa vielä, että Interbetoni on vuonna 1997 liittynyt kartelliin. Heikkilän kertomus osoittaa, että mainitut yritykset ovat syyllistyneet kilpailunrajoituslain 5 ja 6 §:n kieltämään kilpailun rajoittamiseen.

7.1.4. Pentti Hänninen

Pentti Hänninen tuli 1.2.1996 Savatien ja Kalottikoneen toimitusjohtajaksi (yhtiöitä kutsuttiin nimellä Sava-yhtiöt) ja erosi toimesta heinäkuun alussa 1999. Ennen tätä Hänninen oli ollut töissä Skanska Lapin toimitusjohtajana talonrakennuspuolella.

Sava-yhtiöihin kuului kaksi yritystä eli päällystystöitä tekevä Savatie ja asfalttiasemia ja muita asfalttialan laitteita valmistava Kalottikone. Sava-yhtiöt omisti Seppo Aho, joka oli hallituksen puheenjohtaja. Aho kävi paikan päällä yhtiön tiloissa lähes päivittäin. Asfalttipuolen urakoista (tarjousten laskeminen, antaminen jne.) vastasi pääasiassa Seppo Kempainen, joka oli asfalttiyksikön johtaja. Kempainen on nyt Skanska Asfaltilla töissä. Hännisellä ei ollut tarkempia tietoja tarjouksista, vaikka hän allekirjoitti tarjouksia. Hännisen ja Kempaisen piti yhdessä allekirjoittaa tarjoukset (prokura), joten Hänninen saattoi etukäteenkin allekirjoittaa asiakirjoja valmiiksi.

Savatie teki kaikkia päällystysurakoita. Valtion ja Ilmailulaitoksen töitä Savatie teki koko Suomen alueella, kuntien töitä pääasiassa Keski-Suomesta pohjoiseen. Savatiellä oli yksi kiinteä asfalttiasema Rovaniemellä ja 5-6 liikkuvaa asemaa. Liikevaihto oli noin 80 miljoonaa mk / vuosi.

7.1.4.1. Hännisen kokemukset kartellin toiminnasta

Kartellin toiminnasta Hänninen kertoi, että 24.2.1997 oli ollut tapaaminen Helsingissä Airport-hotellissa. Hän oli tarkistanut päivämäärän kalenteristaan. Tapana oli tavata siinä vaiheessa, kun tarjouspyynnöt alkoivat olla selvillä ja tiedettiin tulevien töiden määrä. Airport-hotellin kokous keskittyi remixer-töihin. Paikalla olivat ainakin Hänninen ja Kempainen, Valtatieltä Blomberg ja JJ-Asfaltilta Jussi Rantanen. Muita henkilöitä Hänninen ei varmasti muista. Lemminkäiseltä ei kukaan ollut paikalla, koska Lemminkäinen ei tehnyt remixer-urakoita. Ensin osallistujat kertoivat, mitä urakoita on alueellisesti tulossa, ja vastaavaa yleistä markkinatietoa. Lopuksi suunniteltiin sitä, saataisiinko tarjoustoimintaan järki, ja keskusteltiin siitä, olisiko jako alueittain vai neliöittäin. Asiasta keskusteltiin, mutta loppuun asti ei päästy, vaan asia jäi kesken. Kyseessä ei ollut Asfalttiliiton kokous. Tiedon kokouksesta Hänninen oli saanut Kempaiselta. Hänniselle jäi sellainen kuva kokouksesta, ettei yhteistyötä oltu suinkaan ensimmäistä kertaa suunnittelemassa.

Hänninen on ollut kaksi muuta kertaa vuosina 1997-1999 hieman vastaavanlaisessa kokouksessa, jossa pääasiana oli kuitenkin yleinen tilanne. Näissä kokouksissa Lemminkäisen Matti Kokko toimi puheenjohtajana, ja ne pidettiin Lemminkäisen tiloissa. Paikalla oli paljon useampia henkilöitä kuin Airport-hotellin kokouksessa, kaikki suurimmat yhtiöt olivat edustettuina. Mukana olivat ainakin Lemminkäinen, Savatie, Valtatie, Interbetoni ja Sata-Asfaltti. Hänninen ei muista, että Tielaitos olisi ollut paikalla. Kyseessä eivät olleet Asfalttiliiton hallituksen kokoukset tai vastaavat Asfalttiliiton kokoukset, vaikka osallistujat olivatkin liiton jäseniä. Erityisesti Lemminkäisellä oli tietoa valtion ja Ilmailulaitoksen tulevista töistä, koska sillä oli eniten henkilökuntaa selvittää asioita. Hänninen ei osannut sanoa, miksi Lemminkäinen kertoi selville saamansa tiedot tulevista urakoista kilpaileville yrityksille. Keskustelun kulusta kokouksissa Hänninen kertoi, että siitä ainakin keskusteltiin, keiden yritysten tarvitsisi olla mukana yhteistyössä. Esille tuli pari hänelle outoakin nimeä Etelä-Suomesta, näistä Asfaltti-Unionin nimi jäi mieleen. Keskusteltiin siitä, minkälaisella sopimuksella nämä firmat lähtisivät mukaan yhteistyöhön.

Hänninen arveli, että osallistujilla olisi ollut yhteensä noin 80 % markkinaosuus. Isoimmat olivat paikalla, koska heillä oli paras tieto paikallisista markkinoista, ja tehtävänä oli selvittää, mitä töitä paikallisesti oli tulossa. Nämä tiedot sitten kasattiin kokouksissa.

Hänninen kertoi tapauksesta, jossa Savatien tuli tarjota niin halvalla, että Viarex ei saisi urakkaa. Hännisen mukaan isommalla porukalla Savatietä oli velvoitettu niin tekemään. Porukalla Viarex pyrittiin pitämään poissa markkinoilta. Jokainen tarjosi vuorollaan halvalla jonkun urakan, ja joskus tulikin huteja, kun Viarex ei ollut tarjonnutkaan kyseistä urakkaa. Isommalla porukalla Hänninen tarkoittaa Lemminkäistä, Valtatietä, Interbetonia ja Sata-Asfalttia. Tämä tapahtui vuonna 1997 tai 1998.

Hänninen totesi, että lähtiessään vuonna 1999 Sava-yhtiöistä hänellä oli käsitys, että alalla oli ainakin yritystä sopia urakoista. Hän ei ole itse ollut sopimassa. Hännisellä on käsitys, että minään vuonna sopiminen ei onnistunut aukottomasti. Ongelmana oli esimerkiksi, keiden yhtiöiden tulisi olla mukana. Osa mukaan pyydetyistä ei suostunut ja osa suuttui, kun eivät päässeet mukaan. Esimerkiksi Alasen kanssa ei yleensä päästy sopivaan ratkaisuun. Nämä asiat Hänninen kuuli ensimmäiseen Kempaiselta.

Interbetonin laajentumiseen liittyen Hänninen kertoi, että Oulussa oli jonain vuonna (1997 tai 1998) riideltä kaupungin asfalttiurakasta. Urakka annettiin yhdelle yritykselle (Hännisen muistin mukaan Interbetonille), sitten se peruttiin, koska Lemminkäinen valitti asiasta, ja lopuksi annettiin uudestaan Interbetonille.

Savatiellä oli kiinteä asfalttiasema, mutta koska Rovaniemen alueella ei ollut ostajia, ei muille myy-

ty massaa. Vuosittain liikevaihto pysyi suunnilleen samana, mutta tonnimäärät saattoivat vaihdella jonkun verran töiden laadusta riippuen. Savatien kapasiteetista oli normaalina vuonna käytössä puolet tai jopa kolmasosa. Liikevoittoprosentit olivat 15 %:n luokkaa.

Hänninen oli kuullut systeemistä, jossa yli- ja alitehdyt tonnit tasattiin niin sanotuilla "sakkomaksuilla". Hänninen totesi, että niinhän sen pitää olla, koska jos keväällä urakat on jaettu kymmeneen osaan, niin eihän se mitenkään voi toteutua. Hänninen ei tiedä, maksoiko Savatie sakkoa tai maksettiinko Savatielle, mutta hänen mukaansa sitä ei voi täysin sulkea poiskaan. Hänninen oli keskustellut asiasta Kempvaisen kanssa. Hänninen oli kysellyt, että miten asia hoidetaan, kun urakat eivät mene tasan. Kempvaisen oli vastannut, että on siihen konstit olemassa. Hänninen kertoi, ettei edes halunnut tietää asiasta enempää ja että jos tähän liittyen jotain löytyy, hänenkin nimensä saattaa olla hyväksyjänä jossain sellaisessa laskussa. Laskujenhan on pakko ollut olla ihan laillisen ja oikean näköisiä, miten niitä muuten olisi voitu käyttää. Eivät yritykset olisi voineet pimeää kasaa pitää.

Hänninen kertoi tunteneensa Matti Kokon Lemminkäiseltä, joka tiesi yhteistyökuvioista enemmän kuin Hänninen. Valtatieltä kokouksissa mukana olivat Blomberg ja Peltomäki. Interbetonista mukana olivat Olli Kokkonen ja Pauli Sistonen.

7.1.4.2. Kilpailuviraston johtopäätökset Hännisen kertomuksesta

Hännisen kertomus osoittaa, että alalla on vallinnut markkinoidenjakokartelli ainakin vuosina 1997-1999. Kartellissa olivat mukana ainakin seuraavat yhtiöt: Lemminkäinen, Savatie, Valtatie, Interbetoni ja Sata-Asfaltti. Kartelli toimi valtakunnallisesti ja yhtiöiden asfalttitoiminnan johtohenkilöt olivat siitä tietoisia ja osallistuivat aktiivisesti asioista sopimiseen. Kertomus osoittaa myös, että kartellilla oli olemassa järjestelmä alle ja yli oman osuuden tehtyjen urakoiden tasaukseen, ja että tasaukset hoidettiin laillisen näköisillä laskuilla. Hännisen kertomus osoittaa, että mainitut yritykset ovat syyllistyneet kilpailunrajoituslain 5 ja 6 §:n kieltämään kilpailun rajoittamiseen.

7.1.5. Juhani Kallio

Kalliolla on pitkä kokemus asfalttialalta, lähes 20 vuotta. Neljä viimeistä vuottaan asfalttialalla hän työskenteli Interasfaltissa, josta hän lähti vuoden 2000 lopussa. Tätä ennen hän oli vetämässä hämeenlinnaista Tie- ja Pihapäällyste Oy -nimistä yritystä (jäljempänä TPP) ja sitä ennen Valtatiellä/AJB:llä (AJB on Valtatien aputoiminimi, jota käytetään erityisesti Turun seudulla). Vuonna 2003 Kallio ei enää ollut asfalttialalla.

Kallion mukaan alalla vallitsi kartelli jo vuonna 1994, kun hän tuli AJB:n palvelukseen. Kallion käsityksen mukaan kartelli toimi yhä vuonna 2003, mutta korostetun varovaisesti. Ainakin isoimmissa kartelliin osallisissa yrityksissä olisi Kallion mukaan suoritettu perusteellinen asiakirjojen puhdistus siinä vaiheessa, kun Ruotsin kartelliepäilyistä alkoi tihkua tietoa.

7.1.5.1. AJB:n ja Valtatien aika (2.5.1994 - 30.11.1994 ja 27.3.1995 - 28.4.1995)

Kallio vastasi AJB-Rakennus Oy:llä, sittemmin Valtatiellä, työmaapäällikkönä kahden asfalttiaseman tuotantotoiminnasta. Asemat sijaitsivat Mustiossa ja Mustasaassa. Esimies oli Matti Touru, joka oli työpäällikkö.

Kallion mukaan kartellin markkinoiden jako lähti liikkeelle kuntatöiden jakamisesta. Kalliolla olisi pitänyt asemansa perusteella ollut olla oikeus tarjota urakoita, mutta se oikeus oli rajoitettu. Kalliolla oli oikeus tarjota ainoastaan pienempiä yksityisiä töitä. Touru tarjosi asemansa perusteella isomat kohteet, ja ennen kaikkea kuntapuolen. Kuvaavaa on, että vaikka alue oli uusi Valtatielle ja siellä oli oma asema, Valtatie ei vuonna 1994 tehnyt alueella muiden kuntien kuin Mustasaaren töitä. Kallion käsitys oli, että Valtatie oli kartellissa jo vuonna 1994, vaikka tätä ei suoraan sanottu. Markkina-alueena oli kuitenkin noin 100 km toimintasäde Vaasan ympäristössä.

Tämä johti siihen, että Kallion vastuulla olevat asfalttiasemat toimivat vajaakapasiteetilla ja tehot-

tomasti. Tästä syystä Kallio ryhtyi tarmokkaasti hankkimaan urakoita yksityisistä töistä. Kallion mukaan Lemminkäinen alkoi hermostua, kun Valtatie sai ”liikaa” töitä.

Kalliolla ei ole kirjallista näyttöä markkinoiden jakamisesta tuolta ajalta Pohjanmaan alueella, mutta huomionarvoista on kuntaurakoiden päätyminen aina samalle yritykselle.

Kun Kallio sai kutsun tulla töihin TPP:een, hän kirjoitti Antero Blombergille irtisanoutumiskirjeen, jossa kertoi syyksi sen, ettei halua enää tehdä töitä kartellissa. Blomberg ei koskaan vastannut kirjeeseen. Kalliolla ei ole kopiota ko. kirjeestä.

7.1.5.2. Tie- ja Pihapäällysteen aika (1.5.1995 - 30.11.1996)

Kallio siirtyi Valtatieltä TPP:lle setänsä Bertel Kallion kutsamana. Bertel Kallio omisti TPP:n yhdessä lastensa ja vaimonsa kanssa. TPP:n kotipaikkana oli Hämeenlinna, ja siellä oli TPP:n asfalttiasema. TPP:llä oli toinenkin asfalttiasema osina Hämeenlinnassa, josta kilpailijat eivät tienneet. Kallio asetti ehdoksi, että hän saa sijoittaa TPP:n toisen asfalttiaseman Suupohjan alueelle, ja että hän saa asiakashankinnassaan toimia ”omalla tavallaan” eli olla osallistumatta asiakkaiden jakamiseen kartellissa muiden alan yritysten kanssa. TPP ei tällöin ollut mukana kartellissa.

Tulo Pohjanmaan markkinoille ja asfalttiaseman perustaminen

Kartellin takia markkinoille piti tulla salaa. TPP yritti ensin saada sijoituspaikan asfalttiasemalle Närpiöstä sorantoimittaja Simons Transportin luota, mutta tämä ei onnistunut, koska Simonsin sorakuopalla oli jo Lemminkäisen asema. Sitten TPP koetti saada sijoituspaikan Tielaitoksen alueelta, joka oli myös Närpiön nykyisen kaupungin puolella. Suulliset kaupat sijoittamisesta oli jo tehty Tielaitoksen Vaasan tiepiirin tuolloisen vastaavan päällikön Erkki Hautalan (nyk. edesmennyt) kanssa, mutta Kallion saavuttua Hautalan luokse allekirjoittamaan sopimusta asfalttiaseman sijaintipaikasta Hautala ilmoitti, ettei sopimusta voitukaan tehdä. Syyksi Hautala kertoi, että Tielaitoksen paikalliset ”isot herrat” olivat kieltäneet häntä tekemästä sopimusta. Kallio epäilee, että ko. esimies oli Markku Kleemola ja jopa häntä ylempi johto. Muissa yhteyksissä Hautala kertoi avoimesti Kalliolle, että Tielaitoksen Vaasan piirissä urakoitsijan edustaja, eli Lemminkäisen Vaasan ja sittemmin koko Keski-Suomen ja Pirkanmaan aluepäällikkö Sipilä, käy kertomassa Tielaitokselle, miten asiat hoidetaan. TPP sai lopulta sijoituspaikan asemalleen Teuvalta Betoniluoma Ky:n tuotantolaitoksen alueelta.

TPP jätti vuonna 1995 tarjouksensa Suupohjan alueen kahdeksan kunnan (Kauhajoki, Jurva, Kristiinankaupunki, Kaskinen, Karijoki, Isojoki, Närpiö ja Teuva) yhteiseen urakkakilpailuun ja voitti tarjouskilpailun. Aikaisemmin nämä urakat olivat menneet Lemminkäiselle. Lemminkäinen aloitti voimakkaan kampanjan estääkseen TPP:tä saamasta sijoituspaikkaa asfalttiasemalleen ja mustamaalatakseen yhtiötä kuntien silmissä. Kauhajoen kunta jopa kutsui Kallion asiasta kuultavaksi. Kauhajoella toimi esimerkiksi maarakennusmestari Matti Piirainen ja silloinen työpäällikkö Unto Granholm, jotka molemmat haastattelivat silloin TPP:tä, ja heille syntyi positiivinen asenne TPP:tä kohtaan.

Suupohjan urakasta päättäneiden kuntien edustajien joukossa ” Lemminkäisen miehiä” olivat kaupungininsinööri Matti Mattila Kaskisista ja kunnaninsinööri Matti Hiipakka Jurvasta.

Kallio onnistui eräissä tapauksissa kumoamaan kuntien hankintapäätöksiä viittaamalla virheellisyksiin. Lapuan kaupunki oli mm. pyytänyt tarjouksia yhdelle vuodelle, mutta tehnyt urakkasopimuksen Lemminkäisen kanssa kolmeksi vuodeksi. Kallio otti kaupunkiin yhteyttä ja totesi, että heille ei annettu mahdollisuutta tarjota kolmea vuotta, ja saikin päätöksen kumottua, mutta silti Lemminkäinen sai lopulta urakan. (Tästä asiasta tietävät Lapuan kaupungilla kaupungininsinööri Ahti Latvala ja rakennuspäällikkö Jaakko Yli-Rantala).

Jurvan kunta otti Lemminkäisen urakan tekijäksi vuonna 1995-1996, vaikka se ei ollutkaan halvin.

TPP:n kokemaa painostusta kartelliin liittymiseksi

Vuonna 1996 kartelli eli lähinnä Lemminkäinen painosti TPP:n omistajia liittymään kartelliin. Kallio

kävi 19.4.1996 Lemminkäisen toimistolla Seinäjoella kuuntelemassa Kari Sipilän ehdot kartelliin liittymisestä ja TPP:n osuudesta. Tilaisuuteen ei osallistunut muita henkilöitä.

Kalliolla on tallella muistiinpanonsa, jotka hän on laatinut käynnin jälkeen toimintavaihtoehtoista Lemminkäisen asettamien ehtojen puitteissa²⁶. Kallio on muistiinpanoissa tehnyt laskelmia siitä, olisiko ehdotettu kartelli toimiva TPP:n kannalta. Suupohjan töiksi Kallio on arvioinut 25000 tonnia, joka olisi jakaantunut kuntatöihin 13000 tonnia ja yksityisiin töihin 12000 tonnia. Kartelliehdotuksen mukaan TPP olisi joutunut antamaan kaikki kuntatyöt Lemminkäiselle. Asiakirjasta nähdään, että Lemminkäisen Sipilä on ehdottanut yksityisten urakoiden jakoa suhteessa 50/50, muina ehtoina mm. "Työt ylös, määrät jaetaan. Asiakassuhde vaikuttaa työn ottamiseen. Jäljessä oleva "ottovuorossa". Velka vuoden lopussa -> seuraavalle vuodelle." Kallion laskelmassa on päädytty siihen, että TPP saisi optimistisestikin laskien enintään 8000 tonnia töitä vuodessa. Tämä ei olisi ollut kannattavaa TPP:lle, koska TPP oli vuonna 1995 tehnyt noin 25000 tonnia alueella vapaalla kilpailulla ja hyvällä tonnikatteella. Kallion laskelman mukaan kartellijakoehdotus olisi sisältänyt, että Lemminkäinen saa alueen töistä 68% ja TPP 32%. Kallion huomautus "Tourulla ei tietoa" tarkoittaa, että Valtatie ei vielä tiennyt Lemminkäisen jakoehdotuksesta mitään, eli Valtatielle oli osuus jakamatta. Paperissa oleva toinen laskelma on tehty positiivisemmän arvioin mukaan eli 29000 tonnin perusteella. Bertel Kallio olisi Lemminkäisen ehdotukseen suostunut, mutta Kallio kieltäytyi ja sai Bertelin pojat mukaansa suunnitellaan, jonka mukaan taustalle perustettiin uusi pöytälaatikkoyhtiö (Aidecap). Ideana oli, että TPP menee mukaan kartelliin, mutta sitoutuu myymään uudelle yhtiölle massaa, ja uusi yhtiö tulisi "puskan takaa" tarjoamaan ja jatkamaan kilpailua.²⁷

Vuoden 1996 kuntien tarjouskilpailujen alla pidettiin Lemminkäisen ja TPP:n välillä neuvottelu. Neuvottelun tarkoituksena oli Kallion mukaan Lemminkäisen tarve estää edellisen vuoden tilanne. Lemminkäinen antoi TPP:lle hinnat, joilla tämän piti tarjota kuntien urakat. Muuta palaverissa ei keskusteltu.

Koska Kallio halusi varmistaa, että Lemminkäinen pitää kiinni sopimuksesta ja sitoumukset ovat molemminpuolisia, sovittiin, että Lemminkäisen Suupohjan alueen työmaapäällikkö Mauno Luomala tuo pari tuntia ennen tarjousajan päättymistä TPP:lle Lemminkäisen hinnat. Luomala saapuikin, mutta ilman Lemminkäisen hintoja, jolloin Kallio ilmoitti, että katsoi kartellisopimuksen purkautuneen. Koska Kallio oli arvannut jo etukäteen tämän tilanteen, hän oli valmistellut neljät erilaiset tarjoukset, osan Aidecapin nimissä. Viime hetkessä kovalla kiireellä eri kuntiin tehtävät tarjoukset muutettiin TPP:n tarjouksiksi. Ennen tarjousajan päättymistä hän toimitti tarjouskilpailuun tarjoukset, joilla TPP jälleen sai urakat. Kyse oli vuoden sopimuksesta, johon sisältyi optio kahdesta seuraavasta vuodesta.

Sipilä alkoi edellä mainittujen tapahtumien jälkeen painostamaan Bertel Kalliota erottamaan Kallion. Kallio erosi omasta aloitteesta TPP:stä 30.11.1996. Bertel Kallio syytti Juhani Kalliota siitä, että Kallio teki töitä huonoon hintaan. Kunnat ottivat kantaa J. Kallion puolesta siten, etteivät ne käyttäneet TPP:n kahden seuraavan vuoden optiota. Syytä tähän ei ilmeisesti TPP:lle kerrottu. Hämmästyttävää on, että TPP luopui niin helposti optiosta eikä vaatinut selitystä luopumiselle. Yhtenä selityksenä kuntien luopumiselle optiosta saattaa olla se, että Interbetoni oli tulossa voimallisesti markkinoille, ja kunnissa odotettiin sen laskevan hintatasoa. Kunnat järjestivät vuonna 1997 ja 1998 uudet tarjouskilpailut, jotka Lemminkäinen voitti.

Kallion mukaan TPP liittyi kartelliin ja sen seurauksena vetäytyi kokonaan Suupohjan alueen kuntatöistä. Kallion mukaan TPP tekee sen, minkä Lemminkäinen sille antaa. TPP:n tuotantomäärät ovat nykyisin noin 5.000 t/v Suupohjan alueella, kun ne olivat n. 25.000 t/v Kallion aikana. Vaikka yksityistöissä yksikkökatteet ovat jonkin verran kuntatöiden katteita suuremmat, TPP:n absoluuttinen

²⁶ Liite 4: Kallio 1.

²⁷ Liite 5: Kallio 2. Tämä asiakirja on Kallion muistiinpano suunnitelmista uuden yhtiön perustamiseksi, suunnitteluvaiheessa nimellä Asfalttikallio Oy.

kate jää luonnollisesti huomattavasti aiempaa pienemmäksi.

Vuosina 1995 - 96 Pohjanmaan alueella kartellissa olivat mukana Lemminkäinen ja Valtatie, vuodesta 1997 lähtien TPP on ollut mukana.

7.1.5.3. Interbetonin ja Interasfaltin aika (3.3.1997 - 31.12.1997 ja 2.2.1998 - 31.12.2000)

Vuoden 1997 keväällä Kallio siirtyi Interbetonin palvelukseen Alpo Mänttärin palkkaamana. Interbetoni oli tuohon aikaan Kallion mukaan ainoa merkittävä asfalttiyritys, joka toimi kartellia vastaan (osana omistajansa kostoiskua Lemminkäistä vastaan tämän tultua Tanskan markkinoille).

Interbetonin tulo Pohjanmaan markkinoille

Interbetonilla oli tuolloin pyrkimys päästä Keski-Pohjanmaan päällystemarkkinoille, ensivaiheessa Kokkolaan ja Pietarsaareen. Kallio palkattiin vastaamaan tästä alueesta. Kallio sai Mänttärin suositumuksella asfalttiaseman Ilmajoelle (nykyisin Valtatien asfalttiasema) voidakseen kilpailla jälleen tuon alueen kuntatöistä. Interbetoni jätti ko. kuntiin ”rajut tarjoukset” (eli nollakatteella) ja muihinkin Pohjanmaan kuntiin erittäin aggressiiviset tarjoukset, yhteensä 80.000 tonnin töistä. Interbetoni ei kuitenkaan saanut urakoita ja joutui luopumaan Keski-Pohjanmaan alueesta, koska huhtikuun loppuun mennessä sieltä ei oltu saatu yhtään töitä.

Esimerkkinä kuntien myötävaikutuksesta kartelliin Kallio kertoi, että Pietarsaari ja Kokkola pimittivät tarjouskilpailun tuloksia pitkään ja loppujen lopuksi Lemminkäinen sai Kokkolan urakan ja Valtatie Pietarsaaren, vaikka Kallio oli lähes varma, että he olisivat urakat alun perin saaneet, koska tarjosivat nollakatteella. Kokkolan osalta Kalliolta löytyy muistiinpanot ja kunnalle jätetty tarjous. Tarjouksen jättöpäivä oli 8.4.1997. Muistiinpanojensa mukaan Kallio oli ollut puhelinyhteydessä Kokkolan kaupunkiin (Visa Wennström) 15.4. ja 24.4. ja kysellyt urakasta. Kokkola julkisti Lemminkäisen saaneen urakan 25.4.1997. Tämä on poikkeuksellisen pitkä aika, yleensä urakkakilpailun tulos on tiedossa lähes samantien.

Toinen vaihtoehto Kalliolla oli Suupohjan alue, ja hän ryhtyi hankkimaan urakoita sieltä. Tarjoukset tehtiin lähes nollakatteella, mutta koska Lemminkäinen tiesi tilanteen, se teki saman ja voitti alueen. Kolmantena vaihtoehtona Interbetoni siirtyi Ilmajoelle, Seinäjoen lähelle. Seinäjoen alueelta Interbetoni sai yhteensä 15.000 tonnin urakat yksityiseltä puolelta.²⁸

Interbetonin sovinto kartellin kanssa

Vuoden 1997 kesäkuussa Alpo Mänttärä ilmoitti Kalliolle, että Interbetoni ryhtyy neuvottelemaan Lemminkäisen kanssa.²⁹ Kartellisopimisen tarkoituksena oli katkaista Interbetonin rynnistys markkinoilla, eli pysäyttää Interbetonin markkinaosuuden kasvu. Työmaapäällikkötasolla annettiin ymmärtää, että päätökset oli tehty Helsinkiäkin korkeammalla tasolla eli Tanskassa. Myös toimitusjohtaja Olli Kokkonen antoi ohjeita kartellista Kalliolle. Ohjeet sisälsivät sen, että kun tehtiin tarjouksia urakoista, ne piti sopia kilpailijoiden kanssa, ilman sopimista tarjoustusta ei saanut jättää.

Kallio esitti asiakirjan ”Tiedote 01.09.1997”, joka on Kallion tilannekatsaus 31.8.1997 saakka Olli Kokkoselle.³⁰ Asiakirjassa on kappale ”Sopimustilanteen jälkeinen tilanne (”joista sovittu suojat”) ”. Kallio kertoi, että ”sopimustilanne” tarkoittaa Interbetonin liittymistä kartelliin ja ”suojat” tarkoittaa kartellisopimuksella sovittuja osuuksia.

²⁸ Liite 6: Kallio 3. Kallion lehdistötiedote 16.10.1997 Interbetonin asiakaslehdelle Interbetonin toiminnasta Pohjanmaalla. Sanonta ”jakamatta” ei tässä viittaa kartellijakoihin, vaan tarkoittaa urakkapyyntöjä, joista vastauksia ei ole vielä tullut. Tiedotetta ei koskaan julkaistu, sillä Interbetoni oli jo mukana kartellissa lokakuussa 1997.

²⁹ Liite 7: Kallio 4 on Kallion selvitys Kokkoselle 2.7.1997 tilauskannasta yksityisille. Selvitys tehtiin kesken työ kautta Kokkosen pyynnöstä kartellineuvottelua varten.

³⁰ Liite 8: Kallio 5. Liitteen toisena sivuna on kopio myös asiakirjaan niitattuna olleesta telefaksilähteestä, josta näkyy että asiakirja on lähetetty Interbetonille Espooseen.

Kallio esitti myös asiakirjan "Tilannekatsaus 6.10.1997"³¹. Asiakirja on Kallion tilannekatsaus Alpo Mänttärille lokakuussa 1997. Merkintä "07.07.1997 jälkeinen tilanne" viittaa kartellisopimuksen tekopäivään. Tästä päivästä lähtien pidettiin erillistä tilastoa tehdyistä töistä. Kartelliin suoraan viittaavat myös merkinnät "Annetut", "Saadut" ja "piti tulla meille". Merkinnästä "Pakko saada töitä. Neuvottelun avulla näitä en olisi saanut" Kallio kertoi, että hän oli tarjonnut eri tavalla kuin oli sovittu. Liitteenä olevat taulukot Pohjanmaan yksityisistä töistä Kallion merkinnöillä osoittavat, että 7.7.1997 oli ratkaiseva päivä töiden tarjoamisessa ja saamisessa, urakat on jaoteltu ennen tätä päivää tarjottuihin ja sen jälkeisiin. Katsaukseen Kallio on myös merkinnyt, mitkä urakat eivät menneetkään sovitun mukaisesti: "piti tulla meille". Katsauksen toinen sivu on telefaksilähete, josta ilmenee että katsaus on lähetetty Interbetonin Espoon pääkonttoriin.

Pohjanmaan alueella sopua yhtiöiden välillä ei kuitenkaan ollut syntyä, kun Lemminkäinen koetti jatkuvasti huijata urakkatarjouksissa sopimisesta huolimatta. Mänttari etsi Kalliosta syytä siihen että "kartelli kuulemma ei toimi täällä". Lopulta Interbetonin johto sopi Lemminkäisen kanssa, että Interbetoni lähtee Pohjanmaalta. Interbetonilla ei ilmeisesti oltu tietoisia, että TPP:n ajan vanhoista kaunoista johtuen Lemminkäisen Kari Sipilä halusi Kallion pois alueeltaan, vaan asia esitettiin liikeloudellisesti kannattavana vaihtoehtona. Interbetoni lopettikin syksyllä toimintansa Seinäjoella ja irtisanoi Kallion. Interbetonin osuudet Pohjanmaalla siirtyivät Valtatielle.

Kartellin toiminta Tampereen seudulla

Kallion yllätykseksi Mänttari kutsui hänet Interbetonin Tampereen alueen työmaapäälliköksi talvella 1998. Interbetoni oli valloittanut Tampereen seudulla vuosina 1996 ja 1997 aggressiivisella strategiallaan merkittävän markkinaosuuden, joka vaikutti sen osuuteen kartellissa. Interbetonin, Lemminkäisen ja Valtatien sopimuksen perusteella Interbetonille kuului 13 %, Valtatielle 24 % ja Lemminkäiselle loput eli noin 63 % markkinoista Tampereen alueella. Tampereella Kallion neuvottelukumppaneita olivat Valtatieltä Timo Vainionpää ja Lemminkäiseltä kuntatöissä Hannu Haapamäki ja yksityisissä töissä Pekka Maijala. Tiehallinnon töissä aluekonttorilla ei ollut osaa eikä arpaa, ne hoidettiin valtakunnallisesti. Kallio esitti markkinatietoja, joista on helppo havaita, milloin kartelli alkoi toimia ja miten se vaikutti hintatasoon:

Taulukko 5: Interbetonin kate ja tuotantomäärät Tampereella

Vuosi	Interbetonin tuotantomäärät Tampereen seudulla	Interbetonin kate
1996	[]	[]
1997	[]	[]
1998	[]	[]

Vuoden 1997 tulokseen ei heinäkuun alussa tehty kartellisopimus vielä ehtinyt oikeastaan vaikuttaa, koska Tampereen kaupungin urakka vaikutti tulokseen eniten, ja Interbetoni oli ottanut sen urakan jo keväällä huonolla katteella.

Kallion mukaan hänen tavoitekatteensa oli vuonna 1998 [] mmk, eli noin 100 mk/tonni. Kallio ei kuitenkaan päässyt tavoitekatteeseen sen vuoksi, että kartellissakin Lemminkäinen junaili Interbetonin saamat määrät sellaisiksi, ettei Interbetonin kapasiteetti tullut kyllin kustannustehokkaaksi. Tampereen seudulla Interbetonin kapasiteetti olisi riittänyt huomattavasti suurempaan urakkamäärään.

Kallion mukaan kartellin jäsenet pitivät yhteisen kokouksen Tampereella vuoden 1998 keväällä, todennäköisesti maaliskuun puolivälissä, hotelli Cumulus Pinjassa. Kokoukseen osallistuvivat Interbe-

³¹ Liite 9: Kallio 6.

tonin puolelta Alpo Mänttari³², Simo Yli-Siurunen³³ ja Kallio. Lemminkäisen puolelta kokouksessa olivat Pekka Maijala, Pekka Tammi ja Tampereen alueesta vastannut Hannu Haapamäki. Valtatieltä läsnä olivat aluepäällikkö Timo Vainionpää ja markkinointipäällikkö Erkki Peltomäki. Kokouksen tarkoituksena oli sopia pelisäännöistä, joilla toimitaan. Kokouksessa jaettiin kunnat ja isoimmat yksityiset asiakkaat. Lisäksi sovittiin, että yhtiö, jolle yksittäinen urakka oli sovittu, ilmoittaa muille tarjoamansa hinnat, johon muut yhtiöt antavat tukitarjoukset.

Kallio esitti virastolle asiakirjan³⁴, joka on Yli-Siurusen laatima asiakirja yhteispalaveria varten tiedoksi neuvottelukumppaneille. Asiakirja on Interbetonin jakoehdotelma "TV/PM 12.3.1998", jossa Tampereen seudun kunnat on jaettu Interbetonin, Valtatien ja Lemminkäisen kesken. TV tarkoittaa Timo Vainionpää, JK Juhani Kalliota ja PM Pekka Maijala.

Käytännössä urakkatarjouksista sopiminen Tampereen alueella tapahtui niin, että kartellin jäsenet pitivät säännöllisiä tapaamisia Cumulus Koskipuistossa. Keväällä jo ennen tarjouspyyntöjä pidettiin aloituspalaveri, jossa keskusteltiin tulevasta tilanteesta. Tulevat urakat olivat melko hyvin tiedossa jo etukäteen, ja siten ne pystyttiin alustavasti jakamaan. Ottaen huomioon sovitut osuudet, esimerkiksi Tampereen kaupunkia ei kukaan muu kuin Lemminkäinen olisi voinut edes ottaa.

Kallio esitti virastolle asiakirjan,³⁵ joista Tampereen seudun jaot käyvät yksiselitteisesti selville. Se on Kallion viesti 17.3.1998 Alpo Mänttärille ja Olli Kokkoselle, jossa Kallio kirjoittaa, että *"Esi-tämme, että pidämme kiinni oheisen luettelon mukaisesta jaosta. Tässä vaiheessa ei ole mielestäni syytä sekoittaa muuta. Tämän listan olemme hyväksyneet VT/TV ja IB/JK. LM kanta ei ole vahvistunut, mutta sisäistäköön asian tykönään."* Viestin liitteenä on telefaksi, jonka Valtatien Vainionpää on lähettänyt 16.3.1998 Lemminkäisen Pekka Tammelle, ja tässä telefaksissa on esitetty kuntajako sekä laskettu yhtiöiden osuudet prosentteina. VT/TV tarkoittaa Valtatie/Timo Vainionpää ja IB/JK Interbetoni/Juhani Kallio. LM on Lemminkäinen. Kallio on lähettänyt viestinsä tilanteessa, jossa Vainionpää ja Kallio ovat suunnitelleet jaon keskenään, ja sitten lähettäneet sen Lemminkäiselle kommentoitavaksi. Lemminkäinen ei ollut vielä kommentoinut jakoa, koska oli maaliskuu ja jako oli vasta alustava. Vastaavanlaisia tietoja päivitettiin kerran kuussa.

Jako oli siis alustavasti tehty, ja kun tarjouspyynnöt sitten tulivat, yhtiöt (ainakin Kallio) laskivat oman hintansa. Sitten se, jolle urakka kuului, ilmoitti hintansa, ja muiden tuli tarjota enemmän. Yhteydenpito tapahtui puhelimitse, telefaksin käyttö oli periaatteessa kielletty. Siitä huolimatta Kalliolle on telefaksi³⁶, joka on lähetetty Valtatieltä 5.5.1998 Interbetonille ennen Mäntän kaupungin tarjousajan umpeutumista. Mäntän kunnasta saaduista tarjousasiakirjoista³⁷ voidaan todeta, että viimeinen tarjousten jättöpäivä on ollut 12.5.1998, ja että Valtatien tekemän tarjouksen hinnat vastaavat telefaksissa olevia hintoja. Valtatie voitti urakan.

Kiistaa saatettiin käydä siitä, että omissa urakoissa yhtiöt yrittivät saada korkeampaa katetta, ja muiden yhtiöiden urakoiden hintaa yritettiin saada alemmaksi. Kallio halusi saada omille urakoilleen saman katteen kuin Lemminkäinen sai omilleen. Aloituspalaverin lisäksi noin kerran kuukaudessa pidettiin kokous, jossa tarkistettiin miten prosenttiosuudet olivat kehittyneet.

Alue, jolla kartelliyritykset jakoivat osuudet, oli Pirkanmaalla kaikilla sama eli suunnilleen maakuntarajojen mukainen, mutta ei ihan tarkasti, kunnat oli listattu. Urakat jaettiin markkinaosuuden mukaisesti maakunnittain, mutta suorittavat työt saatettiin hoitaa muiden alueiden työporukoiden

³² Mänttari oli vastuussa koko kotimaan asfalttiliiketoiminnasta lukuun ottamatta Lahden, Espoon ja Anjalankosken alueita, joista vastasi Markku Staf.

³³ Simo Yli-Siurunen toimi Interbetonin Tampereen aluepäällikkönä ennen Kalliota, ja sen jälkeen jatkoi työnjohtajana.

³⁴ Liite 10 : Kallio 7.

³⁵ Liite 11: Kallio 8.

³⁶ Liite 12 : Kallio 9.

³⁷ Liite 13.

toimesta, ne eivät olleet sidoksissa keskenään.

Kallion mukaan tilanne oli kuitenkin useimmiten se, että järjestelmä toimi mainiosti silloin, kun Lemminkäisen oli määrä saada jokin urakka. Sitä vastoin muissa tilanteissa Lemminkäisellä oli tapana aina sumuttaa tavalla taikka toisella.

Valtakunnallisesti kartellia koordinoivat Lemminkäisen Pekka Tammi, Interasfaltin Mänttari ja Valtatien Peltomäki. He mm. jakoivat ne alueet, jotka jäivät aluepäälliköiden aluerajojen ulkopuolelle tai kuuluivat eri alueisiin eri yhtiöillä.

Vuoden 1999 keväällä oli iso kartellineuvottelu Helsingissä, joka johtui kiistasta toijalalaisen MK Asfalttipinta Oy:n (jäljempänä MK Asfalttipinta) roolista kartellissa. Kallio nosti tämän yrityksen toiminnasta niin ison äläkän, että asiasta keskusteltiin Helsingissä. Paikalla olivat Lemminkäiseltä Matti Kokko, Hannu Haapamäki ja Pekka Tammi, Interasfaltista Olli Kokkonen, Alpo Mänttari ja Kallio, Valtatieltä Antero Blomberg ja Timo Vainionpää. Neuvottelussa keskusteltiin MK Asfalttipinnan roolista ja siitä, sotkeeko se markkinat Tampereen seudulla. Neuvottelussa Kokko oli todennut, että "se tapetaan". MK Asfalttipinta otettiin mukaan kartelliin, ja tilanne rauhoittui. MK Asfalttipinta jäi Lemminkäisen "huostaan" ja sille annettiin osuus Lemminkäisen osuudesta.

Kartellissa oli muitakin säröjä ajoittain. Vuoden 2000 loppukesästä Valtatie vei Tampereella kaksi suurta yksityistä urakkaa, joiden oli määrä tulla Interasfaltille³⁸. Nämä urakat olivat Ahlstromin Lahdenperän urakka ja Tampereen Käyttöauton uudet toimitilat.

Kallio oli mukana Tampereen seudun jaoissa vuodet 1998 - 2000. Vuoden 2000 kevään aloituspalaverista Kalliolla on omat muistiinpanot "22.2. Pirkanmaan tonnit 2000"³⁹. Tämän asiakirjan ensimmäisellä sivulla on jaettu Pirkanmaan kunnat, toisella sivulla on merkintöjä hintakeskusteluista ja jaettu isoimmat yksityiset asiakkaat. Sivun reunassa olevat luvut ovat tonnihintoja ko. suuruiselle urakalle. Kokouksessa keskusteltiin tällaisista hintaluokista.

Kalliolla oli ollut hallussaan yksityiskohtaisia taulukoita, joiden avulla oli seurattu kartellin jäsenten tuotantomäärien pysymistä sovituisissa. Jokaisen aluepäällikön (Kallio, Maijala, Vainionpää) piti seurata toteutuneita urakoita, ja kerran kuukaudessa ne vahvistettiin yhteispalaverissa. Nämä määrät kukin antoi esimiehelleen, eli Kallio Mänttärille. Valtakunnan tasolla kirjaa pitivät Lemminkäisen Pekka Tammi, Interasfaltin Alpo Mänttari ja Valtatien Erkki Peltomäki, muiden yritysten edustajia Kallio ei tiedä. "Valtakunnan organisaatiossa" tarkasteltiin kokonaistoteutumaa, ja poikkeamat sovituisista maksettiin esimerkiksi "ilmaisilla" massoilla. Mänttari oli kertonut palaverissa, että Turun aluetoimisto sai noutaa ilmaista massaa Lemminkäisen Turun asemalta. Kallio ei muista määrää, mutta muistaa, että se oli huomattava. Poikkeamia korjattiin myös aiheettomilla konelaskutuksilla kartelliyritykseltä toiselle. Kallio tietää poikkeamien hyvityksistä, sillä se oli "yleistä tietoa".

Kallio oli vuoden 2000 syksyllä (3.8.2000) suututtuaan kartellitoimintaan sanonut Valtatien Peltomäelle puhelimesta ensin suoraan mielipiteensä ja sen jälkeen, hieman pelästyttämistarkoituksessa, että hän nauhoitti puhelun. Noin 15 minuuttia myöhemmin Kokkonen soitti Kalliolle asiasta, koska Antero Blomberg oli soittanut Kokkoselle. Tammi, Mänttari ja Peltomäki olivat asian takia tulleet Tampereelle ja tivanneet Kalliolta lukuisia kertoja, pitkö oikeasti paikkaansa, että hän oli jotakin nauhoittanut. Kallio oli totuudenmukaisesti kieltänyt. Mänttari oli sanonut Kalliolle hyvin selkeästi, että "se olisikin sitten viimeinen tekosi".

Kun Kallio lähti Interasfaltista vuonna 2000, kartellissa olivat mukana Valtatie (osuus n. 24%), Interasfaltti (osuus n. 13%), Lemminkäinen (osuus loput) ja pieni paikallinen yritys Toijalasta, MK Asfalttipinta, joka oli liittynyt kartelliin vuonna 1999 (osuus lasketaan Lemminkäisen osuusprosenttiin).

³⁸ Interbetonin nimi oli muutettu Interasfaltiksi 31.12.1998.

³⁹ Liite 14: Kallio 10.

7.1.5.4. Kilpailuviraston johtopäätökset Kallion kertomuksesta

Kallion lausunto osoittaa, että asfalttialalla on vallinnut kartelli jo ainakin vuodesta 1994 asti ja Kallion käsityksen mukaan se toimi vielä vuonna 2003. Kartellin toimintatapoihin on kuulunut pienten yritysten toiminnan vaikeuttaminen siten, että niiden toiminnan aloittamista ja urakoiden saantia on pyritty estämään kyseenalaisin keinoin. Kertomus osoittaa myös osaltaan, että Lemminkäinen on toiminut kartellin vetäjänä ja aktiivisesti pyrkinyt saamaan uudet yritykset kartelliin mukaan. Lausunto osoittaa lisäksi, että kartellissa ovat olleet mukana Lemminkäisen ohella Interbetoni ja Valtatie ja että kartelli on toiminut valtakunnallisesti. Yhtiöiden asfalttitoiminnan johto on ollut toiminnassa mukana aktiivisesti. Lausunto osoittaa, että urakat on jaettu maantieteellisesti, asiakaskohtaisesti tai tehtyjen töiden määrän mukaan etukäteen, ja tarjouskilpailujen yhteydessä on sovittu tarjoushinnoista. Kartellilla on myös ollut tehokas valvonta- ja rangaistusjärjestelmä sovittujen jakojen noudattamiseksi. Lausunto osoittaa vielä, että Interbetoni on 7.7.1997 päässyt sopuun kartellin kanssa. Sekä Valtatie että Lemminkäinen ovat uhkailleet Kalliota, mikä kertoo näiden yritysten johtavasta asemasta kartellissa, ja niiden käyttämistä kovistakin keinoista ylläpitää kartellia. Kallion kertomus osoittaa, että mainitut yritykset ovat syyllistyneet kilpailunrajoituslain 5 ja 6 §:n kieltämään kilpailun rajoittamiseen.

7.1.6. Pertti Kankare (Laatu-Asfaltti P. Kankare Oy)

Pertti Kankare on perustanut asfaltin levitystöitä tekevän Laatu-Asfaltti P.Kankare Oy:n (jäljempänä Laatu-Asfaltti P. Kankare) vuonna 1995. Lisäksi hän 1.12.2003 lähtien omistaa 100 % Liedon Asfalttitehtaat Oy:stä (jäljempänä Liedon asfalttitehtaat), joka aiemmin osti asfalttimassaa ja tällä hetkellä valmistaa sitä itse. Aikaisemmin Kankare omisti Liedon Asfalttitehtaista 60% ja loput 40 % omisti Asfaltointi Ylitalo. Laatu-Asfaltti P.Kankareen liikevaihto on n. [] miljoona euroa ja toiminta-alue n. 120 km:n säde Turun keskustasta.

Laatu-Asfaltti P. Kankare on kokenut ongelmia markkinoilla perustamisestaan lähtien kesäkuuhun 2002 saakka. Kesäkuun puolivälissä Laatu-Asfaltti P. Kankareen oma asfalttiasema saatiin käyttöön, ja merkittävät häiriöt kilpailijoiden taholta loppuivat siihen.

7.1.6.1. Kankareen kokemukset kartellin toiminnasta

Markkinat oli Kankareen mukaan jaettu Laatu-Asfaltti P. Kankareen toiminta-alueella Lemminkäisen, Valtatien, Interasfaltin ja Super Asfaltin kesken jo silloin, kun neljä pientä massaa ostavaa yritystä (Laatu-Asfaltti P. Kankare, Asfaltti Sarvo, HTG Asfaltti Oy ja Asfaltointi Ylitalo) tulivat markkinoille kilpailemaan ostoasfaltilla. Jaon kokonaisvaltaisuus ja massan myynnin rajoituksista sopiminen tulivat Kankareelle yllätyksenä. Jos halusi pysyä markkinoilla, massaa ostavan pienen yrityksen oli pakko sopeutua parhaalla mahdollisella tavalla vallalla olevaan tilanteeseen. Tästä johtuen Kankare ryhtyi miettimään oman aseman ostamista. Kankare toteaa olleensa ehkä röyhkein neljästä pienestä edellä mainitusta yrityksestä ja siitä syystä hän joutui eniten tekemisiin asfalttiyritysten kanssa ja ”pelaamaan heidän kanssaan samaa peliä”. Lemminkäinen, Valtatie, Interasfaltti ja Super Asfaltti tekivät ehkä noin 97% alueen urakoista. Neljä mainittua pientä yhtiötä tekivät loput alueen urakoista.

Laatu-Asfaltti P. Kankareen ongelmat liittyivät asfalttimassan ostoon ja markkinoiden ja toimintavapauden rajoittamiseen. Massan myynnillä pyrittiin rajoittamaan Laatu-Asfaltti P. Kankareen tekemien urakoiden kokoa. Yhtiö teki massanhankinnasta vuosisopimukset kirjallisena. Laatu-Asfaltti P. Kankare ei olisi Lemminkäisen ja Valtatien kanssa vuonna 1998 tehtyjen massanostosopimusten⁴⁰ mukaan saanut tehdä yli 500 m² urakoita ja Valtatien kanssa vuonna 1999 tehdyn sopimuksen⁴¹ mukaan yli 1000 m² urakoita. Pienemmät työt sai tehdä rauhassa.

Vuonna 2000 Kankare pyysi virallista tarjousta massasta muun muassa Valtatieltä ja Lemminkäi-

⁴⁰ Liitteet 15 ja 16.

⁴¹ Liite 17.

seltä. Massanmyyntisopimukset vuodelta 2000⁴² tehtiin siten, että sekä Lemminkäisen että Valtatien kanssa tehdyt sopimukset tehtiin samassa tilaisuudessa Valtatien tiloissa. Yhteiskokouksen järjestivät Lemminkäinen ja Valtatie. Paikalla tilaisuudessa olivat Kankareen lisäksi Valtatieltä Hannu Oittinen ja Oittisen esimies Helsingistä ja Lemminkäiseltä Seppo Määttänen. Sopimuksen liitteen 1 ”*Asfalttimassan myyntisopimus Turun talousalueella*” oli Kankareen mukaan kirjoittanut Määttänen. Liitteeseen on kirjattu seuraavaa:

”Lemminkäinen Oyj, Valtatie Oy ja Liedon Asfalttitehtaat Oy ovat sopineet asfalttimyyntisopimuksen yhteydessä seuraavista asioista....

Liedon Asfalttitehtaat ei voi tarjota seuraavia töitä ilman Valtatie Oy:n, Lemminkäinen Oyj:n ja Interasfaltti Oy:n edustajien välistä lupaa: TURKU KAUPUNKI, TURKU SATAMA, RAISIO KAUPUNKI, KAARINA KAUPUNKI, NAANTALI KAUPUNKI, PARAINEN KAUPUNKI + YMPÄRISTÖ + SAARISTO, PAIMIO KAUPUNKI, MIETOINEN KUNTA, MYNÄMÄKI KUNTA, MASKU KUNTA, NOUSIAINEN KUNTA, TAIVASSALO KUNTA, KUSTAVI KUNTA, RYMÄTTYLÄ KUNTA, MERIMASKU KUNTA, VEHMAA KUNTA, RUSKO KUNTA, PIIKKIÖ KUNTA, LIETO KUNTA, LEMU KUNTA. RAKENUSLIIKKEET : NCC, HARTELA, SKANSKA, A.PALMBERG, RAISION TEHTAAT, KAIVUULIKE: KUMMALA, RIITAMO-JALONEN, POWERMAN, HÄRKÄMÄEN MAANRAKENNUS.

Lisäksi yli 1000m² kohteita tarjottaessa edellytetään sopijapuolten olevan yhteydessä toisiinsa osapuoliin.

Tämän sopimuksen allekirjoittaneita veloitetaan noudattamaan sopimusta yhteisen edun nimissä.”

Liitettä vaadittiin allekirjoitettavaksi ko. tilaisuudessa. Kankare päätti kokouksen iskemällä nyrkkiä pöytään ja totesi miettivänsä paperin sisältöä, mutta epäili jo tuolloin, ettei tule suostumaan esitetyn kaltaisiin vaatimuksiin. Tilaisuus oli painostava ja Kankareelta yritettiin saada allekirjoitus liitteeseen. Liitteessä olevat käsinkirjoitetut kommentit ovat Kankareen muistiinpanoja vaatimuksista esitettäväksi Liedon Asfalttitehtaiden kokouksessa.

Joinakin vuosina massan ostosta neuvoteltiin kahden kesken, mutta joskus oltiin paikalla myös isommalla porukalla. Kankare ei laatinut sopimuksia eikä myöskään toimittanut esimerkiksi Lemminkäisen sopimusta Valtatielle tai päinvastoin. Luonnollisesti hän esitti kommenttejaan sopimusluonnoksiin. Huomattavaa on, että myös vuoden 1998 sopimukset Lemminkäisen ja Valtatien kanssa ovat identtiset - ilmeisesti myös tuolloin tavattiin ja sovittiin yhdessä. Sopimusten allekirjoittajina ovat Lemminkäiseltä Seppo Määttänen ja Valtatieltä Antero Blomberg.

Huolimatta Laatu-Asfaltin tekemistä massanostosopimuksista ei massaa silti aina saanut ostaa. Massaa ei saanut tiettyihin urakoihin ja selvästi ilmoitettiin, missä saa toimia ja missä ei. Ongelmia oli erityisesti Forssassa, Salossa ja Loimaalla. Salo on Lemminkäisen aluetta ja Loimaa Super Asfaltin. Erityisesti Super Asfaltista tuli välillä törkeitäkin puheluita Kankareelle. Esimerkiksi vuonna 1999 Laatu-Asfaltti P. Kankare voitti Pöytyän kunnan tarjouskilpailun. Tämän jälkeen se ei enää saanut ostettua massaa Lemminkäiseltä, vaikka sillä oli voimassa oleva massanostosopimus myös ko. urakkaan. Valtatieltä Oittinen ilmoitti, että hekään eivät voi massaa myydä, koska heidän pitää kuunnella Lemminkäistä tässä asiassa. Lopputulos oli, että Laatu-Asfaltti P. Kankare joutui luopumaan urakasta ja Super Asfaltti sai sen.⁴³

Kankare voitti vuoden 2001 syksyllä Forssan Levy-Osan ison urakan. Kankareella ja Lemminkäisellä oli voimassaoleva massanmyyntisopimus, jonka mukaan Kankare sai ostaa 150 tonnia massaa päivässä, ja isommista määristä piti ilmoittaa muutama päivä aikaisemmin. Kun Kankare olisi tarvinnut tätä urakkaa varten yli 150 tonnia massaa joinain päivinä, Lemminkäiseltä Määttänen ilmoitti, että massan hintaa nostetaan 150 tonnin ylimenevältä osalta noin 45%. Kankare otti asiassa

⁴² Liitteet 18 - 20.

⁴³ Liite 21: Kankareen kirje Pöytyän kunnalle, jossa hän purkaa tarjouksen, sekä Kankareen ensimmäinen versio kirjeestä, jota ei koskaan lähetetty.

yhteyttä lakiasiantoinmisto Raimo Ruohon. Ruoho hoiti neuvottelut sopimusrikkomuksessa, ja uhkaamalla viedä asian oikeuteen Ruoho sai Lemminkäisen sopimaan asian.⁴⁴ Valtatien kanssa oli yleensä vähemmän vaikeuksia kuin Lemminkäisen.

Vuonna 2001 Kankare päätti osallistua Koski TL:n tarjouskilpailuun. Super Asfaltti otti yhteyttä puhelimitse ja kertoi, että se on heidän aluettaan. Laatu-Asfaltti P. Kankare jätti tästä huolimatta tarjouksen, koska heillä oli oma asema valmistumassa. Laatu-Asfaltti P. Kankare voitti urakan. Kankare sai asiasta useamman puhelun Lemminkäisen Seppo Määttäseltä ja Super Asfaltin Timo Mäeltä koskien sitä, että kyseessä on Super Asfaltin alue. Jäljempänä esityksessä on kuvattu eräs asiaan liittyvä puhelinkeskustelu Kankareen ja Timo Mäen välillä 15.6.2001. Kankare pyydettiin myös useamman kerran kartellin jäsenten kuultavaksi asiassa. 19.6.2001 oli tapaaminen Lemminkäisen tiloissa Voimakadulla Turussa Seppo Määttäsen kanssa kello 9. Tämä tapaaminen koski sitä, että Kankare oli tehnyt kauppaa kohteeseen, johon ei olisi pitänyt tehdä. Seuraava tapaaminen oli 25.6.2001 klo 14 Kaarinassa hotelli-ravintola Kivitaskussa. Paikalla olivat Seppo Määttänen ja Timo Tuokko Lemminkäiseltä, Timo Mäki Super Asfaltista, Hannu Oittinen Valtatieltä ja Kankare. Super Asfaltti oli asiassa kärsinyt osapuoli, eli se ei ollut saanut itselleen kuuluvaa urakkaa. Urakkaa yritettiin saada takaisin Super Asfaltille. Samassa paikassa Kivitaskussa oli vielä 8.8.2001 klo 18 tapaaminen, jossa olivat paikalla Hannu Oittinen, Timo Mäki, Timo Tuokko ja Määttäsen tilalla Pekka Tammi Lemminkäiseltä. Tilaisuuden syynä oli edelleen edellä mainittu Koski TL:n urakka. Kankareta vaadittiin maksamaan erotus siitä, mitä Super Asfaltti oli hävinnyt menetetyt urakan katteena. Kokouksen puheista ja aikaisemmista puheluista Kankare käsitti, että Lemminkäinen maksaisi osan katetappiosta ja Kankareen olisi tullut maksaa loput. Tähän hän ei kuitenkaan ryhtynyt. Summiakin oli esillä. Kyse oli muutamista kymmenistä tuhansista markoista.

Laatu-Asfaltti P. Kankareen oman asfalttiaseman rakentamista kartelli pyrki estämään kaikin keinoin. Liedon Asfalttitehtaat toimi aseman perustamisessa bulvaanina, koska Laatu-Asfaltti P. Kankareen olisi ollut mahdotonta saada hankittua mitään omista nimissään. Asema tuotettiin Saksasta, koska kotimaasta niitä on pienen yrittäjän vaikea saada. Muutama asemaa välittävä yrittäjä soitti Kankareelle, että he eivät tule asemaa tälle toimittamaan. Tontin kanssa ei ollut ongelmia.

Kilpailuviraston tarkastuksilla maaliskuussa 2002 löytyi kaksi massanmyyntisopimusta, Valtatien ja Kankareen välinen allekirjoitettu vuoden 1998 sopimus⁴⁵ ja samojen osapuolien välinen allekirjoittamaton sopimus vuodelta 1999.⁴⁶ Kuulemisessa 6.5.2003 Valtatiellä Kilpailuvirasto kysyi näistä massanmyyntisopimuksista toimitusjohtaja Antero Blombergilta. Vuoden 1999 sopimuksesta kysyttiin, allekirjoitettiinko sitä koskaan. Blombergin vastasi, että *"Ei se vissiin tehnyt meidän kanssa sopimusta. Se taisi tehdä kilpailevan yrityksen kanssa sopimukset. Meidän kanssa ei ainakaan 1999 ole tehnyt sopimusta."* Kuten aikaisemmin on käynyt ilmi, Kankare on kuitenkin toimittanut Kilpailuvirastoon ko. sopimuksen allekirjoitettuna, allekirjoittajana on Antero Blomberg.

Interasfaltti oli pieni tekijä Turun seudulla. Se oli kuitenkin mukana sopimassa urakoista. Interasfaltin aluepäällikkö Pekka Vuorinen on soittanut Kankareelle urakkahintoja, Kankare muistaa ainakin Ruskon ja Piikkiön kunnan tarjouskilpailut. Interasfaltille oli myös jaettu sen osuus Turun alueen urakoista, joko alueena tai massatonneina.

Kankareen käsityksen mukaan kaikki Turun talousalueen asfaltointiyritykset tiesivät asfalttikartellista ja olivat siinä mukana. Pienten yritysten mukanaolo tarkoittaa, että he joutuivat myöntymään kartellin vaatimuksiin. Kankare tietää, että ainakin Asfaltti Sarvo ja HTG-Asfaltti joutuivat usein antamaan isompia urakoita Lemminkäiselle tai Valtatielle saadakseen edelleen ostaa asfalttimassaa. Asfaltti Sarvon osakas Oksa oli kertonut näitä tapauksista Kankareelle, ja yhdessä he olivat kironneet kartellia isojen yritysten etujen ajamisesta. Pienet yritykset eivät uskaltaneet leimautumisen pelossa puuttua kartellin toimintaan.

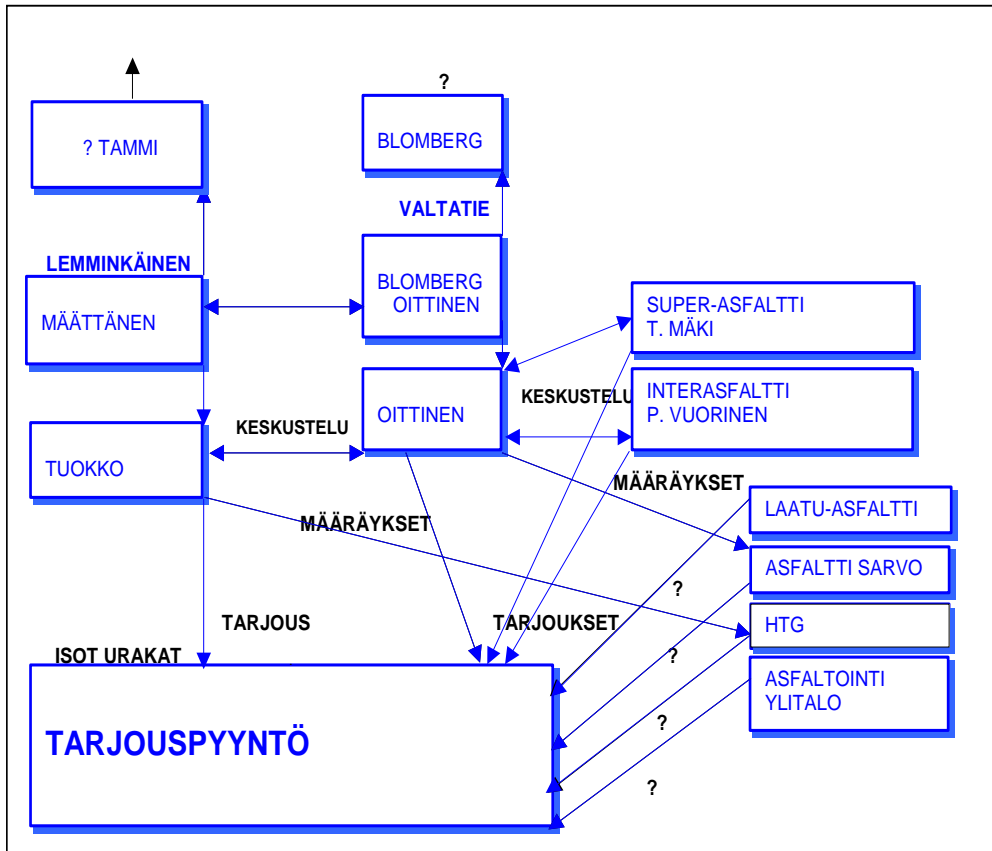
⁴⁴ Raimo Ruoho on vahvistanut Kankareen kertomuksen puhelinkeskustelussa 11.6.2003.

⁴⁵ Liite 22.

⁴⁶ Liite 23.

Kankare on laatinut kuvan siitä, millä tavalla määräys- ja valtasuhteet menivät vuosina 1997 - 2002 Turun alueen kuntien ja merkittävien rakennushankkeiden asfalttiurakoissa.

Kuvaaja 2: Valtasuhteet Turun alueen kuntien ja rakennushankkeiden urakoissa 1997-2002. Kuvaaja kertoo Kankareen käsityksen keskustelu- ja määräyssuhteista Turun seudulla isojen urakoiden urakkatarjouspyynnöissä. Kuvaajasta nähdään, että Lemminkäisen, Valtatien, Super-Asfaltin ja Interasfaltin päällikkötason henkilöt ovat keskustelleet keskenään ja keskusteluja on käyty myös päällikköjen ja heidän esimiestensä välillä. Pienet yritykset ovat saaneet määräyksiä kartelliyrityksiltä koskien tarjouksen tekemistä.



7.1.6.2. Kilpailuviraston johtopäätökset Kankareen kertomuksesta

Kuulemisessa 6.5.2003 Valtatietä pyydettiin toimittamaan Kilpailuvirastoon kaikki Valtatien tekemät massanmyynnin vuosisopimukset. Valtatien asiamies on telefaksilla 6.6.2003 ilmoittanut Kilpailuvirastolle, että "...Valtatien tiedossa ei ole muita vuosimassamyntisopimuksia kuin yksi ainoa, joka tiettävästi on Kilpailuviraston tutkijoiden hallussa. Tämä sopimus syntyi Valtatie Oy:n sopijapuolen aloitteesta, ja on tämän laatima." Kuten yllä olevasta Kankareen lausunnosta ja Kankareen Kilpailuvirastolle toimittamista sopimuksista käy ilmi, Valtatie on tehnyt massanmyyntisopimuksen Laatu-Asfaltti P. Kankareen kanssa vuosina 1998 ja 1999 sekä Liedon Asfalttitehtaiden kanssa vuonna 2000. Sopimusten laatimisesta Kilpailuvirasto toteaa, että ottaen huomioon sen, että vuoden 1998 sopimus on laadittu Valtatien omalle logopaperille, sopimuksissa olevat Kankareen toimintaa rajoittavat ehdot sekä vuoden 2000 sopimuksen liiteasiakirja, ei ole uskottavaa että Kankare olisi laatinut ko. sopimukset. Kilpailuvirasto pitää uskottavampana Kankareen kertomusta siitä, että vastapuolet olivat laatineet sopimukset.

Kankareen lausunto osoittaa, että Turun seudulla Lemminkäinen, Valtatie ja Super Asfaltti ovat aktiivisesti toimineet kartellissa yrittäen vaikeuttaa uuden yrittäjän asemaa saadakseen tämän pois markkinoilta, ja sen epäonnistuttua painostaneet tätä liittymään kartelliin. Näiden yhtiöiden lisäksi

Interasfaltti on ollut mukana kartellissa. Kartellin toiminta on sisältänyt kilpailijoiden yhteisiä tapaamisia sekä sopimuksia markkinoiden jaosta ja kartellin ulkopuolisten yrittäjien kohtelusta. Lausunnon mukaan Lemminkäisen asfalttiryhmän johtohenkilöihin kuuluva Pekka Tammi ja Valtatien toimitusjohtaja Antero Blomberg ovat osallistuneet aktiivisesti kartellin toimintaan. Lemminkäisen ja Valtatien valtakunnalliseen johtoon kuuluvat tahot ovat siis olleet tietoisia kartellista ja toimineet sen ylläpitämiseksi. Lausunto ja asiakirjat osoittavat, että kartelli on toiminut ainakin vuosina 1998 - 2001. Lausunnosta käy myös ilmi, että massanmyyntisopimusten avulla on pyritty kontrolloimaan massan ostajan tekemien urakoiden suuruutta siten, että sopimus kieltää isoimpien urakoiden tekemisen. Lisäksi lausunto osoittaa, että silloin kun Kankare oli tehnyt tarjouksia kartellille kuuluvista urakoista, massan osto tuli vaikeammaksi. Kankareen kertomus osoittaa, että mainitut yritykset ovat syyllistyneet kilpailunrajoituslain 5 ja 6 §:n kieltämään kilpailun rajoittamiseen.

7.1.7. Olli J. Dolk (Helsingin kaupungin rakennusvirasto)

Olli J. Dolk Helsingin kaupungin rakennusvirastosta kertoi Kauppalehdessä 12.2.2002⁴⁷, että ”usein löytyy kaksi firmaa, joiden tarjoukset menevät sopivasti limittäin, eli ne loksahavat meidän kannaltamme kummasti kohdalleen”. Tarjouksien ”loksahaminen kohdalleen” tarkoittaa sitä, että jos kaupunki on esimerkiksi julkistanut yhdeksän urakkaa tarjottavaksi, niin yksi urakoitsija voi tarjota alennuksen, jos se saa esimerkiksi neljä ensimmäistä urakkaa. Useimmiten tälle yritykselle löytyy sopiva vastinpari, joka tarjoaa loppuista viidestä urakasta alennuksen. Kilpailuviraston ja Dolkin tapaamisessa 21.5.2002 Dolk vahvisti edellä kerrotun, ja tarkensi, että viime vuosina erityisesti SMA-töissä ja suurissa töissä Valtatien ja Lemminkäisen tarjoukset ovat sopineet toisiinsa siten, että näiden myöntämien erityisalennusten jälkeen näiden kahden yhtiön tarjousten hyväksyminen on tullut kaupungille halvimmaksi.

Dolk kertoi myös vuosia sitten⁴⁸ sattuneesta tapahtumasta, jolloin Antti Kalliomaa Lemminkäiseltä oli soittanut Dolkille ja kysynyt, onko urakka tulossa heille. Dolk oli vastannut, että jotain on kyllä tulossa. Tämän jälkeen Kalliomaa oli tiedustellut muiden hintoja, mutta Dolk ei suostunut niitä kertomaan. Kalliomaa oli luetellut puhelimesta kaikkien antamat tarjoushinnat, vaikka mitään ei oltu vielä julkistettu.

7.1.7.1. Yritysten selvitykset ja Kilpailuviraston johtopäätökset Dolkin kertomuksesta

Valtatie katsoo vastineessaan, että yhdistämällä urakoita päästään edullisempiin urakkatarjouksiin, ja se selittäisi, miksi urakat jakaantuvat vuosittain tietyllä tavalla. Kilpailuvirasto toteaa, että Valtatien vastine ei selitä, miten kahden suuren kilpailijan usean urakkatarjouksen kokonaisuudet osuvat sopivasti kohdalleen täydentäen toisiaan. Valtatien selityksen perusteella olisi todennäköisempää, että kaikki suuret asfalttiyritykset tarjoaisivat koko urakkapotin, eivätkä vain tiettyä osaa siitä.

Dolkin kertomus tukee Kilpailuviraston muun näytön perusteella saamaa käsitystä siitä, että Helsingin kaupungin suuret työt ja SMA-työt on jaettu Lemminkäisen ja Valtatien kesken. Urakoiden jakaminen on kilpailunrajoituslain 5 ja 6 §:n kieltämä kilpailunrajoitus.

7.1.8. Kilpailuviraston johtopäätökset todistajien kertomuksista

Edellä kerrotut asfalttiyrittäjien ja alalla toimineiden henkilöiden kokemukset osoittavat sen, että kartellin systemaattisena päämääränä oli pitää markkinat alalla jo olleiden yritysten hallussa estämällä uusien yrittäjien alalle tulo ja pakottamalla uudet yrittäjät pois markkinoilta. Jos tässä ei onnistuttu, kartelli pyrki vaikeuttamaan pienten yritysten toimintaa ja siten pakottamaan ne liittymään kartelliin. Kartellin käyttämiä keinoja olivat massanmyyntiboikotit ja toimintaa rajoittavat ehdot massanmyynnissä, vaikeudet saada ostettua massaa, mikäli yrittäjä tarjosi kartellille kuuluvia urakoita, alueelliset alihinnoittelut pienten yrittäjien toiminta-alueilla, välilliset boikotit painostamalla

⁴⁷ Liite 24.

⁴⁸ Dolkin mukaan todennäköisesti ennen vuotta 1992.

laitteiden myyjä liikesuhteiden katkaisemisella, mikäli ne toimittavat laitteita kartellin ulkopuolisille yrityksille sekä yritysten suora painostaminen ja uhkailu. Pyrkimällä minimoimaan uusien yrittäjien alalietulo ja pienten toiminnan kasvaminen kartelli pyrki varmistamaan sen, että markkinat voitiin jakaa etukäteen eikä pelkoa yllättävistä, kartellin toimintaa häiritsevistä tekijöistä ollut. Lisäksi kertomukset osoittavat, että urakat jaettiin koko valtakunnan tasolla. Jako tapahtui alueellisesti, tehtyjen tonniin tai urakkatarjousten pyytäjien perusteella. Lisäksi kertomukset osoittavat, että kartellilla oli tehokas valvonta- ja seurantajärjestelmä jakojen toteutumisen valvomiseksi, ja että oli olemassa sakkojärjestelmä, jolla tasoitettiin voittoja silloin kun urakat eivät menneet sovitun mukaisesti. Todistajien kertomukset osoittavat, että Lemminkäinen, Valtatie, Interasfaltti, Skanska Asfaltti (Asfaltti-Tekra, Sata-Asfaltti ja Savatie), SA-Capital (aiemmin Savatie), Rudus Asfaltti (Asfalttiniö ja Espoon Asfaltti) sekä Laatu Asfaltti P. Kankare ja ovat syyllistyneet kilpailunrajoituslain 5 ja 6 §:n kieltämään kilpailun rajoittamiseen.

7.2. ASIAKIRJANÄYTTÖ KARTELLIN TOIMINNASTA

7.2.1. Jako-osuuksista sopiminen ja niiden noudattamisen valvonta

7.2.1.1. Kilpailutilanne vuonna 1996

Valtatieltä tarkastuksella löytynyt asiakirja⁴⁹ kertoo vuonna 1996 vallinneesta kilpailutilanteesta ja miten sitä pidettiin alalla poikkeuksellisena.

Asiakirja on päivätty 10.6.1996 ja sen on allekirjoittanut toimitusjohtaja Antero Blomberg. Asiakirjassa käsitellään Valtatien strategiaa. Siinä todetaan muun muassa seuraavaa:

" 1. Kilpailutilanteen hallinta

Lemminkäisen ja Savatien kanssa yhteistä ja tervettä toimintaa. Em. yritysten kanssa yhdessä torjuttava tanskalaisten laajeneva toiminta ja muiden ulkomaisten (Skanska, NCC ym.) alalle tulo."

Asiakirjan toinen sivu on täydennys 10.6.1996 esitykseen. Otsikon "*Kilpailutilanteen hallinta*" alla esitetään kaksi vaihtoehtoa.

"Vaihtoehto 1. Asfalttialalla tulee olemaan sairas kilpailu. - Johtuu Lemminkäisen tunkeutumisesta Tanskan markkinoille ja hintatason laskusta siellä. - Tanskalaiset (Interbetoni) ryntäävät Suomen markkinoille hinnalla millä hyvänsä. Halvat hinnat puret työkauden -96 aikana esim. Tampereella n. 30 % alennus, Raumalla n. 25 % alennus, Oulussa 25 % alennus, Helsingissä 25 % alennus, Kajaani 25 % alennus. Huimat alennukset ovat koskettaneet Valtatietä eniten Helsingin ja Tampereen alueella. Interbetoni "sukelsi" myös sirotepin-tauksen hinnassa n. 40 % Turun tielaitoksen työssä, jonka Valtatie on perinteisesti tehnyt; urakkasumma n. 3 milj.mk.

Interbetonin uudet kiinteät asemapaikat Suomessa vuonna -96 Helsinki, Tampere, Oulu, Rauma (vuonna -95 Lahti ja Kajaani).

Tanskalaiset ovat neuvotteluissa kertoneet kohdistavansa "kostonsa" Lemminkäiseen ja että heillä ei ole Valtatietä vastaan mitään. Kuitenkin em. paikkakunnilla sairas kilpailu koskee Valtatietä yhtä paljon. Tanskalaiset ovat myös uhanneet sairaalla hinnoittelulla Tielaitoksen töihin -97 työkaudelle, ellei tilanne Tanskassa selviydy. Tanskalaiset ovat keskusteluissa kertoneet polttavansa rahaa Suomessa työkaudella -96 n. 50-60 milj.mk ja jatkavansa seuraavina vuosina samaa linjaa.

Tanskalaiset ovat ehdottaneet Valtatielle yhteistyötä Lemminkäistä vastaan ja jopa tarjoutu-neet ostamaan Valtatie Oy:n hyvällä hinnalla.

⁴⁹ Liite 25.

Mikäli edellä oleva tilanne jatkuu, Valtatien on uusittava strategiaansa seuraavasti:

Ei enää kunnioiteta Lemminkäisen eikä muidenkaan vanhoja markkina-alueita ja asiakassuh- teita, vaan tarjotaan töitä kaikkialle mistä vaan katetta löytyy. - Alennusmyyntiin ei sorruta.

Vaihtoehto 2. Terve kilpailu.

Mikäli hintataso tulisi terveeksi olisi tanskalaisilla vaatimuksia tietyillä alueilla. Näistä vaati- muksista on Lemminkäinen yksin vastuussa, koska on sotkun aiheuttanutkin. Keväällä tans- kalaiset ehdottivat: Lemminkäinen pois Tanskasta niin Interbetoni lopettaa työt Suomessa. - Ei sopinut Lemminkäiselle."

7.2.1.1.1. Yritysten selvitykset ja Kilpailuviraston johtopäätökset

Asiakirjasta ilmenee pyrkimys estää ulkomaisten yritysten, muun muassa Skanskan, alalle tulo. Skanska ihmetteleeikin vastineessaan, miten se on voinut olla mukana kartellissa samaan aikaan, kun kartelli pyrki pitämään sen pois markkinoilta. Tältä osin Kilpailuvirasto toteaa, että kyseinen asiakirja on laadittu aikana, jolloin []. Lisäksi käytännön toiminnasta vastasivat Alaset ja Jarmo Si- kanen ja tuohon aikaan yhtiö oli valtakunnallisia kilpailijoitaan pienempi toimija markkinoilla. Edellä esitettyä Valtatien strategiaa on luettava tässä valossa.

Kyseinen asiakirja osoittaa sen, että Valtatie suunnitteli vuonna 1996 muun muassa, ettei se enää kunnioita vanhoja jakoja. Tämä tarkoittaa sitä, että tällaisia jakoja oli ollut olemassa ennen vuotta 1996, ja että niitä noudatettiin vähintäänkin herrasmiehsopimuksen perusteella. Kartellisoitumista osoittavat myös viittaukset yhteistoimintaan Lemminkäisen ja Savatien kanssa sekä yhteisen uhan torjumiseen. Asiakirjoista käy selvästi ilmi, että Interbetoni pyrki jo tuolloin sopimaan Lemminkäi- sen kanssa markkinoiden jaosta. Epäonnistuttuaan tässä yrityksessä Interbetoni pyrki liittoutumaan Valtatien kanssa.

7.2.1.2. Tielaitoksen urakoiden jakaminen vuonna 2000

Tarkastuksella löytyi Suomen Laatuasfaltista kaksi asiakirjaa⁵⁰, joissa on luetteloitu Tielaitoksen kuumat urakat vuodelta 2000. Asiakirjat kuvaavat urakkatilannetta 29.5.2000 ja 16.10.2000. 29.5.2000 päivätty asiakirja on lähetetty telefaksilla Lemminkäiseltä Skanskaan Jarmo Sikaselle⁵¹. Lemminkäisen nimi näkyy telefaksin lähetystiedoissa, samoin Lemminkäisen faksinumero 09-145 797. Toinen, 16.10.2000 päivätty asiakirja on päätynyt Sikasen haltuun Savatien Seppo Kemp- paisen kautta.

Molemmissa asiakirjoissa on samanlaiset taulukot. Taulukon ensimmäinen numerosarake sisältää urakan tonnit, toinen sarake katteen mk/tonni ja kolmas sarake urakan kokonaishinnan. Oikealla olevissa pienissä taulukoissa on tehty urakat laskettu yhteen yrityskohtaisesti sekä kuumien ura- koiden että kuumien ja kylmien urakoiden osalta. Taulukoissa on ilmoitettu myös P.O. ja P.O:n ja kokonaishinnan erotus. Jarmo Sikanen kertoi tarkastuksella, että P.O. tarkoittaa "pitää olla".

Taulukot osoittavat siten vuoden 2000 osalta Tielaitoksen urakoiden ennakkotilanteen toukokuus- sa 2000 ja toteutuman mukaan lokakuussa tarkennetun tilanteen. Erotus kuvaa sitä markkamää- rää, jonka kukin yritys on jäänyt omasta ennalta sovitusta osuudestaan tai on sen ylittänyt. Kun verrataan yritysten "pitää olla" -lukuja toukokuussa ja lokakuussa, ne ovat prosentuaalisesti pysy- neet samana prosentin kymmenyksen tarkkuudella, vaikka absoluuttiset lukumäärät ovatkin muut- tuneet. Siten yrityksille sovitut markkinaosuudet kyseisissä urakoissa ovat pysyneet muuttumat- tomina. Esimerkiksi Lemminkäisen piti tehdä alustavan suunnitelman mukaan Tiehallinnon urakoita 19 251 123 mk:n edestä, mutta se voitti kilpailuja hiukan vähemmän eli 19 125 439 mk:n edestä. Vuoden loppupuolella Lemminkäinen oli kuitenkin tehnyt kuumia urakoita 20 067 965 mk:n edes- tä, kun sen osuus olisi jaon mukaan ollut 19 125 487 mk. Siten se ylitti kiintiönsä 942 478 mk:lla.

⁵⁰ Liite 26.

⁵¹ Jarmo Sikanen työskenteli ensin Asfaltti-Tekrassa ja Skanskan ostettua Asfaltti-Tekran Skanskassa.

Taulukossa on listattu Lemminkäisen lisäksi Valtatien, Interasfaltin, Sata-Asfaltin, Savatien ja Asfaltti-Tekran ja Asfalttinelion osuudet. Taulukoiden tekoaikana Sata-Asfaltti ja Asfaltti-Tekra kuuluivat Skanskan omistukseen. Myös Savatien liiketoiminta oli siirtynyt Skanskalle. Lokakuussa päivätyn taulukon tekoaikana Asfalttinelio puolestaan kuului jo Rudus Asfaltin omistukseen.

7.2.1.2.1. Yritysten selvitykset ja Kilpailuviraston johtopäätökset

Lemminkäinen kertoo vastineessaan, että kyseessä ovat Lemminkäisen päällystysyksikön laskentapäällikön Pekka Tammen laatimat ja päivittämät markkinaseurantataulukot, joihin sisältyy Tammen arviot yhtiöiden markkinaosuuksista. Kuntien ja yksityisten tilaamien töiden markkinaseuranta suoritetaan Lemminkäisen päällystysyksikössä. Tielaitoksen, eli nykyisin Tiehallinnon, seuranta toteutetaan erikseen Lemminkäisen pääkonttorilla, koska kyseiset työt tarjotaan pääkonttorista käsin.

Lemminkäisen mukaan Kilpailuviraston viittaamilla taulukoilla on seurattu työmäärien ja katteiden kehitystä urakoitsijoittain. Seurannan pääasiana on ollut työmäärien kehitys. Taulukoissa esitetyt työmäärät on saatu tarjouspyyntöjen yksikköhintalistoista (tarkat tonnimäärät) tai aluejohtajilta ja piiripäälliköiltä (arviot toimitusurakoista). Tietoja on saatu myös tilaajalta, eli silloiselta Tielaitos tuotannolta. Katearviot ovat Pekka Tammen henkilökohtaisia arvioita, eivätkä varmasti pidä paikkaansa kilpailijoiden saamien töiden osalta.

Taulukon "P.O." -sarake tarkoittaa "pitäisi olla", ja se perustuu Tammen arvioon eri yhtiöiden edellisen vuoden toteutuneista markkinaosuuksista. P.O. -luku on siten laskettu kertomalla edellisen vuoden arvioitu toteutunut markkinaosuus vuoden 2000 arvioidulla yhteismarkkamäärällä. "Erotus" - sarake kuvaa sitä arvioitua markkamäärää, jonka jokainen yritys toukokuussa / lokakuussa 2000 saatavilla olevien arvioiden mukaan on joko ylittänyt edellisen vuoden arvioituun toteutuneeseen markkinaosuuteen perustuvan markkamäärän tai on jäänyt siitä. Yhteismäärällä jaettuna erotus osoittaa näin ollen eri yhtiöiden markkinaosuuden muutoksen.

Myös Skanska pitää taulukkoa Tammen arviona yhtiöiden markkinaosuuksista. Paperi on Skanskan arvion mukaan päätenyt Sikaselle siten, että Kemppainen on sen antanut. Skanska korostaa myös, ettei sille ole voinut syntyä vastuuta liiketoiminnan kaupalla hankittujen yhtiöiden liiketoiminnasta.

Kilpailuvirasto ei usko, että kyseessä olisi vastineessa esitetty Lemminkäisellä tehtävä normaali markkinatilanneseuranta. Kilpailuvirasto toteaa, että Lemminkäiselle tehdyssä tarkastuksessa ei löytynyt yhtään vastaavanlaista seuranta-asiakirjaa, ei edes Pekka Tammen huoneesta. Tarkastuksessa ei löytynyt myöskään aluejohtajien tai piiripäälliköiden raportteja kilpailijaseurannasta eikä minkäänlaisia arviolaskelmia kilpailijoiden katteista. Kaikkia näitä Kilpailuvirasto nimenomaisesti etsi tarkastuksella. Lemminkäinen ei myöskään vastineessaan selvitä, miksi Lemminkäinen on toukokuussa lähettänyt samaa vuotta koskevat "kilpailijaseurannat" kilpailijalleen Skanskalle, tai miksi ne on toimitettu täydennettyinä työkauden loppupuolella uudestaan kilpailijalle. Kilpailuvirasto pitää Lemminkäisen selvitystä epäuskottavana, eikä sitä myöskään tue muu tarkastuksella löytynyt aineisto.

Kilpailuvirasto toteaa, että Skanska oli jo asiakirjojen laatimisen aikaan ostanut Savatien liiketoiminnan (kauppa tehtiin 15.2.2000) ja Kemppainen oli Skanskan työntekijä.

Kilpailuvirasto katsoo, että taulukko osoittaa, että siinä luetellut yritykset Lemminkäinen, Valtatie, Interasfaltti, Skanska (Sata-Asfaltti, Savatie, Asfaltti-Tekra) ja Rudus Asfaltti (Asfalttinelio) olivat sopineet kunkin yrityksen osalta erikseen tämän osuuden Tielaitoksen urakoista vuonna 2000. Koska Tielaitoksen urakat määräytyivät tarjouskilpailun perusteella, yritysten on täytynyt etukäteen kunkin tarjouskilpailun osalta sopia, kuka urakan saa ja millä hinnalla, jotta sovittu jako saataisiin aikaan. Taulukon P.O. -sarake kertoo, kuinka paljon yritykset ovat ylittäneet tai alittaneet sovittuun osuuden. Taulukko vahvistaa Kilpailuviraston muun näytön perusteella saaman kuvan sovitusta osuuksista ja niiden tasaamisesta sekä kartelliin systemaattisesta jakojen toteutumisen seurannasta.

Asiakirja osoittaa, että mainitut yritykset ovat syyllistyneet kilpailunrajoituslain 5 ja 6 §:n kieltämään kilpailun rajoittamiseen.

7.2.1.3. Tielaitoksen ja Asfalttiliiton väliset neuvottelut

Asfalttiliitosta löytyi tarkastuksella kokouspöytäkirja Asfalttiliitto ry:n ja Tielaitos tuotannon välistä neuvottelusta⁵². Kokous oli järjestetty Lemminkäisen tiloissa 25.2.1998. Läsnä olivat olleet edustajat Lemminkäisen lisäksi Valtatieltä, Interbetonista, Tielaitoksesta sekä Asfalttiliitosta. Kokouksessa oli käyty läpi Tielaitos tuotannon strategioita avautuvilla asfalttimarkkinoilla. Kokouspöytäkirjaan on muun muassa kirjattu seuraavaa.

"*Laiteresurssit - 2 kuuma-asemaa*
- 6 PAB asemaa
- tulee pitäytymään ko. kalustossa (ei uushankintoja)"

"

- *Tuotanto etsii yhteistyötä urakoitsijoiden kanssa ja sen kautta saatavia yhteisiä etuja. Tavoitteena on yhteistyöhön perustuva kumppanuus.*
- *Jos yhteistyön edellytykset löytyvät, tuotannolla ei ole tarvetta laajentaa toimintaansa nykyisestä määrän osalta. Mikäli yhteistyöhön ei päästä, tuotanto tulee laajentamaan toimintaansa. Päättävänä on Tuotannon oman olemassaolon edellytysten turvaaminen. "*

Taulukko 6: Tuotannon alihankinnat urakoitsijoilta

<i>Tyyppi</i>	<i>Määrä</i>	<i>% urakoitsijoille</i>
<i>Kuumapääällysteet</i>	<i>1,03 milj.tn</i>	<i>75</i>
<i>PAB</i>	<i>0,9 milj.tn</i>	<i>10</i>
<i>SOP</i>	<i>1,23 milj.m²</i>	<i>100</i>
<i>REM</i>	<i>0,7 milj.m²</i>	<i>100</i>
<i>REMO</i>	<i>1,05 milj.m²</i>	<i>100</i>
<i>REST</i>	<i>0,56 milj.m²</i>	<i>100</i>
<i>Stabiloinnit</i>	<i>1,12 milj.m²</i>	<i>100</i>
<i>Jyrsintä</i>	<i>1,16 milj.m²</i>	<i>40</i>

- *Tuotannolla ei ole intressiä muuttaa lukuja, jos yhteistyöstä päästään sopimukseen. Muussa tapauksessa markkinaosuuksista kilpaillaan ehkä laajemmalla kentällä.*
- *Tuotanto antaa urakoitsijoille 160 000 tn PAB, jos EU-asia vedetään pois käsittelystä (haittaa yhteistyötä periaatteellisella tasolla).*
- *Tuotanto haluaa olla mukana Hallinnon järjestämissä pilottiprojekteissa urakoitsijoiden alihankintoina (Oulun case: Savatie ja Tuotanto yhdessä, jälkimmäisen osuus 20 %)*
- *Tuotanto haluaa laajentaa toimintaansa kuntasektorille samassa suhteessa kuin Hallinto avaa suoraan TIEL markkinoita avoimeen kilpailuun(=uhka tuotannolle). Pitkän aikavälin odotuksena on, että volyyymi pysyy samassa suhteessa kuin tällä hetkellä on.*

⁵² Liite 27.

- *Pelissäntökomitea tarvitaan pohtimaan ja sopimaan asioista ja menettelytavoista (yhteistyö SML⁵³).*

Tuotannon tavoitteena on pidempiaikainen yhteistyö (1-3 vuotta). Business-kuvio voisi olla esim. seuraava:

- *Alueellinen jako (kuumat massat)*
-Tuotanto: *Etelä-Suomi*
-Urakoitsijat: *muu Suomi*
- *Päällystetyypit*
-Tuotanto: *PAB*
Urakoitsijat: *muut päällysteet 100%*
- *Isoissa urakoissa yhteistyökuvio voisi olla seuraava:*
-*Etelä-Suomi: Tuotanto + SML*
-*Muu Suomi: AsL⁵⁴ + Tuotanto*
-*Tuotanto tarvitsee päällysteurakoitsijoita muualla kuin Etelä-Suomessa kuumamassojen osalta*
-*vaihtoehtona (AsLi PAB + SML: kilpailu)*
- *Tuotanto ei laajenna toimintaansa Remix-puolelle, mikäli saa korvaavat markkinat muualta."*

7.2.1.3.1. Yritysten selvitykset ja Kilpailuviraston johtopäätökset

Mainitusta asiakirjasta käy ilmi, että kokouksessa läsnä olleet yritykset ovat käsitelleet markkinoiden maantieteellistä ja päällystetyypin perusteella tapahtuvaa jakoa, markkinaosuuksien mukaista jakoa ja vaihtaneet toimintaansa liittyviä tietoja. Kilpailuviraston saamien selvitysten mukaan keskustelun on kirjannut ylös Asfalttiliiton edustaja, eikä Tielaitos tuotanto ole saanut pöytäkirjaa vahvistettavakseen. Osa keskustelusta perustuu jäljempänä kuvatulla tavalla Tielaitos Tuotannolle asetettuihin velvoitteisiin sen liikelaitostamiseen liittyen.

Sekä Tieliikelaitos että Asfalttiliitto kiistävät, että tilaisuudessa olisi vaihdettu liikesalaisuuksia sisältäviä tietoja. Vastaavia keskusteluja oli käyty aiemminkin ja tiedot ovat saatavissa julkisista lähteistä. Tieliikelaitoksen mukaan tapaamisessa on kyse ns. pilottiurakoista sopimisesta. Talouspoliittisen ministerivaliokunnan päätös 20.5.1997 velvoitti Tielaitos tuotantoa sopimaan maanrakennusalan järjestöjen kanssa mahdollisuudesta osallistua Tiehallinnon kilpailuttamiin pilottiurakoihin. Lähtökohtaisesti osallistuminen oli erikseen kielletty. Kun Asfalttiliitto kuuli näistä Tielaitos Tuotannon osallistumissuunnitelmista, se uhkasi tehdä asiasta valituksen komissiolle. Kokouksen tarkoituksena oli sopia siitä, miten Tielaitos tuotanto voisi näihin urakoihin osallistua. Lisäksi Tielaitos halusi informoida alaa alihankintatarpeestaan, koska se joutui hankkimaan noin 40-45 % Tiehallinnon urakoissa tarvitsemastaan kapasiteetista muilta yrityksistä. Lisäksi liitto halusi Tielaitos Tuotannosta lisätietoja Tuotannon mahdollista liiton liitännäisjäsenyyttä varten. Sopimukseen pilottiurakoista ei päästy ja Asfalttiliitto ja Suomen Maanrakentajien Keskusliitto tekivät toimenpiteiden pyynnön Kilpailuvirastoon. Ministerivaliokunnan päätös velvoitti hallittuun siirtymävaiheeseen sekä siihen, että Tielaitos tuotanto entiseen tapaan tilaa osan suoritteista yksityisiltä yrityksiltä alihankintana. Oma kapasiteettia ei saanut lisätä.

Tielaitos antoi 24.8.1995 ohjeet tuotteiden ja palvelujen myynnistä ulkopuolisille. Tielaitoksen tehtävänä on yleisten teiden tienpito. Sen sijaan elinkeinonharjoittajana toimiminen ei ole sen tehtävä. Ohjeen mukaan ulkopuolisille voidaan myydä muun muassa, jos toimintaa ei nykyisestä mainittavasti laajenneta, asiakkaat ovat perinteisiä eli lähinnä kuntia, yksityistiekuntia ja valtion laitoksia sekä kysymys on ylikapasiteettien ja Tielaitokselle tarpeettomiksi käyneiden erien luovuttamisesta.

⁵³ Asfalttiliitosta 10.5.2002 saadun selvityksen mukaan SML on Suomen Maanrakentajien liitto ry.

⁵⁴ AsLi tarkoittaa Asfalttiliittoa.

Ulkopuolisille tapahtuvan myynnin tulee tapahtua tavalla, joka ei sekoita markkinoita ja sietää julkisen arvioinnin.

Liikenneministeriö antoi 2.5.2000 keskeiset uudistukseen liittyvät periaatteet. Uudistuksessa tuli noudattaa läpinäkyvyyttä, avoimuutta ja vuorovaikutusta. Liikelaitos etsii yleisten teiden tienpidosta menettämäänsä työkantaa ensisijaisesti julkiselta sektorilta. Se ei hanki kaivavia koneita, murskauslaitoksia eikä lisää muun kaluston määrää. Se ei myöskään luo alalle ylikapasiteettia. Toimintaa seuraa erillinen seurantaryhmä.

Tieliikelaitos sai kertomansa mukaan vuonna 1998 kaikki tarvitsemansa päällysteurakat Tielaitos hallinnolta suoraan neuvottelemalla ilman kilpailua. Pilottiurakoihin osallistuminen oli tärkeää lähinnä kilpailukyvyyn kehittämisen kannalta. Täten sillä ei ollut edes intressiä osallistua kiellettyyn kartellitoimintaan. Sen kaavailemat yhteistyömuodot koskivat 1-3 vuoden aikajaksoa, kuten muistios- ta ilmenee, eli aikaa, jolloin se oli vielä valtion virasto. Tieliikelaitoksen päällyste- ja ympäristöyksi- kön johtajan Antti Piiraisen puhelinkeskustelussa 21.1.2004 kertoman mukaan Tielaitos tuotanto teki yksityisiä tai kunnallisia urakoita vuosina 1998-2000 seuraavasti: 1998 noin 1,5 miljoonaa eu- roa, 1999 noin 3,0 miljoonaa euroa sekä 2000 noin 4,2 miljoonaa euroa. Siirtymäkauden aikana 2001-2002 luvut pysyivät entisellä tasolla. Vasta vuonna 2003, kun neuvottelu-urakat loppuivat, kuntatöistä kilpailtiin Piiraisen mukaan tosissaan. Tuolloin urakoita tehtiin noin 6,8 miljoonan euron edestä.

Tiehallinnon virastolle toimittaman selvityksen mukaan vuosina 1998-2000 Tielaitos hallinto tilasi työt pääosin tuotannolta, joka sitten suunnitteli mitä teki omana työnään ja hankki loput aliorakoi- na. Joitakin selviä kokonaisuuksia, joita tuotannolla ei katsottu olevan mahdollisuutta tehdä omana työnään, hallinto kilpailutti suoraan jo vuodesta 1998 lähtien (noin 10 urakkaa/vuosi). Tällaisia töi- tä olivat esimerkiksi tiesekoitteiset uusiopäällysteet, ns. REMIX-urakat ja stabilointiurakat. Myös niillä alueilla, missä tuotannolla ei ollut omaa kuumapäällystysasemaa, urakoita kilpailutettiin. Pu- helinkeskustelussa 20.1.2004 Tiehallinnon Katri Eskola vahvisti, että vuosina 1998-2000 Tielaitos hallinto kilpailutti ainoastaan ne urakat, joita tuotanto ei voinut tehdä. Ennen sisäistä organisaa- tiomuutosta kilpailutettuja urakoita oli ollut enemmän. Tuolloin Tielaitos itse suunnitteli, mitkä ura- kat se haluaa tehdä ja mitkä kilpailuttaa. Eskolan käsityksen mukaan Tielaitos tuotanto ja yksittäi- set päällystysyritykset eivät olleet vuosina 1998-2000 kilpailuasetelmassa keskenään siltä osin kuin puhuttiin Tielaitoksen urakoista.

Tieliikelaitos katsoo, että kyseessä on ollut viranomaistahojen tahdon mukainen toiminta. Tieliike- laitos viittaa myös Kilpailuviraston ajoratamerkintöjä koskevaan päätökseen, jonka mukaan Tielai- toksen olisi tullut etukäteen informoida alaa tehostamissuunnitelmistaan, jotta markkinamuutokset eivät olisi olleet niin ennalta arvaamattomia ja jyrkkiä. Vastaavaa periaatetta he katsovat sovelta- neensa Tielaitos-uudistuksen yhteydessä. Kilpailuvirasto on myös ollut mukana liikenneministeriön asettamassa seurantaryhmässä, eikä se ole huomauttanut menettelystä aiemmin.

Kilpailuvirasto toteaa, että asiakirjassa on mukana mainintoja, joita ei voida pitää seurauksena Tie- laitos tuotannolle aiheutuneista velvoitteista. Kokonaisuutena katsoen asiakirja kuitenkin pääasialli- sesti koostuu tiedoista, joita Tielaitos tuotanto oli velvoitettu antamaan alalla toimiville yrityksille. Kilpailuvirasto ei siten pidä asiakirjaa riittävänä näyttönä yhtiöiden ja Tielaitoksen osallistumisesta kartelliin.

7.2.2. Tilien tasaaminen sovittujen jakojen mukaisiksi

Kilpailuvirasto löysi tarkastuksella laskuja, joita on syytä epäillä aiheettomiksi, eli niiden tarkoituk- sena on ollut yritysten välisten tilien tasaaminen kartellissa sovittujen osuuksien toteuttamiseksi.

7.2.2.1. Lasku 1.11.1999 Asfaltti-Tekralta Asfalttinieliölle⁵⁵

Laskussa on kyse asfalttiaseman pölynsuodattimen vuokrauksesta ajalla 14.6. - 15.10.1999. Laskun summa on [] mk. Laskusta kysyttiin tapaamisessa 6.6.2003 entiseltä Asfalttinieliön omistajalta, nykyisin yhtiön ostaneella Rudus Asfaltilla työskentelevältä Kalevi Hakkaraiselta. Hakkarainen kertoi, että Asfalttinieliöllä oli tuohon aikaan vanha pölynsuodatin, jonka toimintavarmuus oli sen verran heikko, että Asfalttinieliö päätti varmuudeksi vuokrata pölynsuodattimen. Vuokra-aikana pölynsuodatinta ei kuitenkaan tarvittu, eli vuokrattua suodatinta ei edes haettu Asfaltti-Tekralta. Hakkarainen kertoi lisäksi, että vuokrattu suodatin vaati niin ison sähkötehon, että sitä ei olisi edes voitu käyttää Asfalttinieliön käytössä olleilla sähkölaitteilla. Vuokrauksesta ei tehty kirjallista vuokrasopimusta.

7.2.2.1.1. Yritysten selvitykset ja Kilpailuviraston johtopäätökset

Asfaltti-Tekran nykyisin omistava Skanska katsoo vastineessaan, että pölysuodattimen hankintahinta on noin miljoona markkaa ja käyttökulut ovat korkeat. Vuokrahinta on Skanskan käyttämien taloudellisten kriteerien alarajalla. Skanska pitää siten Hakkaraisen selitystä uskottavana. Skanskalta ei kuitenkaan ole käsitystä siitä, miksi Sikanen lähetti kyseisen laskun Asfalttinieliölle.

Rudus Asfaltilla ei ole tietoa laskun taustoista. Sillä ei ole ollut aihetta epäillä, että laskujen kirjauksessa olisi ollut ongelmia.

Kilpailuvirasto katsoo, että selvitys laskusta ei ole riittävän uskottava. Asfalttinieliön liikevoitto ([] mk vuonna 1999) huomioon ottaen [] markan ylimääräinen maksuerä pelkästään koneen varallaloista on varsin suuri ja liiketaloudellisesti epäuskottava. Tätä vahvistaa se seikka, että konetta ei olisi edes pystytty nopeasti ottamaan käyttöön Asfalttinieliön työmaalla sähkölaitteiden epäsopivuuden takia. Asfaltti-Tekralta vuonna 1999 töissä ollut Jarmo Sikanen on vahvistanut Kilpailuvirastolle, että kyseinen lasku tehtiin kartellitilien tasaamiseksi, eli kyseessä on niin sanottu "aiheen lasku". Sikanen antoi itse laskutustiedot sihteerille, joka laati laskun.

7.2.2.2. Lasku 10.12.1997 Interbetonilta Valtatielle⁵⁶

Laskussa on kyse turbon vuokrasta työkaudella -97, määrä 54 päivää, hinta [] mk/päivä, eli laskun loppusumma on [] mk. Tapaamisessa 6.5.2003 Valtatiellä laskusta kysyttiin toimitusjohtaja Antero Blombergilta. Blomberg kertoi, että turbo on höyrykone, joka kuumentaa kiviainesta. Turbon hinta on noin miljoona markkaa ja käyttöikä noin viisi vuotta. Laskusta Blomberg kertoi, että he olivat vuokranneet turbon Interbetonilta, koska turbomenetelmä tuli käyttöön vuoden 1997 aikoihin, eikä Valtatiellä ollut silloin vielä omaa turboa. Kilpailuvirasto pyysi nähtäväksi tositteita, joista turbon vuokran voisi varmentaa. Tällaisia tositteita voisivat olla vuokrasopimus, tositteet päivistä, jolloin turbo on haettu vuokraajalta sekä palautettu vuokraajalle, tosite turbon kuljetuksesta, kuittaus koneen palautuksesta vuokraajalle tai muu kirjallinen tosite vuokrauksen tosiasiallisesta olemassaolosta. Blomberg ilmoitti, ettei vuokrauksesta tehty sopimusta, ja että turbo oli kuljetettu Valtatien käyttöön Valtatien omalla kuljetuskalustolla. Valtatien asiamies selvitti telefaksilla 6.6.2003 Kilpailuvirastolle, että "*Valtatie Oy ei (samoin kuin tiettävästi muutkaan alalla toimivat yritykset) laatinut mitään sopimuksia, vakuutuksia, kuittauskäytäntöä koskevia menetelmiä tms. vuokratessaan itse ulos tai vuokratessaan itselleen käyttöön tapauskohtaisesti tarvittavia laitteita muilta alan yrityksiltä.*"

7.2.2.2.1. Yritysten selvitykset ja Kilpailuviraston johtopäätökset

Valtatie esittää vastineessaan vastoin aikaisemmin kertomaansa, että turbo eli liikkuva asfalttiasema oli tuona aikana noin kolmen miljoonan markan arvoinen. Kyseinen lasku on liittynyt Valtatien Tielaitoksen Turun tiepiirin kanssa tekemään urakkasopimukseen Tienpäällystysurakka

⁵⁵ Liite 28.

⁵⁶ Liite 29.

T4/1997. Valtatie on löytänyt seitsemän tähän urakkaan liittyvää laskua, päiväykset 17.6. - 12.9.1997. Laskuista näkee, että urakan koodi kirjanpidossa on ollut 52. Kyseessä oleva lasku sisältää käsin tehdyn merkinnän, joka alun perin on viitannut kyseiseen position 52. Sittemmin se on sisäisesti muutettu käsittämään position 97. Laskussa turbon vuokra on käsittänyt 54 työpäivää, ja kun lasketaan yhteen urakkaan liittyvien laskujen osoittamat käyttöpäivät, päädytään juuri 54 päivään. Valtatie katsoo, että Kilpailuviraston tulkinta Interbetonin laskun tarkoituksesta on virheellinen.

Interasfaltti esittää vastineessaan, että yhtiöllä ei ole mitään vuokrahinnastoa tai valmista vuokralomaketta / -sopimusta, jota koneiden vuokrauksessa käytettäisiin. Vuokraehdot sovitaan puhelimesta ja tositteeksi jää itse lasku. Alan käytäntö ei ole sellainen, että koneiden ja laitteiden vuokrauksesta tehtäisiin erillisiä sopimuksia tai asiakirjoja. Interasfaltti toteaa myös, että kyseisen turbon hinta on noin kolme miljoonaa markkaa. Ottaen huomioon sen ja kyseisen asfalttiaseman lyhyen vuotuisen tuotantoajan, vuokrahinta on ollut markkinaehtoinen.

Kilpailuvirasto pitää epäuskottavana, että lasku liittyy turbon vuokraan. Vuokra-aikaa ei ole laskussa tai sopimuksin mitenkään määritelty, joten Interbetoni ei olisi voinut edes tietää, milloin kone on sen omassa käytössä. Valtatie ei ole esittänyt selvitystä siitä, milloin kone on haettu Interbetonilta ja milloin palautettu. On epäuskottavaa, että yritys voisi vain käydä hakemassa kilpailijaltaan kalliin laitteen kuittaamatta sitä haetuksi tai palautetuksi. Valtatiellä tai Interbetonilla ei myöskään ole ollut mitään sisäistä kirjanpitoa vuokra-ajasta laskun tekemistä tai sen oikeellisuuden tarkastamista varten. Tapaamisessa Valtatiellä 6.5.2003 Blomberg on Kilpailuvirastolle kertonut, että turbon hinta on ollut noin miljoona markkaa. Vastineessaan Valtatie kuitenkin ilmoittaa, että turbon hinta on ollut noin kolme miljoonaa markkaa. Kumpikaan osapuoli ei ole toimittanut minkäänlaista näyttöä, kuten ostokuitteja, turbon hinnasta vuonna 1997. Kun lisäksi Kilpailuviraston saaman näytön perusteella on todennäköistä, että kesäkuussa 1997 kartellin ja Interbetonin välillä vasta käytiin neuvotteluja sovun saamiseksi niiden välille kovassa kilpailutilanteessa ja Interbetoni oli voittanut vuoden 1997 keväällä paljon urakoita kasvattaen samalla markkinaosuuttaan ja tehtyjen töiden määrää, Kilpailuvirasto ei pidä uskottavana, että Interbetonilla olisi ollut käyttämätön turbo kesäkaudella tai että Interbetoni olisi vuokrannut turbon kilpailijalleen.

Kilpailuvirasto katsoo, että lasku on niin sanottu "aiheeton lasku", ja sen tarkoituksena on ollut tasata kartellin tilejä. Useat henkilötodistajat ovat kertoneet Kilpailuvirastolle tämän tyyppisten laskujen käytöstä tilien tasaamiseksi.

7.2.3. Kilpailuviraston johtopäätökset markkinoiden jaosta ja tilien tasaamisesta

Edellä esitetyt asiakirjat tukevat henkilötodistajien lausuntoja ja osoittavat, että kartelli on jakanut markkinat työmäärien (tonnien), asiakkaiden (Tielaitos, kunnat, yksityiset) ja maantieteellisten alueiden perusteella. Kaikki isoimmat alan yritykset, Lemminkäinen, Valtatie, Interasfaltti ja Skanska Asfaltti sekä myös Rudus Asfaltti (Asfalttinelio), olivat vuonna 2000 sopineet Tiehallinnon urakoiden osalta kullekin yritykselle prosenttiosuuden näistä urakoista. Jako-osuuksien toteutuminen ei olisi ollut mahdollista ilman yritysten välistä yhteistyötä urakoiden hinnoittelussa ja tarjoamisessa. Aiheettomat laskut osoittavat osaltaan, että jakoja on tasoitettu vuoden lopussa tehdyillä aiheettomilla laskuilla ainakin vuosina 1997 ja 1999. Asiakirjat osoittavat, että mainitut yritykset ovat syyllistyneet tarjousyhteistyöhön, jako-osuuksista sopimiseen, jakojen noudattamisen valvontaan ja hintayhteistyöhön jakojen toteuttamiseksi. Menettelyt ovat kilpailunrajoituslain 5 ja 6 §:n kieltämää kilpailun rajoittamista.

7.2.4. Tarjousyhteistyö

Kilpailuvirastolla on näyttöä useista yksittäisistä tarjouskilpailuista, joissa yritykset ovat ennen tarjousten jättämistä olleet yhteydessä keskenään ja sopineet tarjoushinnoista ja tarjouskilpailun voitajasta.

7.2.4.1. Ruskon kunnan tarjouskilpailu 16.4.1998 - 4.5.1998

Tarkastuksella Super Asfaltista löytyi Ruskon kunnan tarjouspyyntö ja siihen liittyviä asiakirjoja.⁵⁷ Tarjoukset oli tullut toimittaa kuntaan 4.5.1998 mennessä. Super Asfaltin 4.5.1998 päivättyyn tarjoukseen oli niitattu kiinni Valtatien 4.5.1998 klo 12:43 lähettämä faksi, joka on täysin identtinen Super Asfaltin sittemmin kunnalle tekemän tarjouksen kanssa. Tarkastuksella Super Asfaltin toimitusjohtaja Timo Mäki selitti, että kysymyksessä on Valtatien tekemä tarjous, koska Super Asfaltti ei tee öljysora- (ÖS) eikä pehmeäasfalttibetonitöitä (PAB). Valtatien toimitusjohtajan Antero Blombergin selitys oli sama. Asian selvittämiseksi Länsi-Suomen lääninhallituksesta käytiin 11.4.2002 tapaamassa Ruskon kunnan edustajia. Kunnasta saaduista selvityksistä⁵⁸ käy ilmi, että Super Asfaltin jättämä tarjous on sama, jonka Valtatie oli yhtiölle faksilla toimittanut ennen tarjousajan umpeutumista. Myös Valtatie oli jättänyt tarjouskilpailuun oman tarjouksensa, joka oli osin korkeampi osin matalampi kuin Super Asfaltin tarjous. Kunta valitsi kaavateiden paikkaustöiden suorittajaksi Asfaltti Sarvo Oy:n ja muiden päällystystöiden suorittajaksi Interbetonin. Interbetoni on saanut Ruskon kunnan urakat ainakin vuosina 1997 - 2001.

Kilpailuviraston ja lääninhallituksen edustajat kävivät 31.5.2002 hankkimassa suullisia selvityksiä Super Asfaltilta. Kuulemisessa saadun selvityksen mukaan tarjous tehtiin siksi, että tarjouspyynnöt kunnasta loppuvat, jos yritys ei jätä jotakin tarjousta. Urakkaa ei varsinaisesti haluttu. Super Asfaltti teki 10 vuotta sitten viimeksi töitä Ruskon kunnalle. Tästä huolimatta se on aina tehnyt tarjouksen.

Super Asfaltin edustajat kertoivat, että aliurakointitilanteessa olisi saatettu harkita sitä vaihtoehtoa, että Valtatie tekee koko urakan Super Asfaltin puolesta, ei pelkästään PAB:ia ja öljysoraa. Sitä ei Super Asfaltissa osattu kommentoida, miksi Valtatie jätti kuitenkin erilaisen, osittain korkeampia ja osittain alempia hintoja sisältävän tarjouksen.

Sittemmin Ruskon kunnan rakennusmestari Rolf Ekros ilmoitti puhelinkeskustelussa Länsi-Suomen lääninhallituksen edustajan kanssa, että hän valitsee puhelinluettelon keltaisilta sivuilta ne yritykset, joille tarjouspyyntö lähetetään. Mitään merkitystä ei ole sillä, onko yritys antanut tarjouksen edellisenä vuonna, koska yritysten työtilanteet vaihtelevat vuosittain.

7.2.4.1.1. Yritysten selvitykset ja Kilpailuviraston johtopäätökset

Valtatie toteaa vastineessaan, että telefaksi on Valtatien Super Asfaltille antama aliurakointitarjous, koska Super Asfaltti ei tuolloin tehnyt esimerkiksi öljysoratöitä. Tarkoitus oli, että Valtatie toimisi Super Asfaltin aliurakoitsijana kyseisten töiden osalta. Sittemmin Valtatie harkitsi kuitenkin omien intressiensä mukaiseksi tehdä Ruskon kunnalle oman itsenäisen tarjouksen.

Kilpailuvirasto toteaa, että Super Asfaltti ja Valtatie ovat vaihtaneet tietoja tarjoushinnoista ennen tarjousajan umpeen kulumista, vaikka molemmat yhtiöt jättivät kunnalle omat tarjouksensa. Mikäli kyse olisi ainoastaan aliurakoinnista, voisi olettaa, että Super Asfaltti tekisi omat laskelmansa omaan tarjoukseensa eikä kopioisi suoraan Valtatieltä samaansa tarjousta. Lisäksi on erikoista, että Super Asfaltti olisi ottanut urakointivastuun kuntaan päin itselleen ilman mitään korvausta. Ristiriidassa aliurakointisopimuksen kanssa on myös Valtatien oma tarjous, joka on osin kalliimpi ja osin halvempi kuin Super Asfaltille lähetetty tarjous. Toinen merkittävä seikka on se, että kunta ei edellyttänyt tarjousten antajilta kaikkien töiden tekemistä. Esimerkiksi paikkaukset voittanut Asfaltti Sarvo ei jättänyt ollenkaan tarjouksia kaikista töistä. Öljysoratöitä ja PAB:ia oli kumpaakin ainoastaan yhdessä kohteessa. Super Asfalttikin olisi siten voinut jättää tarjoukset muista kuin näistä kahdesta kohteesta. Urakan saamisen se olisi voinut välttää laittamalla hinnan riittävän korkeaksi. Näillä perusteilla Kilpailuvirasto ei pidä Super Asfaltin selvityksiä asiasta uskottavana. Kilpailuviraston mielestä yhtiöiden menettely on osoitus edellä kuvatusta markkinoidenjakosopimuksesta, jolla kuntien työt jaettiin kartelliosapuolten kesken etukäteen. Sopimuksen toteutumiseksi Valtatie il-

⁵⁷ Liite 30.

⁵⁸ Liite 31.

moitti Super Asfaltille hinnat, joilla Super Asfaltin tuli tarjous tehdä.

Lisäksi telefaksi oli lähetetty Valtatieltä puolen päivän jälkeen, minkä kanssa on ristiriitaista väittää, että Valtatie "sittemmin" päättyi tekemään oman tarjouksen, tarjoustenhan tuli olla kunnassa saman päivän aikana.

Ruskon kunnan teknisen lautakunnan pöytäkirjasta käy myös ilmi, että päällystystöiden hintataso oli vuonna 1998 noussut edellisestä vuodesta noin 50 %. Kunta oli pyytänyt tarjouksia Super Asfaltin, Valtatien ja Asfaltti-Sarvon lisäksi myös Interbetonilta ja Lemminkäiseltä. Kaikki yritykset olivat päätyneet samaa tasoa olevaan hinnankorotukseen. Hintojen nousun ajoitus sopii yhteen Interbetonin ja muun kartellin välisen sovun aikaansaamisen kanssa vuoden 1997 aikana. Pelkkä kustannusten nousu ei näin rajua ja yhtenäistä nousua selitä, vaan taustalla täytyy olla asiasta käydyt keskustelut ja yhteisymmärryksen saavuttamien hintatasosta.

Asiakirja osoittaa, että mainitut yhtiöt ovat syyllistyneet kilpailunrajoituslain 5 §:ssä kiellettyyn kilpailun rajoittamiseen.

7.2.4.2. Tarjous piha-alueiden asfaltoinnista Puksmäntti Oy:lle 28.7.1999

Tarkastuksella Super Asfaltista löytyneessä tarjouksessa⁵⁹ on käsin kirjoitettu L ympyrän sisällä ja sen alla 33,80. Super Asfaltin omistajien Timo ja Pekka Mäen mukaan L tarkoittaa Lemminkäistä. Kysyttäessä, mistä tieto on saatu, he totesivat, että Puksmäntti Oy oli kova tinkimään ja on voinut ilmoittaa hinnan. Tarjousasiakirjoista⁶⁰ käy myöhemmin ilmi, että hinta oli sama, jonka Lemminkäinen jätti ko. tarjouskilpailussa.

Taisto Hölttä hoiti Puksmäntin puolelta asfaltointiurakkaa. Hän kertoi puhelinkeskustelussa 26.4.2002, että tarjousta pyytänyt Puksmäntti Oy on konkurssissa ja toimintaa jatkaa tällä hetkellä Kauppakissa Oy, joka toimii Humppilan Lasitornissa kahvilana. Puksmäntti oli pyytänyt tarjouksia kolmelta urakoitsijalta: Lemminkäiseltä, Super Asfaltilta ja hämeenlinnalaiselta Tie- ja Pihapäälyste Oy:ltä. Näiden lisäksi tarjouksen oli jättänyt myös Laatu-Asfaltti P. Kankare. Tarjouksissa oli eroja. Super Asfaltti voitti urakan. Taisto Hölttä hoiti itse neuvottelut eikä kertomansa mukaan missään vaiheessa ilmoittanut minkään yrityksen hintoja muille yrityksille.

7.2.4.2.1. Yritysten selvitykset ja Kilpailuviraston johtopäätökset

Lemminkäinen kiistää vastineessaan, että sen piiripäällikkö Erkki Mäkelä, joka on tehnyt kyseisen tarjouksen, olisi antanut Super Asfaltille tietoa Lemminkäisen tarjoushinnasta. Lemminkäinen kiinnittää huomiota myös siihen, että Kilpailuviraston havaitsema, Lemminkäisen tarjoushinnaksi väitettävä luku on merkitty käsin Super Asfaltin puolelta jo allekirjoitettuun tarjoukseen. Tämä viittaa vahvasti siihen, että Super Asfaltti on saanut tiedon Lemminkäisen tarjoushinnasta vasta jätettyään oman tarjouksensa ja tarjouskilpailun ratkettua. Tähän viittaa myös se seikka, että Super Asfaltin tarjous on päivätty 28.7.1999, mutta Lemminkäisen tarjous vasta 2.8.1999.

Kilpailuvirasto toteaa, että kilpailijan hinnan merkitseminen jo allekirjoitettuun tarjoukseen ei sinänsä todista mitään siitä, oliko tarjous jo lähtenyt tarjouksen pyytäjälle. Vaikka Super Asfaltti oli jo tehnyt yhden tarjousasiakirjan valmiiksi, se on voinut tehdä uuden tarjousasiakirjan saatuaan tietoonsa Lemminkäisen tarjoushinnan.

Kilpailuvirasto ei pidä todennäköisenä, että Hölttä olisi vastoin Kilpailuvirastolle kertomaansa antanut Lemminkäisen hintatiedot Super Asfaltille. Super Asfaltti on siten todennäköisesti saanut Lemminkäiseltä tämän hintatiedot. Lisäksi hintatietojen antaminen kilpailijalle on kiellettyä paitsi ennen tarjousajan päättymistä myös tarjousajan päättymisen jälkeen.

Asiakirja osoittaa, että mainitut yritykset ovat syyllistyneet kilpailunrajoituslain 5 §:ssä kiellettyyn

⁵⁹ Liite 32.

⁶⁰ Liite 33: Taisto Hölttä lähettänyt asiakirjat Kilpailuvirastoon 3.5.2002.

kilpailun rajoittamiseen.

7.2.4.3. Karinaisten kunnan tarjouskilpailu 16.5.2000 - 29.5.2000

Super Asfaltista löytyi tarkastuksella Karinaisten kunnan tarjouspyyntö, jossa tarjoukset pyydetään toimittamaan 29.5.2000 klo 15.00 mennessä. Super Asfaltin 29.5.2000 päivättyyn tarjoukseen oli nitattu kiinni telefaksi, jonka Valtatie oli lähettänyt 29.5.2000 klo 13:46 eli ennen tarjousajan umpeen kulumista.⁶¹

Asian selvittämiseksi Länsi-Suomen lääninhallituksesta käytiin 11.4.2002 Karinaisten kunnassa. Karinaisten kunta oli pyytänyt tarjouksia alun perin neljältä yritykseltä: Interasfaltilta, Super Asfaltilta, Lemminkäiseltä ja Laatu-Asfaltti P. Kankareelta. Myöhemmin tarjouspyyntö lähetettiin vielä Tielaitokselle. Kaikki antoivat tarjouksensa. Asiassa järjestettiin tarjousten täsmennys, minkä jälkeen Tielaitos sai urakan. Kunnan tarjousasiakirjoista⁶² selvisi, että Valtatien Super Asfalttiin telefaksina lähettämä paperi on identtinen Laatu-Asfaltti P. Kankareen kyseisessä tarjouskilpailussa jättämän tarjouksen kanssa. Super Asfaltti on saanut Karinaisten kunnan urakat vuosina 1998 ja 1999 samoin kuin vuonna 2001.

Laatu-Asfaltti P. Kankareen omistaja Pertti Kankare ei 10.9.2002 tehdyllä tarkastuksella osannut selvittää syytä siihen, miten kyseinen tarjous oli päätynyt Valtatielle ja Super Asfaltille. Kankare toimitti Kilpailuviraston pyynnöstä virastolle jälkikäteen selvityksen tarjouksen päätyemisestä kilpailijoiden tietoon. Kankareen muistikirjamerkintöjen mukaan Valtatien Hannu Oittinen oli ottanut häneen yhteyttä ja pyytänyt saada kyseisen tarjouksen, mikäli Kankare aikoo jatkaa toimintaansa. Kankareella ei ollut tietoa, miten tarjous oli päätynyt Super Asfaltille.

7.2.4.3.1. Yritysten selvitykset ja Kilpailuviraston johtopäätökset

Valtatie esittää vastineessaan, että Kankare yritti ostaa asfalttimassaa Valtatieltä Karinaisten kunnan urakoita varten. Koska Valtatie ei pystynyt myymään Kankareelle massaa, Kankare itse lähetti tarjoushintansa Super Asfaltille Valtatien tiloista, jotta ei olisi joutunut perumaan tarjoustaan. Valtatiellä ei ollut tähän menettelyyn osaa eikä arpaa. Valtatie toteaa, että Karinaisten kunnan hinnoilla ei ole ollut sille mitään merkitystä, koska se ei ole itse osallistunut kyseiseen tarjouskilpailuun.

Myös Super Asfaltti on vastineessaan esittänyt, että kyseisen telefaksin on Super Asfalttiin lähettänyt Pertti Kankare itse Valtatien Raison toimitiloista. Kankare näet pyrki kyseessä olevan urakan tekemiseen yhdessä Super Asfaltin kanssa esimerkiksi aliurakointina.

Pertti Kankare puolestaan kiistää lähettäneensä itse omia urakkahintojaan Super Asfaltille.

Kilpailuviraston käsityksen mukaan kyseinen telefaksi tukee esitettyä kartellikuviota. Vaikka Valtatie ei osallistunut tarjouskilpailuun, sillä oli sovittujen jakojen toteuttamiseksi intressi varmistaa urakan meneminen oikealle yritykselle. Kilpailuviraston tutkimusten perusteella Valtatiellä on ollut erittäin aktiivinen rooli kartellin organisaatiossa ja myös Super Asfaltti on osallistunut aktiivisesti kartellin toimintaan. Valtatie ei itse jättänyt tarjousta, mutta toimi koordinaattorina pienempien toimijoiden välillä. Super Asfaltti ja Valtatie ovat siis sopineet tarjoushinnoista ennen tarjousajan umpeen kulumista. Myös Laatu-Asfaltti P. Kankare on osallistunut kiellettyyn yhteistyöhön tarjouskilpailussa, mutta Kilpailuviraston selvitysten mukaan Laatu-Asfaltti P. Kankareen asema on ollut alistainen ja se on toiminut toiminnan loppumisen uhan alla toisin kuin kaksi muuta edellä mainittua yhtiötä.

Asiakirja osoittaa, että mainitut yritykset ovat syyllistyneet kilpailunrajoituslain 5 §:ssä kiellettyyn kilpailun rajoittamiseen.

⁶¹ Liite 34.

⁶² Liite 35.

7.2.4.4. Tehtaan tien asfaltointityötarjous Partek Oyj:lle 8.6.2001

Super Asfaltista tarkastuksella löytyneessä, yhtiön omassa tarjouksessa⁶³ Partekin tehtaan tien asfaltointitöistä on käsin merkittyjä hintoja. Partekilta saadut asiakirjat⁶⁴ osoittavat, että käsin kirjoitetut hinnat ovat lähes samat kuin Lemminkäisen jättämässä tarjouksessa. Lemminkäisen tarjouksessa alustan liimaus ja massa AB/16/100 on annettu yhtenä summana 37,50 mk/m², kun taas käsin merkityssä Super Asfaltista löytyneessä paperissa on eroteltu AB16/100 34,70 mk/m² ja alustan liimaus 2,90 mk/m² eli yhteensä 37,60 mk/m², mikä on hyvin lähellä Lemminkäisen tarjousta. Lisäksi Super Asfaltin asiakirjassa lukee Jaska 750 mk/m². Super Asfaltin oma tarjous oli AB 16/100 32,20 mk/m² ja liimaus 2,80 mk/m² eli yhteensä 35 mk/m². Myös tasausmassan osalta käsin tehdyt merkinnät vastaavat Lemminkäisen tarjousta.

S. Gestranus hoiti asfaltointiurakan järjestämisen Partekin puolelta, ja hän kertoi puhelinkeskustelussa 29.4.2002, että kyseessä oli noin puolen kilometrin mittaisen tien päällystys. Tarjouksia pyydettiin Lemminkäiseltä ja Super Asfaltilta. Lemminkäisen puolesta asiaa hoiti Jaakko Nohkola. Super Asfaltti voitti tarjouskilpailun. Gestranus ei kertomansa mukaan ilmoittanut kilpailijan hintaa kummallekaan yritykselle.

7.2.4.4.1. Yritysten selvitykset ja Kilpailuviraston johtopäätökset

Käsinkirjoitetut merkinnät ovat Super Asfaltin Pekka Mäen kirjoittamat. Hän kertoi tapaamisessa 7.6.2002, että paperiin on merkitty käsin laskennalliset lähtöhinnat, jotka pyöristetään.

Super Asfaltti esittää lisäksi vastineessaan, että se, että omaan tarjoukseen käsin kirjoitetut hinnat ovat lähes samat kuin Lemminkäisen hinnat, on sattumaa. Lisäksi Super Asfaltti ihmettelee, miksi se olisi jättänyt näin paljon Lemminkäisen "vertailuhintaan" nähden alhaisemman tarjouksen.

Lemminkäinen toteaa vastineessaan, että Lemminkäisen tarjous poikkeaa Super Asfaltin tarjoukseen käsin merkityistä luvuista. Lisäksi Lemminkäinen esittää, että mikäli se olisi todellakin toimitanut tarjouksensa ehdot Super Asfaltin tietoon - minkä se kiistää - lienee erittäin epätodennäköistä, että Super Asfaltilla tiedon vastaanottanut henkilö olisi oma-aloitteisesti kirjannut ilmoitetun tarjouksen komponentit Lemminkäisen tarjouksesta poikkeavalla tavalla.

Kilpailuvirasto ei pidä Pekka Mäen ja Super Asfaltin selvitystä uskottavana. Merkinnät lähes vastaavat Lemminkäisen tarjousta. Kun lisäksi verrataan Super Asfaltin tarjoushintoja käsinkirjoitettuihin lukuihin, tarjoushinnat eivät ole pyöristettyjä lukuja käsinkirjoitetuista luvuista. Selvä ero tarjousten välillä taas on järkevää silloin, kun halutaan varmistaa että urakka menee yritykselle, jolle se sovittujen jakojen mukaan kuuluu.

Kilpailuvirasto toteaa Lemminkäisen selvityksestä, että koska Lemminkäisen ja Super Asfaltin kesken käydyn keskustelun sisällöstä ei ole tietoa, ei voida myöskään tietää onko luvut kirjattu väärin vai mahdollisesti kerrottu Super Asfaltin kirjaamalla tavalla. Koska kartellin luonteeseen kuului, että voittanut tarjous oli selvästi muita parempi, näin pienellä erolla ei ole ollut käytännössä vaikutusta lopputulokseen.

Asiakirjat osoittavat, että Super Asfaltti ja Lemminkäinen ovat sopineet keskenään tarjoushinnoista ja tarjouskilpailun voittajasta ja syyllistyneet siten kilpailunrajoituslain 5 §:ssä kiellettyyn kilpailun rajoittamiseen.

7.2.4.5. Tiehallinnon urakka H2

Tarkastuksella Elg-yhtiöistä löytyneestä toimitusjohtajan muistivihkosta, joka sisälsi käsinkirjoitettuja muistiinpanoja, löytyi 9.4.2001 kirjoitettu merkintä "Alpo Mänttari H2 heille"⁶⁵. Toimitusjoh-

⁶³ Liite 36.

⁶⁴ Liite 37.

⁶⁵ Liite 38.

taja Jukka Elg kertoi tarkastuksella, että kyseinen 9.4.2001 tehty muistiinpano tarkoittaa, että tuolloin selvisi Interasfaltin Mänttäriltä, että Hämeen Tiepiirissä tehtävä H2- urakka on Interasfaltin.

Tiehallinnosta saaduista tarjousasiakirjoista⁶⁶ käy ilmi, että tarjoukset tuli toimittaa Tiehallinnolle 10.4.2001 klo 12 mennessä ja että tarjoukset avattiin vasta 11.4.2001. Interasfaltin tarjous oli tarjouksista toiseksi halvin. Halvimman tarjouksen jätti Tieliikelaitos. Interasfaltin ja Tieliikelaitoksen lisäksi tarjouksensa jättivät Lemminkäinen, Skanska Asfaltti, Valtatie, Andament ja Suomen Laatuasfaltti.

7.2.4.5.1. Yritysten selvitykset ja Kilpailuviraston johtopäätökset

Interasfaltti toteaa vastineessaan, että väite urakan ja hintojen sopimisesta ei ole kestävä, koska yksi varteenotettavimmista tarjoajista (Tieliikelaitos) olisi ollut väitetyn yhteistyön ulkopuolella. Myös Lemminkäinen viittaa vastineessaan Tieliikelaitoksen rooliin. Virasto kuitenkin huomauttaa, että vuosi 2001 oli ensimmäinen vuosi Tielaitoksen liikelaitos-uudistuksessa ja siten siirtymäaikaa. Ainoastaan kolmasosa urakoista kilpailutettiin tuona vuonna. Loput urakat menivät edelleen neuvottelumenettelyn kautta pääosin Tieliikelaitokselle. On mahdollista, että tässä vaiheessa Tieliikelaitoksen mahdollista osallistumista tarjouskilpailuun ei otettu aina lukuun, tai tarjoukset tehtiin kuitenkin ennenkin siltä varalta, että Tieliikelaitos ei olisi mukana tarjoamassa kyseistä urakkaa.

Lisäksi Kilpailuvirasto toteaa, että virasto on tutkinut myös Tieliikelaitoksen osuutta kartelliin. Vaikka virasto ei ole saanut riittävästi näyttöä Tieliikelaitosta vastaan, virasto ei myöskään ole todennut, että Tieliikelaitos olisi kartellin ulkopuolella.

Kilpailuvirasto katsoo, että Elgin muistiinpanomerkintä ja asfalttiyritysten tarjoukset osoittavat, että Interasfaltti tiesi jo ennen tarjousten avaamista ainakin varteenotettavimpien tarjouksen tekijöiden hinnat⁶⁷, lukuun ottamatta Tieliikelaitosta. Yritysten on täytynyt etukäteen sopia, kuka urakan saa ja millä hinnalla, jotta Interasfaltti pystyi jo tarjousaikana kertomaan Elgille saavansa urakan. Se, että Interasfaltin ilmoittama urakan voittaja osoittautuikin vääräksi, viittaa siihen, ettei Tieliikelaitos ollut joko mukana sopimassa tai ettei se ollut antanut ainakaan oikeita hintojaan muiden tarjoajien tietoon.

Asiakirjat osoittavat, että mainitut yritykset ovat syyllistyneet kilpailunrajoituslain 5 §:ssä kiellettyyn kilpailun rajoittamiseen.

7.2.5. Kilpailuviraston johtopäätökset tarjousyhteistyöstä

Edellä esitetyt urakkatarjousasiakirjat ja niistä tehdyt selvitykset osoittavat, että markkinoiden jako on koskenut myös Turun seutua. H2 -urakkatarjoukseen liittyvät asiakirjat osaltaan osoittavat, että kartelli on toiminut myös Hämeen tiepiirin alueella. Asiakirjat osoittavat ainakin Lemminkäisen, Interasfaltin, Skanska Asfaltin, Valtatien, Super Asfaltin ja Laatu-Asfaltti P. Kankareen syyllistyneen kilpailunrajoituslain 5 §:ssä kiellettyyn tarjouskartelliin sopimalla keskenään tarjoushinnoistaan ja siten tarjouskilpailujen voittajista.

7.2.6. Hinnoitteluperusteisiin ja massan myyntiin liittyvä hintayhteistyö

7.2.6.1. Hintayhteistyö Asfalttiliitossa

Asfalttiliitosta tarkastuksella löytyneistä asiakirjoista käy ilmi, että liiton kokouksissa on käsitelty liiton ulkopuolisilta jäseniltä massasta perittävää hintaa.

⁶⁶ Liite 39.

⁶⁷ Kilpailuviraston selvitykset osoittavat, että Suomen Laatuasfaltti ei ole ollut mukana kartellissa eikä Kilpailuvirastolla ole näyttöä Andament Oy:tä vastaan.

Teknisen valiokunnan kokouksesta 16.4.1997 pidetyssä pöytäkirjassa⁶⁸ todetaan seuraavaa:

"Tekninen valiokunta kiinnitti vakavaa huomiota siihen tapaan ja hinnoitteluperusteisiin, joita joissakin tämänvuotisissa päällysteurakoissa on noudatettu. Väitettiin esiintyvän aivan selviä "dumpaus-tapauksia". Samalla tuotiin esille seikka, että pitäisikö liiton puuttua asiaan tavalla tai toisella sekä viitattiin tietoon, jonka mukaan Norjassa olisi vastaavanlaisessa tapauksessa urakoitsijaa sarkotettu liiton taholta. Päätettiin, että asia otetaan esille seuraavassa liiton hallituksen kokouksessa." Kyseiseen kokoukseen osallistuivat edustajina Pentti Liimatainen Lemminkäiseltä, Jarmo Siikanen Asfaltti-Tekrasta, Antero Blomberg ja Timo Vainionpää Valtatieltä, Pauli Sistonen Sata-Asfaltista ja Seppo Lundgren Asfalttiliitosta.

Hallituksen kokouksessa 20.5.1997 käsiteltiin teknisen valiokunnan edellä mainitussa kokoukseen esille ottamaa dumpaus-asiaa. Pöytäkirjassa⁶⁹ todetaan seuraavaa:

"Liiton tekninen valiokunta on kokouksessaan ottanut esille asian, joka koskee dumpausta (liite: Teknisen valiokunnan pöytäkirja). Asiasta käytiin pitkä keskustelu, jossa hallitus totesi siltä puuttuvan työkalut asian pikaiseen korjaamiseen. Hallitus paheksui kuitenkin kyseistä menettelyä ja totesi sen mm. vähentävän alan uskottavuutta rakennuttajien piirissä. Aiheeseen palataan syysretken aikana." Kyseiseen hallituksen kokoukseen osallistuivat edustajina Matti Kokko Lemminkäiseltä, Seppo Aho Savatiestä, Antero Blomberg Valtatieltä, Kari Hujanen Asfaltti-Unionista, Olli Kokkonen Interbetonista, Heikki Alanen Asfaltti-Tekrasta sekä Seppo Lundgren Asfalttiliitosta.

Liiton syysretkellä Viroon 1.-3.10.1997 tehtiin ryhmätöitä. Ryhmätöiden purusta tehdystä koosteesta⁷⁰ käy ilmi, että esillä on ollut ehdotus massan myymiseksi maarakentajille ja liiton ulkopuolisille tahoille kalliimmalla (250 mk/tonni).

Asfalttiliiton toimitusjohtaja Heikki Jämsä selvitti asiaa virastolle neuvottelussa 10.5.2002. Kyseessä oli laivaseminaari, jonka jälkeen yövyttiin kartanossa Virossa. Siellä purettiin myös ryhmätöitä. Jämsä oli itsekkin mukana matkalla. Jämsä korosti, että massan hinnoista puhuminen oli yhden henkilön idea, mutta hän ei muistanut kenen. Jämsä keräsi tulokset fläppitaululle. Jämsän mukaan asiassa ei ole sen koommin tapahtunut mitään, eikä asiaa sen kummemmin käsitelty. Syysretkelle osallistui edustajia Asfalttitaipaleesta, Asfaltti-Tekrasta, Asfaltti Oy Haverisesta, Asfaltti-Unionista, Interbetonista, Lemminkäiseltä, Sata-Asfaltista, Savatieltä, T. Sivéniltä, Valtatieltä ja Asfalttiliitosta.

Asfalttiliiton pienempien jäsenyritysten välisessä, 11.11.1997 järjestetyssä kokouksessa ehdotettiin pöytäkirjan⁷¹ mukaan

"pelisääntöjen tarkistamista siten, että liiton ulkopuolisille urakoitsijoille ei tulisi myydä massaa samalla hinnalla kuin liiton jäsenyrityksille. Tämä mahdollistaa liiton jäsenten paremman kilpailukyvyn. Osanottajat olivat huolissaan myös ns. isojen asfalttifirmojen hinnoitteluperiaatteista, minkä seurauksena hintataso alenee."

Kokouksessa olivat läsnä edustajat Asfalttipisteestä, Asfalttitaipaleesta, Asfaltti Oy Haveriselta, Asfaltti Tenhuselta, Iskuasfaltista, T.Sivenistä sekä Uudenmaan Asfaltista. Asfalttiliitosta paikalla oli liiton sihteeri Heikki Jämsä. Mainituista yhtiöistä Skanska on ostanut Asfaltti Oy Haverisen ja Asfaltti Tenhusen liiketoiminnot, Asfalttipiste puolestaan kuuluu nykyään Rudus Asfalttiin.

7.2.6.1.1. Yritysten selvitykset ja Kilpailuviraston johtopäätökset

Asfalttiliitto esittää vastineessaan, että teknisen valiokunnan kokouksessa on käsitelty kyseisen

⁶⁸ Liite 40.

⁶⁹ Liite 41.

⁷⁰ Liite 42.

⁷¹ Liite 43.

vuoden julkisten päällystysurakoiden hinnoitteluperusteita ja jonkun teknisen valiokunnan jäsenen esiintuomaa epäilyä näissä urakoissa esiintyneestä ”dumppauksesta”. Lisäksi Asfalttiliitto esittää, että elinkeinotoiminnassa tapahtuva ”dumppaus” eli alihinnoittelu on kyseisen elinkeinoalan tervettä kilpailua haittaava ja vahingoittava seikka. Elinkeinotoiminnassa harjoitettava ”dumppaus” on liiton käsityksen mukaan myös kilpailuoikeudessa kiellettyä menettelyä ja onkin luonnollista, että alan toimialaliitossa ollaan huolestuneita. Vastineessa käsitellään myös muistiota Asfalttiliiton piennempien jäsenyritysten tapaamisesta. Liitto toteaa, että tapaamisen oli kutsunut koolle yhdistyksen toimitusjohtaja ja kutsun mukainen asia on ollut edustus yhdistyksen hallituksessa. Kyse ei ole ollut Asfalttiliiton kokouksesta, vaan sen jäsenyritysten tapaamisesta. Osallistujat ovat keskustelleet alan pienten yritysten liiketoiminnan mahdollisuuksista sekä siitä, kuinka pienten jäsenyritysten edustus yhdistyksen hallituksessa voidaan maksimoida.

Kilpailuvirasto toteaa, että ei ole mitään oikeudellisia perusteita sille, että kilpailevat yritykset toimialaliiton puitteissa ovat käsitelleet asiakasryhmittäin ja mahdollisesti jopa tapauksittain alan urakoiden hinnoitteluperusteita ja antaneet tai ainakin suunnitelleet yhteisesti suosituksia hinnoittelukäytännön muuttamiseksi. Systemaattinen kilpailijoiden poissulkemiseen tähtäävä alihinnoittelu on kilpailunrajoituslain mukaan kiellettyä silloin, kun sitä harjoittaa määräävässä markkina-asemassa oleva yritys. Määräävän markkina-aseman ja sen väärinkäytön arviointi kuuluu Kilpailuvirastolle, jonka tietoon toimialaliitot voivat saattaa epäilemänsä väärinkäytökset. Asfalttiliitto ei ole kuitenkaan esittänyt, että alihinnoitteluepäily olisi liittynyt epäiltyyn määräävän markkina-aseman väärinkäyttöön tai saattanut tällaista epäilyä Kilpailuviraston tietoon.

SA-Capitalin 23.3.2004 päivätyssä vastineessa todetaan otsikon ”Asfalttiliiton hallituksen teknisen valiokunnan pöytäkirja 20.5.1997” alla, ettei Seppo Aho ole ollut teknisen valiokunnan jäsen eikä hän ole myöskään osallistunut kokoukseen. Kyseinen asiakirja on kuitenkin Asfalttiliiton hallituksen kokouksen pöytäkirja, jossa viitataan teknisen valiokunnan kokoukseen. Pöytäkirjan mukaan Aho on osallistunut kyseiseen hallituksen kokoukseen. Viron matkan osalta SA-Capital toteaa, että Aho on ollut mukana. Vastineen mukaan Aho on osallistunut lähinnä matkan käytännön järjestelyihin, joten hän ei ole niinkään ollut mukana varsinaisia kokousasioita käsiteltäessä.

Kilpailuvirasto toteaa, että pienten asfalttiyritysten tapaaminen on tapahtunut Asfalttiliiton kutsusta ja asialistalla on ollut näiden yritysten edustus liiton hallituksessa. Kyseessä on täten selvästi ollut Asfalttiliiton kokous, eikä erillinen, yritysten itsenäisesti koolle kutsuma tapaaminen. Tässäkin kokouksessa on keskusteltu massan hinnoittelusta ja kilpailevien urakoitsijoiden toiminnan vaikeutamisesta.

Edellä selostetut keskustelut osoittavat, että Asfalttiliitossa on vuonna 1997 keskusteltu jäsenten kesken massan hinnasta ja hinnoitteluperiaatteista. Asiakirja osoittaa, että mainitut yritykset ja Asfalttiliitto ovat syyllistyneet kilpailunrajoituslain 6 §:n kieltämään kilpailun rajoittamiseen.

7.2.6.2. Viarexin vaikeudet massan ostossa

Vuosina 1996 - 1997 Viarex osti tarvitsemansa asfalttimassan Interbetonilta hintaan [] mk/tonni. Tästä oli tehty vuosisopimus. Vuonna 1998 Viarex pyysi Interbetonilta tarjousta uudesta sopimuksesta, jolloin Interbetonin tarjous oli [] mk/tonni. Lemminkäinen kieltäytyi myymästä massaa eikä edes antanut tarjousta. Samoin vuonna 1999 Viarex pyysi uudelleen tarjousta Interasfaltilta, jolloin tarjous oli [] mk/tonni. Samana vuonna Viarex pyysi myös tarjousta Lemminkäiseltä, Valtatieltä ja Sata-Asfaltilta, mutta pyyntöihin vastattiin kieltävästi.⁷²

⁷² Myös muilla pienillä yrityksillä on ollut erityisiä vaikeuksia massan saamisessa, kun ne ovat voittaneet kartellille kuuluvan urakan. Ks. edellä Kankareen kertomus. Lisäksi Timo Ylitalo asfaltointi Ylitalosta kertoi puhelinkeskustelussa 19.1.2004, että Valtatie Oittinen otti kerran yhteyttä Ylitalon työnjohtajaan Veli Kiviseen ja sanoi, että yhtiö ei saa ostaa Valtatieltä massaa, koska oli voittanut urakan, joka ei sille kuulunut. Veli Kivinen vahvisti Kilpailuvirastolle puhelinkeskustelussa Oittisen soiton. Ylitalo kertoi, että tuolloin oli ”pakko nostaa kädet pystyyn” eli Ylitalo ei tehnyt urakkaa. Kyse oli Ylitalon muistin mukaan Naantalintalun sataman urakasta vuonna 1998 tai 1999. Urakan teki loppujen lopuksi Lemminkäinen tai Valtatie.

Kilpailuvirasto pyysi selvitystä Interbetonilta, Lemminkäiseltä ja Valtatieltä niiden massanmyynnistä vuosisopimusten perusteella muille asfalttiyrityksille.

Taulukko 7: Interbetonin massanmyynnit ja -hinnat (Massat AB-massoja. Asfalttiaseman kaupan⁷³ maksuehdoista johtuen Interbetoni on lisäksi myynyt massaa vuosina 1998 -2003 Asfaltti Haveriselle, Asfalttipisteelle ja Helsingin Katutyölle sopimuksen mukaisen määrän alennetulla hinnalla.)

YRITYS	1997	1998	1999	2000
Lahden Aluepalvelu LL	[]	[]	[]	[]
Espoon Asfaltti Oy	[]			
Maamark Oy	[]			
Viarex	[]			
Asfaltti Oy Laine	[]			[]
Helsingin Katutyö Oy				[]

Taulukko 8: Lemminkäisen massanmyynnit ja -hinnat (Massat AB-massoja ja taulukkoon on otettu Konalan aseman hinnat, jos hinnat on sovittu useammalta asemalta. Asfalttiaseman kaupan maksuehdoista johtuen Asfaltti Haverisen, Asfalttipisteen ja Helsingin Katutyön tonnihinnat vuosilta 1999 ja 2000 ovat alennetun määrän ylittävän osan hinnat eli listahinnat.)

[Taulukko poistettu]

Valtatie on ilmoittanut, ettei se ole tehnyt muita vuosisopimuksia massan myynnistä kuin Laatu-Asfaltti P. Kankareen kanssa Turun seudulla vuonna 1998. Sopimuksia on sittemmin edellä kerrotulla tavalla osoittautunut olevan useampia. Valtatie oli lisäksi ollut osallisena edellä mainitussa asfalttiaseman kaupassa ja oli siten sitoutunut myymään massaa ainakin Asfaltti Haveriselle, Asfalttipisteelle ja Helsingin Katutyölle.

Edellä esitetystä voidaan nähdä, että pääkaupunkiseudulla massaa valmistavat yritykset ovat myyneet massaa vuosisopimusten perusteella useille pienille yrityksille. Taulukoista puuttuvat lisäksi ne yritykset ja massaostot, jotka on tehty muun kuin vuosisopimuksen perusteella. Vuosien 1998 ja 1999 hinnoista nähdään myös, että ne enimmilläänkin ovat noin puolet Viarexille tehtyjen tarjousten hinnoista.

7.2.6.2.1. Yritysten selvitykset ja Kilpailuviraston johtopäätökset

Kilpailuvirasto totesi päätöksessään 26.8.1999 Dno 59/61/99, että kukaan asfalttimassan toimittajista ei ollut vuonna 1998 Uudenmaan läänin alueella määräävässä markkina-asemassa, joten

⁷³ Lemminkäinen, Valtatie, Sata-Asfaltti ja Interbetoni ostivat 10.3.1998 päivätyllä sopimuksella Asfaltti Haveriselta, Helsingin Katutyöltä sekä Asfalttipisteeltä asfalttiaseman ja autovaa'an. Sopimuksen mukaan kauppasumma maksetaan myyjille alennetuilla asfalttimassan hinnoilla kolmen vuoden kuluessa sopimuksen tekohetkestä siten, että ostajat yhdessä hyvittävät kullekin myyjälle kolmen vuoden ajan asfalttimassan ostohinnasta vuosittain tietyn markkamäärän. Hyvitys lasketaan alentamalla sovitusta listahinnoista kunkin ostetun massatonnin hintaa, kunnes kyseisen vuoden hyvityssumma tulee täyteen. Tämän jälkeen veloitetaan listahinta. Sopimuksen kaksi viimeistä vuotta asfalttimassan hinta on sopimuksessa mainittu listahinta.

Kilpailuvirasto ei katsonut voivansa puuttua yksittäisten massantoimittajien hinnoitteluun tai asettaa Lemminkäiselle toimitusvelvollisuutta. Päätöksen mukaan Kilpailuvirasto ei selvityksissään ollut saanut näyttöä siitä, että toimenpidepyynnön kohteena olevat yritykset olisivat kilpailunrajoituslain 6 §:ssä kielletyllä tavalla yhteisesti sovitulla boikottitoimenpiteillä rajoittaneet Viarexin mahdollisuuksia ostaa asfalttimassaa kyseiseltä alueelta.

Ottaen huomioon edellä esitetty asiakirjanäyttö, josta käy ilmi, että massan myynnin rajoittamisesta ja myyntihinnoista kartellin ulkopuolisille on keskusteltu kartelliyritysten kesken, henkilötodistajien lausunnot, jotka tukevat asiakirjanäyttöä tältä osin, sekä massanmyynnin yleisyyden ja vallinneen hintatason muille pienemmille yrityksille, Kilpailuvirasto katsoo, että Viarexin Interbetonilta saamat kohtuuttoman korkeat massanmyyntitarjoukset ja Lemminkäisen kieltäytyminen kokonaan massanmyynnistä liittyivät kartellin harjoittamaan ulkopuolisten yritysten toiminnan vaikeuttamiseen ja sitä kautta markkinoidenjaon vakauttamiseen ja kilpailun rajoittamiseen. Huomioitavaa on, että kohtuuttoman korkea tarjous Viarexille annettiin sen jälkeen, kun Interbetonin ja kartellin välillä oli heinäkuun alussa 1997 saatu aikaan sopu. Sitä ennen liikesuhde toimi tavanomaisilla ehdoilla.

Edellä selvitetty osoittaa, että Interbetoni ja Lemminkäinen ovat syyllistyneet kilpailunrajoituslain 6 §:n kieltämään kilpailun rajoittamiseen.

7.2.7. Kilpailuviraston johtopäätökset hinnoitteluperusteita ja massan myyntiä koskevista yhteistyöstä

Asfalttiliiton asiakirjat osoittavat, että liiton kokouksissa ja syysretkellä on käsitelty kilpailijoiden kesken massan myyntihintaa ja hinnoitteluperusteita. Ehdotusten ja keskustelujen kirjaamistyylistä voi huomata, ettei aiheita ole pidetty millään tavalla poikkeuksellisina tai paheksuttavina, vaan tavanomaiseen aihepiiriin kuuluvina.

Hinnoista ja hinnoittelusta keskustelu täyttää kilpailunrajoituslain 6 §:ssä kielletyn hintayhteistyön tunnusmerkit. Kilpailunrajoituslain 6 §:n soveltaminen ei edellytä hintapäätösten oikeudellista sitoumusta kartellin jäsenten kesken tai edes varsinaista sopimista.

Viarexin vaikeudet massan ostossa osoittavat, että massan myyntiä kartellin ulkopuolisille yrityksille on pidetty keinona kontrolloida niiden toimintaa. Viarex on toiminnallaan kartellin ulkopuolisena yrityksenä joutunut massanmyyntiboikotin kohteeksi. Tällainen menettely on kilpailunrajoituslain 6 §:ssä kiellettyä kilpailun rajoittamista.

7.2.8. Kartellin välinen tietojenvaihto ja tapaamiset

7.2.8.1. Tietojen toimittaminen Asfalttiliitosta

Asfalttiliitto kerää kaikilta jäsenyrityksiltään yksityiskohtaista, liikesalaisuuksia sisältävää tietoa, jota se käyttää vuosittaisessa tilastoinnissaan. Lemminkäiseltä löytyi tarkastuksella sille Asfalttiliitosta 11.6.1997 lähetettyjä telefakseja⁷⁴, jotka ovat yhtiökohtaisia vuositilastoilmoituksia. Tietoja on annettu ainakin Interbetonin tilastoista vuosilta 1989-96 lukuun ottamatta vuotta 1993 ja Valtatien tilastoista vuosilta 1995-96. Tilastot oli Lemminkäiselle lähetetty muutama kuukausi sen jälkeen, kun Asfalttiliitto oli saanut kyseisiltä yrityksiltä vuoden 1996 tilastot. Lemminkäiseltä löytyi myös Tielaitos tuotannon tilasto vuodelta 1998.

7.2.8.1.1. Yritysten selvitykset ja Kilpailuviraston johtopäätökset

Asfalttiliitosta 10.5.2002 saadun selvityksen mukaan tiedot yrityksistä saadaan liittoon huhtikuussa ja tilasto valmistuu toukokuussa, jolloin se käsitellään liiton kevätkokouksessa, minkä jälkeen se julkaistaan. Yksittäisten yritysten tietoja ei lähetetä muille yrityksille.

⁷⁴ Liite 44.

Asfalttiliitto toteaa vastineessaan, että se ei ole toimittanut eikä ole koskaan antanut kenellekään lupaa toimittaa jäsenyrityksille toisten yritysten yksityiskohtaisia tietoja. Havaittu menettely on ollut ajattelematonta.

Kilpailuvirasto katsoo, että ajattelemattomuus ei selitä Asfalttiliiton toimintaa. Virasto korostaa, että Asfalttiliitto on erittäin pieni organisaatio, jossa on liiton antamien tietojen mukaan töissä vain kaksi henkilöä. Tietoja ei siten ole Lemminkäiselle toimittanut vain ”joku”, vaan tämän on täytynyt tapahtua jomman kumman liiton palveluksessa olleen henkilön toimesta. Koska liiton toimihenkilöiden täytyy olla tilastointitoiminnassaan tekemisissä jäsenyritysten liikesalaisuuksien kanssa jatkuvasti, on epätodennäköistä, että liiton toimihenkilö epähuomiossa lähettää tällaisia tietoja toiselle yritykselle, erityisesti kun kyseessä ovat tiedot usealta vuodelta. Yhtiöiden tietojen lähettämisen ajoitus vuonna 1997 juuri kartellineuvottelujen aloittamisen aikoihin ja niiden säilyttäminen Lemminkäisen toimesta kertovat myös siitä, että tietoja on nimenomaisesti pyydetty ja ne on siten tarkoituksella lähetetty. Tällä menettelyllä Asfalttiliitto on ollut aktiivisesti osallisena kartellitoiminnassa.

Tapaamisessa 9.5.2003 Lemminkäisellä kysyttiin, kuka kyseiset yrityskohtaiset vuositilat on Lemminkäiselle Asfalttiliitosta toimittanut, kenelle ne on toimitettu ja kenen pyynnöstä. Vastaukseksi saatiin, että ilmeisesti tilastot on toimitettu asfalttiryhmän johtajalle Matti Kokolle, ja ettei kyseessä ole ollut vuotuinen tapa. Tarkempia tietoja tilastojen päätyemisestä Kokon haltuun ei saatu.

Lemminkäinen ilmoittaa vastineessaan, ettei sillä ole varmaa tietoa siitä, miten asiakirjat ovat päätyneet Kokolle. Lemminkäinen kuitenkin korostaa, ettei yhtiön ja Asfalttiliiton välillä ole ollut mitään säännönmukaista tietojenvaihtoa kilpailijoita koskevissa asioissa. Lisäksi Lemminkäinen kiistää käyttäneensä sanottuja tietoja hyväksi Kilpailuviraston väittämällä tavalla.

Kilpailuvirasto pitää epäuskottavana, että Interbetonin markkinarynnistyksen aikaan paikoittain kiivaan kilpailutilanteen vallitessa Lemminkäisen saamat tiedot muun muassa Interbetonin tuotannon suuruudesta olisivat tulleet sen haltuun sattumalta. Lisäksi viraston tiedossa on, että kesän 1997 alkupuolella kartelli alkoi neuvottelut Interbetonin kanssa, joten Lemminkäisellä on ollut tilaisuus ja motiivi hyödyntää saamiaan tietoja. Noin kuukausi sen jälkeen, kun kyseiset telefaksit oli lähetetty Lemminkäiselle, Interbetoni ja kartelli pääsivät sopuun. On todennäköistä, että Lemminkäinen on käyttänyt saamiaan yrityskohtaisia tietoja hyväkseen kilpailustrategian suunnittelussa ja kartellineuvotteluissa Interbetonin kanssa.

Esitetty osoittaa, että Asfalttiliitto on välittänyt jäsenilleen yrityskohtaista, liikesalaisuudeksi luokiteltavaa tietoa toisista jäsenyrityksistä. Esitetty osoittaa myös, että Lemminkäinen on ollut osallisena tietojenvaihdossa vastaanottamalla kilpailijoiden tietoja. Asfalttiliitto ja Lemminkäinen ovat syyllistyneet kilpailunrajoituslain 6 §:n kieltämään kilpailun rajoittamiseen.

7.2.8.2. Interasfaltin ja Valtatien välinen tietojenvaihto

Tarkastuksella Interasfaltista löytyi asiakirja ”Valtatie Oy; Budget Year 2001”⁷⁵ Asiakirja on päivätty 26.10.2000, ja yläreunaan on käsin kirjoitettu ”*tuli Tanskasta 10.11.2000*”. Asiakirjassa on esitetty vuoden 2001 osalta Suomen asfalttimarkkinoiden koko ja hinnat, keskeisten kuluerien arvioidut hinnannousut, Valtatien tavoitteet keskeisistä projekteista ja tilauksista ja arvioitu kokonaistonnien määrä. Kyseiset tiedot ovat suurimmaksi osaksi liikesalaisuuksia.

7.2.8.2.1. Yritysten selvitykset ja Kilpailuviraston johtopäätökset

Tapaamisessa Interasfaltilla⁷⁶ 4.4.2003 Kilpailuvirasto kysyi Interasfaltin toimitusjohtajalta Olli Kokkoselta asiakirjasta. Kokkonen kertoi virastolle, että ”Tämä on tullut nimenomaan siinä aivan

⁷⁵ Liite 45.

⁷⁶ Yhtiön nimi oli jo tällöin vaihtunut NCC Roads:ksi, mutta selvyyden vuoksi yhtiöstä käytetään esityksessä nimeä Interasfaltti.

siirtovaiheessa. Tämä on 2000, juuri omistus on siirtynyt meille ja Pentti Kuvaja, silloinen esimieheni, oli myös siellä Valtatien hallituksessa (*Interasfaltin jälkikäteen tekemä tarkennus: Pentti Kuvaja ei ilmeisesti vielä tuolloin ollut hallituksen virallinen jäsen*). Minua tietenkin kiinnosti kilpailijan tiedot. Sanoin, kun kerran olet siellä hallituksessa anna nyt minulle jotain tietoa, mitä ne nyt on suunnitellut. Ei tuosta tietenkään kukaan muu tiedä kuin minä, mutta ilmeisesti hallitus päätti siellä, että kun ne on eri yrityksiä, osaltaan eri omistajat, niin mitään vastaavaa tietoa ei sitten enää sieltä toimiteta. Tommonen minulle toimitettiin, minun pyynnöstä kyllä." Kokkonen lisäsi vielä, että "Niin se on voinut tietenkin tulla myös konserninkin kautta. Hallituksen puheenjohtajalta, joka on esimieheni. Joka tapauksessa tämän jälkeen ei ole mitään paperia tullut. Nyt ei saa mitään tietoa muuta kuin kaupparekisteristä."

Kokkonen selvitti myös, että NCC:n tytäryhtiöt raportoivat maakohtaisesti, ja Valtatien raportointi meni NCC Finlandin kautta Ruotsiin, eli Interasfaltilla ja Valtatiellä oli sama business controller. Tapaamisessa ei selvinnyt, miksi asiakirja oli tullut Tanskasta, kuka sen oli sieltä lähettänyt ja kenelle se oli lähetetty.

Interasfaltti ilmoittaa vastineessaan, että suurimmaksi osaksi asiakirjassa ei ole liikesalaisuuksia. Lisäksi yhtiö toteaa, että aktiivisesta fuusiohankkeesta johtuen Olli Kokkonen oli pyytänyt tiedot esimieheltään Pentti Kuvajalta. Fuusion suunnitteluun liittyen toimitusjohtajilla oli oltava tiedot fuusioon osallistuvien yhtiöiden taloudellisesta tilasta.

Valtatie toteaa vastineessaan, että se ei ole missään yhteydessä toimittanut kyseistä asiakirjaa silloiselle Interasfaltille, nykyiselle NCC Roadsille. Olkoonkin, että Valtatien osaomistajana on NCC Roadsin emoyhtiö, ei minkäänlaista yhteistoimintaa esimerkiksi asiakirjavaihdon muodossa ole esiintynyt Valtatien ja Interasfaltin välillä. Asiakirja ei ole Valtatieltä lähtöisin, eikä Valtatietä voida pitää vastuullisena siitä, että asiakirja on Interasfaltilta löytynyt. Tosin tuona aikana käytiin kyseisten osapuolten kesken erinäisiä neuvotteluja liittyen mahdolliseen Valtatien ja Interasfaltin fuusiohankkeeseen. Tämän hankkeen tiimoilta ei kuitenkaan esiintynyt minkäänlaista yhtiöiden varsinaiseen liiketoimintaan liittyvää tiedonvaihtoa.

Kilpailuvirasto ei pidä Interasfaltin selitystä asiakirjan liittymisestä fuusion suunnitteluun uskottavana. Ensinnäkin fuusion toinen osapuoli Valtatie ei ole tietoinen tämän tyyppisestä tietojenvaihdosta, vaan nimenomaan ilmoittaa, että hankkeen tiimoilta ei esiintynyt minkäänlaista yhtiöiden varsinaiseen liiketoimintaan liittyvää tiedonvaihtoa. Lisäksi Interasfaltin Kokkonen itse on kertonut kuulemisessa virastolle, että kyse on ollut hänen henkilökohtaisesta pyynnöstään saada tietoja, ja että tämän asiakirjan jälkeen ei ole tullut mitään muuta paperia. Kokkonen ei tässä tilaisuudessa sanallakaan maininnut mahdollisia fuusiosuunnitelmia ja niihin liittyntä tietojenvaihtoa.

Kilpailuvirasto pitää asiakirjaa osoituksena siitä, että Interasfaltin ja Valtatien välillä on tapahtunut yritysten välistä liikesalaisuuksien vaihtoa vuonna 2000. Tietojenvaihto on ollut kilpailunrajoituslain 6 §:n kieltämää kilpailun rajoittamista.

7.2.8.3. Johtohenkilöiden väliset tapaamiset

Tarkastuksilla löytyi kalenterimerkintöjä, jotka osoittavat yritysten johtotason henkilöiden sopineen keskinäisiä tapaamisia.

7.2.8.3.1. Tapaaminen 7.1.2002 Skanskalla

Lemminkäisellä kopioidussa johtaja Matti Kokon kalenterissa⁷⁷ oli merkintä päivämäärän 7.1.2002 kohdalla "*Skanska Paciuksen*". Samaten Interasfaltissa kopioidusta toimialajohtaja Olli Kokkoson kalenterista⁷⁸ löytyi 7.1.2002 kohdalla merkintä "*Asf/ H seva Skanska Paciuksen*." Kokkoselta kopioitiin tarkastuksella myös hänen henkilökohtaisesta muistikirjastaan sivuja. Päivämäärällä

⁷⁷ Liite 46.

⁷⁸ Liite 47.

7.1.2002 merkityllä sivulla⁷⁹ oli muistiinpanoja, "Kari Hänninen"⁸⁰ 0400-679888", "+388' + Tiel 79' v.oo (merkintä epäselvä) -780' ", "Seva Hannu 0500-459203 => 25' - 30' -> vta (tai via) koneasema Skanskalle".

Yritysten selvitykset ja Kilpailuviraston johtopäätökset

Tapaamisessa Interasfaltilla 4.4.2003 Kokkoselta kysyttiin, mitä merkinnät hänen omassa muistikirjassaan tarkoittavat. Hän ei osannut suoraan vastata, mutta ehdotti, että heittomerkit voisivat merkitä tuhatta. "Tiel" merkitsee Tielaitosta. Merkintöjen muusta sisällöstä hän ei osannut sanoa mitään. Skanskan kokoontumisen syystä hän kertoi, että Asfalttiliiton jäseniä vieraili Skanska Asfaltin uusissa toimitiloissa Paciuksenkadulla. Kokkonen ei muistanut tarkemmin, mistä kokoontumisessa oli kyse tai mitä asioita siellä käsiteltiin.

Koska Lemminkäisen johtaja Matti Kokko on siirtynyt eläkkeelle, häneltä ei ole kysytty kalenterimerkinnästä.

Skanska Asfaltti toteaa vastineessaan, että kyse oli sen uusiin toimitiloihin tutustumisesta. Interasfaltin Olli Kokkonen esittää saman selityksen Interasfaltin vastineessa. Rudus Asfaltin Kari Hänninen oli kyseisen tapaamisen aikaan työmatkalla. Lemminkäinen ilmoittaa, että kyseessä oli Skanskan uuden toimitalon tupaantuliaiset ja uuden toimitalon esittelytilaisuus.

Kilpailuvirasto katsoo, että Kokkosen muistikirjan merkinnät osoittavat yritysten johtohenkilöiden tavanneen tilaisuudessa, jossa on keskusteltu yritysten toiminnasta ja tonnimääristä sekä sovittu yhteydenotoista. Kalenterimerkinnät osoittavat, että kyseiset henkilöt Rudus Asfaltin Hännistä lukuun ottamatta ovat tuona päivänä tavanneet Skanskan tiloissa. Hänninen ei ole ollut paikalla, mutta Kokkonen on merkinnyt hänen numeronsa muistiinpanojen yhteyteen. Ilmeisesti Kokkosen on ollut tarkoitus ottaa Hänniseen yhteyttä keskusteltujen asioiden merkeissä. Yritysten johtohenkilöiden tapaaminen, jossa on keskusteltu tonnimääristä, on kilpailunrajoituslain 6 §:n kieltämää kilpailun rajoittamista.

7.2.8.3.2. Tapaaminen 11.2.2002 Valtatiellä

Tarkastuksilla Skanska Asfaltilla kopioitiin toimitusjohtaja Hannu Sevan (nykyisin edesmennyt) kalenterista merkintä 11.2.2002 klo 11.30 "Malmi Valtatie"⁸¹, Interasfaltissa toimialajohtaja Olli Kokkosen kalenterista merkintä 11.2.2002 klo 11.30 "Vt A blo"⁸² ja Lemminkäisellä johtaja Matti Kokkonen kalenterista merkintä 11.2.2002 klo 11.30 "Malmin raitti"⁸³. Sevan ja Kokkosen kalentereissa on molemmissa tapaamisen aika siirretty klo 10:stä klo 11.30:een, eli kyse on ollut samasta tapaamisesta.

Yritysten selvitykset ja Kilpailuviraston johtopäätökset

Tarkastuksella Lemminkäisellä Kokolta oli kysytty kalenterimerkinnästä, ja hän oli sanonut käyneensä pankissa.

Tapaamisessa Interasfaltilla 4.4.2003 Kokkoselta kysyttiin merkinnästä, ja hän vastasi merkinnän tarkoittavan "Valtatie, A Blomberg". Kokkonen muisteli, että Blomberg olisi käynyt heidän toimitiloissaan ohi mennessään, mutta tarkensi sitten, ettei voi olla varma siitä, ettei olisi itse ollut Valtatien konttorilla Malmilla.

Tapaamiseen Valtatiellä 6.5.2003 Blombergia pyydettiin ottamaan vuoden 2002 kalenterinsa mu-

⁷⁹ Liite 48.

⁸⁰ Kari Hänninen on Rudus Asfaltin toimitusjohtaja.

⁸¹ Liite 49.

⁸² Liite 50.

⁸³ Liite 51.

kaan. Häneltä kysyttiin päivästä 11.2.2002, ja samalla ilmoitettiin, että *"tiedämme, että täällä on ollut ihmisiä"*, sekä kerrottiin, että *"se on useammassa kalenterissa se merkintä"*. Blombergilla ei ollut kalenterissaan mitään merkintää tapaamisesta tuolle päivälle, paitsi illan osalta. Blomberg ei myöskään muistanut mitään erityistä tapaamista tuona päivänä, ja vastasi, että *"Ei se ainakaan sellainen ole ollut, että täällä olisi jonkun muun asfalttifirman johtajat olleet"*.

Skanska Asfaltti toteaa vastineessaan, että sillä ei ole ollut mahdollisuutta Hannu Sevan vakavan sairauden takia keskustella asiasta. Kilpailuvirasto ei ole Skanska Asfaltin mukaan pystynyt osoittamaan, millä tavalla tapaamisissa on ollut kyse kielletystä kartellitoiminnasta.

Valtatie ilmoittaa vastineessaan, että Valtatien kalentereista sen enempää kuin Antero Blombergin yksityisistäkään kalentereista ei löydy mitään merkintää tällaisesta kokouksesta. Mikäli tällainen on kuitenkin pidetty, Blombergilla ei ole tilaisuudesta mitään tarkkaa muistikuvaa. Kuitenkaan mistään epäilystä kartelli-asiasta ei varmuudella ole ollut mitään keskustelua.

Interasfaltti ilmoittaa vastineessaan, että Olli Kokkosella ei ole muistikuvaa väitetystä tapaamisesta.

Rudus Asfaltti ilmoittaa vastineessaan, että Kari Hänninen on ollut kyseisen tapaamisen aikaan työmatkalla Tahkolla.

Lemminkäinen kertoo vastineessaan, että Matti Kokko on tavannut kyseisenä ajankohtana muiden asfalttiyritysten edustajia. Kokon muistikuvan mukaan tapaamisessa keskusteltiin Ruotsin ja Norjan asfalttialan tilanteesta.

Kilpailuvirasto katsoo tulleen näytetyksi, että ainakin Skanska Asfaltin Hannu Seva, Interasfaltin Olli Kokkonen, Lemminkäisen Matti Kokko ja luonnollisesti joku henkilö Valtatieltä ovat tavanneet Valtatien tiloissa 11.2.2002 klo 11.30. Tämä on tapahtunut noin kuukautta ennen Kilpailuviraston tekemiä tarkastuksia.

Kilpailuvirastolle ei ole tarkastuksilla tai tapaamisissa asiaa nimenomaisesti kysyttäessä esitetty tapaamiseen mitään syytä tai aihetta. Vaikka esimerkiksi Blombergille ei tapaamisessa kerrottu, keiden Kilpailuvirasto epäilee Valtatiellä olleen, Blomberg itse ilmoitti, ettei kyse ainakaan ole muiden asfalttifirmojen johtajista. Ainoa selvitys tapaamisesta annetaan Lemminkäisen vastineessa, jonka mukaan tapaamisessa on keskusteltu Ruotsin ja Norjan asfalttialan tilanteesta. Kaikki muut paikalla olleet ovat unohtaneet koko tapaamisen ja sen aiheen.

Kilpailuvirasto huomauttaa, että mikäli tällaiset johtohenkilöiden tapaamiset olisivat erittäin harvinaisia, ne poikkeuksellisina tapahtumina muistettaisiin hyvin. Niinpä voidaankin tehdä johtopäätös, että joko johtohenkilöt ovat tavanneet toisensa niin usein, etteivät erikseen muista yhden tapaamisen syytä tai sisältöä, tai että he eivät halua tästä Kilpailuvirastolle kertoa.

Ruotsissa ja Norjassa oli vuoden 2001 syksyllä tehty tarkastukset asfalttialan yrityksiin, ja kartellitutkimukset olivat molemmissa maissa käynnissä helmikuussa 2002.

7.2.9. Kilpailuviraston johtopäätökset tietojenvaihdosta ja tapaamisista

Edellä esitetyt asiakirjat osoittavat, että ainakin Lemminkäisen, Valtatien, Skanska Asfaltin ja Interbetonin johtohenkilöt ovat tavanneet toisiaan tilaisuuksissa, joissa on keskusteltu ainakin tonnimääristä. Merkittävää on, että tapaaminen 11.2.2002 on pyritty kieltämään.

Kilpailevien yritysten johtohenkilöiden väliset, salassa pidettävät tapaamiset ovat osoitus yritysten välillä tapahtuvasta tietojenvaihdosta. Tällainen tietojenvaihto on kilpailunrajoituslain 6 §:ssä kiellettyä kilpailun rajoittamista.

7.2.10. Muu kartellin olemassaoloa tukeva asiakirjanäyttö

S. Ådahl ja S. Rehnström ovat laatineet Tielaitoksen päällystysyksikön tilauksesta markkinaselvi-

tyksen vuonna 1998⁸⁴. Selvityksen yhteydessä on muun muassa tehty organisaation sisäinen kysely ja haastateltu muutamia keskeisiä Tielaitos tuotannon henkilöitä. Kilpailuviraston ja Tieliikelaitoksen tapaamisessa 24.5.2002 Uudenmaan ja Turun alueen yksikön päällikkö Tapio Töllli tunnisti Haastattelu 1:n vastaukset omikseen, ja Päälyste- ja ympäristöpalvelut -yksikön johtaja Antti Piirainen tunnisti Haastattelu 3:n vastaukset omikseen.

Tölllin vastauksissa on seuraavanlaisia kommentteja: *"Aluejaot, eli kabinettisopimukset, ovat myös realiteettia. Kunta- ja yksityispuolella Lemminkäinen hallitsee ja silloin muutkin tulevat kuvaan määrättyillä alueilla. Siihen liittyvät nämä kokonaismarkkinat mitä Tielaitos tilaa ulkoa, nämä jaetaan keskenään samassa "kabinetissa"."* Kohdassa Yhteistyökumppanit ja verkostoituminen Töllli kommentoi *"Yhteistoiminta tiivistyy määrättyllä tavalla jos ajatellaan päällystysliiketoimintaa. Tiivistyyhän se, että niillä on Asfalttiliiton puitteissa aika merkittävääkin yhteistoimintaa, sinänsä teknistä mutta sitten niillä toimii sopimuskerho, jossa ne jakavat nämä työt."* Seuraavassa kohdassa Toimintaympäristö ja ostopäätöskriteerit Töllli puhuu terveestä kilpailusta *"Eihän kilpailu täysin vapaa-ole, kyllä Lemminkäinen markkinoilla määrää. Se näkyy esim. sillä tavalla, että Helsingin kaupungin urakat saa joka toinen vuosi Valtatie ja joka toinen vuosi Lemminkäinen. Tämä johtuu siitä, että ne ovat sopineet siitä. Kun kilpailu ei ole tervettä siihen liittyy hinta ja sopiminen, joka ei tietystikään ole julkista missään vaiheessa."*

Piirainen on omissa vastauksissaan kohdassa Markkinat todennut, että *"Kuntasektorin "alennusmyynti" on loppu - sovittu juttu sillä markkina-alueella"*.

Tieliikelaitoksen selvitykset ja Kilpailuviraston johtopäätökset

Tieliikelaitos toteaa vastineessaan, että sen edustajien käsitykset kartellista perustuvat markkinahuhuihin.

Kilpailuvirasto katsoo, että asiakirja ja siihen sisältyvät haastatteluvastaukset ovat osaltaan osoitus kartellin olemassaolosta ja siitä, että myös tilaajapuolella oltiin jollakin tasolla tietoisia kartellista.

7.3. KILPAILUVIRASTOLLE TOIMITETUT NAUHAT

Kilpailuviraston haltuun on toimitettu useita nauhoitettuja puhelinkeskusteluja, jotka liittyvät asfalttialan kartelliin. Nauhoituksissa keskustelevat henkilöt, jotka ovat osallistuneet kartellin toimintaan.

Seuraavassa on kuvattu lyhyesti kunkin puhelinkeskustelun pääsisältö ja se, mitä keskustelusta voidaan päätellä. Kilpailuvirasto on laatinut keskusteluista myös liitteenä olevat puhtaaksikirjoitetut versiot. Versiot eivät vastaa sanasta sanaan käytyä keskustelua, koska tietyt osat nauhoista kuuluvat heikommin kuin toiset osat ja koska keskustelijat puhuvat omalla murteellaan ja tyylillään käyttäen täytesanoja, joita kaikkia ei ole luettavuuden parantamiseksi kirjoitettu näkyviin. Esityksen liitteenä on myös kopiot alkuperäisistä nauhoituksista.

7.3.1. Puhelinkeskustelu vuoden 1998 alkupuolella Juhani Kallio / Interbetoni ja Hannu Haapamäki / Lemminkäisen Tampereen työpäällikkö⁸⁵

Kallio kertoi Kilpailuvirastolle nauhoittaneensa puhelun Hannu Haapamäen kanssa vuoden 1998 alkupuolella. Haapamäki toimi Lemminkäisellä Tampereen työpäällikkönä. Keskustelussa puhutaan vuorotellen kahdesta eri urakasta: Tampereen ja Hämeenkyrön. Kallion mukaan keskustelu käytiin juuri ennen kuin tarjoukset jätettiin sisään. Tampereen kaupungista saatujen asiakirjojen⁸⁶ mukaan tarjoukset piti jättää 6.4.1998 klo 12 mennessä. Puhelinkeskustelu käytiin siten joko maaliskuun lopussa tai huhtikuun alussa 1998.

⁸⁴ Liite 52.

⁸⁵ Liite 53 sekä nauha.

⁸⁶ Liite 54.

Keskustelun aluksi Haapamäki luettelee Kalliolle urakan hintoja. Kallion virastolle kertoman mukaan kyse on Tampereen kaupungin urakasta. Haapamäki toteaa keskustelussa, että tarjouksissa pitää olla pari - kolmesataa markkaa eroa. Kallion virastolle kertoman mukaan tämä tarkoittaa, että Interbetonin hinnan tulee olla 200 000 - 300 000 markkaa kalliimpi kuin Lemminkäisen hinnan, sillä yritykset olivat aiemmin sopineet, että Lemminkäinen saa Tampereen urakan. Kallio kysyy keskustelussa Tampereen urakan nousuprosenttia, mihin Haapamäki vastaa, että 37 % heidän eli Lemminkäisen edellisen vuoden hinnasta. Kallio selvitti virastolle, että kyse on massatonnin hinnan noususta. Tosiasiassa nousu oli ollut vielä korkeampi, sillä edellisenä vuonna urakan oli saanut Interbetoni ja sen hintaan verrattuna nousua on enemmän kuin Lemminkäisen omaan hintaan verrattuna.

Kallio aikoo laskeskella Interbetonin Tampereen tarjousta ja palata seuraavana päivänä asiaan. Haapamäki kehottaa Kalliota laittamaan hintoja hiukan ristiin, ettei asia suoraan paljastu. Kallio toteaa, että Timppa (Kallio tarkoittaa Timpalla Valtatien Tampereen työpäällikkö Timo Vainionpää) laittaa aina suoraan ja pikkuisen päälle, mitä Kallio pitää ongelmana. Haapamäki toteaa faksanneensa listan Timpalle. Valtatie on Haapamäen mukaan vannonut, että he eivät anna tarjousta alle Turun hintojen. Haapamäki viittaa myös siihen, että Timppa ei laske hintoja itse, vaan saa ne jostain annettuna.

Lopuksi Haapamäki toteaa, että sillä ei ole väliä, kuka urakan saa, kunhan se ei ole Toijalan firma. Kallio on kertonut virastolle, että Toijalan firmalla tarkoitetaan MK-Asfalttipinta Oy:tä. Haapamäen mukaan "meidän" (Interbetonin ja Lemminkäisen) täytyy yhdessä panostaa siihen, että urakka saadaan pois Toijalan firmalta. Tältä osin keskustelu liittyy Kallion mukaan Hämeenkyrön urakkaan. Hämeenkyrön urakka oli sovittu meneväksi Interbetonille. Liikkeellä oli huhuja, että muut yritykset olisivat jättäneet edullisempia tarjouksia kuin Interbetoni. Lemminkäisen työnjohtaja Aulis Mäenpää oli soittanut Hämeenkyrön kuntaan ja saanut tällaisen tiedon.

7.3.1.1. Kilpailuviraston johtopäätökset

Keskustelusta käy ilmi, että Lemminkäisen ja Interbetonin edustajat ovat vuonna 1998 vaihtaneet tarjoustietoja ennen Tampereen tarjouksen jättämistä. Keskustelussa on sovittu myös tukitarjouksen jättämisestä ja sen suuruudesta. Myös Valtatien osuus käy keskustelusta selväksi. Valtatien työpäällikkö Timo Vainionpäällä ei tukitarjouksia jättäessään ollut tapana laittaa hintoja ristiin, vaan hän ainoastaan lisäsi edullisimmaksi sovitun tarjouksen hintoihin pikkuisen päälle. Keskustelusta käy ilmi myös se, että sopiminen koskee myös Turun aluetta, sillä Valtatie ei Haapamäen mukaan anna Turkua alempia hintoja. Haapamäki tietää myös nämä hinnat. Haapamäki kertoo faksanneensa listan Vainionpäälle. Puhelinkeskustelu kuvastaa myös kartelliyrityiden suhtautumista kartellin ulkopuolella oleviin yrityksiin: urakat pyritään saamaan kartelliyritysten tehtäviksi. Tampereen kaupungilta saadut asiakirjat osoittavat, että osa Haapamäen luettelemista hinnoista pitää täsmälleen paikkaansa. Osaa hinnoista on muutettu lopulliseen tarjoukseen.

Keskustelu osoittaa, että mainitut yritykset ovat syyllistyneet kilpailunrajoituslain 5 ja 6 §:n kielämään kilpailun rajoittamiseen.

7.3.2. Puhelinkeskustelu vuoden 1998 alkupuolella Juhani Kallio / Interbetoni ja Timo Vainionpää / Valtatien Tampereen työpäällikkö⁸⁷

Kallio kertoi Kilpailuvirastolle nauhoittaneensa autossa käymänsä puhelun Valtatiellä Tampereen työmaapäällikkönä työskennelleen Timo Vainionpään kanssa vuoden 1998 keväällä. Puhelu käytiin Kallion mukaan edellä kuvatun Kallio/Haapamäki keskustelun jälkeen. Keskustelusta voi päätellä, että keskustelu käytiin ennen Tampereen kaupungin tarjouspyyntöajan päättymistä. Puhelinkeskustelu käytiin siten joko maaliskuun lopussa tai huhtikuun alussa 1998.

Keskustelussa Vainionpää ihmettelee Kalliolle, miten Interbetoni on voinut olla Hämeenkyrön ura-

⁸⁷ Liite 55 sekä nauha.

kassa Valtatietä kalliimpi. Keskustelusta käy ilmi, että Kallio oli saanut etukäteen Vainionpäältä tietää, mitä tämä aikoo tarjoukseen Valtatien puolesta laittaa. Kallio ja Vainionpää vertaavat tekemiään tarjouksia ja päätyvät siihen, että Interbetonin tarjous oli kuitenkin ollut sovittuun tapaan edullisempi. Keskustelun lopuksi Vainionpää palaa vielä asiaan ja toteaa epäilleensä, että Kalliolle on tullut laskelmissaan virhe ("kämpä"). Vainionpää päätyy kuitenkin siihen, että Hakanen on sekoittanut asioita. Hakanen on Kallion virastolle kertoman mukaan Hämeenkyrön kunnan rakennusmestari. Kallio toteaa käyneensä asian läpi Lemminkäisen Tampereen työmaapäällikkö Hannu Haapamäen kanssa ja asian pitäisi olla kunnossa.

Kallio ja Vainionpää keskustelevat myös Lemminkäisen Hannu Haapamäestä ja tämän suunnittelemissa Tampereen tarjouksista ja niiden korkeista hinnoista. Kallio viittaa myös tasausjärjestelmään ja siihen, mitä korkeat hinnat siihen vaikuttavat. Vainionpää mukailee Kallion ajatuksia. Sekä Kallio että Vainionpää aikovat osaltaan laskea vielä omia Tampereen tarjouksiaan ja soittaa toisilleen uudestaan seuraavana päivänä, kun laskelmat on tehty.

Puolustuslaitoksen urakoiden osalta Vainionpää toteaa, että joku kolmas taho on luvannut laittaa tietyt hinnat. Keskustelu viittaa vahvasti siihen, että kolmannella taholla tarkoitetaan juuri Lemminkäisen Hannu Haapamäkeä. Kallio on jälkepäin vahvistanut virastolle tämän pitävän paikkansa.

7.3.2.1. Kilpailuviraston johtopäätökset

Puhelinkeskustelusta käy ilmi, että Interbetonin, Valtatien ja Lemminkäisen edustajat ovat sopineet vuonna 1998 keskenään useiden tarjouskohteiden jakamisesta ennen varsinaisten tarjousten jättämistä ainakin Tampereen ja Hämeenkyrön sekä puolustusvoimien tarjousten osalta. Lisäksi yhtiöt ovat sopineet niin sanottujen tukitarjousten jättämisestä. Puhelinkeskustelusta ei käy mitenkään ilmi, että kyseessä olisi jotenkin poikkeuksellinen keskustelu tai tilanne. Päinvastoin Vainionpää on heti mukana keskustelussa ja tietää, mistä puhutaan. Tämä osoittaa, että kyseessä on ollut yhtiöiden normaali käytäntö.

Keskustelu osoittaa, että mainitut yritykset ovat syyllistyneet kilpailunrajoituslain 5 ja 6 §:n kielämään kilpailun rajoittamiseen.

7.3.3. Puhelinkeskustelu 20.4.2001 Pertti Kankare / Laatu-Asfaltti P. Kankare ja Timo Tuokko / Lemminkäisen Turun työpäällikkö⁸⁸

Timo Tuokko soitti Pertti Kankareelle 20.4.2001. Tuokon asiana oli puhua Auran urakasta ja siitä, kuka sen saa. Lisäksi Tuokko halusi selvittää Kankareen ja Super Asfaltin Timo Mäen välistä yhteydenpitoa.

Tuokko kyselee Kankareen ajatuksia Auran urakasta. (Toisesta, jäljempänä esitettävästä puhelinkeskustelusta Kankare/Mäki 20.4.2001 käy ilmi, että Auran urakka kuului jaon mukaan Super Asfaltin alueeseen.) Lisäksi Tuokko tarkistaa, että muistaako hän oikein, mitä töitä Lemminkäisen oli sovittu tekävän. Tuokon mukaan on sovittu, että Lemminkäinen tekee pääasiassa kuntatöitä. Kankareella on asiasta erilainen muistikuva. Kankare toteaa puhelinkeskustelussa, että hän haluaa pysyä ulkona Lemminkäisen ja Valtatien urakoista isoissa kaupungeissa. Asiasta on sovittu suullisesti sekä Lemminkäisen Tuokon että Valtatien Oittisen kanssa. Timo Mäkikin on ollut mukana sopimassa, mutta ei näytä kuitenkaan Kankareen ja Tuokon mielestä luopuvan urakoista. Tuokko sanoo Kankareelle hoitavansa omaa reviiriään ja se on mennyt hyvin tähän asti. Tuokko kertoo, että Timo Mäki oli kehottanut Tuokkoa soittamaan Kankareelle tarjoushinnan, mutta Tuokko ei siihen suostunut, koska katsoi sen olevan Kankareen ja Mäen välinen asia. Hän ei myöskään halunnut puuttua asiaan oman reviirinsä ulkopuolella, mutta painotti yhteisymmärryksen olevan hedelmällistä kaikkien kannalta. Lisäksi Tuokko toteaa, että sopimalla saa hinnat kohdalleen.

⁸⁸ Liite 56 sekä nauha.

Lopuksi Kankare toteaa päässeensä Lemminkäisen Erkki Mäkelän kanssa Salossa hyvin juttuihin. Tuokko on tyytyväinen tähän. Tuokko on puhunut asiasta Ekin (Mäkelän) kanssa.

7.3.3.1. Kilpailuviraston johtopäätökset

Puhelinkeskustelusta käy ilmi, että Lemminkäinen, Valtatie, Super Asfaltti ja Laatu-Asfaltti P. Kankare ovat jakaneet markkinat Lounais-Suomessa vuonna 2001. Jakokeskusteluja on käyty ainakin puhelimitse. Keskustelusta käy ilmi, että kyse ei ole mistään uudesta asiasta. Kankare toteaa antaneensa periksi viimeiset kaksi vuotta Timo Mäelle. Kankare viittaa myös siihen, että hän ja Tuokko ovat aina päässeet sopimukseen.

Keskustelu osoittaa, että mainitut yritykset ovat syyllistyneet kilpailunrajoituslain 5 ja 6 §:n kielämään kilpailun rajoittamiseen.

7.3.4. Puhelinkeskustelu 20.4.2001 Pertti Kankare / Laatu-Asfaltti P. Kankare ja Timo Mäki / Super Asfaltti⁸⁹

Pertti Kankare soittaa Timo Mäelle, joka aiemmin samana päivänä on yrittänyt tavoittaa Kankareta. Keskustelun tarkoituksena on puhua Auran urakasta. Lisäksi Kankare yrittää saada Mäkeä luopumaan muutamasta kunnasta Laatu-Asfaltti P. Kankareen hyväksi. Mäki moittii Lemminkäisen Määttästä, joka ei pidä sopimuksiaan. Valtatien kanssa Mäellä ei ole ollut ongelmia, koska yhtiöt toimivat eri alueilla. Mäki toteaa, että Super Asfaltin aluetta on Auran kunta, Karinainen ja Koski TL. Kankare kyselee, että missä menee raja Salossa Lemminkäisen ja Super Asfaltin välillä. Mäki toteaa, että Super Asfaltin Karinainen ja Koski TL ovat Lemminkäisen Tuokon alueiden vieressä olevia alueita.

Mäki kyselee Kankareen ajatuksia Auran kunnan tarjouksesta. Mäki toteaa, että jos he antavat Kankareelle jotain urakoita, niin Lemminkäinen joutuu antamaan Super Asfaltille entistä enemmän. Lemminkäinen on jo nyt Mäen mukaan Super Asfaltille urakoita velkaa. Mäki toteaa, että Lemminkäisen kannattaa suosiolla antaa tässä vaiheessa Kankareelle se, mitä on sovittu.

Kankare ja Mäki vertailevat tehtyjä tonnejaan. Kankare ehdottaa, että asiasta keskusteltaisiin Valtatien ja Lemminkäisen kanssa. Mäki toteaa, että lähtökohta jaolle on edellisen vuoden tilanne. Mäki on haluton luopumaan Super Asfaltin urakoista ja toteaa, että Tarvasjoki -sektori on Kankareelle pyhitetty. Mäki jatkaa, että Super Asfaltti ei tule Auran "sinne puolelle" ja lupaa, että Kankare saa tehdä kaikki urakat siellä. Edellisenä vuonna Mäki on tehnyt yhden urakan "väärällä" puolella. Myös Kankareen hinnoitteluun Mäki lupaa olla puuttumatta. Mäki viittaa myös aikanaan sovittuihin reunaehtoihin, joissa hänen mukaansa tulisi pysyä. Tässä yhteydessä hän viittaa Lemminkäisen Määttäseen ja Tuokkoon. Kankareen tinkaamisen jälkeen Mäki on valmis antamaan Kankareelle Mellilän, jossa ei ilmeisesti kuitenkaan juuri urakoita ole. Mäki puhuu myös, että tietyt urakat on kaikki rauhoitettu Kankareelle ja hän saa jatkossakin ne tehdä Super Asfaltin häiritsemättä. Mäki mainitsee myös yhden kanalan urakan, jonka Kankare ja Mäki olivat sopineet menevän Kankareelle, mutta Lemminkäinen vei kuitenkin urakan. Mäki viittaa myös Lemminkäisen taktikkaan usuttaa yhtiöt toisiaan vastaan samalla, kun se itse jättäytyy kiistojen ulkopuolelle. Mäki toteaa, että Lemminkäisen tulisi itse luopua urakoista ja tehdä töitä vähemmällä porukalla.

Kankare toteaa, että olisi parasta kutsua Tuokko ja Oittinen eli Lemminkäinen ja Valtatie saman pöydän ääreen ja sopia urakoiden jaosta. Mäki ei innostu asiasta ja toteaa, ettei hänellä ole periaatteissa siihen mitään sanomista.

7.3.4.1. Kilpailuviraston johtopäätökset

Puhelinkeskustelu osoittaa sen, että Super Asfaltti ja Laatu-Asfaltti P. Kankare ovat vuonna 2001 sopineet toisaalta keskenään ja myös Lemminkäisen ja Valtatien kanssa tietyistä aluejaoista Lou-

⁸⁹ Liite 57 sekä nauha.

nais-Suomessa. Keskustelussa viitataan myös vuoden 2000 jakoihin. Keskustelun kulusta voi päätellä, että markkinoiden jakaminen on molemmille osapuolille jokapäiväinen asia. Keskustelu osoittaa myös sen, että kyseisellä alueella asioista päättää ja valtaa pitää ensisijaisesti Lemminkäinen.

Keskustelu osoittaa, että mainitut yritykset ovat syyllistyneet kilpailunrajoituslain 5 ja 6 §:n kiel-tämään kilpailun rajoittamiseen.

7.3.5. Puhelinkeskustelu 30.4.2001 Pertti Kankare / Laatu-Asfaltti P. Kankare ja Pek-ka Vuorinen / Interasfaltti⁹⁰

Kankare soittaa Interasfaltin Pekka Vuoriselle. Puhelun syynä on Ruskon kunnan tarjous, joka on menossa umpeen, ja Kankare on juuri viemässä kuntaan omaa tarjoustaan. Kankare ilmoittaa, että aikoo katsoa tämän yhden ainoan kerran, toimiiko sopiminen. Hän myös ilmoittaa yleisen tyyty-mättömyytensä koko touhuun, koska tärkeitä näyttää olevan, että Lemminkäinen ja NCC saavat rauhoitettua isot urakat itselleen. Pienistä urakoista eivät välitä kuin niiden paikallis päälliköt eli Tuokko ja Vuorinen. Kankare viittaa myös edellisenä vuonna käytyihin samanlaisiin keskusteluihin kilpailijoiden kesken. Hän arvelee, että Sarvon ja Timo Ylitalon hermot ovat tiukilla. Kankare kertoi Kilpailuvirastolle, että Sarvo (Asfaltti Sarvo) ja Ylitalo (Kankareen silloinen yhtiökumppani Liedon Asfalttitehtaissa) ovat pieniä paikallisia asfalttiyrittäjiä.

Vuorinen kertoo, että hänenkin työnsä kulkevat Oittisen (Valtatie) kautta, ja ettei hän välitä olla jo-ka hommassa keskustelijana vaan on laatinut omat systeemit Oittisen kanssa. Lisäksi Vuorinen kertoo, että Antero (Blomberg / Valtatie) on sanonut, etteivät he anna Sarvolle yli 500 neliön koh-teisiin massaa. Vuorinen arvelee vielä, että hinnat saadaan kaikkien kohdalla nousemaan, mutta työt ehkä vähän pienenevät.

Kankare puhuu vielä Sarvosta, jota hänen mielestään isommat yritykset "kiduttavat", ja mainitsee, että Määttänen (Lemminkäinen) aina keskusteltaessa rupeaa kiristämään jostain asiasta. Lopuksi Vuorinen ehdottaa, että Tuokko ja Oittinen rupeaisivat pitämään jotain systeemiä niiden kesken, jotka pitävät yhteyksiä. Silloin olisi kokoluokka hallussa.

7.3.5.1. Kilpailuviraston johtopäätökset

Puhelinkeskustelu osoittaa sen, että asfalttiyhtiöt ovat vuonna 2001 jakaneet Lounais-Suomessa urakoita ja rajoittaneet massan myyntiä pienille asfalttiyrityksille. Mukana sopimassa ovat olleet Lemminkäinen, Valtatie, Interasfaltti ja Laatu-Asfaltti P. Kankare. Keskustelussa viitataan myös vuoden 2000 sopimisiin. Keskustelun kulusta voi päätellä, että markkinoiden jakaminen on ollut jokapäiväinen asia ja että Laatu-Asfaltti P. Kankare ei ole ollut tyytyväinen asioiden tilaan. Lisäksi käy ilmi, että pieniä asfalttiyrityksiä painostettiin massan myynnillä. Interasfaltin Vuorinen mainitsee Lemminkäisen Tuokon ja Valtatien Oittisen henkilöinä, jotka organisoivat alueella kartellisopi-misia. Myös Valtatien toimitusjohtaja Antero Blomberg mainitaan.

Keskustelu osoittaa, että mainitut yritykset ovat syyllistyneet kilpailunrajoituslain 5 ja 6 §:n kiel-tämään kilpailun rajoittamiseen.

7.3.6. Puhelinkeskustelu huhti-toukokuun 2001 vaihteessa Pertti Kankare / Laatu-Asfaltti P. Kankare ja Timo Tuokko / Lemminkäisen Turun työpäällikkö⁹¹

Timo Tuokko soittaa Pertti Kankareelle. Keskustelu koskee kolmea eri urakkaa. Ensimmäinen on Ylänteen kunta, toinen Ylitalon Tielaitokselle tekemä maanrakennusurakka ja kolmas Ylitalon tutta-van kasvihuoneen pihaurakka. Kankare kertoi Kilpailuvirastolle, että Timo Ylitalolla on kaksi yritystä, maanrakennusyritys ja asfaltointiyritys. Kankare hoiti joskus Ylitalon puolesta tämän urakkaso-pimiset asfalttiurakoissa eli toimi välimiehenä muiden kartelliyritysten ja Ylitalon välillä.

⁹⁰Liite 58 sekä nauha.

⁹¹ Liite 59 sekä nauha.

Keskustelussa Tuokko kysyy Kankareelta, onko tämä saanut Ylitalolta tarjouspyyntöä paikkaukseen. Kankare kertoi Kilpailuvirastolle, että Ylitalo teki Tielaitokselle maanrakennusurakoita, ja oli pyytänyt niihin liittyvistä asfaltointitöistä aliurakointitarjouksen, koska hänellä ei ollut kartellin lupaa tehdä niin suuria asfaltointitöitä. Kankare ei ole saanut tarjouspyyntöä, ja Tuokko toteaa, että Kankareen ei tulisi kertoa Ylitalolle tai Helajärvelle (Ylitalon maanrakennustöiden työpäällikkö), että he ovat olleet yhteydessä. Kankare kertoo Tuokolle edellisenä vuonna sattuneesta tapahtumasta, kun Ylitalon yritys oli ollut Yläneellä tekemässä maanrakennustöitä ja Helajärvi oli tarjonnut asfaltointityötä Yläneen kunnalle. Timo Mäki oli suuttunut tästä, ja Kankare oli joutunut soittamaan Ylitalolle, että ei anna laitteitaan Ylitalon käyttöön Yläneen kunnan urakkaan.

Tuokko rupeaa luettelemaan Ylitalon tekemiä urakkatarjouspyyntöjä, ja Kankare toteaa, että Ylitalo on ajatellut Kankareen olevan ulkona urakoista. Kankare kertoi Kilpailuvirastolle, että tämä johtui siitä, että kyseiset urakat olivat niin suuria, ettei Kankareella ollut kartellin lupaa tehdä niitä. Sitten Kankare ehdottaa Tuokolle, että tämä kysyisi asiasta suoraan Ylitalolta, koska "Kyllähän Ylitalokin on tietoinen, että me ollaan keskusteltu puhelimesta...". Tuokko toteaa tähän, että jospa Kankare soittaisi Ylitalolle ja juttelisi, että Kankare tekisi pienemmät hommat ja Lemminkäinen ottaisi isomman kohteen. Kankare ottaa keskustelussa esille myös Ylitalon hyvän kaverin asfaltointiurakan, jonka Ylitalo haluaisi ottaa. Tuokko toteaa tämän sopivan, kunhan "se täytyy fiksusti vaan junailla et mennään samas reitis". Tuokko kysyy Kankareelta tekisikö tämä sen 2000 m², ja Kankare vastaa, että ilman muuta, Ylitalolla ei ole massaporukkaa sitä tekemään.

7.3.6.1. Kilpailuviraston johtopäätökset

Keskustelu osoittaa, että Lemminkäinen, Super Asfaltti ja Laatu-Asfaltti P. Kankare ovat jakaneet markkinat vuonna 2001 Lounais-Suomessa. Lisäksi keskustelu osoittaa, että kartelli oli rajoittanut Kankareen ja Ylitalon tekemien urakoiden kokoa.

Keskustelu osoittaa, että mainitut yritykset ovat syyllistyneet kilpailunrajoituslain 5 ja 6 §:n kiel-tämään kilpailun rajoittamiseen.

7.3.7. Puhelinkeskustelu 3.5.2001 Pertti Kankare / Laatu-Asfaltti P. Kankare ja Timo Tuokko / Lemminkäisen Turun työpäällikkö⁹²

Timo Tuokko soittaa Pertti Kankareelle. Keskustelu koskee ensin Aurajoki Oy:n pihaurakkaa. Aurajoki oli metallialan yritys. Sen jälkeen keskustelu koskee sitä, että Kankare on antanut tarjouksen vanhalle asiakkaalleen Vähätalolle puhelimesta. Kankare selvitti Kilpailuvirastolle, että Vähätalo on edesmennyt laitilalainen maanrakennus-urakoitsija. Tuokko katsoo, että Kankare ei olisi saanut itse hoitaa asiaa. Tuokko toteaa, että on muistettava kaksi asiaa: kokoluokka ja yhteydenotto. Kankare katsoo sovitun, että vanhoista asiakkaista ja alle tuhannen neliömetrin urakoista saa tarjota.

7.3.7.1. Kilpailuviraston johtopäätökset

Keskustelu osoittaa, että kartellissa on sovittu otettavaksi yhteyttä ennen tietyn kokoluokan tarjo-usten tekemistä. Lisäksi keskustelu osoittaa, että on sovittu tietyt pienemmät urakat, joista saa tarjota ilman, että kertoo muille ja sopii heidän kanssaan siitä, kuka urakan tekee. Ainakin Lemminkäinen ja Laatu-Asfaltti P. Kankare ovat olleet asiasta sopimassa.

Keskustelu osoittaa, että mainitut yritykset ovat syyllistyneet kilpailunrajoituslain 5 ja 6 §:n kiel-tämään kilpailun rajoittamiseen.

⁹² Liite 60 sekä nauha.

7.3.8. Puhelinkeskustelu 15.6.2001 Pertti Kankare / Laatu-Asfaltti P. Kankare ja Timo Mäki / Super Asfaltti⁹³

Laatu-Asfaltti P. Kankare on saanut Koski TL:n urakan. Timo Mäki soittaa Kankareelle tyytymättömänä siihen, että Kankare on saanut urakan toisin kuin Laatu-Asfaltti P. Kankareen ja Super Asfaltin välillä etukäteen sovittiin. Kankare oli ilmoittanut Mäelle etukäteen eri hinnan kuin minkä laittoi lopulliseen tarjoukseen. Mäki moittii Kankareta siitä, että tämä ei ilmoittanut Mäelle muuttaneensa alun perin ilmoittamiaan hintoja. Mäen mukaan sovituissa hinnoissa on pysyttävä. Kankare sanoo ilmoittaneensa Lemminkäisen Tuokolle, ettei ole enää sopimisessa mukana.

7.3.8.1. Kilpailuviraston johtopäätökset

Keskustelu osoittaa, että Super Asfaltti ja Laatu-Asfaltti P. Kankare ovat pyrkinet sopimaan urakoiden jaosta ja hinnoista vuonna 2001 Lounais-Suomessa. Myös Lemminkäisen voidaan keskustelun perusteella katsoa olevan osallisena kartellissa. Kilpailuvirasto löysi lisäksi tarkastuksella Interasfaltista käsin kirjoitettuja Interasfaltin toimialajohtaja Olli Kokkosen muistiinpanoja⁹⁴. 15.6.2001 tehtyihin muistiinpanoihin on kirjoitettu merkintä koskien Koski TL urakkaa. Asiakirjassa lukee "PV: Laatuasfaltti, (LMK:n massa) 500m² (Vt) 1.500 m² (LMK)". Lisäksi muistiinpanoihin on merkitty sulkeisiin "Super". Kilpailuvirasto katsoo, että varsinkin "Super" -merkintä osoittaa myös Interasfaltin tienneen sopimisesta. Suluissa ollut merkintä tarkoittaa sitä, että urakka olisi kuulunut Super Asfaltille. Kankare on kertonut Kilpailuvirastolle hankkineensa massan urakkaan Lemminkäiseltä ja Valtatieltä.

Keskustelu ja asiakirja osoittavat, että mainitut yritykset ovat syyllistyneet kilpailunrajoituslain 5 ja 6 §:n kieltämään kilpailun rajoittamiseen.

7.3.9. Puhelinkeskustelu 7.7.2001 Pertti Kankare / Laatu-Asfaltti P. Kankare ja Erkki Mäkelä / Lemminkäisen Salon aluepäällikkö⁹⁵

Kankare soittaa Mäkelälle kysyäkseen Karesuon koulun urakan kohtalosta. Keskustelussa käy ilmi, että Lemminkäinen on tehnyt urakan, koska tilaaja on Mäkelän vanha tuttu. Tilaja oli kuullut jostain tietoja kartellista ja siitä, että urakka kuuluisi Lemminkäiselle, koska joku oli ottanut Lemminkäiseltä Someron urakan. Keskustelussa mietitään sitä, kuka asiakkaalle on jaoista puhunut. Molemmat toteavat, ettei heillä ole mitään intressiä toimia niin. Kysehän on laittomasta toiminnasta. Mäkelä epäilee, että tilaajalle jaon on saattanut paljastaa Super Asfaltin Timo Mäki, joka oli Mäkelän mukaan ollut hyvin kiukkuinen, kun ei saanut Koski TL:n urakkaa, joka ennakkojaon mukaan olisi kuulunut hänelle. Kankare katsoo, että Mäen päätehtävänä on tuoda hinta Kankareen pöytänsä. Mäkelä on asiasta samaa mieltä.

Kankare kyselee lisäksi Tarvasjoen urakoista ja toteaa niiden olevan hänelle suojeltuja urakoita. Mäkelä kiistää tämän ja toteaa syyksi sen, ettei Kankare ole ollut asiasta yhteydessä eikä sopimassa. Molemmat ovat yhtä mieltä siitä, että joku järki asioihin olisi hyvä saada ja asioista olisi syytä olla yhteyksissä.

Mäkelä muistuttaa Kankareta hänen osuudestaan. Valtatien Oittinen on Mäkelän mukaan esittänyt, että Kankareen osuus olisi 2000 tonnia. Kankareen mukaan näin sovittiin. Mäkelä kertoo Kankareelle puhelinkeskustelussa, kuinka Oittinen aiemmin oli todennut jo tehtyjen yhteensä 1300 tonnin urakoiden jälkeen Kankareella olevan jäljellä 700 tonnia tehtäviä urakoita. Kankare kertoo Mäkelälle puhelinkeskustelustaan Timo Mäen kanssa ja siitä, kuinka hän oli luvannut pysyä Koski TL urakan jälkeen pois Mäen alueelta. Mäki ei ollut muistanut Oittisen sanoneen mitään Kankareen 2000 tonnista. Kankare puhuu puhelinkeskustelussa myös sakkomaksusta, koska teki liikaa tonne-

⁹³ Liite 61.

⁹⁴ Liite 62.

⁹⁵ Liite 63 sekä nauha.

ja ottaessaan Koski TL:n urakan. Kosken kunnan yksityisistä urakoista Kankare ei ole kertomansa mukaan vielä sopinut eikä myöskään aio maksaa niistä sakkoa. Mäkelä korostaa, että sopimukset on muistettava ja niitä on noudatettava. Sittemmin Kankare on kertonut virastolle, että hän ei kyseistä sakkomaksua maksanut, vaikka Mäki sitä syksyn aikana useasti pyysi.

Kankare puhuu vielä Timo Ylitalosta (Kankareen silloinen yhtiökumppani Liedon Asfalttitehtaissa ja pieni asfaltti- ja maanrakennusyrittäjä) ja siitä, että hänelle kannattaisi antaa se pieni määrä 3000 tonnia, mihin hän on valmis tyytymään, ettei hän ryhdy laajentamaan toimintaansa. Kankare toteaa, että hän saa pidettyä Ylitalon tonnit alle 3000:ssa.

Kankare on kertonut virastolle, että hän ja Ylitalo olivat sopineet, että Laatu-Asfaltti P. Kankare tekee noin 6000 tonnia ja Asfaltointi Ylitalo noin 3000 tonnia, koska enempää massaa heille ei myyty.

7.3.9.1. Kilpailuviraston johtopäätökset

Keskustelu osoittaa, että Lemminkäinen, Valtatie ja Super Asfaltti ovat jakaneet markkinat vuonna 2001 Lounais-Suomessa. Myös Laatu-Asfaltti P. Kankare on ollut mukana sopimassa. Keskustelu osoittaa, että yrittäjien tekemiä tonnimääriä oli rajoitettu. Lisäksi keskustelu osoittaa, että voimassa on ollut seuranta - ja sakkomaksujärjestelmä, jos jaot eivät menneet sovitun mukaisesti.

Keskustelu osoittaa, että mainitut yritykset ovat syyllistyneet kilpailunrajoituslain 5 ja 6 §:n kieltämään kilpailun rajoittamiseen.

7.3.10. Kilpailuviraston johtopäätökset puhelinkeskusteluista

Kallion käymät puhelinkeskustelut osoittavat kartellin toimineen vuonna 1998 Turun ja Tampereen alueella. Kartellissa ovat olleet Lemminkäinen, Valtatie ja Interbetoni. Kankareen puhelinkeskustelut puolestaan osoittavat, että kartelli on Lounais-Suomessa edelleen jatkanut toimintaansa vuonna 2001. Keskusteluissa viitataan myös aikaisempiin vuosiin. Kartellissa ovat olleet mukana edellä mainittujen yhtiöiden lisäksi myös Super Asfaltti, Asfaltointi Ylitalo ja Laatu-Asfaltti P. Kankare. Keskustelut osoittavat, että mainitut yritykset ovat syyllistyneet kilpailunrajoituslain 5 § ja 6 § vastaiseen toimintaan.

7.4. TALOUDELLINEN ANALYYSI

Esityksessä selvitetyn kartellin huomattavan kansantaloudellisen merkittävyyden vuoksi Kilpailuvirasto on kerännyt tietoa myös yritysten ja markkinoiden taloudellisesta kehityksestä vuosilta 1995-2002. Kyse on markkinoiden ja niillä toimivien yritysten analyysistä ja sen perusteella tehtyjen havaintojen vertaamisesta muuhun näyttöön.

7.4.1. Asfalttiyritysten taloudellinen kehitys vuosina 1995-2000

Tässä luvussa esitetty tarkastelu perustuu pääosin yhtiöiden Kilpailuvirastolle toimittamiin päällystystoiminnan tilinpäätös- ja tuotantotietoihin vuosilta 1995-2002. Tarkastelun kohteena ovat ensisijaisesti yritysten liikevaihdot, liikevoitot ja niiden vuosittain levittämät tonnimäärät.

Kilpailuvirasto on saanut Rudus Asfaltilta, Skanska Asfaltilta, Super Asfaltilta ja Valtatieltä tilinpäätökset sellaisenaan. Rudus Asfaltilta saatiin myös tiedot sen vuonna 2000 hankkimien Asfalttinelion ja Espoon Asfaltin liikevaihdoista, liikevoitoista ja tuotantomääristä. Skanska Asfaltilta saatiin Sata-Asfaltin asfalttitoiminnan liikevaihdot ja liikevoitot, mutta tuotantomääriä ei ollut enää saatavilla. SA-Capitalilta saatiin Saavatie asfaltointitoiminnan tuloslaskelmat ja tuotantomäärät. Interasfaltti on poistanut toimittamistaan luvuista erikoisbetonin ja liukuvalun myynnit. Lemminkäinen on toimittanut erikseen asfaltointitoiminnan ja niin sanottujen erikoistuotteiden (Lemminkäisen käyttämä termi) tuloslaskelmat. Lemminkäisen ja Interasfaltin tiedot ovat peräisin yritysten sisäisen laskentatoimen raporteista.

Liikevaihdot, liikevoitot ja tuotantomäärät on esitetty indeksoituina viivadiagrammeissa. Indeksointi mahdollistaa sen, että raha- ja painomääräiset suureet voidaan esittää samassa kuvaajassa. Indeksointi on tehty siten, että kunkin muuttujan ensimmäistä lukemaa tarkastelujakson alussa on käytetty kantalukuna eli sille on annettu arvo 100. Myöhempien vuosien indeksiluvut on saatu jakamalla kunkin vuoden lukema vuoden 1995 lukemalla ja kertomalla tulos 100:lla (esimerkiksi: (liikevaihto 1996/liikevaihto 1995)*100). Tuloksena saadaan kunkin suureen suhteelliset muutokset vuodesta toiseen. Viivadiagrammit eivät siis kuvaa itseisarvojen muutoksia.

Yritysten liiketoiminnan kannattavuuden tarkastelussa Kilpailuvirasto on käyttänyt liikevoittoprosenttia eli liikevoittojen osuutta liikevaihdoista sekä sijoitetun pääoman tuottavuutta. Liikevoitto kuvaa toiminnan tulosta siinä vaiheessa, kun liikevaihdosta on vähennetty välittömät tuotantokustannukset, kiinteät kustannukset ja poistot. Liikevoitossa ei ole huomioitu rahoitustuottoja tai kuluja, satunnaisia eräiä, tilinpäätössiirtoja ja veroja. Kilpailuviraston arvion mukaan liikevoitto soveltuu hyvin kartellitutkimuksen yhteydessä kannattavuusmittariksi, koska se sisältää itse liiketoiminnan kannalta olennaisimmat erät: myyntitulot, tuotantokustannukset ja poistot.

Näiden lisäksi tarkasteluun on otettu sijoitetun pääoman tuotto niiltä yrityksiltä, joilta kyseinen tunnusluku on ollut saatavissa tilinpäätöstietokantaa keräävän ja tilinpäätösanalyysipalveluita tarjoavan Balance Consulting Oy:n tuottamasta verkkopalvelusta.⁹⁶ Sijoitetun pääoman tuottavuus on tunnusluku, joka kertoo, kuinka paljon liiketoiminnalla on pystytty saavuttamaan tuottoa yritykseen sijoitetulle korkoa tai muuta tuottoa vaativalle pääomalle. Koska tunnuslukuun sisältyy tulos-, rahoitus- ja pääomaeräiä, vaikuttavat sen saamaan arvoon muutokset missä tahansa näistä eristä. Sijoitetun pääoman tuottoa voidaan pitää Yritystutkimusneuvottelulautakunnan antamien ohjeiden mukaan välttävänä, jos se on yrityksen vieraasta pääomasta maksaman rahoituskuluprosentin suuruinen. Tässä luvussa esitetyt arviot sijoitetun pääoman tuoton vahvuudesta tai heikkoudesta perustuvat Balance Consultingin esittämiin arvioihin.

Sijoitusten tuottavuutta vertailtaessa voidaan minimituottovaatimuksena pitää riskitöntä tuottoa, joka pääomamarkkinoilta on saatavissa. Yleisesti riskittömänä sijoituskohteena pidetään valtion obligaatioita, joiden laina-aika on 12 kuukautta tai vähemmän. 1990-luvun alusta 2000 luvulle tultaessa 12 kuukauden obligaatioille maksettu korko on ollut keskimäärin noin 3-5%⁹⁷. Vertailukohdaksi asfalttiyhtiöiden sijoitetun pääoman tuotolle voidaan esittää Talouselämä-lehden 500:sta suurimmasta suomalaisesta yrityksestä 1990-luvun alusta lähtien keräämien tietojen keskiarvot.

Taulukko 9: Sijoitetun pääoman keskimääräinen tuotto, Suomen 500 suurinta yritystä

	1992	1998	1999	2000	2001
Sijoitetun pääoman tuotto (%)	6	13,6	14,6	14,5	12

Sijoitettujen pääomien tuottojen tarkastelun tarkoituksena on laventaa kannattavuuden kehityksen tarkastelua pelkän liikevoiton tarkkailua laajemmalle. Tarkastelu on kuitenkin tarkoitus pitää yleisellä tasolla antamassa kuvaa yritysten ja toimialan kannattavuudesta. Tämän vuoksi Kilpailuvirasto ei tässä esityksessä tee yksityiskohtiin menevää analyysiä kaikista eri tekijöistä, jotka ovat voineet vaikuttaa sijoitetun pääoman tuoton kehitykseen kunkin yhtiön kohdalla. Tarkastelun keskipisteessä on liiketoiminnan kannattavuus ja sen kehittyminen.

Koska liiketoimintaan tehtäviin sijoituksiin sisältyy aina riski tehdyn sijoituksen arvon alenemisesta tai sijoituksen menettämisestä, ovat riskialttiisiin sijoituksiin kohdistuvat tuotto-odotukset korkeampia kuin riskittömiin kohteisiin kohdistuvat. Liiketoimintariskiä kohottavia tekijöitä ovat esimer-

⁹⁶ Sijoitetun pääoman tuotto on $100 \times (\text{nettotulos} + \text{korko- ja rahoituskulut} + \text{verot}) / \text{sijoitettu pääoma}$. Jakajana käytetty sijoitettu pääoma on tilikauden alun ja lopun sijoitetun pääoman keskiarvo. Sijoitettu pääoma on saatu vähentämällä taseen loppusummasta korottomat velat eli osto-, ennakkomaksu- ja siirtovelat sekä muut korottomat velat.

⁹⁷ Lähde: Valtiokonttori.

kiksi nopea tekninen kehitys ja alalle tulon helpous, jotka johtavat intensiiviseen kilpailuun alan yritysten välillä. Ylipäätään kaikki toimintaympäristöön epävarmuutta ja -vakautta tuovat tekijät keroottavat riskitasoa ja siten toiminnan tuottovaatimuksia.

Asiakastieto Oy tarjoaa tietoa eri toimialojen konkurssiriskistä. Konkurssiriski kertoo kyseisellä toimialalla toimivien konkurssiin haettujen yritysten prosentuaalisen osuuden kaikista alan yrityksistä. Tälle voidaan ottaa vertailukohtaksi kaikille tietokantaan sisällyville yrityksille laskettu konkurssiriski, joka kertoo kuinka monta yritystä koko yritystietokannasta on haettu konkurssiin. Mitä suurempi toimialan prosenttiluku on, sitä suurempi on ko. alan yritysten konkurssiriski verrattuna kaikkien yritysten konkurssiriskisiin.

Toimialaluokituksen mukaisen toimialan "teiden, katujen, lentokenttien ja urheilualueiden rakentaminen" konkurssiriski on Asiakastiedon mukaan vuonna 2002 ollut 0,4 %. Kaikkien tietokantaan sisältyvien yritysten konkurssiriski on samana vuonna ollut 0,7 %. Todennäköisesti tämä selittyy sillä, että tienrakentamisen markkinat ovat pitkälle kehittyneet, suhteellisen stabiilit markkinat. Vaikka teknistä kehitystä tapahtuukin, ovat uudet eniten käytetyt teknologiat yleisesti eri yritysten käytössä. Esimerkiksi uudelleenpäälystysteknologia on kehittynyt voimakkaasti ja tullut alalla laajasti käyttöön 1990-luvulla. Uudelleenpäälystysteknologia on kuitenkin nykyään laajasti alan suurimpien yritysten käytössä, eikä siten ole erityinen kilpailuedun lähde. Asiakastiedon riskilukemien perusteella teiden, katujen, lentokenttien ja urheilualueiden rakentamisen toimialalla yritysten konkurssiriski on siis alhaisempi kuin taloudessa keskimäärin. Vaikka toimialaluokitukseen sisältyy muitakin kuin asfalttiyrityksiä, voidaan riskilukemaa viraston arvion mukaan käyttää kuitenkin suuntaa-antavana. Tämä tieto täydentää osaltaan sijoitetun pääoman tuottojen tarkastelua. Kilpailuviraston arvion mukaan Asiakastiedon laskema kaikkien yritysten konkurssiriski on hyvä vertailukohta, sillä Asiakastiedon tietokanta pitää sisällään tiedot kaikista suomalaisista yrityksistä.

7.4.2. Muutokset päällystysurakoiden sisällössä 1990-luvulla ja yritysten tuloskehitys

Useat tutkinnan kohteena olevista yrityksistä ovat vastineissaan korostaneet, että alalla on tapahtunut kehitystä sekä tuotantotavoissa että asiakkaiden tilaamien töiden sisällössä vuoden 1995 jälkeen. Viraston tietoon on tuotu monia tekijöitä, jotka yritysten mukaan ovat laskeneet kustannuksia ja tehostaneet toimintaa. Tämä selittää yritysten mukaan parantuneita tuloksia. Vaikka näistä tekijöistä on virastolle toimitettu vain vähän näyttöä, ei virasto voi kiistää, etteikö tällaista kehitystä olisi saattanut tapahtua ja etteikö sillä olisi voinut ollut vaikutusta toiminnan kannattavuuteen. Yrityksen liiketoiminnan kannattavuuteen vaikuttavat monet eri tekijät ja yksittäisen tekijän tulosvaikutusta voi olla vaikea osoittaa pitävästi. Yhtä kaikki, myös kartellitoiminnalla on positiivinen vaikutus kartelliin kuuluvien yritysten kannattavuuteen. Sitä, mikä on kunkin osatekijän vaikutus yksittäisen yrityksen kannattavuuteen, on yritysten ulkopuolelta mahdotonta osoittaa täsmällisesti.

Muun muassa Interasfaltti ja Lemminkäinen ovat vastineissaan esittäneet, että merkittävät muutokset valtion teettämien urakoiden määrässä ja sisällössä ovat vaikuttaneet asfalttiyritysten tuotannon ja tulosten kehitykseen. Interasfaltti on nostonut esille vastineessaan 17.9.2003 sen, että valtio on ennen 1990-luvun puoliväliä toimittanut teettämiinsä urakoihin kiviaineksen ja bitumin. Interasfaltti toteaa vastineensa sivulla 8 kohdassa 4.2.1: [] Vastineen sivulla 13 kohdassa 5.2.14 yhtiö toteaa seuraavaa: [] *"Urakoiden kyseinen laajuusmuutos on painottunut Kilpailuviraston tarkastelujakson loppupuolelle."*

Tämä poikkeaa Interasfaltin virastolle 28.2. 2003 toimittamista tiedoista. Interasfaltti on nimittäin tuolloin antamansa selvityksen sivulla 12 esitettyyn valtion töiden tonnimääriä, myyntiä ja katteita esittelevään taulukkoon liittyen tehnyt huomautuksen, jonka mukaan [].

Kun otetaan huomioon, että asfalttiurakoitsijoiden asiakkailleen tarjoama lopputuote on koko päällystysurakka, johon sisältyy raaka-aineiden lisäksi huomattava määrä erilaisia työvaiheita, ei bitumin ja kiviaineksen toimitusvastuun siirtyminen voi olla toiminnan kannattavuuden kannalta ratkaiseva tekijä.

Kilpailuvirastolle annetuissa selvityksissä on ristiriitaisia tietoja myös valtion töiden määrän kehityksestä ja merkityksestä. Lemminkäinen on vastineessaan sivulla 43 kohdassa 3 selittänyt liikevoittoprosenttinsa nousevaa kehitystä osaltaan []: *”...Tiehallinnon teettämien töiden kokonaismäärä on vähentynyt huomattavasti 1990-luvulla samalla kun Tieliikelaitoksen tekemien Tiehallinnon töiden määrä on pysynyt lähes samana (suhteellinen osuus nousnut), on muiden yritysten tekemien Tiehallinnon töiden määrä laskenut merkittävästi 1990-luvulla. Esimerkiksi Lemminkäisen tekemät valtion työt []”*

Lemminkäisen selvityksestä täysin poiketen Interasfaltti on todennut vuosien 1997 ja 1998 välillä tapahtuneen [] . Yhtiön oman ilmoituksen mukaan sen osuus kunta- ja yksityisen sektorin töistä [] näiden vuosien välillä [] %:sta [] %:iin samalla kun sen osuus valtiolle tehdyistä töistä [] %:sta [] %:iin.

Vastineiden johdosta Kilpailuvirasto pyysi Tiehallinnolta tietoja yhtiöiden mainitsemien muutosten etenemisestä 1990-luvulla. Tiehallinnon 6.11.2003 antama lausunto vahvistaa sen, että bitumin ja kiviaineksen toimitusvastuussa on tapahtunut muutoksia tarkastelujakson kuluessa. Vuosina 1995-1997 on ollut yleisesti tapana, että tuolloinen Tielaitos on toimittanut tilaamiinsa töihin raaka-aineet. Vuodesta 1998 eteenpäin on tilanne on muuttunut siten, että valtaosassa tilatuista urakoista on raaka-aineet hankkinut urakoitsija. Tiehallinnon mukaan *” Ainoastaan joissakin hallinnon itse kilpailuttamissa urakoissa annettiin urakoitsijoille mahdollisuus käyttää hallinnon kiviainesta (esim. Uudenmaan ja Vaasan tiepiireissä) kilpailun turvaamiseksi alueilla, joissa kovan kiviaineksen saatavuus muuten olisi vain yhdellä taikka kahdella toimittajalla.”* Vuosina 1995-2000 Tielaitos ja Tieliikelaitos ovat vastanneet suurimmasta osasta valtion urakoista. Tiehallinnon lausunnon mukaan kilpailutettujen urakoiden lukumäärä on lähtenyt kasvuun vuosina 2001 ja 2002. Vuonna 2002 *” Tieliikelaitoksen osuus (Tiehallinnon teettämien urakoiden) euromääräisestä kokonaisvolyyminista putosi 57 %:iin. Kaikki urakat (olivat) laatuvarustuu-urakoita. Joillakin alueilla, kilpailun varmistamiseksi, Tiehallinto tarjoaa urakoitsijoille mahdollisuuden ottaa tarjoamansa päällysteen kiviaines Tiehallinnon kiviainesalueelta korvausta vastaan.”*

7.4.3. Interasfaltti

Vuosina 1996 ja 1997 Interasfaltti investoi voimakkaasti uuteen tuotantokapasiteettiin ja laajensi toimintaansa uusille markkinoille, muun muassa []. Tuotanto kasvoi [] tonnista vuonna 1995 aina [] tonniin vuonna 1996 ja [] tonniin vuonna 1997. Samaan aikaan yhtiön markkinaosuus koko toimialalla nousi [] ([]% vuonna 1997). Tämä tuotannon kasvu suuntautui ensisijaisesti [] tilaamiin töihin. Vuonna 1998 urakoiden yhteenlaskettu tonnimäärä putosi noin [] %, [] tonnista [] tonniin. Yhtiö lopetti Ilmajoella sijainneen asfalttiasemansa toiminnan. Vuosien 1997 ja 1998 välillä Interasfaltin markkinaosuus yksityisten ja kuntien tilaamisissa töissä [] %:sta [] %:iin. Tuotantomäärinä [] oli [] tonnista [] tonniin. Samaan aikaan Interasfaltti kuitenkin [] osuuttaan valtion töissä [] %:sta [] %:iin, [] tonnista [] tonniin. Interasfaltti on vastineessaan korostanut näiden muutosten merkitystä yhtiön kannattavuudelle. Vuoden 1998 jälkeen tuotanto on pysynyt alle [] tonnin vuoteen 2002 tultaessa.

Kuvaaja 3: Interasfaltin markkinaosuus 1995-2002

[]

Yhtiön liikevaihdon ja tuotantomäärien kehitys vuosina 1995-2002 on esitetty seuraavassa kuvajassa indeksoituna. Liikevoittojen kehitystä ei ole sisällytetty samaan kuvaajaan, koska ne ovat vaihdelleet huomattavasti liikevaihtoa ja tonnimääriä voimakkaammin.

Kuvaaja 4: Interasfaltin asfalttitoiminta 1995-2002

[]

Vuosina 1996 ja 1997 voimakas tuotannon laajentaminen on heijastunut liikevaihtoon. Myös vuonna 1998 tapahtunut tuotannon supistuminen näkyy liikevaihdossa selvästi. Vuosina 1999-

2002 liikevaihto on kuitenkin []. Vuoden 2002 liikevaihto asfalttitoiminnasta oli [] miljoonaa euroa.

Vuodet 1996 ja 1997 olivat yhtiölle raskaasti tappiollisia. Yhtiön toimittamien tietojen perusteella se tarjosi tuolloin töitä []. Tuotantokapasiteetin kasvattamisen seurauksena yhtiön asfalttitoiminnan poistot myös kasvoivat [] Mmk:sta vuonna 1995 [] Mmk:aan vuonna 1997. Kasvaneet poistot heikensivät liikevoittoa entisestään. Vuonna 1998 []. Päälystystoiminnan tulos⁹⁸ nousi [] Mmk:sta [] Mmk:aan. Investointien kasvun lakattua poistot ovat pysyneet vuosittain [] Mmk:n suuruusluokassa. Liikevoiton kehitys on esitetty indeksoituna seuraavassa kuvaajassa.

Kuvaaja 5: Interasfaltin asfalttitoiminnan liikevoitto 1995-2002

[]

Interasfaltin mukaan erittäin [].

Vuoden 1997 keväällä Interasfaltin liiketoiminnan ostanut Rieber & Søn-konserni oli ilmoittanut, ettei se tulisi hyväksymään tämän aikaisemman toimintatavan []. Interasfaltin mukaan strategiaa muutettiin siten, että []. []. Vuodesta 1998 eteenpäin []. Tämä muutos näkyy myös Interasfaltin kunnille ja yksityisille sekä valtiolle tehtyjen tonnimäärien muutoksissa. Vuonna 1998 liikevoittoprosentti nousi selvästi positiiviseksi ja on ollut sen jälkeen vuoteen 2002 tultaessa suurimmillaan [] %, pienimmillään [] % ja keskimäärin [] %. Vuotuiset liikevoittoprosentit on esitetty seuraavassa kuvaajassa.

Kuvaaja 6: Interasfaltin liikevoittoprosentti 1995-2002

[]

[] toteutettua markkinoille tuloa seurasi siis vuonna 1998 liikevaihdon pieneneminen [] %:lla vuoteen 1997 verrattuna. Samalla tuotanto [] % ja kannattavuus []. Liikevoitto kasvoi [] % vuoteen 1997 verrattuna. [].

Kun tarkastellaan Interasfaltin sijoitetun pääoman tuottoa vuosina 1995-2002, havaitaan sen noudatelleen edellä esitetyn kehityksen mukaisia linjoja. Tämän tunnusluvun kehitys on esitetty seuraavassa kuvaajassa.

Kuvaaja 7: Interasfaltin sijoitetun pääoman tuotto

[]

[] Vuosi 1998 on merkinnyt paluuta vuoden 1995 tasolle. Vuosina 1999-2001 pääoman tuottavuus on parantunut vuosittain. Vuosien 2001 ja 2002 välillä nousu on tahtunut ja tuottoprosentti on laskenut noin [] %:sta noin [] %:iin. Seuraavassa taulukossa on esitetty Balance Consultingin arviot yhtiön liiketoiminnasta kokonaisuudessaan, tuloksesta ja kannattavuudesta. Asteikkoa tulkitaan seuraavasti: A = erinomainen, B+ = hyvä, B- = tyydyttävä, C+ = välttävä, C- = heikko ja D = huono.

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Kokonaisluokitus	B+	C-	C-	A	A	B+	A	A
Tulos	B	D	D	A	A	A	A	B
Kannattavuus	B	D	D	C	B	B	B	B

Balance Consultingin käyttämien kriteerien mukaan vuosi 1995 oli yhtiön kannattavuuden kannalta hyvä, vuodet 1996 ja 1997 huonoja, vuosi 1998 välttävä ja vuodet 1999-2002 hyviä. Kannattavuusarvosanan perustana on sijoitetun pääoman tuotto. Tulos on puolestaan vuosien 1996-1997

⁹⁸ Kilpailuvirasto on laskenut Interasfaltin asfalttitoiminnan liikevoiton 28.2.2003 annetun selvityksen liitteen 3 asfalttoiminnan tulolaskelmasta vähentämällä liikevaihdosta tuotantokustannukset, hallintokustannukset ja poistot. Tämän luvun perusteella on myös laskettu liikevoittoprosentti.

jälkeen noussut erinomaiseksi ja vasta vuonna 2002 laskenut tasolle ”hyvä” (arvosanan perusteena on nettotulosprosentti).

7.4.3.1. Interasfaltin vastine ja Kilpailuviraston johtopäätökset

Kilpailuvirastolle lähettämässään vastineessa Interasfaltti selvittää tuloksensa paranemisen johtuneen useista eri tekijöistä, joita yhtiön mukaan olivat muun muassa []. Tämän vuoksi nämä [] eivät vaikuta viraston Interasfaltin kannattavuuden kehityksestä tekemiin johtopäätöksiin.

[]

Viraston pyynnöstä Interasfaltti toimitti 23.10.2003 lisäselvityksen [] hankkimansa [] ja ART -uusiopäällystysmenetelmän tulosvaikutuksista. Selvityksen mukaan Interasfaltti oli hankkinut []. Tällä oli yhtiön mukaan selvä vaikutus päällystystoiminnan kannattavuuteen. Yhtiö toimitti virastolle sekä [].

Interasfaltin liikevaihto vuonna 2001 oli 24 554 074 euroa. [] Tämä tekijä ei vaikuta millään tavalla viraston taloudellisen analyysin kannalta keskeisiin vuosiin 1997-1998 ja niiden välillä tapahtuneeseen muutokseen Interasfaltin päällystystoiminnassa ja sen kannattavuudessa.

Tuotantoteknologian kehityksestä Interasfaltti mainitsee esimerkkinä ART -uusiopäällystysmenetelmän, joka on ollut yhtiöllä käytössä vuodesta 1991. Kyseessä on menetelmä, jossa tienpinnasta rouhittuun vanhaan asfalttimassaan sekoitetaan uusia raaka-aineita. Yhtiön mukaan vanha pinnoite pystytään tällä menetelmällä hyödyntämään kokonaisuudessaan. Menetelmän tulosta parantavat vaikutukset perustuvat yhtiön mukaan siihen, että [] kuin tavanomaisilla menetelmillä tehtyjen urakoiden. Vuonna 1991 hankitun ART -tuotantolaitteen ostohinta oli Interasfaltin mukaan [] Meur.

Seuraavassa taulukossa on esitetty Interasfaltin laskelmat ART -urakoiden osuudesta yhtiön tuotannossa ja päällystystoiminnan liikevoitot vuosilta 1995-2000.

Taulukko 10: ART -urakoiden osuus Interasfaltin tuotannossa (%) ja yhtiön liikevoitot (€) 1995-2002

	ART -urakat	liikevoitot
1995		
1996		
1997		
1998		
1999		
2000		
2001		
2002		

Vuosien 1996 ja 1997 välillä Interasfaltin [] miljoonasta eurosta [] miljoonaan euroon ([] €). Samaan aikaan ART -urakoiden osuus tuotannosta kasvoi [] %:sta [] %:iin, eli yhtiön tehdessä tarkastelujakson suurimmat [] ART -urakoiden osuus oli [] tehdyistä tonneista. Vuosina 1997-1998 yhtiön tulos [] Meur, eli noin [] vuonna 1998. Samalla ART -urakoiden osuus kasvoi yhtiön ilmoituksen mukaan vain [] prosenttiyksikköä edellisestä vuodesta. Vaikka ART -urakat olisivatkin vaikuttaneet myönteisesti yhtiön tulokseen, ne eivät lähemmän tarkastelun perusteella selvästikään ole yksinään voineet olla ratkaiseva tekijä yhtiön tuloskehityksessä [].

Lisäksi yhtiö toteaa hinnoittelusta vastineensa sivulla 10, kohdassa 5.2.3 seuraavaa: []

Toisaalla vastineessaan sivulla 11 kohdassa 5.2.6 ja sivulla 12 kohdassa 5.2.10 yritys on vedonnut vuosien 1996-1997 [].

Viraston arvion mukaan nämä selitykset ovat ristiriidassa keskenään. Selityksenä huonoille tuloksille yhtiö vetoaa ensin omistajan [], mutta jo seuraavalla sivulla []. Virasto ei myöskään pidä uskottavana sitä, että [].

7.4.4. Lemminkäinen

[]

Asfaltointitoiminta

[]

Kuvaaja 8: Lemminkäisen markkinaosuus 1995-2002 (levitettyjen tonnien perusteella)

[]

[]

Koska vuoden 1995 tiedoissa on mukana useita sellaisia työlajeja, joita myöhempien vuosien luvuissa ei ole mukana, aloittaa virasto Lemminkäisen kohdalla taloudellisen aineiston ajallisen vertailun vuodesta 1996. Tuona vuonna näihin lukuihin sisältyivät vielä niin sanotuista oheistöistä, kuten reunakivien asentamisesta, kertynyt liikevaihto ja katteet. Viraston arvion mukaan tästä ei kuitenkaan aiheudu ratkaisevaa epätarkkuutta tarkasteluun.

[]

Seuraavassa kuvaajassa on esitetty Lemminkäisen asfalttitoiminnan tunnuslukujen kehitys vuosina 1996-2002. Alkuperäiset luvut on indeksoitu siten, että vuoden 1996 liikevaihtoa, liikevoittoa ja tuotantomäärää on käytetty kantalukuina. Seuraavien vuosien luvut on suhteutettu näihin lukuihin.

Kuvaaja 9: Lemminkäisen asfalttitoiminta 1996-2002

[]

[]

Lemminkäisen asfaltointitoiminnan liikevoittoprosentin kehitys on kuvattu seuraavassa kuvaajassa.

Kuvaaja 10: Lemminkäisen asfaltointitoiminnan liikevoittoprosentti 1996-2002

[].

Erikoistuotteet

Erikoistuotteiksi Lemminkäinen laskee [].

Lemminkäisen 14.3.2003 esittämän näkemyksen mukaan nämä työt eivät ole "varsinaista asfalttitoimintaa". Siksi niiden osuus oli eliminoitu tuolloin toimitetuista tuloslaskelmista. Kilpailuviraston arvion mukaan myös näiden töiden myynti- ja tulostiedot kuuluvat olennaisesti tutkimusten piiriin, koska myös muut tutkittavat yritykset tarjoavat useimpia näistä töistä asiakkailleen ja yhtiöiltä tilatut urakat usein sisältävät useampia eri työlajeja.

Kilpailuvirasto pyysi 1.12.2003 Tiehallinnolta - joka on markkinoiden suurin yksittäinen asiakas - lausuntoa Lemminkäisen erikoistuotteiksi luokittelemien töiden roolista päällystystoiminnassa. Tiehallinnon 14.1.2004 antaman lausunnon mukaan Tiehallinnon urakat ovat viime vuosien aikana laajentuneet sisällöltään merkittävästi. Tiehallinnon mukaan sillä ei ole enää "puhtaita asfalttiurakoita", vaan urakoihin sisältyy varsinaisen päällysteen tekemisen lisäksi kaikki tarvittavat pohjatyöt, kuten vanhan päällysteen muotoilu tasaiseksi jyrsimällä tai grillillä kuumentamalla, ja tarvittaessa vanhan tierakenteen vahvistaminen esim. bitumilla tai maabetonilla stabiloimalla. Tämän lisäksi "suurin osa urakoista sisältää nykyään myös valmiin päällysteen pinnalle tehtävät uudet tiemerkinnät sekä uuden päällysteen reunoihin mahdollisesti tarvittavat reunan täytöt murskeella."

Saman lausunnon mukaan *"Tiehallinnon uudelleenpäällystystöissä [] muodostavat tärkeän osan uudelleenpäällystystyöstä."* *"Bitumin maahantuonti ja emulsion valmistus ovat tarvittavaa raaka-aineiden hankintaa, jonka tässä tapauksessa joku urakoitsija tekee itse, kun taas muut urakoitsijat ostavat ne valmiina esim. Fortumilta. Muut mainitut "oheistyöt [] kuuluvat repertuaariin ehkä kaupungeissa ja yksityisille tilaajille tehtäessä, mutta ei Tiehallinnon tilaamiin töihin."*

Tiehallinnon mukaan *"Jyrsintä kaikissa variaatioissaan on yleisimmin vanhan päällysteen tasausmenetelmä, joka on syrjäyttänyt 1990-2000-lukujen taitteessa lähes kokonaan aiemmin käytetyn asfalttimassalla tehdyn massatasauksen. Tasaus tehdään vanhalle pinnalle ennen liimausta ja uuden päällysteen levittämistä."* Tiehallinnon arvion mukaan vuosina 1999-2001 noin 30 %:ssa Tiehallinnon uudelleenpäällystyskilometreistä käytettiin jyrsintää jossakin muodossa (tasaus-, hieno-, kuumennus- ja tasausjyrsintänä).

"[] osuus taas niputettuna...on yhteensä vuosina 1999-2001 koko ajan kasvanut noin 38 %:sta 45%:iin tehdyistä uudelleenpäällystyskilometreistä edullisemman hintansa takia (vähemmän massaa = halvempi hinta)." Tiehallinnon mukaan kaikkiin näistä työmuodoista tarvitaan kuumenninta, jonka avulla lisättävät asfalttimassamäärät pienenevät oleellisesti ilman kuumenninta käytettäviin menetelmiin verrattuna; *"Massaa kuluu vain 20-60 % perinteisestä menetelmästä."*

Kilpailuviraston mielestä Tiehallinnon lausunto vahvistaa viraston arvion siitä, että myös erikoistuotteet kuuluvat Kilpailuviraston tutkimuksen piiriin.

[]

Kuvaaja 11: Lemminkäisen erikoistuotteiden liikevaihto ja myyntikate 1996-2002

[]

Kuvaaja 12: Lemminkäisen erikoistuotteiden käyttökatteet 1996-2002

[]

Kuvaaja 13: Lemminkäisen asfaltointitöiden ja erikoistuotteiden liikevaihdot 1996-2002

[]

[]

Sidotun pääoman tuotto

[]

Kuvaaja 14: Lemminkäisen sidotun pääoman tuotto 1995-2002

[]

7.4.4.1. Lemminkäisen vastine ja Kilpailuviraston johtopäätökset

Lemminkäinen on Kilpailuvirastolle 17.9.2003 toimittamassaan vastineessa selvittänyt useita liikevaihdon ja liikevoittojen kehitykseen 1990-luvulla vaikuttaneita tekijöitä. Osa selvityksistä oli yleisluontoisia, koko alaa ja etenkin valtion tilaamia töitä koskevia. Valtion töitä koskeviin Lemminkäisen esittämiin väitteisiin Kilpailuvirasto pyysi lokakuussa 2003 lausuntoa Tiehallinnolta. Seuraavassa on esitetty Lemminkäisen vastineeseensa sisällyttämät väitteet ja Tiehallinnolta 6.11.2003 niihin saadut kommentit.

Lemminkäinen on vastineensa sivulla 46 esittänyt seuraavan väitteen julkisten päällystysurakoiden valintakriteereistä:

"1990-luvun alussa pääosa yleisten teiden päällysteistä tilattiin hankintahinnan perusteella. Yksikköhinnat olivat pieniä, sillä urakoissa tarvittavat raaka-aineet, massojen reseptit, laadun valvonta ja usein myös tuotantopaikat tulivat veloitusetta tilaajalta."

Vähitellen urakoitsijan valintakriteeriksi yleistyi tämän tarjoamien tuotteiden toiminnalliset ominaisuudet. Hankintahinnan ohelle tai tilalle tuli päällysteen vuosikustannus. Urakoitsijan tutkimus- ja kehitystoiminta tuotti reseptejä päällysteille, joilla oli tarvittavia ominaisuuksia. Näin urakoitsijalle siirtyi koko tuotantoketju tuotteiden suunnittelusta valmiin kokonaisuuden luovutukseen tilaajalle."

Tiehallinto on lausunnossaan 6.11.2003 kommentoinut väitettä seuraavasti:

"Halvin hankintahinta on ollut pääasiallinen ratkaisuperuste näissä urakoissa koko 1990-luvun ajan ja on sitä edelleenkin. Tämä tarkoittaa sitä, että tilaaja 90-luvulla määritteli melko tarkasti, mitä työmenetelmää, mitä massaa ja kuinka paljon milläkin kohteella käytetään. Vasta 2000-luvulle tultaessa tiukat määritelmät on jätetty vähemmälle ja urakoitsijoille annettu enemmän vapautta valita menetelmänsä. Koska kuitenkin ratkaisu edelleen tehdään halvimman hinnan perusteella, tulee valituksi halvin vaatimukset täyttävä ratkaisu. Tuotteiden toiminnalliset ominaisuudet ja niistä laskettava vuosikustannusta ratkaisuperusteena on kokeiltu 2000-luvulla joissakin urakoissa (viime vuosien aikana alle 10 urakassa)."

Tiehallinnon mukaan Lemminkäisen väitteet, joiden mukaan yleisten teiden päällystystöissä urakoitsijan valintakriteeriksi olisi 1990-luvun alun jälkeen vähitellen yleistynyt tämän tarjoamien tuotteiden toiminnalliset ominaisuudet ja hankintahinnan ohelle tai tilalle olisi tullut vuosikustannus, ovat asioita, jotka ovat toteutumassa vasta nyt ja edustavat Tiehallinnon hankintastrategian mukaista tavoitetilaa vuosille 2005-2006. Sama koskee väitteitä, joiden mukaan koko tuotantoketju tuotteiden suunnittelusta valmiin kokonaisuuden luovuttamiseen tilaajalle olisi siirtynyt urakoitsijalle.

Lemminkäinen on todennut edelleen: *"Päällysteen kulutuskestävyyden lisäämiseen tarvitaan erityisiä side- ja täyteaineita sekä runkoaineksi lujaa kiviainesta. Näistä syistä päällysteen yksikköhinta noin kaksinkertaistui perinteisen hankintatavan hintaan verrattuna. Toisaalta päällysteen vuosikustannus pienehkö tilaajan eduksi."*

Tiehallinnon mukaan Lemminkäisen väite kulutuskestävyyden lisäämisen asettamista materiaali-vaatimuksista pitää paikkansa. Tiehallinnon mukaan *"tämä käytäntö on kuitenkin omaksuttu jo 1990-luvun alussa."* Tiehallinnon mukaan *"on kuitenkin täysin liioiteltua väittää päällysteen hinnan tästä syystä kohonneen kaksinkertaiseksi. Näin ei ainakaan Tiehallinnon töissä ole näkyvissä, vaan AB:n yksikköhinta vastaavaan SMA -laatan yksikköhintaan verrattuna on noin 80-90 %. Tähän vaikuttavat varmasti alueelliset tekijät, juuri kovan kiven saatavuus tietyillä alueilla, joissa sitä on vain harvoilla ja valituilla. Tiehallinnolla on strategisesti tärkeillä paikoilla juuri tästä syystä pidetty omia kiviainesalueita."* Tiehallinnon mukaan kaupunkien tilanne voi poiketa tästä.

Lemminkäinen otti vastineessaan esille myös 1990-luvulla tapahtuneet kalustomyynnit, joilla on ollut vaikutusta päällystystoiminnan tuloskehitykseen. Lemminkäisen mukaan yhtiö myi 1990-luvun kuluessa paljon Suomen oloihin vanhentunutta tuotantokapasiteettia maihin, joissa tämä kalusto oli vielä kilpailukykyistä.

[]

Kuvaaja 15: Lemminkäisen asfaltointitoiminnan liikevoitto, päällystysyksikön kalustomyynnit ja poistot 1995-2002

[]

7.4.5. Rudus Asfaltti

Lohja Ruduksen konserniyhtiöt hankkivat vuonna 2000 kuusi pientä asfalttiyritystä osake- ja liike-toimintakaupoilla. Lokakuussa 2000 Rudus Asfaltti merkittiin kaupparekisteriin. Virasto on tarkastellut sille toimitettujen liikeloudellisten tietojen perusteella osakekaupoilla hankittujen Asfalttinielön ja Espoon Asfaltin tuotantomääriä, liikevaihtoja ja liikevoittoja vuosilta 1995-2000. Nämä yhtiöt olivat liikevaihdolla mitattuna Rudus Asfaltin hankkimista yrityksistä suurimmat. Muita pien-

yrityksiä ei ole tarkasteltu erikseen. Vuosina 2001 ja 2002 tarkastelu kohdistuu Rudus Asfalttiin, johon purettujen pienyhtiöiden liiketoiminnat siirrettiin vuonna 2001. Muiden yritysten analyysistä poiketen Asfalttinelion, Espoon Asfaltin ja Rudus Asfaltin tuotantomäärien tarkastelu perustuu valmistettuihin tonneihin eikä levitettyihin tonneihin. Tähän on syynä se, että Asfalttinelion ja Espoon Asfaltin levitettyjen tonnien vuotuiset määrät eivät olleet tietoja virastolle toimittaneen Rudus Asfaltin saatavilla, vaan käytettävissä koko tarkastelun ajalta ovat ainoastaan valmistetut tonnimäärät.

Asfalttinelio

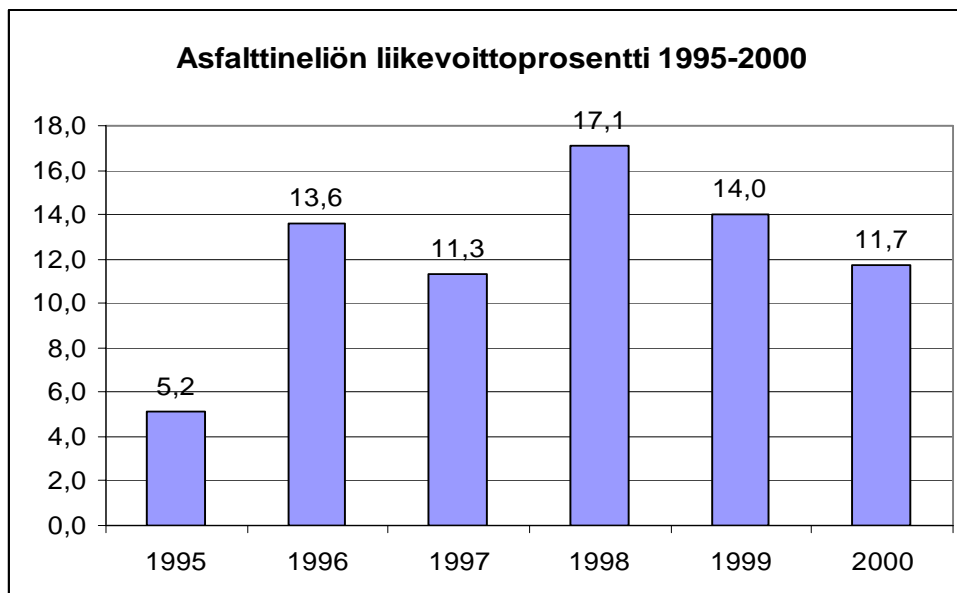
Asfalttinelion toiminnan tuloksellisuuden kehityksessä on havaittavissa samankaltaisia piirteitä kuin useimmilla muilla tutkittavilla yhtiöillä. Seuraavassa kuvaajassa on esitetty Asfalttinelion liiketoiminnan kehitys.

Kuvaaja 16: Asfalttinelion asfalttitoiminta 1995-2000

[]

Tarkastelujakson alussa vuoden 1995 jälkeen liikevaihto on laskenut vuosina 1996 ja 1997. Vuonna 1996 liikevoitto on kasvanut voimakkaasti vuoteen 1995 verrattuna liikevaihdon pienemisestä huolimatta. Vuosien 1996 ja 1997 välillä liikevoitto on kuitenkin laskenut selvästi. Vuosien 1997 ja 1998 välillä toiminnan tuloksellisuudessa on tilinpäätöstietojen perusteella tapahtunut olennainen muutos parempaan. Liikevaihto on noussut 8,4 Mmk:sta 15,4 Mmk:aan eli 84 %, kun taas liikevoitto on kasvanut huomattavasti enemmän eli 177 %, noin 0,95 Mmk:sta 2,64 Mmk:aan. Myös tuotantomäärissä on tapahtunut selviä muutoksia tarkastelujakson aikana. Vuodesta 1995 vuoteen 1997 tuotanto on pudonnut yli [] %. Vuonna 1998 tuotanto lähtenyt jälleen nousuun, mutta jäänyt kuitenkin alle vuoden 1995 lähtötason. Liikevaihdon ja tehtyjen tonnimäärän suhteellinen muutos on vuosien 1997 ja 1998 välillä ollut samaa suuruusluokkaa, mutta niihin nähden on toiminnan kannattavuus kasvanut huomattavasti enemmän. Liikevoittojen osuus yhtiön liikevaihdosta on kehittynyt seuraavasti:

Kuvaaja 17: Asfalttinelion liikevoittoprosentti 1995-2000



Liikevoittoprosentilla tarkasteltuna kehitys on ollut epätasaista vuosina 1995-2000. Vuosien 1997 ja 1998 välillä on havaittavissa selvä 6 prosenttiyksikön nousu, mutta vuoden 1998 jälkeen liikevoittoprosentti on laskenut vuosina 1999 ja 2000, pysyen kuitenkin yli 10 %:ssa.

Espoon Asfaltti

Vuonna 2000 Lohja Rudus hankki Espoon Asfaltin koko osakekannan. Tarkasteltavana ajanjaksona yhtiön liikevaihto on ollut alimmillaan tilivuonna 1995-1996⁹⁹, noin 7,4 Mmk, ja ylimmillään tilivuonna 1999-2000, 16 Mmk. Liikevoitto on vaihdellut yli 200 000 mk:n tappiosta tilivuotena 1995-1996 noin 3,2 Mmk:n voittoon tilivuotena 1998-1999. Tuotantomäärät ovat vaihdelleet [] välillä.

Espoon Asfaltin tuotantomäärien ja liikevaihdon kehitys on esitetty seuraavassa kuvaajassa indeksoituna. Liikevoittoa ei ole sisällytetty tähän kuvaajaan, koska sen erittäin voimakas kasvu tilivuonna 1998-1999 olisi venyttänyt pysty akselin indeksiasteikon yli 2200 pisteeseen. Liikevoitto-prosentin kehitys on esitetty kuvaajassa 20.

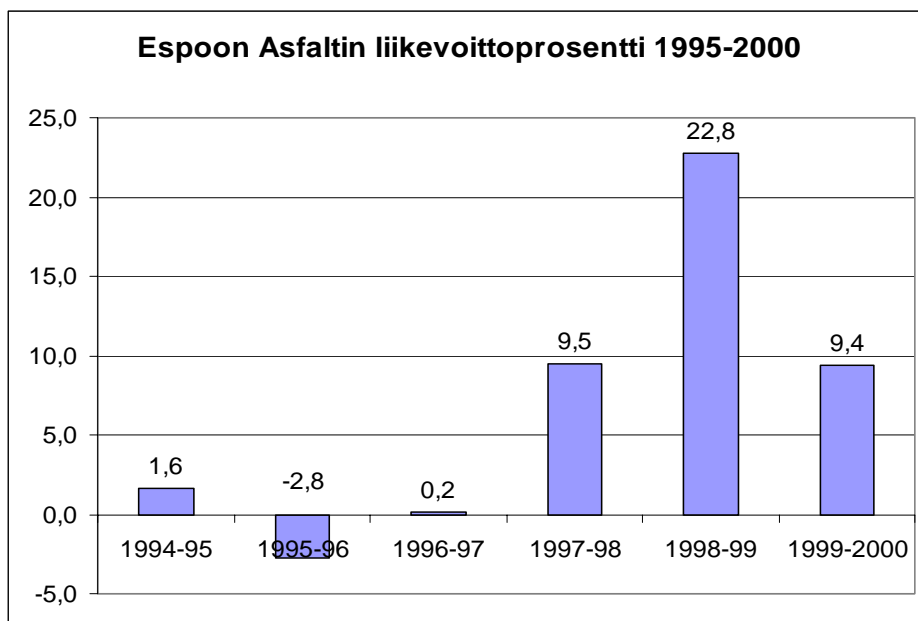
Kuvaaja 18: Espoon Asfaltin liiketoiminnan kehitys 1994-2000

[]

Yhtiön liikevaihto ja tuotantomäärät ovat kehittyneet keskenään samansuuntaisesti vuosina 1994-1998; tilikautena 1995-1996 ne ovat laskeneet edelliseen kauteen verrattuna. Vuosina 1996-1998 sekä liikevaihto että tuotantomäärä ovat nousseet. Vuosina 1995-1997 vuotuiset tuotantomäärät ovat olleet [] tonnia. Vuosien 1997 ja 1998 välillä tuotannossa on tapahtunut [] tonnin kasvu, minkä jälkeen tuotantomäärien kasvu on taittunut. Vuosina 1998-2000 tuotetut määrät ovat pysyneet korkeammalla tasolla kuin jakson kolmena ensimmäisenä vuotena []. Samalla liikevaihto on jatkanut selvää kasvuaan.

Kun tarkastellaan liiketoiminnan kannattavuutta liikevoittojen avulla, havaitaan, että tarkastelujakson ensimmäiset kolme tilikautta yhtiön kannattavuus on ollut heikko; tilikautena 1995-1996 tulos on painunut tappiolle ja tilikautena 1996-1997 liikevoittoprosentti nousee vain hieman nollan yläpuolelle. Muihin yhtiöihin verrattuna edellä mainitut tilikaudet merkitsevät käytännössä vuosia 1996 ja 1997.

Kuvaaja 19: Espoon Asfaltin liikevoittoprosentti 1995-2002



⁹⁹ Espoon Asfaltin tilikausi jakautui kahdelle vuodelle välille 1.9.-31.8. Kalenterivuotta tilikautena käyttävien yhtiöiden kanssa tehdyissä vertailuissa on asetettu kohdakkain Espoon Asfaltin tilikaudesta jälkimmäinen vuosi ja kyseinen kalenterivuosi, koska ¾ Espoon Asfaltin tilikaudesta on kunkin kauden jälkimmäisen vuoden puolella.

Liikevoitto on kasvanut huomattavasti kahtena peräkkäisenä tilikautena vuosina 1997-1999. Mielienkiintoista kehityksessä on se, että tilikautena 1998-1999, jolloin liikevoitot ovat olleet suurimmillaan (noin 3,3 Mmk), yhtiö on tehnyt edelliseen vuoteen verrattuna [] pienemmällä tuotantomäärällä 181 % suuremman liikevoiton. Viimeisenä kokonaisena tilikautena yhtiön liikevoittoprosentti on laskenut jälleen yhtä jyrkästi kuin se on kahta kautta aiemmin noussut.

Rudus Asfaltti

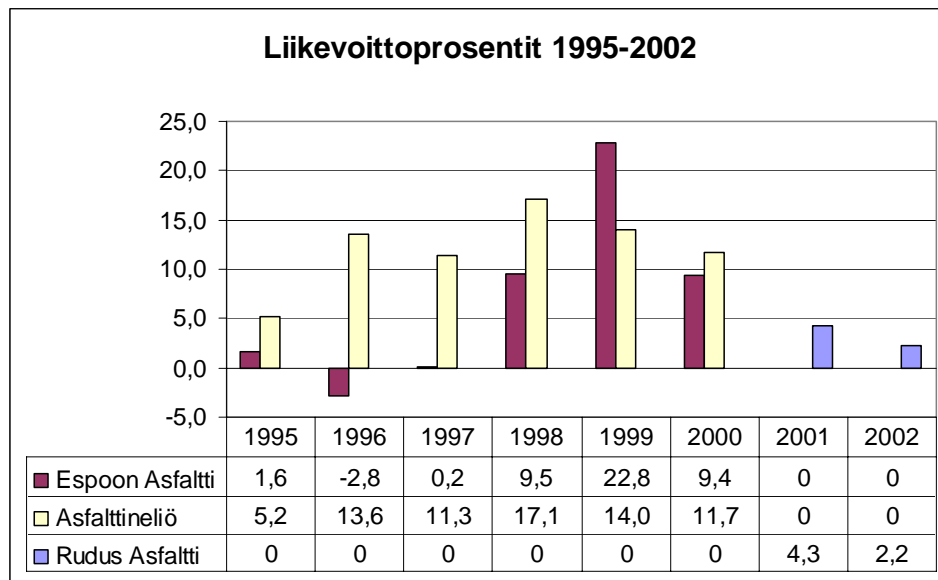
Rudus Asfaltti on perustettu vuonna 2000. Rudus Asfaltin osuus valtakunnallisista markkinoista oli sen oman arvion mukaan vuonna 2002 noin 3 %. Tapaamisessa 9.4.2003 antamansa selvityksen mukaan Rudus Asfaltti on vuonna 2000 tehtyjen yritysostojen jälkeen suunnitelmallisesti kasvattanut tuotantoaan ja lisännyt ostettujen yritysten vanhalla toimialueella sijaitsevan Espoon Ämmässuon asfalttiaseman tuotantoa. []

Verrattuna vuonna 2000 hankkimiansa pienyritysten viimeiseen kokonaiseen tilikauteen 1999-2000 Rudus Asfaltti on kasvattanut Espoossa sijaitsevan kiinteän aseman ja toisen liikkuvan asemansa tuotantoa selvästi. Kaikkien Rudus Asfaltin vuonna 2000 hankkimien pienyritysten¹⁰⁰ viimeisenä kokonaisena tilivuotena niiden yhteenlaskettu liikevaihto oli 75,1 Mmk. Vuonna 2001 Rudus Asfaltin liikevaihto on laskenut 64,6 Mmk:aan (10,9 Meur) ja vuonna 2002 noussut 80,1 Mmk:aan (13,5 Meur).

Rudus Asfaltin mukaan yrityksen strategiana on ollut uutena toimijana pyrkiä laajentumaan voimakkaasti. Olennainen osa laajentumisstrategiaa on ollut hinnoilla kilpaileminen, mikä puolestaan on johtanut pienentyneisiin liikevoittoihin vuosina 2001-2002.

Samaan aikaan yhtiön voitot ovat olleet selvästi pienemmät kuin yksittäisten yhtiöiden yhteenlasketut liikevoitot viimeisenä kokonaisena tilivuotena 1999-2000. Vuosien 2001 ja 2002 välillä Rudus Asfaltin liikevoitto on laskenut noin 1 miljoonaa markkaa (noin 173 000 euroa). Rudus Asfaltin mukaan voittojen pieneneminen on ollut suoraan seurausta tuotantomäärien ja liikevaihdon kasvattamisesta. Töitä on tehty enemmän ja selvästi alhaisemmilla katteilla kuin pienyritysten aikaan.

Kuvaaja 20: Espoon Asfaltin, Asfalttinelion ja Rudus Asfaltin liikevoittoprosentit 1995-2002



Espeen Asfaltin ja Asfalttinelion liikevoittoprosentit ovat nousseet selvästi vuosien 1997 ja 1998

¹⁰⁰ Asfalttinelion ja Espoon Asfaltin osakekantojen lisäksi Rudus Asfaltti osti vuonna 2000 Asfalttipiste Oy:n, Helsingin Katutyö Oy:n, Asfaltti Mäkiö Oy:n, Maarakennus Tenhunen Oy:n osakekannat ja Asfaltti Tenhunen Oy:n ja Etelä-Suomen Päällystetalon oy:n liiketoiminnot.

välillä. Asfalttinelio on tehnyt liikevoittoprosentilla mitattuna verraten hyvää tulosta myös vuosina 1996 ja 1997, jolloin muilla tutkittavilla yrityksillä tulokset ovat keskimäärin laskeneet. Espoon Asfaltilla on vuosien 1997 ja 1998 välillä tapahtunut kannattavuudessa merkittävä muutos. Kumpaankin yritykseen verrattuna Rudus Asfaltin liikevoittoprosentti on sen ensimmäisinä täysinä toimintavuosina 2001 ja 2002 laskenut selvästi (noin 5-7 prosenttiyksikköä) samalla kun sen liikevaihto on noussut. Vuoteen 2001 verrattuna tuotanto on noussut selvästi vuonna 2002.

Balance Consultingin esittämä yleisarviointi Rudus Asfaltista vuosilta 2001 ja 2002 osoittaa tuloksen ja kannattavuuden heikkenemisen. Molempina vuosina yrityksen kokonaisluokitus on ollut Balance Consultingin arvion mukaan huono, tulos on arvioitu nettotulosprosentin perusteella välttäväksi. Sijoitetun pääoman tuoton perusteella Balance Consulting on arvioinut yhtiön kannattavuuden vuonna 2002 huonoksi. Vuoden 2001 arviota ei ollut saatavilla.

	2001	2002
Kokonaisluokitus	D	D
Tulos	C	C
Kannattavuus		D

7.4.6. Skanska Asfaltti

Skanska Asfaltin markkinaosuus Suomen asfalttitoiminnasta on kasvanut varsinkin vuoden 1997 jälkeen. Vuonna 1995 Skanska hankki 50 % Asfaltti-Tekran osakekannasta. Vuonna 1997 Skanska hankki loput Asfaltti-Tekran osakekannasta. Asfaltti-Tekran osuus koko maassa levitetystä tonneista oli vuonna 1995 noin [] prosenttia. Vuonna 2001 Skanska Asfaltin osuus oli kasvanut jo lähes [] prosenttiin.

Kuvaaja 21: Skanska Asfaltin markkinaosuus 1995-2002

[]

Skanska Asfaltin virastolle toimittamat luvut ovat vuosilta 1995-2000 Asfaltti-Tekran lukuja. Vuodesta 2000 lähtien luvut ovat Skanska Asfaltin lukuja. Suuret muutokset tuotannon volyymissä johtuvat siitä, että vuonna 2000 Skanska Asfaltti hankki Savatien asfaltointi- ja tienpäällystysliiketoiminnan, Sata-Asfaltin osakekannan ja Asfaltti-Haverisen asfaltti- ja maanrakennusalan liiketoiminnan.

Liikevaihto kasvoi merkittävästi vuonna 1998 ja poikkeuksellisen voimakkaasti koko 2000-luvun ensimmäisinä vuosina. []

Vuonna 2000 tehtyjen yrityskauppojen seurauksena liikevaihdon vuosikasvu on ollut erittäin huomattava. Vuonna 1999 liikevaihto oli noin 40 Mmk eli noin 6,8 miljoonaa euroa, kun se vuonna 2000¹⁰¹ oli noin 125,8 Mmk (32,07 miljoonaa euroa). []. Vuonna 2002 Skanska Asfaltin liikevaihto oli noin 41,6 miljoonaa euroa. Osaltaan liikevaihdon kasvu on ollut yhtiön mukaan myös []. Ennen yrityskauppoja Skanska Asfaltti on ollut markkinoilla pieni tekijä. Vuodesta 2000 eteenpäin sen rooli markkinoilla on selvästi keskeisempi kuin aiemmin. Tämä on otettava huomioon liiketoiminnan kehitystä selventävän kuvaajan tulkinnessa.

Kuvaaja 22: Skanskan asfalttitoiminta 1995-2002

[]

Skanska Asfaltin tuotantomäärät ovat lähteneet kasvuun vuonna 1998, []. Edelleen tuotanto on

¹⁰¹ Vuoden 2000 liikevaihto ja liikevoittoluvut ovat Skanska Asfaltti Groupin ja peräisin vuoden 2001 tilinpäätöksen hallituksen toimintakertomuksesta ja eroavat vuoden 2000 tilinpäätösluvuista. Toimintakertomuksen mukaan nämä ovat vuoden 2001 lukujen kanssa vertailukelpoiset luvut.

kasvanut vuoden 2000 yrityskauppojen seurauksena. Tuotantomäärien muutoksista ei ole Skanska Asfaltin yhteydessä mahdollista tehdä samaan tapaan johtopäätöksiä kuin muiden yritysten kohdalla, sillä tutkimuksen kannalta erityisen mielenkiintoisten vuosien 1997-1998 jälkeen tuotannossa tapahtuneet muutokset ovat olleet pääosiltaan seurausta rakenteellisista muutoksista. Vuosien 2001 ja 2002 luvuista käy kuitenkin ilmi, että Skanska Asfaltti on yrityshankintojen jälkeen jatkanut tuotantonsa lisäämistä.

Kuvaaja 23: Skanska Asfaltin liikevoittoprosentti 1995-2002

[]

Kuvaaja 24: Skanska Asfaltin sijoitetun pääoman tuotto

[]

Skanska Asfaltin liiketoiminta vuosina 1995-2002 saa Balance Consultingin analyysipalvelusta hyvät arviot. Kokonaisluokitus on keskimäärin hyvä vuosien 1998 ja 1999 ollessa erinomaisia.

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Kokonaisluokitus	B+	B+	B+	A	A	B-	B+	B+
Tulos	A	A	A	A	A	A	A	B
Kannattavuus	A	B	A	A	A	A	B	B

Yhtiön tulos on vuoteen 2001 asti ollut erinomainen. Vuoden 2002 tulos on arvioitu hyväksi. Myös kannattavuus on viitenä vuotena kahdeksasta ollut erinomainen. Vuodet 1996, 2001 ja 2002 ovat olleet kannattavuudeltaan hyviä.

Sata-Asfaltti Oy

Vuonna 2000 Skanska Asfaltti hankki Sata-Asfaltti Oy:n osakekannan osana toiminnan laajentamistaan. Sata-Asfaltti Oy oli konserni, johon kuuluivat Sata-Asfaltti Oy, Savon Sora ja Betoni Oy ja Asfalttimestarit Oy. Tässä tarkastelussa esitetyt indeksiluvut ja liikevoittoprosentit on laskettu koko konsernin päälystystoiminnan luvuista. Skanskan mukaan konsernin yhteenlasketuista luvuista on vähennetty konserniyhtiöiden väliset kaupat. Tarkastelusta puuttuvat Sata-Asfaltin tuotantomäärät, joita Skanska Asfaltti ei pystynyt toimittamaan. Koska Sata-Asfaltin tilikausi on alkanut 1.9. ja päätynyt 31.8., voidaan yhtiön kunkin tilikauden jälkimmäistä vuotta pitää vertailukohtana niihin yhtiöihin, jotka käyttävät kalenterivuotta tilikautena.

Tarkastelujakson alussa Sata-Asfaltin liikevaihto oli noin 51 Mmk ja liikevoitto noin 3,7 Mmk. Viimeisenä tilikautena liikevaihto oli noin 79 Mmk, mutta liikevoitto vain noin [] Mmk.

Kuvaaja 25: Sata-Asfaltin asfalttitoiminta 1994-2000

[]

Tilikautena 1995-1996 sekä liikevaihto että -voitto ovat nousseet selvästi - noin kolmanneksella - edelliseen tilikauteen verrattuna. Tilikausien 1996-1997 ja 1997-1998 välillä liikevaihto on laskenut noin 9 % 75 Mmk:sta 68 Mmk:aan, kun taas liikevoitto on noussut noin 50 % edelliseen kauteen verrattuna, 4,9 Mmk:sta noin 7,4 Mmk:aan. Tilikautena 1998-1999 Sata-Asfaltin liikevaihto putosi edelleen noin 5 Mmk (9 %) edelliseen kauteen verrattuna, samalla kun toiminnasta saatu liikevoitto nousi toisena vuotena peräkkäin lähes puolella (n. 47 %) noin 10,9 Mmk:aan. [] Vuoden 2000 joulukuussa Sata-Asfaltti on asetettu vapaaehtoiseen selvitystilaan ja sen varat ja velat on jaettu ennakkojako-osana Skanska Asfaltille. []

Kuvaaja 26: Sata-Asfaltin liikevoittoprosentti 1994-2000

[]

Sata-Asfaltin liikevoiton osuus liikevaihdosta on ollut ensimmäisenä kolmena tilikautena noin 7 %, mistä se tilikausien 1996-1997 ja 1997-1998 (muilla yhtiöillä vuodet 1997 ja 1998) välillä on

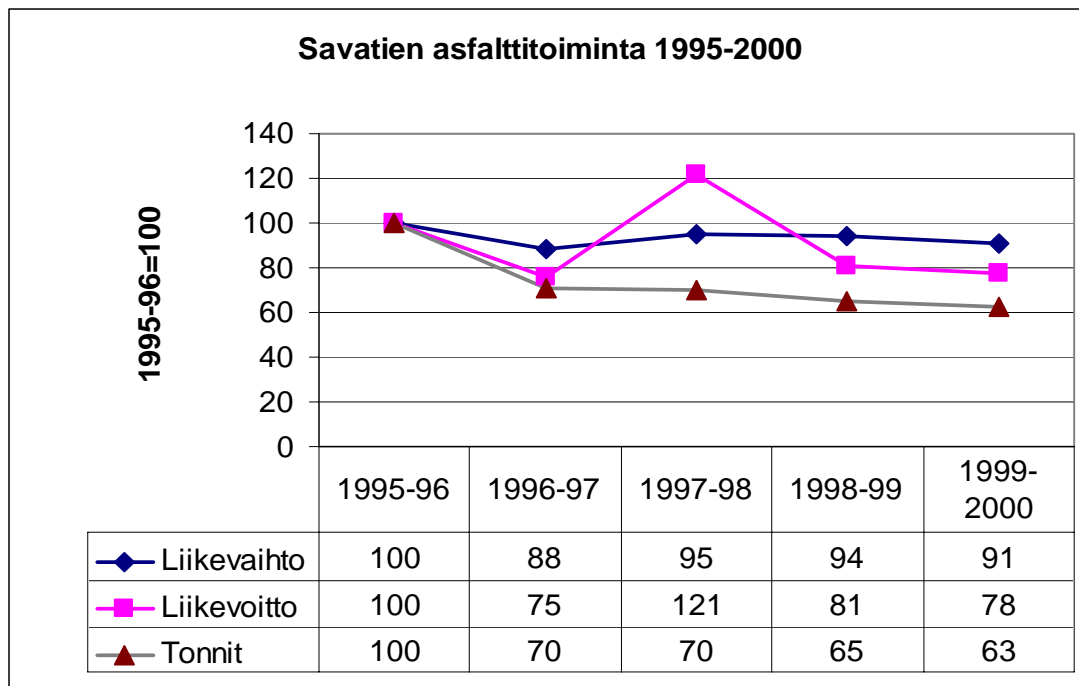
noussut neljä prosenttiyksikköä. Tilikautena 1998-1999 liikevoittoprosentti on noussut vielä voimakkaammin ja ollut 17 %. Kuten edellä todettiin, ovat Skanska Asfaltin tekemät rakenteelliset järjestelyt vaikuttaneet viimeisen kauden tulokseen, joka siten ei ole vertailukelpoinen muiden yritysten kanssa.

7.4.7. SA-Capital (entinen Savatie Oy)

Skanska-konserniin kuulunut Asfaltti-Tekra hankki 15.2.2000 Savatien asfaltointi- ja tienpäällystysliiketoiminnan. Savatien pääasiallisena toimialueena oli Pohjois-Suomi, mutta se teki Tielaitoksen ja Ilmailulaitoksen urakoita myös muualla Suomessa. Rovaniemen seudulla yhtiön asema oli erittäin vahva, koska sillä oli ainoana asfalttiyrityksenä kiinteä asfalttiasema Rovaniemellä.

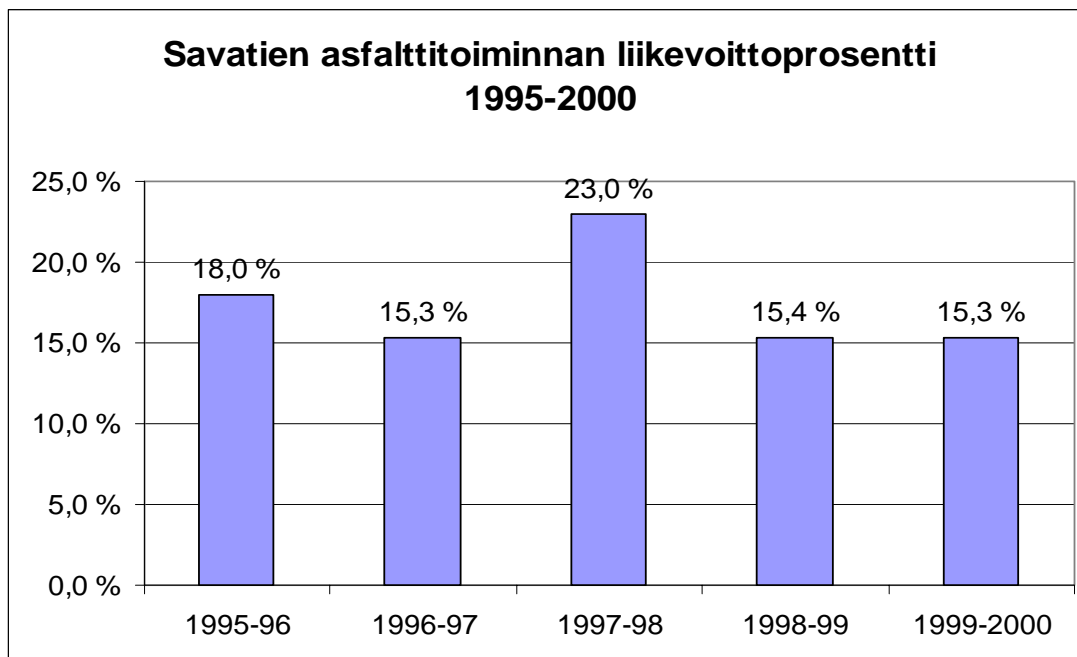
Vuosina 1995-2000 Savatien asfalttitoiminnan liikevaihto vaihteli välillä 81,6-92,2 Mmk. Tarkastelujakson alussa tilikautena 1995-1996 Savatien yhteenlaskettu tuotantomäärä oli 356 tuhatta tonnia. Merkittävin Savatien asiakas on ollut valtio, jolle yhtiö on tehnyt töitä enimmillään 288 tuhatta tonnia (tilikautena 1995-1996) ja vähimmilläänkin yli 180 tuhatta tonnia. Sekä kunnille että yksityisille asiakkaille tehdyt tonnimäärät ovat vuositasolla olleet 15-36 tuhatta tonnia. Seuraavassa kuvaajassa on esitetty yhtiön asfalttitoiminnan tuloslaskelmista peräisin olevat liikevaihto- ja liikevoittoluvut sekä eri asiakkaille tehdyt työmäärät indeksoituina siten, että tilikauden 1995-1996 luvuille on annettu arvo 100. Savatien tilikausi alkoi kunkin vuoden helmikuun ensimmäisenä päivänä ja päättyi seuraavan vuoden tammikuun 31. päivänä. Vertailtaessa yhtiön tietoja muiden yhtiöiden kehitykseen, on siis tarkasteltava kunkin Savatien tilikauden ensimmäistä vuotta suhteessa kyseiseen kalenterivuoteen.

Kuvaaja 27: Savatien asfaltointitoiminnan kehitys 1995-2000



Yhtiön tuotantomäärät ovat olleet laskussa vuosina 1995-2000. Eniten yhtiö on tuottanut jakson ensimmäisenä vuotena ja vähiten viimeisenä. Määrien pudotus on merkittävä, sillä tilikaudella 1999-2000 yhtiön tuotanto oli enää 63 % tilikauden 1995-1996 tuotantomäärästä. Asfalttoiminnan liikevaihto ei kuitenkaan ole laskenut samassa suhteessa. Savatien liikevoittoprosentin kehitys on esitetty seuraavassa kuvaajassa:

Kuvaaja 28: Savatien liikevoittoprosentti 1995-2000



Vuosien 1995 ja 1996 välillä Savatien liikevoittojen osuus liikevaihdosta on laskenut noin kolme prosenttiyksikköä. Vuonna 1997 (tilikautena 1997-1998) yhtiön toiminnan tulos on liikevoittoprosentilla mitattuna ollut korkeimmillaan eli 23 %. Muille tarkasteltaville asfalttiyhtiöille tämä vuosi on ollut keskimäärin tarkastelujakson heikoimminkin kannattava. Viimeisinä kahtena toimintavuotena liikevoittojen osuus on ollut noin 15 % liikevaihdosta. Huippuvuoteen 1997 verrattuna tämä pudotus on merkittävä, mutta liiketoiminta on tällä tavoin tarkasteltuna ollut edelleen kannattavaa.

Todennäköisesti ero Savatien ja muiden yhtiöiden tuloskehityksen välillä johtuu siitä, että Interasfaltin toimet, jotka ovat vaikuttaneet muiden tutkittavien yritysten liiketoiminnan kehitykseen vuosina 1996-1998, eivät ulottuneet Savatien toiminta-alueelle.

Kilpailuvirastolla ei ole ollut käytettävissään Savatien sijoitetun pääoman tuottotietoja, eikä niitä myöskään ole saatavilla Balance Consultingin tai Asiakastiedon tietokannoista.

7.4.8. Super Asfaltti

Super Asfaltin liikevaihto on noussut koko tarkastelujakson ajan¹⁰². Liikevoitoissa sen sijaan esiintyy paljon enemmän vaihteluita vuosien 1995 ja 2002 välillä. Erityisen voimakas nousu liikevoittolukemissa on tilivuosien 1997-1998 ja 1998-1999 välillä. Super Asfaltin tilikausi alkaa 1.4. ja päättyy 31.3. Kunkin tilikauden ensimmäistä vuotta voidaan siten pitää vertailukohtana yrityksille, jotka käyttävät kalenterivuotta tilikautenaan. Nousu Super Asfaltin liikevoitoissa ajoittuu siis vuosien 1997-1998 välille. Tuotettujen tonnien määrä on tarkasteluajanjakson aikana hieman kasvanut; vuonna 1995 tuotanto oli [] tonnia ja vuonna 2002 [] tonnia. Yrityksen markkinaosuus on vuosina 1995-2002 ollut alle 1 %. Alla on kuvattu liikevaihdon ja liikevoiton kehitys indeksoituna (vuosi 1995 = 100).

Kuvaaja 29: Super Asfaltin asfalttitoiminta 1995-2002

[]

Liiketoiminnan kannattavuudessa tapahtuu selvä käänne tilivuosien 1997-1998 ja 1998-1999 välillä. Liikevoittoprosentit kasvavat [] %:sta [] %:iin. Liikevoittoprosentin kehitys on esitetty alla

¹⁰² Tuloslaskelmissa asfalttoinnin osuutta kokonaisliikevaihdosta ei ole eritelty.

olevassa kuvaajassa.

Kuvaaja 30: Super Asfaltin liikevoittoprosentti 1995-2002

[]

Tilikaudet pysyvät tämän käänteen jälkeen keskimäärin selvästi kolmea ensimmäistä kautta kannattavampina, tilikautena 2000-2001 liikevoittoprosentti oli yhtä suuri kuin kautena 1996-1997. Tuotantomäärään suhteutettuna liikevoittoa on kuitenkin tilikautena 1996-1997 kertynyt noin [] mk/tonni, kun taas kautena 2000-2001 sitä kertyi noin [] mk/tonni. Tehtyjen töiden katteiden voidaan siis olettaa parantuneen vuodesta 1998 (Super Asfaltilla tilikausi 1998-1999) lähtien.

Seuraavassa kuvaajassa on esitetty Super Asfaltin sijoitetun pääoman tuotto vuosina 1997-2001. Muusta tarkastelusta poikkeava aikaväli johtuu siitä, että vuosien 1995 ja 2002 tietoja ei ollut saatavilla Balance Consultingin palvelusta.

Kuvaaja 31: Super Asfaltin sijoitetun pääoman tuotto 1997-2001

[]

Sijoitetun pääoman tuotto on kasvanut voimakkaasti myös Super Asfaltin kohdalla vuosien 1997-1998 välillä, noin [] %:sta noin [] %:iin. Vuosina 1999-2001 tuotto on vaihdellut voimakkaasti, mutta pysynyt koko ajan erinomaisena. Seuraavassa taulukossa on esitetty Balance Consultingin arviot yhtiön liiketoiminnan kehityksestä:

	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Kokonaisluokitus	A	A	A	A	A	A	A
Tulos	A	B	A	A	A	A	A
Kannattavuus		A	A	A	A	A	A

Kuten taulukosta voidaan havaita, on yhtiö saatavilla olevien tietojen perusteella ollut koko tarkasteluajanjakson erinomaisessa kunnossa. Ainoastaan vuoden 1997 tulos saa arvion "hyvä" kaikkien muiden muuttujien ollessa kaikkina vuosina erinomaisia¹⁰³.

7.4.9. Valtatie

Valtatie on ollut pitkään yksi alan keskeisiä toimijoita Suomessa. Levitettyjen tonnien perusteella laskettuna yhtiön markkinaosuus on kehittynyt noin []

Kuvaaja 32: Valtatien markkinaosuus 1995-2002

[]

Valtatien liikevaihto on pysynyt samalla tasolla vuosina 1995-1997 ja noussut noin kolmanneksella vuonna 1998, noin 137 Mmk:sta noin 180 Mmk:aan. Vuodesta 1998 vuoteen 2002 yhtiön liikevaihto on noussut kaikkina vuosina. Vuonna 2002 yhtiön liikevaihto oli noin 44 miljoonaa euroa (noin 262 Mmk).

[]

Alla olevassa kuvaajassa on esitetty yhtiön liikevaihdon, liikevoiton ja tuotantomäärien kehitys vuodesta 1995 vuoteen 2002. Alkuperäiset luvut on indeksoitu vuoden 1995 lukuja kantaluukuina käyttäen.

Kuvaaja 33: Valtatien asfalttitoiminta 1995-2002

¹⁰³ Vuoden 1996 kannattavuusarvio puuttuu Balance Consultingin tietokannasta.

[]

Vuonna 1996 yhtiö tuotti yhteensä 604 660 tuhatta tonnia ja teki liikevaihtoa noin 137 Mmk. Samana vuonna Valtatie hankki Oy Kruunu-Ös Ab:n koko osakekannan. []

Vuonna 1997 liikevaihto oli samaa suuruusluokkaa kuin vuonna 1996. Tuotantoa oli noin kymmenes vähemmän (-9,8 %), []

[]

Kuvaaja 34: Valtatien liikevoittoprosentti 1995-2002

[]

[]. Samaan aikaan tuotanto on pysynyt vuonna 1998 tuotetun 604 000 tonnin alapuolella vuosina 1999-2001. Vuonna 2002 tuotannossa on ollut selvä nousu vuoden 2001 573 tuhannesta tonnista 649 tuhanteen tonniin.

Kuvaaja 35: Valtatien sijoitetun pääoman tuotto 1995-2001

[]

[] Seuraavassa taulukossa on Balance Consultingin Valtatielle antamat arviot vuosilta 1995-2002.

	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Kokonaisluokitus	B+	B-	C+	A	A	A	A	A
Tulos	B	B	C	A	B	B	A	B
Kannattavuus	A	B	D	A	A	A	A	A

Vuosien 1997 ja 1998 välillä tapahtuneet muutokset käyvät ilmi myös Balance Consultingin esittämistä arvioista. Vuosi 1996 oli kokonaisluokituksen ja kannattavuuden osalta huonompi kuin vuosi 1995 ja vuoden 1997 arviot osoittavat liiketoiminnan tunnuslukujen heikentyneen entisestään. Vuoden 1997 kannattavuus on sijoitetun pääoman tuoton perusteella arvioitu huonoksi ja tulos nettotulosprosentin perusteella välttäväksi. Kokonaisluokituksessa yhtiön tila on arvioitu välttäväksi. Vuonna 1998 tilanne on kaikilla näillä mittareilla tarkasteltuna muuttunut erinomaiseksi. Vuosina 1998-2002 ovat kaikki tässä esitettyjen suureiden arviot olleet joko erinomaisia taikka hyviä.

Valtatien toimintakertomuksen mukaan tuloksen voimakkaaseen paranemiseen vuosien 1997 ja 1998 välillä olivat syynä: i) aluetoimistoittain toteutettu kustannustehokkuusohjelma, ii) markkinoiden hienoinen elpyminen ja iii) poikkeuksellisen suotuisat sääolosuhteet, jotka mahdollistivat työkauden jatkamisen myöhään syksyyn.

[]

[]

Hintatason tarkastelu keskimääräisin tonnihinnoin pitää sisällään joukon epävarmuustekijöitä. []

7.4.10. Taloudellisen aineiston kilpailuoikeudellinen arviointi

Tutkimuksen kohteena olevista yrityksistä Lemminkäisen, Interasfaltin, Valtatien, Super Asfaltin, Skanska Asfaltin ja sen vuonna 2000 hankkiman Sata-Asfaltin sekä Rudus Asfaltin vuonna 2000 hankkimien Asfalttinelion ja Espoon Asfaltin taloudellisessa aineistossa on havaittavissa samankaltaisia piirteitä. Kaikkien näiden toimijoiden liiketoiminnan kannattavuus on parantunut merkittävästi vuosien 1997 ja 1998 välillä¹⁰⁴. Samaan aikaan niiden asfalttioneina laskettu tuotanto on joko pudonnut tai noussut suhteessa selvästi vähemmän kuin niiden kannattavuus. Asfalttinelillä tuo-

¹⁰⁴ Tieliikelaitokselta on saatu tiedot vasta vuodesta 1998 eteenpäin. Lemminkäisen luvut sisältävät sekä asfaltointitoiminnan että erikoistuotteet.

tannossa tapahtunut kasvu ylittää voittojen kasvun, joka sekin on kuitenkin merkittävä. Poikkeuksen tästä säännöstä tekee ainoastaan Savatie, jolla vuosi 1997 on ollut tarkastelujakson kannattavin. Seuraavassa taulukossa on esitetty vuosien 1997 ja 1998 väliset muutokset.

Taulukko 11: Muutokset liiketoiminnan liikevaihdoissa, voitoissa ja tuotantomäärissä vuosien 1997 ja 1998 välillä

[]

Yritykset ovat esittäneet, että toiminnan kannattavuuden huomattava parantuminen vuodesta 1998 lähtien on selitettävissä luonnollisilla markkinoilla tapahtuneilla muutoksilla. Tällaisten tekijöiden vaikutus jakautuu kuitenkin pidemmälle aikavälille kuin ainoastaan vuosien 1997 ja 1998 välille. Yritykset ovat itse todenneet, että syy tuolloin tapahtuneeseen muutokseen toiminnan kannattavuudessa on ollut aggressiivisen hintakilpailun loppuminen. Yritysten mukaan tämä on johtunut Interasfaltin [] ja muiden reaktioista siihen. Interasfaltti on käyttänyt tästä tapahtumaketjusta nimitystä torikauppailmiö. Saamiensa selvitystulosten ja näytön perusteella Kilpailuvirasto kuitenkin katsoo, että tämä muutos on johtunut siitä, että Interasfaltti on heinäkuussa 1997 päässyt sopuun muiden kartelliin kuuluneiden yritysten kanssa.

Vuosina 1998-2002 ovat tutkittavien yritysten tulokset olleet hyviä tai erinomaisia. Yritykset ovat selittäneet parantunutta kannattavuutta monilla eri tekijöillä, joista ehkä merkittävimpänä voidaan pitää urakoiden monimuotoisuuden lisääntymistä. Monimuotoisuuden lisääntymiseen viittaavat myös Tiehallinnolta saadut tiedot sen tilaamien urakoiden sisällön muutoksista. [] Lisäksi Tiehallinnon uudelleenpäälystysurakoiden hintojen nousu kertoo näiden urakoiden katetasojen selvästä noususta vuodesta 1998 lähtien. Tiehallinnon toimittamista tiedoista käy myös ilmi, että uudelleenpäälystysurakoiden vuotuiset kilometrimäärät ovat laskeneet voimakkaasti vuonna 1998 (-26 %) ja vuonna 2000 (-26 %). Tarkastelujakson suurimmat yksikköhintojen nousut sattuvat samoille vuosille: vuonna 1998 kilometrihinta nousi 22 % ja vuonna 2000 31 %. Markkinoilla, joilla toimii useita kilpailevia tarjoajia, kokonaiskysynnän laskun pitäisi aiheuttaa hintojen laskupaineita. Tiehallinnon tietojen perusteella näin ei ole päälystemarkkinoilla käynyt, mikä viittaa siihen, että urakoita tarjoavien yritysten välillä ei ole ollut todellista kilpailua.

Liiketoiminnan kannattavuuteen vaikuttavat monet eri tekijät ja yksinkertaisia syy-seuraus-suhteita on viraston tekemän taloudellisen analyysin perusteella vaikea esittää. Varmuudella voidaan kuitenkin sanoa, että kannattavuuden parantuminen ei ole selitettävissä pelkästään esimerkiksi tuotantokustannusten pienenemisellä. Päinvastoin: kun tarkastellaan yritysten tuotantokustannuksia tuloslaskelmissa esiintyvien tietojen perusteella, voidaan havaita, että sekä aineiden että tarvikkeiden sekä henkilöstön aiheuttamat kustannukset ovat nousseet vuodesta toiseen suhteellisen tasaisesti¹⁰⁵. Esimerkiksi bitumin hinta on indeksin mukaan noussut vuodesta 1998 lähtien vuosittain vuoteen 2001 asti. Vuosien 1999 ja 2000 välillä raakaöljyn maailmanmarkkinahintojen voimakkaan nousun johdosta bitumin hintaindeksi kohosi 126:sta 211:een. Samaan aikaan [] Skanska Asfaltin ja Rudus Asfaltin kohdalla niiden vuonna 2000 tekemät yrityskaupat vaikeuttavat vertailua.

7.4.10.1. Kartelli ja kilpailu asfalttiyritysten välillä

Monet yrityksistä ovat vedonneet siihen, että vuosilta 1995-2002 on löydettävissä aineistoa, joka viittaa kartellista epäiltyjen yritysten väliseen kilpailuun.

Asfalttiyrityksistä osa toimii koko maan alueella, osa vain alueellisesti. Kiinteiden asfalttiasemien ympärille muodostuu luonnostaan aseman omistavalle yritykselle vahva markkina-alue. Lisäksi markkinoiden rakenteeseen vaikuttavat myös kuntarajat ja Tiehallinnon jakautuminen tiepiireihin. Toisaalta liikkuvat asfalttiasemat ja yritysten välinen massakauppa mahdollistavat yritysten toi-

¹⁰⁵ Liite 1: Tutkittavien yritysten liikevaihtojen, liikevoittojen ja tuotantokustannusten kehitys. Liitteissä esitetyt tuotantokustannukset ovat peräisin yritysten toimittamista tiedoista.

minnan myös alueilla, joilla niillä ei ole kiinteää asemaa. Asfalttimarkkinat muodostuvat siis lukuisista rajoiltaan häilyvistä alueista, joilla käydään kunakin vuonna yhteensä tuhansia tarjouskilpailuja.

Kilpailuvirasto katsoo, että kartellista epäiltyjen yritysten väliset, eri alueilla ja eri aikoina esiintyneet yksittäiset erimielisyydet urakoiden jakautumisesta eivät merkitse sitä, etteivätkö yritykset olisi olleet viraston tarkastelemana kahdeksan vuoden ajanjaksona yhteisymmärryksessä alan yleisestä toimintamallista. Ei voida olettaa, että joukko yrityksiä, jotka lain vastaisesti koordinoivat toimintaansa, toimisivat kuin yksi suuri yritys, sillä kukin niistä pyrkii keskinäisestä koordinoinnista huolimatta parantamaan ensisijaisesti omaa tulostaan. Lisäksi kartellista epäiltyjen yritysten väliset voimasuhteet eivät ole olleet tasavertaiset. Viraston saamien tietojen mukaan Lemminkäinen on "suuremman oikeudella" pyrkinyt vaikuttamaan myös muille yhtiöille jaettujen urakoiden hintoihin. Tällaisessa ympäristössä on täysin luonnollista, että yritysten välille on syntynyt myös erimielisyyksiä. Viraston näkemyksen mukaan vastineissa esille tuodut tapaukset eivät ole osoitus siitä, etteikö alalla olisi vuosina 1994-2002 toiminut määrätietoisesti hoidettu kartelli.

7.4.10.2. Vuoden 2002 jälkeinen kehitys

Savo-Karjalan tiepiirin päällysteinsinööri Jukka Kirjavainen totesi 2.6.2003 käydyssä puhelinkeskustelussa, että hintojen alenemisen ansiosta tiepiirissä pystyttiin vuonna 2003 tekemään päällystystöitä enemmän kuin vuonna 2002. Budjetinmukaisten urakoiden hintojen vahvistuttua tiepiirissä todettiin, että ylijääneet määrärahat riittivät yhden ylimääräisen urakan teettämiseen. Kirjavaisen arvion mukaan asfalttiurakoiden hinta putosi keskimäärin 20-25 % vuoteen 2002 verrattuna ja samaa suuruusluokkaa oleva hintojen aleneminen oli havaittavissa hänen mukaansa vuosien 2001 ja 2002 välillä. Urakoiden kokojen vaihtelu vaikeuttaa hintavertailua jossain määrin. Vuonna 2003 Savo-Karjalan tiepiiri teetti joitakin isoja urakoita, mikä osaltaan vaikutti keskihintoja laskevasti.

Hämeen tiepiirin rakennusmestari Lasse Lähteenmäki kertoi 15.5.2003 käydyssä puhelinkeskustelussa remixer -urakoiden hintojen laskeneen noin 15 % vuodesta 2002. Osaltaan tähän on Lähteenmäen arvion mukaan vaikuttanut Suomen Laatuasfaltin tulo markkinoille sekä Tieliikelaitoksen pyrkimys kasvattaa markkinaosuuttaan. Remixer -urakat, joissa tienpinnasta jyrskityyn vanhaan asfalttimassaan sekoitetaan uutta massaa, ovat Lähteenmäen mielestä hyviä hintavertailukohteita, koska näiden urakoiden sisältö on lähes vakio.

Lisäksi Helsingin Sanomien julkaisemien tietojen mukaan Tiehallinnon asfalttiurakoiden hintataso on vuonna 2003 laskenut yleisesti ottaen 10-20 % vuodesta 2002¹⁰⁶. Myös muissa medioissa on esiintynyt vuosina 2002-2003 tietoja siitä, että asfaltointiurakoiden hinnat ovat olleet laskussa.

7.4.10.3. Kilpailuviraston johtopäätökset

Tarkasteltaessa markkinoita kokonaisuutena voidaan todeta, että Interasfaltin ja muiden kartelliyritysten väliset erimielisyydet vuosina 1996 ja 1997 näkyvät selvästi taloudellisessa aineistossa. Luvuista on nähtävissä myös sovinnon syntyminen.

Mikään taloudellisessa aineistossa ei viittaa intensiiviseen kilpailuun yritysten välillä vuosina 1998 - 2002. Interasfaltin ja muiden kartelliyritysten välisten kiistojen loputtua yritysten markkinaosuudet ovat säilyneet lähes samoina vuodesta toiseen ja Balance Consultingin tietokantaan sisältyvien yhtiöiden saamat arviot tuloksesta ja kannattavuudesta ovat pysyneet joko erinomaisina taikka hyvinä. Tästä ainoan poikkeuksen tekee Rudus Asfaltti, jonka saamat tulosarviot ovat olleet heikkoja vuosina 2001 ja 2002.

Yhtiöiden kannattavuus on vuodesta 1998 ollut sijoitetun pääoman tuotolla mitattuna keskimäärin erittäin korkealla tasolla, etenkin kun otetaan huomioon, että kyseessä on massatuotetoimiala, jolla yritysten konkurssiriski on ainakin vuoden 2002 tietojen perusteella alhaisempi kuin taloudessa

¹⁰⁶ Helsingin Sanomat, 14.5.2003: "Uutta asfalttia 4000 kilometriä"

keskimäärin.

Asfalttialan yritysten taloudellisen tilan kehitystä kuvaava analyysi osoittaa, että alalla on vallinnut tarjous- ja markkinoidenjakokartelli.

7.5. KILPAILUVIRASTON JOHTOPÄÄTÖKSET NÄYTÖSTÄ

Edellä esitetty näyttö koostuu todistajien kertomuksista, asiakirjoista, nauhoituksista ja taloudellisesta analyysistä. Kilpailuvirasto katsoo näytön osoittavan, että asianosaisina olevat yritykset ovat vuosina 1994 - 2002 olleet osallisina valtakunnallisessa kartellissa, jossa Suomen asfaltointimarkkinat jaettiin tonnimäärien, maantieteellisten alueiden ja asiakkaiden perusteella kartelliyritysten kesken. Kartelli oli organisoitu yritysten johtotasolla, ja jaon toteuttamiseksi yritykset syyllistyivät useisiin kilpailunrajoituslain 5 ja 6 §:ien vastaisiin rikkomuksiin. Yritykset sopivat tarjouspyyntöjen yhteydessä tehtävistä tarjouksista ja niiden hinnoista, loivat valvontajärjestelmän ja myös sakkojärjestelmän sovitussa pysymiseksi, keskustelivat kartellin ulkopuolisille yrityksille myytävän asfalttimassan hinnasta ja pyrkivät soveltamaan ulkopuolisille korkeampaa asfalttimassan hintaa sekä niiden toimintaa rajoittavia massanmyynnin ehtoja, asettivat kartellin jäsenille tuotannon rajoituksia ja rajoituksia tehtävien urakoiden kokoihin, estivät ja hankaloittivat uusien yrittäjien alalle tuloa ja pyrkivät liittämään kartellin ulkopuoliset yritykset mukaan kartelliin painostamalla ja uhkailemalla, käyttivät välillistä boikottia laitteiden myyjiin ja vaihtoivat keskenään liikesalaisuuksia.

Kukin esitetty näyttö erikseen on yhdensuuntainen muun näytön kanssa, ja kaikki asiassa esitetty näyttö kokonaisuutena on yhdensuuntaista keskenään osoittaen kartellin olemassaolon, sen toimintatavat ja sen yhteiskunnallisen vahingollisuuden.

Kilpailuvirasto haluaa tuoda esiin, että näyttöä arvioitaessa on otettava huomioon, että näytön hankkiminen tämänkaltaisista vakavista ja hyvin organisoiduista kartelleista on erittäin vaikeaa. Kaikkien kartellissa mukana olevien yritysten ja henkilöiden intressissä on tietojen salaaminen. Tutkimusvaiheessa Kilpailuvirasto havaitsi usein, että haastatellut henkilöt eivät olleet halukkaita kertoamaan tietojaan ja kokemuksiaan kartellista. Yhtiöt tiesivät ennen Kilpailuviraston tekemiä tarkastuksia, että kilpailuviranomaiset sekä Ruotsissa että Norjassa tutkivat vastaavaa asiaa ja osasivat siten varautua mahdolliseen tarkastukseen. Esimerkiksi Lemminkäisellä asianajotoimisto oli tehnyt kilpailuviranomaisten tarkastusta simuloivan tarkastuksen ennen Kilpailuviraston maaliskuussa 2002 tekemiä tarkastuksia. Kilpailuvirasto katsoo, että sen hallussa oleva näyttö on sanotut vaikeudet huomioon ottaen merkittävä, ja monitahoisuudessaan itsessään osoitus harjoitetun kartellitoiminnan laajuudesta ja pitkäaikaisuudesta. Kokonaisuutena arvioiden näyttö näet todistaa aukottomasti, että kyseessä on ollut valtakunnallinen kartelli, joka on toiminut ainakin kahdeksan vuotta ja jossa mukana ovat olleet kaikki merkittävimmät alan yritykset ja lukuisia pienempiä paikallisia yrityksiä.

8 KILPAILUOIKEUDELLINEN ARVIOINTI

8.1. SOVELLETTAVAT LAINSÄÄNNÖKSET

Samalla tuotanto- tai jakeluportaalla toimivien elinkeinonharjoittajien tai näiden yhteenliittymien yhteistoiminnassa aikaansaamia kilpailunrajoituksia arvioitaessa sovelletaan lähtökohtaisesti kilpailunrajoituslain 5 ja 6 §:ää. Näistä lain 5 § koskee elinkeinonharjoittajien yhteistyötä tarjouskilpailussa. Kilpailunrajoituslain 5 §:n mukaan

Elinkeinotoiminnassa ei saa soveltaa sopimusta tai yhteisymmärryksessä toisen kanssa muuta järjestelyä, jonka mukaan tavaran myymistä, ostamista tai palveluksen suorittamista koskevassa tarjouskilpailussa:

1) jonkun on luovuttava tarjouksen tekemisestä;

2) jonkun on annettava korkeampi tai alempi tarjous kuin toisen; tai

3) tarjoushinta, ennakko tai luottoehto muutoin perustuu tarjoajien yhteistoimintaan sellaisessa tarjouskilpailussa.

Mitä 1 momentissa säädetään, ei koske sopimusta tai muuta järjestelyä, jonka mukaan tarjouksen antajat ovat liittyneet yhteen tehdäkseen yhteisen tarjouksen yhteisestä suorituksesta.

Tarjouskartelli kielletään kilpailunrajoituslain 5 §:n 1 momentissa. Kieltoperiatteen mukaan lakia soveltavan viranomaisen ei ole tarpeen yksittäistapauksessa tutkia ja näyttää toteen kilpailunrajoituksen vahingollisuutta, koska laissa määritelty kilpailunrajoitus on suoraan kielletty seurannaisvaikutuksista riippumatta. Tarjouskartellikiellolla pyritään suojaamaan ensinnäkin tarjouksen pyytäjän luottamusta siihen, että tarjous edustaa sen antajan kilpailumahdollisuuksia. Toisaalta tarjouskartellikiellolla pyritään suojaamaan tarjonta-olosuhteisiin perustuvan hintamekanismin toimivuutta tarjouskilpailussa.¹⁰⁷

Kilpailunrajoituslain 5 §:n 2 momentissa tarkoitettu yhteistarjous voidaan antaa suorituksesta, jonka toteuttaminen ei olisi mahdollista tai taloudellisesti mielekästä yhdenkään yhteistarjoukseen osallisen elinkeinonharjoittajan toimin. Lisäksi jokaisen yhteistarjoukseen osallisen elinkeinonharjoittajan tulee osallistua itse suoritukseen toteuttamiseen panoksella, jonka osuus suorituksen aikaansaamiseen on selvästi merkityksellinen eikä olisi ollut korvattavissa kenenkään muun yhteistarjoukseen osallisen toimesta.

Kilpailunrajoituslain 6 §:n mukaan

Samalla tuotanto- tai jakeluportaalla toimivat elinkeinonharjoittajat tai näiden yhteenliittymät eivät saa sopimuksella, päätöksellä tai niihin rinnastettavalla menettelyllä:

1) määrätä tai suosittaa elinkeinotoiminnassa perittäviä tai maksettavia hintoja tai vastikkeita; tai

2) rajoittaa tuotantoa, jakaa markkinoita tai hankintalähteitä, elleivät ne ole välttämättömiä järjestelyille, jotka tehostavat tuotantoa tai jakelua taikka edistävät teknistä tai taloudellista kehitystä ja hyöty pääosaltaan tulee asiakkaille tai kuluttajille.

Lain esitöiden¹⁰⁸ mukaan säännös koskee sekä yritysten nimenomaisia sopimuksia tai tähän rinnastettavaa yritysten yhteisymmärrystä että yritysten yhteiselinten ja yhteenliittymien päätöksiä tai vastaavia järjestelyjä, joilla rajoitetaan tai ohjataan horisontaalisessa tasossa yritysten kilpailukeino-

¹⁰⁷ HE 162/1991 vp s. 9; HE 148/1987 vp s.19; KM 1987:4 s.132.

¹⁰⁸ HE 162/1991 vp.s.10

jen käyttöä.

Kilpailuneuvosto on metsäkartellia koskevassa päätöksessään 23.11.2000 Dno 46/690/2000 todennut seuraavaa:

”Kuten kilpailuneuvosto on todennut jo vuonna 1997 antamassaan Finnpap-päätöksessä, sen enempiä kilpailunrajoituslain 6 §:n 1 kohdan sanamuoto kuin lain esityöt eivät anna tukea tulkinnalle, jonka mukaan kiellettyjä olisivat ainoastaan ns. paljaat kartellit, joiden ainoana tai pääasiallisena tarkoituksena on hintatason nostaminen ja joihin ei liity sanottavia tehokkuusetuja. Lain 6 §:n 1 kohdan kieltö koskee sekä paljasta että liitännäistä kilpailijoiden välistä hintayhteistyötä.

Hintayhteistyön tunnusmerkistön täytyessä 6 §:n 1 kohdan soveltamista ei estä myöskään markkinoilla toteutuneen hinnoittelun kohtuullisuus. Kartellikiellon tunnusmerkistön täytyessä menettely on laiton ja seuraamusmaksun uhkaama, ellei Kilpailuvirasto kilpailunrajoitukseen osallisten yritysten hakemuksesta myönnä järjestelylle poikkeuslupaa.

Kilpailunrajoituslain 6 §:n 2 kohdan mukaan tuotannon rajoittaminen ja markkinoiden jakaminen on lain nojalla suoraan sallittua ainoastaan niissä tapauksissa, joissa kilpailunrajoitus on välttämätön osa tuotantoa tai teknistä kehitystä koskevaa järjestelyä ja joissa hyöty tulee pääosin asiakkaille tai kuluttajille. Rajoitukset eivät kuitenkaan saa olla kokonaisuuteen nähden liiallisia. Kiellettyjä ovat aina järjestelyt, joihin sisältyy osana hintayhteistyötä.

Kilpailunrajoituslain 6 §:n soveltaminen ei edellytä hintapäätösten oikeudellista sitovuutta kartellin jäsenten kesken. Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan 6 §:n 1 kohta soveltuu myös sellaisiin hintasuosituksiin, joiden noudattamiseen tai noudattamatta jättämiseen ei ole kytketty mitään sanktioita.

Lain 6 §:n soveltaminen ei myöskään edellytä varsinaista sopimista eli sitä, että asianosaiset olisivat päässeet yhteisymmärrykseen noudatettavasta hintatasosta tai hinnoitteluperiaatteista. Riittävänä on pidettävä sitä, että elinkeinonharjoittaja etukäteen saattaa kilpailijansa tietoon sellaista tulevaan hinnoitteluunsa liittyvää informaatiota, joka normaalisti olisi luottamuksellista, ja että hän tällä menettelyllä poistaa sen epätietoisuuden, joka elinkeinonharjoittajalla normaalisti on kilpailijoidensa tulevista reaktioista.

Kiellettyä on myös toiminnan yhdenmukaistaminen. Tällä tarkoitetaan menettelytapoja, joilla yritykset ilman nimenomaista sopimusta keskinäisin kontaktein tarkoituksellisesti vaikuttavat yhdessä sovitut ja sovelletut toimenpiteet kollusion edistämiseksi. Käytännössä yhdenmukaisen hinnoittelun ylläpitäminen edellyttää tietoisuutta kilpailijoiden hinnoittelusta, toimintatavoitteista ja sopimustilanteesta. Yhtenä yhdenmukaistettujen toimenpiteiden muotona pidetään sellaisen luottamuksellisen tiedon luovuttamista samalla tuotanto- tai jakeluportaalla toimiville elinkeinonharjoittajille, jollaisen välittymistä kilpailijoille yritykset normaalisti pyrkisivät välttämään. Kiellettyä on luovuttaa kilpailijoiden haltuun sellaista nykyistä tai tulevaa hinnoittelua tai hintojen laskemisperusteita koskevaa aineistoa, jollaista kilpailijat voivat osaltaan käyttää kilpailukäyttäytymisen yhdenmukaistamiseen. Hintatiedon ohella yritykset eivät saa luovuttaa kilpailijoilleen muuta sellaista luottamuksellista tietoa, esimerkiksi asiakassuhteita, toimintatavoitteita tai sopimustilannetta koskevaa informaatiota, jollaista yhtiöt eivät normaalisti luovuttaisi kilpailijoilleen ja jonka perusteella yhtiöiden on mahdollista koordinoita kilpailukäyttäytymistään markkinoilla.”

EY:n perustamissopimuksen 81 artiklan 1 kohdassa kielletään yhteismarkkinoille soveltumattomina kaikki yritysten väliset sopimukset, yritysten yhteenliittymien päätökset sekä yritysten yhdenmukaistetut menettelytavat, jotka ovat omiaan vaikuttamaan jäsenvaltioiden väliseen kauppaan ja joiden tarkoituksena on estää, rajoittaa tai vääristää kilpailua yhteismarkkinoilla tai joista seuraa, että kilpailu estyy, rajoittuu tai vääristyy yhteismarkkinoilla.

Perustamissopimuksen 81 artiklan 1 kohdan tarkoittaman sopimuksen voidaan sanoa olevan ole-

massa, kun osapuolet noudattavat yhteistä suunnitelmaa, joka rajoittaa tai voi rajoittaa niiden omaa liiketoimintaa määräämällä yhteisen toiminnan tai toiminnasta pidättymisen linjoista. Sopimusta ei tarvitse tehdä kirjallisesti: muodollisuudet eivät ole tarpeen, eikä mitään sopimusseuraamuksia tai toimeenpanokeinoja vaadita. Sopimuksen olemassaolo voi perustua nimenomaiseen tahdonilmaukseen, tai se voi näkyä välillisesti osapuolten toiminnassa. Vaikka osapuolet eivät noudattaisi yhteistä suunnitelmaa, kyseessä voi olla 81 artiklan tarkoittama yhdenmukaistettu menettelytapa, jos osapuolet kuitenkin tietoisesti ottavat käyttöön tai noudattavat salaisia toimintatapoja, jotka edistävät niiden kaupallisen käyttäytymisen yhteensovittamista. Kaikki sellainen yhteydenpito, jonka tavoitteena tai seurauksena olisi joko vaikuttaa nykyisen tai potentiaalisen kilpailijan toimintaan markkinoilla tai paljastaa tällaiselle kilpailijalle, miten yritykset ovat itse päättäneet toimia markkinoilla tai suunnittelevat toimivansa markkinoilla, on kiellettyä.

EY:n perustamissopimuksen 81 artiklan 1 kohdassa mainitaan nimenomaisesti kilpailua rajoittavina sopimukset,

- a) joilla suoraan tai välillisesti vahvistetaan myyntihintoja taikka muita kauppaehtoja;
- b) joilla rajoitetaan tai valvotaan tuotantoa;
- c) joilla jaetaan markkinoita tai hankintalähteitä.

Perustamissopimuksen 81 artiklan 1 kohdassa kielletään tietyt yritysten väliset sopimukset ja yhdenmukaistetut menettelytavat, jotka ovat omiaan vaikuttamaan jäsenvaltioiden väliseen kauppaan. Yhteisöjen tuomioistuimen vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan yritysten välinen sopimus ja yhdenmukaistetut menettelytavat ovat omiaan vaikuttamaan jäsenvaltioiden väliseen kauppaan silloin, kun on riittävästi aihetta epäillä, että ne voivat vaikuttaa suoraan tai välillisesti taikka tosiasiallisesti tai mahdollisesti jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.

8.2. KIELLETTY KARTELLITOIMINTA

Kilpailuvirasto on edellä kuvannut asfalttialalla vuosina 1994 - 2002 vallinneen tarjous- ja markkinoidenjakokartellin toimintaa henkilötodistajien, asiakirjanäytön, nauhoitettujen keskustelujen ja taloudellisen analyysin avulla.

Kilpailuvirasto ei ole ottanut esitykseensä mukaan pienten, täysin paikallisesti toimivien asfalttiyritysten toimintaa kartellissa. Kilpailuviraston esittämä näyttö osoittaa, ettei pienillä yrityksillä ole ollut useimmiten muuta mahdollisuutta kuin alistua kartellin antamaan markkinaosuuteen, mikäli ne halusivat jatkaa toimintaansa. Pienille yrityksille on usein ollut taloudellisesti mahdotonta hankkia omaa asfalttiasemaa, joten ne ovat olleet toiminnassaan täysin riippuvaisia mahdollisuudesta ostaa massaa isommilta yrityksiltä ja siten pakotettuja hyväksymään niiden määräämät toimintaolosuhteet.

Kilpailuviraston näytöstä ilmenevät, toisistaan jonkin verran eroavat todisteet kartellitoiminnan alkamisajankohdasta perustuvat todistajien omiin havaintoihin ja kokemuksiin. Tarkkaa tietoa alkamisajankohdasta ei Kilpailuvirastolla ole, mutta henkilötodistajien lausunnoista ja asiakirjanäytöstä voidaan päätellä, että kartelli on ollut toiminnassa jo ainakin vuonna 1994, todennäköisesti jo vuosia ennen tätä. Kilpailuvirasto on päätenyt pitämään vuotta 1994 ajankohtana, josta eteenpäin kartellin olemassaolo voidaan osoittaa riittäväällä varmuudella, ja siten kartellin toiminta-ajaksi esitetään vuosia 1994 - 2002. Kilpailuvirastolla ei ole näyttöä kartellin toiminnasta vuonna 2003.

Kilpailuviraston esittämä näyttö osoittaa, että Lemminkäinen, Interasfaltti (NCC Roads), Lohja Ruduksen hankkimat pienyhtiöt, Skanska Asfaltti ja sen hankkimat yhtiöt, Super Asfaltti, Valtatie ja SA-Capital (aiemmin Savatie) ovat jakaneet Suomen asfaltointimarkkinat. Jako on suoritettu usein eri tavoin, muun muassa työmäärien, asiakkaiden ja maantieteellisten alueiden perusteella. Markkinoidenjaon toteuttamiseksi ja ylläpitämiseksi yritykset ovat syyllistyneet useisiin muihinkin kilpailunrajoituslain kieltämiin rikkomuksiin. Markkinoidenjaon lisäksi yritykset ovat

- soveltaneet sopimusta tai muuta järjestelyä, jonka mukaan tarjouskilpailuissa jotkut yritykset luopuivat tarjouksen tekemisestä, joidenkin oli annettava korkeampi tai alempi tarjous kuin toisten, tai tarjoushinta muutoin perustui tarjoajien yhteistoimintaan.
- luoneet valvontajärjestelmän, jolla sovituissa jako-osuuksissa pysymistä seurattiin ja poikkeamat jako-osuuksissa tasattiin siten, että kartellin jäsenten ei kannattanut tehdä töitä yli oman osuutensa, ja toisaalta ne saivat hyvityksen saamatta jääneestä osuudesta, mikä kannusti yrityksiä pysymään kartellissa.
- organisoineet kartellin yritysten johtotasolla, ja johtohenkilöt ovat aktiivisesti osallistuneet kartellin toimintaan.
- keskustelleet asfalttimassan hintatasoista, hinnoitteluperiaatteista ja myyntiehdoista kartellin ulkopuolisille yrityksille alan toimijärjestössä Asfalttiliitossa, ja pyrkineet soveltamaan kartellin ulkopuolisille yrityksille korkeampaa asfalttimassan hintaa ja niiden toimintaa rajoittavia massanmyyntiehtoja sekä hankaloittaneet massan ostoa, mikäli yritys tarjosi kartellille kuuluvia urakoita.
- asettaneet kartellin jäsenille tuotannon rajoituksia määrittelemällä sallitun vuosittaisen tonnimäärän, jonka jäsenet saivat tehdä, ja rajoittaneet pienten kartellissa mukana olevien yritysten toimintaa asettamalla urakoiden kokoa rajoittavia ehtoja massanmyyntisopimuksiin.
- estäneet ja hankaloittaneet uusien yrittäjien tuloa alalle.
- painostaneet ja uhkailleet kartellin ulkopuolisia yrittäjiä liittymään kartelliin.
- käyttäneet välillistä boikottia uhkaamalla laitteiden myyjiä liikesuhteiden katkaisemisella, mikäli nämä myyvät laitteita kartellin ulkopuolisille tai uusille yrittäjille.
- vaihtaneet keskenään liikesalaisuuksiksi luokiteltavia tietoja.

Mainitut yritykset ovat tällä toiminnallaan syyllistyneet kilpailunrajoituslain 5 §:ssä kiellettyyn tarjouskartelliin ja 6 §:ssä kiellettyihin markkinoidenjakoon, hintakartelliin, tuotannon rajoittamiseen ja tietojenvaihtoon.

Asfalttiliitto on syyllistynyt kilpailunrajoituslain 6 §:ssä kiellettyyn tietojenvaihtoon.

Kilpailuvirasto korostaa, että asian luonteesta johtuen on selvää, että kaikesta kielletystä toiminnasta ei ole saatavissa näyttöä, vaan kielletty toiminta on tosiasiallisesti ollut monin verroin laajempaa kuin mitä Kilpailuvirasto on onnistunut saamaan tietoonsa.

Asfalttiyritysten kartelli on ollut paljas kartelli, jolla ei ole ollut mitään kuluttajia tai asiakkaita hyödyttäviä vaikutuksia. Paljaat kartellit ovat jo lähtökohtaisesti aina vahingollisia ja kiellettyjä. Erityisen haitallisina niitä on pidettävä silloin, kun kartelli toteuttaa useampaa kilpailunrajoitusta yhtäaikaaisesti. Markkinoidenjakoa ja tuotannon rajoittamista onkin pidettävä aina kiellettyinä silloin, kun niihin liittyy hintayhteistyötä.

Kuvattu paljas kartelli on jo sinällään vakava rikkomus, johon tulee suhtautua ankarasti. Erityisen raskauttavaksi kartellin tekee vielä se, että siihen osallistuneet yritykset ovat tehneet huomattavan osan alan kilpailutettujen urakoiden liikevaihdosta ja ovat toimineet, Super Asfalttia ja Rudus Asfalttia lukuun ottamatta, valtakunnallisesti. Asfalttimarkkinoiden luonteesta johtuen tuonti ei ole ollut mahdollista eikä asfaltille hyödykkeenä myöskään ole asiakkaan kannalta korvaavia vaihtoehtoja. Kartelliyritysten asiakkailta ei siten ole käytännössä ollut muuta mahdollisuutta kuin maksaa kartellin määräämiä hintoja.

Lemminkäinen, Interasfaltti, Lohja Ruduksen hankkimat pienyhtiöt, Skanska Asfaltti ja sen hankkimat yhtiöt, Super Asfaltti, Valtatie ja SA-Capital (aiemmin Savatie) ovat syyllistyneet myös EY:n perustamissopimuksen 81 artiklan 1 kohdan mukaiseen kiellettyyn markkinoidenjakoon, hintakartelliin, tarjouskartelliin, tuotannon rajoittamiseen ja tietojenvaihtoon. Asfalttiliitto on syyllisty-

nyt 81 artiklan 1 kohdan kieltämään tietojenvaihtoon.

Kartellisopimuksella on ollut vaikutuksia jäsenvaltioiden väliseen kauppaan, vaikka asfalttimarkkinat ovat luonteeltaan kansalliset. Päällystystoiminnan paikallisuudesta huolimatta siinä tarvittavat tuotannon tekijät kuten raaka-aineet, koneet, pääoma ja työntekijät liikkuvat vapaasti jäsenmaiden välillä. Suurin osa mainituista yrityksistä toimii monikansallisesti useammassa EU/ETA jäsenvaltiossa, mikä tarkoittaa sitä, että niiden kilpailuasemassa yhdessä jäsenvaltiossa tapahtuvilla muutoksilla on vaikutuksia koko konsernin asemaan. Tätä osoittaa osaltaan se, että Lemminkäisen laajennettua asfalttitoimintaansa Tanskaan tanskalainen Phønix-konserni teki vastatoimen Interbetonin välityksellä Suomessa, josta seurasi vuosina 1995-1996 paikallisesti Suomessa käyty ankara hintakilpailu kartellin ja Interbetonin välillä. Kartellitoiminta kattoi koko Suomen ja oli omiaan estämään myös ulkomaisten yritysten tuloa Suomen markkinoille. Edellä on kuvattu seikkaperäisesti niitä toimia, joilla kartelliyritykset ovat pyrkineet pitämään alalle tulijat pois markkinoilta. Tämä pätee niin kotimaisiin kuin ulkomaisiin yrityksiin. Selvitykset osoittavat, että toimiminen asfalttialalla, erityisesti toiminnan alkuvaiheessa, edellyttää kaupallisia suhteita kartelliyritysten kanssa muun muassa massanostosopimusten muodossa. Valtakunnallisen kartellin kanssa tällainen sopiminen ei ole mahdollista ja alalle tulon mahdollisuus heikkenee myös tästä syystä.

Yhteisöjen tuomioistuimen ja ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen oikeuskäytännöstä seuraa, että jäsenvaltioiden väliseen kauppaan vaikuttaa muun muassa sopimus, joka aiheuttaa sen, että muiden jäsenvaltioiden tuottajien tai myyjien on vaikeampaa tulla kansallisille markkinoille tai toimia niillä, tai joka estää muista jäsenvaltioista tulevien kilpailijoiden pääsyn kyseisille markkinoille.¹⁰⁹ Kilpailuneuvosto on päätöksessään 9/359/97 todennut, että "*Kauppavaikutuskriteerin katsotaan yleensä täyttyvän muun ohella, jos yksittäinen sopimus tai useiden samankaltaisten sopimusten muodostama verkosto johtaa siihen, että muista EU-maista olevien yritysten markkinoillepääsy estyy tai vaikeutuu.*" Kartellisopimukset, joilla pyritään estämään uusien yritysten alalle tulo, estävät ja vaikeuttavat suoraan ulkomaisten yritysten tuloa Suomen markkinoille ja vaikuttavat siten jäsenvaltioiden väliseen kauppaan. Suomen asfalttimarkkinat ovat kooltaan niin merkittävät, että ne kiinnostavat yrityksiä muissa EU-maissa.

¹⁰⁹ Asia C-56/65, Société Technique Minière, tuomio 30.6.1966; asia 8/72, Cementhandelaren v. komissio, tuomio 17.10.1972; asia C-234/89, Delimitis, tuomio 28.2.1991; asia T-9/93, Schöller v. komissio, tuomio 8.6.1995; ja asia T-77/94, VGB ym. v. komissio, tuomio 14.5.1997.

9 SEURAAMUSMAKSU

Kilpailunrajoituslain 8 §:n mukaan elinkeinonharjoittajalle tai näiden yhteenliittymälle, joka rikkoo 4-7 §:n säännöksiä, määrätään seuraamusmaksu (kilpailunrikkomismaksu), jollei menettelyä ole pidettävä vähäisenä tai seuraamusmaksun määräämistä kilpailun turvaamisen kannalta muutoin pidettävä perusteettomana.

Lain 8 §:n 2 momentissa määritellään ne tekijät, jotka on otettava huomioon seuraamusmaksun suuruutta määrättäessä. Huomioon otetaan kilpailunrajoituksen laatu ja laajuus sekä rajoituksen kesto-aika. Lain perusasteikko voidaan ylittää, milloin se kilpailunrajoitus ja olosuhteet huomioon ottaen on perusteltua. Syy normaaliasteikon ylittävän maksun määräämiseen voi olla esimerkiksi kilpailunrajoituksen laaja-alaisuus tai kielletyn menettelyn uudistaminen taikka erityinen vahingollisuus muulle elinkeinotoiminnalle.

Kilpailulainsäädännön tarkistamistyöryhmän mietinnössä v. 1991 on todettu (s. 80-81) muun muassa seuraavaa:

”Kiellettyjen kilpailunrajoitusten käyttämisen ehkäisemiseksi on seuraamusjärjestelmän mahdollistettava niin ankara seuraamusmaksu, että yritys ei voi hyötyä taloudellisesti tahallisesta normin rikkomisesta. Pienet saavutettuun hyötyyn nähden vähäiset sakkorangaistukset eivät toimi päätöksentekoon nähden yleisestävasti eivätkä erityisestävasti toivotulla tavalla.”

Mietinnöstä ilmenee siten, että seuraamusmaksujärjestelmällä on pyritty aikaansaamaan kilpailulainsäädännön rikkomiseen nähden sekä yleisestävä että erityisestävä vaikutus. Lainvastaisesta käyttäytymisestä luopumisen saa aikaan vasta siitä seuraava riittävän korkea taloudellinen sanktio, joka on myös ollut edellä mainitun työryhmän mietinnön perusteella seuraamusmaksujärjestelmän tarkoitus.

Kilpailuneuvosto on päätöksessään 23.11.2000 (d:o 46/690/2000) todennut, että huomattavan suuren liikevaihdon omaavien yritysten osalta hyötynäkökohta voi suhteellisen helposti johtaa normaaliasteikon ylittämiseen. Mitä suurempi liikevaihto, sitä korkeampaa maksua yleis- ja erityisestävät syyt edellyttävät. Oikeuskäytännössä huomiota on kiinnitetty menettelyn keston ja laajuuden, moitittavuuden ja vahingollisuuden ohella myös kilpailunrajoitukseen syyllistyneiden yritysten liikevaihtoon.

Ylitettäessä normaaliasteikko seuraamuksen enimmäismäärä on 10 prosenttia kunkin kilpailunrajoitukseen osallistuvan elinkeinonharjoittajan tai näiden yhteenliittymän edellisen vuoden liikevaihdosta. Maksun yläraja määräytyy viimeisen vahvistetun liikevaihdon mukaan. Kokonaisarvostelussa huomiota voidaan kiinnittää sekä kilpailunrajoituksen piiriin kuuluvista tuotteista kertyvään liikevaihtoon että yrityksen kokonaisliikevaihtoon. Mikäli kyseessä on konserni, seuraamuksen ylärajan muodostaa 10 % konsernin kokonaisliikevaihdosta.¹¹⁰

Esitetystä kilpailunrajoituslain 5 ja 6 §:ien vastaisesta toiminnassa on kyseessä ollut erittäin moitittava menettely, joka on kestoaltaan ollut pitkäaikainen ja laajuudeltaan valtakunnallinen. Toiminta on ollut järjestelmällistä ja hyvin organisoitua, ja sen noudattamista on valvottu sekä noudattamatta jättämiseen on liittynyt sanktioita. Toiminta on ollut erittäin vahingollista yhteiskunnalle paitsi sen osalta että vahinko on ollut määrällisesti huomattavaa myös siksi, että merkittävä osa liikevaihdosta on tullut julkisin varoin rahoitetuista urakoista. Kiellettyyn toimintaan syyllistyneillä yrityksillä on useimmilla huomattavan suuri liikevaihto, ja ne ovat olleet tietoisia toimintansa lainvastaisuudesta. Näillä perusteilla Kilpailuvirasto katsoo, että laissa säädetty normaaliasteikko tulee ylittää seuraamusmaksua määrättäessä.

Vaikka Kilpailuvirasto katsoo, että yhtiöt ovat syyllistyneet myös artiklan 81(1) vastaiseen menettelyyn, jäljempänä esitettävät seuraamusmaksut esitetään ainoastaan kilpailunrajoituslain vastaisen

¹¹⁰ Valio III, d:no 6/359/96, kilpailuneuvoston päätös 24.10.1997; KHO 11.11.1998, taltio 2498, 3482/1/97.

menettelyn perusteella.

10 KARTELLIN VAHINGOLLISET VAIKUTUKSET

Kartelleilla on sekä yksittäisten asiakkaiden että koko kansantalouden kannalta ainoastaan vahingollisia vaikutuksia. Kilpailunrajoituslain mukaan Kilpailuviraston ei tarvitse erikseen näyttää toteen minkään kartellin haitallisuutta. Nyt käsillä olevassa tapauksessa on kuitenkin ollut kyse yhteiskunnalle erityisen haitallisesta kartellista. Tästä syystä virasto käsittelee lyhyesti myös kartellista aiheutuneita vahingollisia vaikutuksia.

Kartellilla on ollut konkreettista vaikutusta toteutuneisiin urakkahintoihin. Viraston tietojen mukaan Interasfaltti pääsi sopuun kartellin kanssa kesällä 1997. Kuntapuolella havaittiin vuoden 1998 tarjousurakoiden hinnannousu. Esimerkiksi Pietarsaaren kaupungin teknisen viraston pöytäkirjaan 15.5.1998¹¹¹ on kirjattu, että *"Todettiin, että päällysteiden hinnat ovat nousseet ratkaisevasti viime vuodesta. Hintojen nousu on aiheuttanut sen, että kaupunki on joutunut karsimaan työmääriä."* Kajaanin kaupungin teknisen lautakunnan pöytäkirjassa 2.6.1998¹¹² todetaan, että *"...Sotkamon kunta vetäytyy kokonaan pois vuoden 1998 asfalttiurakasta arvioitua suuremman päällystystyön hintatason vuoksi."* Ruskon kunnan teknisen lautakunnan pöytäkirjassa 14.5.1998¹¹³ todetaan, että *"Päällystystöiden hintataso on noussut edellisvuodesta noin 50 %."* Tampereen kaupunki on laatinut omien urakoidensa osalta laskelmia keskimääräisistä tonnihinnoista, urakoiden keskiarvohinnoista ja vuosihinnanmuutoksista.¹¹⁴ Vuonna 1997 keskimääräinen vuosihinnanmuutos oli ollut -15,5%, ja seuraavana vuonna 1998 muutos oli ollut +46,2%. Vantaan kaupungin teknisen lautakunnan katuosasto on vuoden 1998 maaliskuun tarjouskierroksilla saatujen tarjousten jälkeen tehnyt vertailun eri tarjousten välillä¹¹⁵. Suurten päällystystöiden kohdalla olivat hinnat kohonneet vuoden 1997 yksikköhintoihin verrattuna noin 60 %. Pienten urakoiden hintojen nousu oli ollut noin 45 %.

Sama kehitys on havaittavissa myös kartelliyritysten omista asiakirjoista. Edellä kuvatussa Valta-tieltä löydettyssä asiakirjassa Kilpailutilanne 1996 todetaan muun muassa seuraavaa: *"1. Kilpailutilanteen hallinta: Lemminkäisen ja Savatien kanssa yhteistä ja tervettä toimintaa. Em. yritysten kanssa yhdessä torjuttava tanskalaisten laajeneva toiminta ja muiden ulkomaalaisten (Skanska, NCC ym.) alalle tulo."* Halvat hinnat pureet työkauden -96 aikana esim. Tampereella n. 30 % alennus, Raumalla n. 25 % alennus, Oulussa 25 % alennus, Helsingissä 25 % alennus, Kajaani 25 % alennus. Huimat alennukset ovat koskettaneet Valtatietä eniten Helsingin ja Tampereen alueella. Interbetoni "sukelsi" myös sirotepintausten hinnassa n. 40 % Turun tielaitoksen työssä, jonka Valtatie on perinteisesti tehnyt; urakkasumma n. 3 milj.mk.". Asiakirjasta käy ensinnäkin selville, että Interasfaltin toimet ovat laskeneet urakoiden hintatasoa 25-40 %. Toiseksi tämä asiakirja vahvistaa sen, että vuosina 1996-1997 kyse ei ole ollut aidosta, kaikkien yritysten välisestä kilpailusta. Tämän voidaan perustellusti olettaa osaltaan vaimentavan muiden yritysten kuin Interasfaltin tuloksissa ja liikevoittoprosenteissa tapahtuneita muutoksia. Lisäksi näistä tiedoista voidaan osaltaan tehdä johtopäätöksiä siitä, mikä Interasfaltin ja kartellin välille syntyneen sovun vaikutus hintatasoon on voinut olla.

Julkisen sektorin tarjouskilpailujen jälkeen yhtiöt voivat saada työn tilaajalta selville, kuka urakan on saanut ja mihin hintaan. Merkillepantavaa on kuitenkin se, että virastolle toimitettujen lukujen perusteella kaikki tutkittavat yritykset ovat onnistuneet nostamaan hintojaan siten, että koko alan tuloskehityksessä on selvä käänne vuosien 1997-1998 välillä.

Hintojen nostamisen seurauksena asiakkaat ovat vähentäneet vuotuisten päällystetöidensä mää-

¹¹¹ Liite 65.

¹¹² Liite 66.

¹¹³ Liite 31.

¹¹⁴ Liite 67.

¹¹⁵ Liite 68.

rää budjettirajoitteidensa mukaan. Asfalttiliitto esittää Internet-sivuillaan kuvauksen Suomen tiestön kunnan kehittymisestä ja vuosittain vaadittavista ylläpitoinvestoinneista¹¹⁶:

" Vuonna 2000 korjattiin tiepäällystettä 2 400 kilometrillä. Vastaava määrä vuonna 1995 oli yli 5 000 km. Kuluvana vuonna enää 4,2 % tiepituudesta voidaan uudelleenpäällystää, kun luku parhaimmillaan oli noin 15%...Kestopäällysteisillä teillä eli päätieverkolla uusimiskierto on lisääntynyt 7 vuodesta (1995) 18 vuoteen (2000). Kevyillä päällysteillä (alempi tieverkko) uusimiskierto on kasvanut 12 vuodesta (1995) noin 29 vuoteen (2000). Vuoden 2001 arviot toteutuvista päällystysmääristä kasvattavat päällystettävien teiden kiertoaika entisestään. Asiantuntijoiden mukaan kestopäällysteiden uusimiskierron tulee olla 8-10 vuotta ja kevytpäällysteisten teiden 12-14 vuotta. Jotta tähän päästäisiin, tulisi vuotuinen päällystämistarve olla 4 400 km vuodessa."

Suuri osa päällystystöistä on julkisia valtion tai kuntien tekemiä hankintoja. Julkisen rahoituksen suuntaaminen eri aloille riippuu monista muuttujista, joten edellä esitetyn tiestön kunnan heikkenemisen ei voida väittää johtuvan pelkästään kartellista. Voidaan kuitenkin varmuudella sanoa, että kartellin toiminta on osaltaan vaikuttanut tätä kehitystä vahvistavasti. Julkisten hankintayksiköiden käytössä olevilla varoilla on kohonneiden hintojen vuoksi pystytty tekemään vähemmän töitä kuin olisi muutoin ollut mahdollista. Tämä käy selvästi ilmi markkinatilanteen muututtua vuonna 2003. Tiehallinnon mukaan kuluvana vuonna pystytään budjetoiduilla varoilla tekemään suunniteltua enemmän teiden uusintatöitä markkinoille syntyneen hintakilpailun seurauksena. Helsingin Sanomissa 14.5.2003 Tiehallinnon esittämän arvion mukaan hinnat ovat laskeneet 10-20% vuoden 2002 hinnoista.

Kartellitutkimusten aloittamisen jälkeen on päällystysmarkkinoille ilmaantunut lisää kilpailua Tielikelaitoksen lisättyä tuotantoaan kilpailuilla markkinoilla samalla kun sen Tiehallinnolta saamat neuvottelu-urakat ovat vähentyneet ja nyttemmin loppuneet. Markkinoille on tullut myös uusi toimija Suomen Laatuasfaltti. Kilpailuviraston saamien tietojen mukaan esimerkiksi Hämeen tiepiirin alueella eri tyyppisten urakoiden hinnat ovat laskeneet 15-20 % kahtena vuotena peräkkäin - sekä vuonna 2002 että vuonna 2003. Näiden tietojen perusteella hinnat ovat siis laskeneet Hämeen tiepiirin alueella yhteensä noin 30-35 % kahden vuoden aikana.

Jos lähdetään siitä varovaisesta oletuksesta, että asfalttiyhtiöt ovat kartellin avulla pitäneet tekemiensä urakoiden hintatasoa keskimäärin 10 % korkeammalla tasolla kilpailutilanteeseen verrattuna, ovat jo vuodessa kertyvät taloudelliset vahingot huomattavia. Tutkittavien yritysten vuoden 2002 liikevaihdosta laskettuna muodostuu kartellikorotuksen suuruudeksi yhteensä noin 30 miljoonaa euroa. Ensimmäiset Kilpailuviraston saamat tiedot kartellitoiminnasta ovat eräiden yhtiöiden kohdalla peräisin vuodelta 1994. Kartellin aiheuttamat kumulatiiviset tappiot yksityisille ja julkisille asiakkaille ovat siis olleet suuruudeltaan erittäin merkittäviä. Kartellin yhteiskunnallista haitallisuutta lisää huomattavasti se, että yli puolet markkinoiden kysynnästä on julkista kysyntää. Verrattuna Kilpailuviraston saamiin tietoihin yhtäältä hintojen noususta kartellin toiminta-aikana ja toisaalta viraston vuosilta 2002 ja 2003 saamiin tietoihin hintojen laskusta eri alueilla, voidaan 10 %:n oletuksesta kaiken lisäksi pitää hyvin varovaisena arviona.

¹¹⁶ http://www.asfalttiliitto.fi/ie_iso/tilastotietoja.htm

11 YKSITTÄISTEN YRITYSTEN SYYLLISYYDEN ARVIOINTI

Lähtökohtaisesti kartellitoiminnasta vastaa se oikeushenkilö, joka on ollut mukana kielletyissä yhteistyössä. Mikäli kyseinen oikeushenkilö on yrityskaupan seurauksena sulautunut osaksi toista oikeushenkilöä, vastaa tämä jäljelle jäävä oikeushenkilö pääsääntöisesti siihen sulautuneen yhtiön toiminnasta.¹¹⁷ Se, että oikeushenkilö siirtyy omistajalta toiselle, ei lakkauta vastuuta aiemmista lainvastaisista menettelyistä. Sitä vastoin pelkän liiketoiminnan kaupoille on ominaista se, että ostaja hankkii kaupassa ainoastaan tietyt varallisuuserät, mutta muutoin markkinoilla toiminut oikeushenkilö jää myyjän haltuun. Tällöin erilaiset vastuut, mukaan lukien kilpailuoikeudellinen vastuu, jäävät yleensä myyjän kannettaviksi.

Kilpailuvirasto katsoo, että kartelli on organisoitu ja toiminut valtakunnallisesti. Mukana kartellissa ovat olleet kaikki Suomen suurimmat asfalttiyritykset. Näiden lisäksi mukana on ollut vaihtelevasti pienempiä paikallisia yrityksiä. Kartelli on jakanut markkinat alueellisesti koko Suomen alueella. Alueellisesta koko valtakunnan kattavasta markkinoidenjaosta on osoituksena se, että Kilpailuviraston saama näyttö kartellitoiminnasta kattaa useita paikkakuntia ja alueita koko Suomen alueella, kuten esimerkiksi pääkaupunkiseudun, Länsi-Suomen alueen Turun ympäristössä, Pohjanmaan ja Länsirannikon seudut, Oulun ja Lapin alueen, Hämeen läänin ja Itä-Suomesta Kuopion seudun. Tällainen eri puolilla Suomea jatkunut toiminta on osoitus järjestelmällisestä koko maan kattavasta kartellista. Lisäksi on jaettu valtakunnan tasolla Tielaitoksen/Tiehallinnon urakat. Nämä urakat sijaitsevat vaihtelevasti ympäri Suomen, ja Tielaitoksen/Tiehallinnon urakoiden jakaminen on jo tästä syytä luonteeltaan valtakunnallista.

Kartellin valtakunnallisuutta osoittaa myös se, että yritysten asfalttitoiminnasta vastaavat johtohenkilöt ovat olleet osallisena kartellin organisoinnissa ja toimeenpanossa. Tämä todistaa sen, että kyseessä on ollut yritysten valitsema toimintatapa, jota on järjestelmällisesti noudatettu koko maan alueella.

Viraston näyttö koskee siten selkeästi valtakunnallisia markkinoita. Yksittäisten yritysten osalta näyttö saattaa vaihdella eri vuosina. Vaikka jonkin yksittäisen yrityksen osalta ei olisi asiakirjanäyttöä tai muuta näyttöä joltakin yksittäiseltä vuodelta, virasto pitää selvänä koko viraston hallussa oleva todistusaineisto huomioon ottaen, että jokainen yritys on ollut mukana kielletyissä toiminnassa yritystä koskevasta ensimmäisestä todistusaineistoon kuuluvasta näytöstä ilmenevästä ajankohdasta aina kyseistä yritystä koskevaan ajallisesti viimeiseen näyttöön asti.

11.1. LEMMINKÄINEN

Kilpailuviraston selvitysten mukaan Lemminkäinen on toiminut kartellin vetäjänä. Tämä käy ilmi selkeästi muun muassa Heikki Alasen, Jarmo Sikasen, Raimo Heikkilän ja Juhani Kallion kertomuksista. Lemminkäinen on toiminut urakkahintojen hyväksyjänä ja urakoiden jaon koordinaattorina sekä pääsuostuttelijana, kun on ollut kyse pienten yritysten kartelliin liittämistä. Tällöin yhtiö on myös käyttänyt uhkailua yhtenä suostuttelukeinona. Ainakin asfalttitoiminnan ylin johto on ollut tietoinen kartellista ja osallistunut aktiivisesti sen toimintaan.

Alla olevasta yhteenvedosta käy ilmi, missä viraston hallussa olevasta näytössä nimenomaisesti mainitaan Lemminkäisen osallistuneen kilpailunrajoituslain vastaiseen toimintaan kunakin vuonna. Näyttöä tulee kuitenkin arvioida kokonaisuutena. Siten arvioinnissa tulee ottaa huomioon koko esitetty näyttö, mikä yhdensuuntaisesti osoittaa kartellitoiminnan jatkuvuuden koko esitetyn ajanjakson osalta.

¹¹⁷Osakeyhtiölain 14 luvussa käsitellään sulautumista ja sen seurauksia. Kilpailuneuvoston Finnrap-päätöksessä 6.6.1997 (D:o 21/359/95) kilpailuneuvosto määräsi seuraamusmaksun Veitsiluoto Oy:n rikkomuksesta Enso Oy:lle, johon Veitsiluoto oli sulautunut. Vastaavasti seuraamusmaksu määrättiin Yhtyneiden Paperitehtaat Oy:n osalta Kymmene Oy:n ja Repola Oy:n (jonka tytäryhtiö Yhtyneet Paperitehtaat oli) fuusiossa syntyneelle yleisseuraajalle UPM-Kymmene Oy:lle.

Taulukko 12: Kilpailuviraston Lemminkäistä koskeva näyttö

- 1994** Alasen kertomus (2.5.94)
 Sikasen kertomus
 Heikkilän kertomus
 Kallion kertomus
- 1995** Alasen kertomus
 Sikasen kertomus
 Heikkilän kertomus
 Kallion kertomus
- 1996** Alasen kertomus
 Sikasen kertomus
 Kallion kertomus/tapaaminen Sipilän kanssa 19.4.
 Valtatien asiakirja Kilpailutilanne vuonna 1996
- 1997** Alasen kertomus
 Sikasen kertomus
 Kallion kertomus
 Heikkilän kertomus
 Asfalttiliiton teknisen valiokunnan kokous
 Asfalttiliiton hallituksen kokous
 Liiton syysretki Viroon
 Tietojen toimittaminen Asfalttiliitosta
- 1998** Sikasen kertomus
 Kallion kertomus
 Heikkilän kertomus
 Puhelinkeskustelu Kallio/Vainionpää
 Puhelinkeskustelu Kallio/Haapamäki
 Kankareen kertomus
- 1999** Sikasen kertomus
 Kallion kertomus
 Kankareen kertomus
 Tarjous Puksmäntille
- 2000** Sikasen kertomus
 Kallion kertomus
 Kankareen kertomus
 Tielaitoksen urakat 2000
 Karinaisten kunnan tarjouskilpailu
- 2001** Kankareen kertomus (8.8.01 asti)
 Tiehallinnon urakka H2
 Puhelinkeskustelu Kankare/Mäki 20.4.
 Puhelinkeskustelu Kankare/Tuokko 20.4.
 Puhelinkeskustelu Kankare/Vuorinen 30.4.
 Puhelinkeskustelu Kankare/Tuokko huhti-toukokuu
 Puhelinkeskustelu Kankare/Tuokko 3.5.
 Puhelinkeskustelu Kankare/Mäki 15.6.
 Puhelinkeskustelu Kankare/Mäkelä 7.7.
 Tehtaan tien asfaltointi Partekille
- 2002** Tapaaminen Skanskalla 7.1.
 Tapaaminen Valtatiellä 11.2.

Kilpailuvirasto katsoo, että Lemminkäinen on ollut mukana valtakunnallisessa kilpailunrajoituslain 5

§:n ja 6 §:n vastaisessa yhteistyössä ainakin 2.5.1994 alkaen. Viimeinen Lemminkäistä koskeva näyttö koskee tapaamista Valtatiellä 11.2.2002. Lainvastaisen menettelyn kesto on siten ainakin lähes kahdeksan vuotta. Kilpailuvirasto pitää Lemminkäisen menettelyä erittäin vakavana. Vakavuutta lisää Lemminkäisen rooli kartellin vetäjänä sekä Lemminkäisen uhkaukset pienempiä yrityksiä kohtaan. Virasto katsoo, että Lemminkäiselle esitettävän seuraamusmaksun tulee selvästi heijastaa näitä rikkomuksen vakavuutta lisääviä tekijöitä sekä kartellitoiminnan huomattavaa yhteiskunnallista vahingollisuutta. Seuraamusmaksua määrättäessä tulee ottaa huomioon Lemminkäisen päälystystoiminnasta kertynyt liikevaihto ja arvioitu kartellitoiminnalla saavutettu taloudellinen hyöty koko rikkomuksen ajalta sekä seuraamusmaksun määräämisellä tavoiteltava ennalta ehkäisevä vaikutus. Kilpailuvirasto esittää Lemminkäisen seuraamusmaksun suuruudeksi 68 miljoonaa euroa. Seuraamusmaksun osuus koko Lemminkäinen-konsernin vuoden 2002 liikevaihdosta (1255,7 miljoonaa euroa) on 5 %.

11.2. VALTATIE

Valtatie on toiminut koko Kilpailuviraston esittämän kartellin toiminta-ajan kartellin aktiivisena toimintaa organisoivana jäsenenä. Yhtiö on uhkaillut pienempiä yrityksiä liittymään kartelliin. Valtatien ylin johto on ollut tietoinen kartellista ja osallistunut itse sen toimintaan.

Alla olevasta yhteenvedosta käy ilmi, missä viraston hallussa olevasta näytössä nimenomaisesti mainitaan Valtatien osallistuneen kilpailunrajoituslain vastaiseen toimintaan kunakin vuonna. Näyttöä tulee kuitenkin arvioida kokonaisuutena. Siten arvioinnissa tulee ottaa huomioon koko esitetty näyttö, mikä yhdensuuntaisesti osoittaa kartellitoiminnan jatkuvuuden koko esitetyn ajanjakson osalta.

Taulukko 13: Kilpailuviraston Valtatietä koskeva näyttö

1994	Kallion kertomus Sikasen kertomus
1995	Kallion kertomus Sikasen kertomus
1996	Alasen kertomus Sikasen kertomus Kallion kertomus Valtatien asiakirja Kilpailutilanne vuonna 1996
1997	Hännisen kertomus/Airport hotelli 24.2. Kallion kertomus Alasen kertomus Sikasen kertomus Lasku Interbetonilta Valtatielle Asfalttiliiton teknisen valiokunnan kokous Asfalttiliiton hallituksen kokous Liiton syysretki Viroon
1998	Kallion kertomus Sikasen kertomus Puhelinkeskustelu Kallio/Vainionpää Puhelinkeskustelu Kallio/Haapamäki Kankareen kertomus Ruskon kunnan tarjouskilpailu
1999	Kallion kertomus Sikasen kertomus Kankareen kertomus
2000	Kallion kertomus

- Sikasen kertomus
- Kankareen kertomus
- Karinaisten kunnan tarjouskilpailu
- Tielaitoksen urakat 2000
- 2001** Kankareen kertomus (8.8.01 asti)
- Tiehallinnon urakka H2
- Puhelinkeskustelu Kankare/Mäki 20.4.
- Puhelinkeskustelu Kankare/Tuokko 20.4.
- Puhelinkeskustelu Kankare/Vuorinen 30.4.
- Puhelinkeskustelu Kankare/Mäkelä 7.7.
- Valtatie Budget Year 2001
- 2002** Tapaaminen Valtatiellä 11.2.

Kilpailuvirasto katsoo, että Valtatie on ollut mukana kilpailunrajoituslain 5 §:n ja 6 §:n vastaisessa yhteistyössä ainakin 1.1.1995 lähtien.¹¹⁸ Viimeinen Valtatietä koskeva näyttö koskee tapaamista Valtatiellä 11.2.2002. Lainvastaisen menettelyn kesto on siten ainakin yli seitsemän vuotta. Virasto pitää Valtatien menettelyä erittäin vakavana. Vakavuutta lisäävät Valtatien uhkaukset pienempiä yrityksiä kohtaan. Nämä seikat ja Valtatien liiketoiminnan kokoluokka huomioon ottaen Kilpailuvirasto esittää Valtatielle määrättävän seuraamusmaksun suuruudeksi 12,7 miljoonaa euroa. Colas Group -konserni ja NCC -konserni käyttävät Valtatiessä yhteistä määräysvaltaa. Colas Groupin maailmanlaajuinen liikevaihto vuonna 2002 oli 7611 miljoonaa euroa ja NCC Groupin 4659 miljoonaa euroa. NCC Finland -konsernin liikevaihto oli noin 737 miljoonaa euroa (SEK -kurssi 6.2.2004). NCC-Finland -konsernin vuoden 2002 liikevaihtoon suhteutettuna seuraamusmaksun suuruus on noin 2 %.

11.3. INTERASFALTTI

Interasfaltti on osallistunut täysmääräisesti kartellin toimintaan vuodesta 1997 lähtien. Yhtiön ylin johto on ollut tietoinen kartellista ja osallistunut aktiivisesti sen toimintaan.

Alla olevasta yhteenvedosta käy ilmi, missä viraston hallussa olevasta näytössä nimenomaisesti mainitaan Interasfaltin osallistuneen kilpailunrajoituslain vastaiseen toimintaan kunakin vuonna. Näyttöä tulee kuitenkin arvioida kokonaisuutena. Siten arvioinnissa tulee ottaa huomioon koko esitetty näyttö, mikä yhdensuuntaisesti osoittaa kartellitoiminnan jatkuvuuden koko esitetyn ajanjakson osalta.

Taulukko 14: Kilpailuviraston Interasfalttia koskeva näyttö

- 1996** Sikasen kertomus
- 1997** Asfalttiliiton hallituksen kokous 20.5.
 - Kallion kertomus 7.7.
 - Heikkilän kertomus
 - Lasku Interbetonilta Valtatielle
 - Liiton syysretki Viroon
- 1998** Kallion kertomus
 - Heikkilän kertomus
 - Kankareen kertomus

¹¹⁸ Juhani Kallion kertomuksesta käy ilmi, että Valtatie ei saanut vuonna 1994 voittaa muita kuin Mustasaaren urakoita. Lemminkäinen alkoi hermostua, kun Valtatie sai liikaa töitä. Kallio irtisanoutui, koska ei halunnut tehdä töitä kartellissa. Lisäksi Jarmo Sikanen on kertonut sopineensa jo vuonna 1994 Valtatien lisälmen aluepäällikön kanssa alueen kuntatöistä. Koska vuoden 1994 osalta ei ole tiedossa tarkkoja päivämääriä, voidaan yhtiön katsoa syyllistyneen kilpailunrajoituslain vastaiseen toimintaan ainakin seuraavan vuoden alusta lukien.

- Sikasen kertomus
- Puhelinkeskustelu Kallio/Vainionpää
- Puhelinkeskustelu Kallio/Haapamäki
- 1999** Kallion kertomus
- Sikasen kertomus
- 2000** Kallion kertomus
- Sikasen kertomus
- Tielaitoksen urakat 2000
- 2001** Tiehallinnon urakka H2 10.4.
- Puhelinkeskustelu Kankare/Vuorinen 30.4.
- Valtatie Budget Year 2001
- 2002** Tapaaminen Skanskalla 7.1.
- Tapaaminen Valtatiellä 11.2.

Interbetoni neuvotteli kartellin kanssa sopuun pääsemisestä alkukesästä 1997, mitä voidaan pitää kiellettyinä menettelyinä. Viraston selvityksissä on saatu viitteitä myös siitä, että Tiehallinnon töiden osalta Interasfaltti olisi ollut mukana kartellissa jo ennen tätä.¹¹⁹ Kilpailuvirastolla on näyttöä siitä, että Interbetoni on joka tapauksessa ollut mukana valtakunnallisessa kilpailunrajoituslain 5 §:n ja 6 §:n vastaisessa yhteistyössä viimeistään 7.7.1997 alkaen. Viimeinen Interasfalttia koskeva näyttö koskee tapaamista Valtatiellä 11.2.2002. Lainvastaisen menettelyn kesto on siten ainakin yli neljä ja puoli vuotta. Virasto pitää menettelyä erittäin vakavana.

Kilpailuvirasto esittää NCC Roadsille määrättävän seuraamusmaksun suuruudeksi 4,6 miljoonaa euroa. NCC Groupin maailmanlaajuinen liikevaihto vuonna 2002 oli noin 4659 miljoonaa euroa. NCC-Finland -konsernin vuoden 2002 liikevaihto oli noin 737 miljoonaa euroa. Tähän suhteutettuna NCC Roadsin seuraamusmaksun suuruus on noin 0,6 %.

11.4. SKANSKA ASFALTTI

Skanska Asfaltti katsoo, että se ei ole vastuussa asfalttitoiminnan tapahtumista ennen vuotta 2000, jolloin se varsinaisesti tuli alalle. Kilpailuvirasto on asiasta eri mieltä. Esityksessä aiemmin kuvatulla tavalla [] ja 30.12.1997 Asfaltti-Tekra siirtyi Tekra-Yhtiöiden kaupassa kokonaan Skanskan omistukseen. Yrityskaupan seurauksena Skanska vastaa Asfaltti-Tekran kilpailunrajoituslain vastaisesta menettelystä myös Skanska Asfalttia edeltävältä ajalta [] tai Skanska Asfaltin tietoisuudesta tai tietämättömyydestä kartellista.

Virasto myöntää, että on Skanska Asfaltin vastineessa kertomalla tavalla mahdollista, että kartelliasioita ei käsitelty hallitustasolla. Virasto ei kuitenkaan pidä mahdollisena, että Skanska Asfaltti ei tiennyt kartellista ottaen erityisesti huomioon Heikki Alasen kertomus sekä se, että Skanska Asfaltin Hannu Seva nimitettiin Asfaltti-Tekran toimitusjohtajaksi 30.12.1997. Lisäksi Skanska Asfaltin vastineessa todetaan Jarmo Sikasen hoitaneen operatiivisen toiminnan aina vuoteen 2000 saakka. Virasto huomauttaa, että Sikanen oli 30.12.1997 lähtien Skanska Asfaltin palveluksessa.

Edelleen virasto katsoo, että Skanska Asfaltti vastaa yrityskaupan johdosta myös Sata-Asfaltin kilpailunrajoituslain vastaisesta toiminnasta koko ajalta. Skanska Asfaltti on vastineessaan selvittänyt, että Sata-Asfalttia ostettaessa olisi sovittu, että yhtiöstä siirretään ainoastaan liiketoiminta Skanska Asfalttiin. Skanska Asfaltti on kuitenkin 22.3.2000 tehdyn kauppasopimuksen mukaan ottanut koko yhtiön haltuunsa osakekaupalla. Skanskan yritysryhmän sisäinen liiketoimintasiirto on tehty vasta 13.12.2000, kun Sata-Asfaltti oli asetettu selvitystilaan.[]. Kyse on siten ollut osakekaupasta, minkä jälkeen Skanska Asfaltti on tehnyt yhtiön sisäisiä järjestelyjä.

¹¹⁹ Jarmo Sikanen kertoo sopineensa Tiehallinnon töistä Interasfaltin kanssa vuosina 1996-2000. Heikki Alanen puolestaan kertoo, ettei muista, että Tiehallinnon töissä olisi ollut häiriöitä vuosina 1996 ja 1997. Lisäksi yhtiön edustaja on osallistunut 20.5.1997 pidettyyn Asfalttiliiton hallituksen kokoukseen, jossa käsiteltiin dumpppaukseen liittyviä asioita.

Sen sijaan virasto katsoo, että Skanska Asfaltti ei ole vastuussa ennen kauppoja tapahtuneesta kilpailunrajoituslain vastaisesta toiminnasta sellaisten yritysten osalta, joista se on hankkinut omistukseensa ainoastaan liiketoiminnan.

Skanska Asfaltti katsoo, että sen kohdalla olisi kyse Asfaltti-Tekran pieni markkinaosuus huomioon ottaen de minimis -säännön alle kuuluvasta toiminnasta. Tältä osin virasto toteaa, että kyseinen säännöstö ei sovellu paljaisiin kilpailunrajoituksiin.

Lisäksi Skanska Asfaltti katsoo, että sitä tulee kohdella yhdenvertaisesti muiden pienten alalla toimivien yritysten kanssa ja syytökset Skanska Asfalttia kohtaan tulee tällä perusteella hylätä. Kilpailuvirasto kuitenkin katsoo tekemiensä selvitysten ja saamansa näytön perusteella, että Skanska Asfaltti on tiennyt kartellitoiminnasta ja jopa jatkanut sitä vielä tekemiensä yrityskauppojen jälkeenkin, kun sen osuus Suomen päällystemarkkinoilla on ollut jo yli [] %. Lisäksi Asfaltti-Tekralla on ollut oma asfalttiasema, mikä on tehnyt sen huomattavasti riippumattommaksi kartellista verrattuna niihin yhtiöihin, jotka hankkivat massan kartellirytyksiltä. Näillä perusteilla virasto ei voi kohdella Skanska Asfalttia pienten ja kartellille alisteisten sekä siihen pakotettujen yritysten tavoin.

Alla olevasta yhteenvedosta käy ilmi, missä viraston hallussa olevasta näytössä nimenomaisesti mainitaan Skanska Asfaltin tai sen hankkimien yritysten osallistuneen kilpailunrajoituslain vastaiseen toimintaan kunakin vuonna. Näyttöä tulee kuitenkin arvioida kokonaisuutena. Siten arvioinnissa tulee ottaa huomioon koko esitetty näyttö, mikä yhdensuuntaisesti osoittaa kartellitoiminnan jatkuvuuden koko esitetyn ajanjakson osalta.

Taulukko 15: Kilpailuviraston Skanska Asfalttia koskeva näyttö

- 1994** Alasen kertomus 2.5.94 / Tekra ja Sata-Asfaltti
Sikasen kertomus / Tekra ja Sata-Asfaltti
- 1995** Alasen kertomus / Tekra ja Sata-Asfaltti
Sikasen kertomus / Tekra ja Sata-Asfaltti
- 1996** Alasen kertomus kesä -96 / Tekra, Sata-Asfaltti
Sikasen kertomus / Tekra ja Sata-Asfaltti
- 1997** Alasen kertomus / Tekra ja Sata-Asfaltti
Sikasen kertomus / Tekra ja Sata-Asfaltti
Asfalttiliiton teknisen valiokunnan kokous / Tekra ja Sata-Asfaltti
Asfalttiliiton hallituksen kokous / Tekra
Liiton syysretki Viroon / Tekra ja Sata-Asfaltti
- 1998** Sikasen kertomus / Tekra ja Sata-Asfaltti
- 1999** Sikasen kertomus / Tekra ja Sata-Asfaltti
Lasku Asfaltti-Tekralta Asfalttinelioille / Tekra
- 2000** Tielaitoksen urakat 2000 / Tekra, Sata-Asfaltti ja Savatie
Sikasen kertomus / Tekra, Sata-Asfaltti ja Savatie
- 2001** Tiehallinnon urakka H2 10.4.
- 2002** Tapaaminen Skanskalla 7.1.
Tapaaminen Valtatiellä 11.2.

Kilpailuvirasto katsoo, että Skanska Asfaltti ja sen hankkimat yhtiöt ovat olleet mukana valtakunnallisessa kilpailunrajoituslain 5 §:n ja 6 §:n vastaisessa yhteistyössä 2.5.1994 alkaen.¹²⁰ Viimeinen Skanska Asfalttia koskeva näyttö koskee tapaamista Valtatiellä 11.2.2002. Lainvastaisen menettelyn kesto on siten ainakin lähes kahdeksan vuotta. Virasto pitää menettelyä erittäin vakavana.

¹²⁰ Heikki Alanen on kertonut tehneensä Asfaltti-Tekran osalta sopimuksen Lemminkäisen kanssa kartelliin liittymisestä kuntatöiden osalta 2.5.1994. Myös Sata-Asfaltti oli sopimuksessa mukana.

Näiden seikkojen ja Skanska Asfaltin toiminnan kokoluokan huomioon ottaen Kilpailuvirasto esittää Skanska Asfaltille määrättävän seuraamusmaksun suuruudeksi 11 miljoonaa euroa. Skanska konsernin maailmanlaajuinen liikevaihto vuonna 2002 oli 146 miljardia Ruotsin kruunua eli noin 15,7 miljardia euroa. Suomen Skanska-konsernin liikevaihto vuonna 2002 oli 1139,9 miljoonaa euroa. Tähän suhteutettuna Skanska Asfaltille esitettävän seuraamusmaksun suuruus on noin 1 %.

11.5. SA-CAPITAL (AIEMMIN SAVATIE)

Alla olevasta yhteenvedosta käy ilmi, missä viraston hallussa olevasta näytössä nimenomaisesti mainitaan Savatien osallistuneen kilpailunrajoituslain vastaiseen toimintaan kunakin vuonna. Näyttöä tulee kuitenkin arvioida kokonaisuutena. Siten arvioinnissa tulee ottaa huomioon koko esitetty näyttö, mikä yhdensuuntaisesti osoittaa kartellitoiminnan jatkuvuuden koko esitetyn ajanjakson osalta.

Taulukko 16: Kilpailuviraston Savatietä koskeva näyttö

- 1994** Alasen kertomus
Heikkilän kertomus
- 1995** Alasen kertomus
- 1996** Alasen kertomus
Valtatien asiakirja Kilpailutilanne vuonna 1996
- 1997** Hännisen kertomus/Airport hotelli 24.2.
Alasen kertomus
Sikasen kertomus
Asfalttiliiton hallituksen kokous 20.5.
Asfalttiliiton syysretki Viroon 1.-3.10.
- 1998** Sikasen kertomus
- 1999** Sikasen kertomus
- 2000** Sikasen kertomus

Kilpailuvirasto katsoo, että SA-Capital on ollut mukana valtakunnallisessa kilpailunrajoituslain 5 §:n ja 6 §:n vastaisessa yhteistyössä ainakin 1.1.1995 alkaen¹²¹. Viimeinen SA-Capitalia koskeva näyttö on Jarmo Sikasen kertomus, jonka mukaan silloinen Savatie oli mukana kartellissa siihen saakka, kun Sikanen lähti Skanskasta ja perusti oman yhtiön vuoden 2000 lopussa. Skanska osti Savatien liiketoiminnan 15.2.2000. Lainvastaisen menettelyn kesto on siten ainakin 5 vuotta. Virasto pitää menettelyä erittäin vakavana. Kilpailuvirasto esittää SA-Capitalille määrättävän seuraamusmaksun suuruudeksi 500 000 euroa. SA-Capitalin vuoden 2002 konsernilikevaihto oli noin 13,4 miljoonaa euroa. Tähän suhteutettuna sille esitettävän seuraamusmaksun suuruus on noin 3,7 %.

11.6. RUDUS ASFALTTI

Rudus Asfaltti esittää, että sen tosiasiallinen toiminta asfalttialalla alkoi vuosina 2001-2002, sen jälkeen kun Lohja Rudus oli ostanut pieniä alalla toimivia yrityksiä touko-marraskuussa 2000. Nämä erilliset yhtiöt, Asfalttinelio, Espoon Asfaltti ja Asfalttipiste, purettiin vuonna 2001 ja niiden liiketoiminnat siirrettiin Rudus Asfalttiin. Rudus Asfaltin mukaan []. Ennen yrityskauppoja Lohja Ruduksella tai Rudus Asfaltilla ei ollut mitään tekemistä näiden yhtiöiden kanssa. Rudus Asfaltti koostaa, []. Sen markkinaosuus on ollut noin 2,5 %. Rudus Asfaltti ja hankitut pienyhtiöt ovat

¹²¹ Heikki Alanen on kertonut vuoden 1994 tapahtumista, jolloin Asfaltti-Tekra joutui Savatien ja Lemminkäisen painostustoimien kohteeksi. Vastaavasti Raimo Heikkilä on kertonut, että Savatie oli mukana kartellissa jo vuonna 1994. Koska tarkkoja päivämääriä vuoden 1994 osalta ei ole tiedossa, Kilpailuvirasto katsoo yhtiön olleen mukana kilpailunrajoituslain vastaisessa toiminnassa ainakin 1.1.1995 lähtien.

myös joutuneet ostamaan massaa ja vuokraamaan koneita kilpailijoiltaan. Yhtiöt ovat Rudus Asfaltin mukaan olleet samassa asemassa kuin muut alalla toimivat pienet asfalttiyhtiöt, eivätkä ne ole voineet omalla toiminnallaan vaikuttaa muiden yhtiöiden markkinakäyttäytymiseen.

Alla olevasta yhteenvedosta käy ilmi, missä viraston hallussa olevasta näytössä nimenomaisesti mainitaan Rudus Asfaltin hankkimien yritysten osallistuneen kilpailunrajoituslain vastaiseen toimintaan kunakin vuonna. Näyttöä tulee kuitenkin arvioida kokonaisuutena. Siten arvioinnissa tulee ottaa huomioon koko esitetty näyttö, mikä yhdensuuntaisesti osoittaa kartellitoiminnan jatkuvuuden koko esitetyn ajanjakson osalta.

Taulukko 17: Kilpailuviraston Rudus Asfalttia koskeva näyttö

1996	Sikasen kertomus / Asfalttinelio
1997	Alasen kertomus / Asfalttinelio
	Sikasen kertomus / Asfalttinelio
	Heikkilän kertomus / Espoon Asfaltti
	Asfalttiliiton pienten jäsenyritysten kokous / Asfalttipiste
1998	Sikasen kertomus / Asfalttinelio
1999	Sikasen kertomus / Asfalttinelio
	Lasku Asfaltti-Tekralta Asfalttineliolle
2000	Tielaitoksen urakat 2000 / Asfalttinelio
	Sikasen kertomus / Asfalttinelio

Kilpailuvirasto katsoo, että Rudus Asfaltin hankkimat pienyritykset Asfalttinelio, Espoon Asfaltti ja Asfalttipiste ovat olleet mukana kilpailunrajoituslain 5 §:n ja 6 §:n vastaisessa yhteistyössä ainakin 1.1.1997 alkaen. Heikkilän kertomus osoittaa, että Espoon Asfaltti on ollut mukana kilpailunrajoituslain vastaisessa menettelyssä ainakin kevättalvella 1997. Vastaavasti Alasen kertomus osoittaa, että Asfalttinelio on ollut mukana kartellissa Alasen alalla toimimisen aikana¹²², koska Alanen tiesi Asfalttinelion jako-osuuden. Lisäksi Jarmo Sikasen kertomuksesta käy ilmi, että Sikanen on ollut valtion urakoiden osalta yhteydessä Asfalttinelioon vuosina 1996-2000. Viimeinen näyttö Rudus Asfalttia ja sen hankkimia yrityksiä kohtaan on 16.10.2000 päivätty taulukko Tielaitoksen urakoiden jakamisesta vuonna 2000. Lainvastaisen menettelyn kesto on siten ainakin lähes neljä vuotta. Virasto pitää menettelyä vakavana. Virasto ottaa kuitenkin arvioinnissaan huomioon sen, että sillä ei ole näyttöä siitä, että Rudus Asfaltti olisi myös itse ollut aktiivisesti mukana kartellin toiminnassa tai siitä tietoinen. Näiden seikkojen perusteella, Rudus Asfaltin toiminnan kokoluokka huomioiden Kilpailuvirasto esittää Rudus Asfaltille määrättävän seuraamusmaksun suuruudeksi 140 000 euroa. Lohja Rudus -konsernin vuoden 2002 liikevaihto oli noin 234 miljoonaa euroa. Tähän suhteutettuna Rudus Asfaltille esitettävän seuraamusmaksun suuruus on noin 0,06 %.

11.7. SUPER ASFALTTI

Super Asfaltti esittää vastineessaan, että Super Asfaltin kohdalla on useita näkökohtia, jotka puoltavat seuraamusmaksuesityksen tekemättä jättämistä. Tällaisia näkökohtia ovat muun muassa yhtiön koko ja paikallisuus, kilpailun toimivuus relevanteilla markkinoilla sekä yhtiön vähäiset mahdollisuudet ylittäänsä vaikuttaa taloudellisesti haitallisella tavalla hintatasoon tai muihin kilpailuolosuhteisiin. Lisäksi Super Asfaltti väittää, että se on näytön perusteella hävinnyt lukuisia tarjouskilpailuja maantieteellisillä markkinoillaan, ja kilpailu on siten ollut toimivaa.

Kilpailuvirasto toteaa, että sen hallussa oleva näyttö todistaa kiistattomasti, että Super Asfaltti on osallistunut kartellin toimintaan aktiivisesti ja ollut mukana ylläpitämässä ja organisoimassa kartellia. Mikään Kilpailuviraston hallussa oleva näyttö ei viittaa siihen, että Super Asfaltti olisi ollut mukana vastentahtoisesti tai pyrkinyt eroon kartellisopimuksista. Päinvastoin näyttö osoittaa, että

¹²² Alanen poistui alalta vuoden 1997 lopussa.

Super Asfaltti on pyrkinyt edistämään kartellijakojen toteutumista ja on käyttänyt tämän tavoitteen saavuttamiseksi jopa törkeiksi luettavia keinoja, esimerkiksi puhelimitse tapahtunutta uhkailua.

Kilpailuvirasto toteaa myös, että koska kartellissa on sovittu urakoiden jakautuminen ja vuosittain tehtävät urakkamäärät, Super Asfaltti ei suinkaan ole hävinnyt tarjouskilpailuja, vaan kyseessä on ollut kartellin mukainen jakojärjestelmä odotettavine seurauksineen. Se, että markkinoilla toiminut Laatu Asfaltti P. Kankare ei ole kunnioittanut ja halunnut noudattaa kartellisopimuksia, ei millään tavalla vähennä Super Asfaltin syyllisyyttä kartellin osallisena tai osoita kilpailun toimineen markkinoilla.

Alla olevasta yhteenvedosta käy ilmi, missä viraston hallussa olevasta näytössä nimenomaisesti mainitaan Super Asfaltin osallistuneen kilpailunrajoituslain vastaiseen toimintaan kunakin vuonna. Näyttöä tulee kuitenkin arvioida kokonaisuutena. Siten arvioinnissa tulee ottaa huomioon koko esitetty näyttö, mikä yhdensuuntaisesti osoittaa kartellitoiminnan jatkuvuuden koko esitetyn ajanjakson osalta.

Taulukko 18: Kilpailuviraston Super Asfalttia koskeva näyttö

- 1998 Ruskon kunnan tarjouskilpailu 16.4.
- 1999 Kankareen kertomus
Tarjous Puksmäntille 28.7.
- 2000 Karinaisten kunnan tarjouskilpailu 16.5.
- 2001 Kankareen kertomus 8.8. asti
Puhelinkeskustelu Kankare/Mäki 20.4.
Puhelinkeskustelu Kankare/Tuokko 20.4.
Puhelinkeskustelu Kankare/Tuokko huhti-toukokuu
Tehtaan tien asfaltointi Partekille 8.6.
Puhelinkeskustelu Kankare/Mäki 15.6.
Puhelinkeskustelu Kankare/Mäkelä 7.7.

Kilpailuvirasto katsoo, että Super Asfaltti on ollut mukana kilpailunrajoituslain 5 §:n ja 6 §:n vastaisessa yhteistyössä ainakin Ruskon kunnan tarjouskilpailusta alkaen eli 16.4.1998 alkaen. Viimeinen Super Asfalttia koskeva näyttö on 7.7.2001 käyty puhelinkeskustelu Pertti Kankareen ja Lemminkäisen Erkki Mäkelän välillä. Lainvastaisen menettelyn kesto on siten ainakin kolme vuotta. Virasto pitää menettelyä erittäin vakavana. Menettelyn kesto, vakavuus ja Super Asfaltin liiketoiminnan kokoluokka huomioon ottaen Kilpailuvirasto esittää seuraamusmaksun suuruudeksi 68 000 euroa, mikä on noin 3 % Super Asfaltin vuoden 2002 liikevaihdosta.

11.8. ASFALTTILIITTO

Asfalttiliitto käsittelee vastineessaan liiton asemaa suhteessa elinkeinonharjoittajaan kilpailunrajoituslain kannalta. Liitto katsoo, että toimialaliitto on rinnastettavissa alalla toimiviin elinkeinonharjoittajiin lähinnä tilanteissa, joissa toimialaliitto tosiasiallisesti toimii markkinoilla itsenäisenä palvelujen tarjoajana tai markkinoijana, sekä tapauksissa, joissa toimialaliitto itsenäisesti ohjaa hintojen määräytymistä tai osallistuu itsenäisesti hintayhteistyöhön. Jos toimialaliitto ei näin toimi, eikä sillä ole näissä asioissa päätävävaltaa ja todellista asemaa, on liiton mukaan oikeuskirjallisuudessa katsottu, että toimialaliitto ei vastaa toimialaryitysten mahdollisesta kartellikiellon vastaisesta toiminnasta.

Kilpailuvirasto toteaa, että vaikka toimialaliitto ei vastaisikaan jäsenyrittäjänsä toiminnasta, se vastaa omasta kilpailunrajoituslain vastaisesta menettelystään silloin, kun se itse toimii kartellin välineenä ja mahdollistaa tai edesauttaa toiminnallaan kartellin olemassaoloa. Tämä ei edellytä toimialaliiton itsenäistä ja aktiivista asemaa niillä markkinoilla, joilla sen jäsenyrittäjät toimivat. Asfalttiliitto on Kilpailuviraston näytön mukaan lähettänyt jäsenyrittäjänsä keräämiään yrityskohtaisia tietoja, jotka eivät normaalissa kilpailutilanteessa tulisi kilpailevan yrityksen tietoon. Lisäksi Asfalt-

tiliitto on edesauttanut kartelliyritysten tietojenvaihtoa järjestämällä edellä kuvattuja kokouksia. Näin toimien Asfalttiliitto on kilpailunrajoituslain vastaisesti myötävaikuttanut aktiivisesti kartelliyh-teistyöhön.

Alla olevasta yhteenvedosta käy ilmi, mikä viraston hallussa olevasta todistusmateriaalista osoittaa Asfalttiliiton osallistuneen kilpailunrajoituslain vastaiseen toimintaan vuonna 1997.

Taulukko 19: Kilpailuviraston Asfalttiliittoa koskeva näyttö

- 1997 Asfalttiliiton teknisen valiokunnan kokous 16.4.
- Asfalttiliiton hallituksen kokous 20.5.
- Tietojen toimittaminen Asfalttiliitosta 11.6.
- Asfalttiliiton syysretki 1.-3.10.
- Asfalttiliiton pienten jäsenyritysten kokous 11.11.

Kilpailuvirasto katsoo, että Asfalttiliitto on ollut mukana kilpailunrajoituslain 6 §:n vastaisessa yhteistyössä vuonna 1997. Lainvastainen menettely on kestänyt ainakin huhtikuusta 1997 marraskuuhun 1997. Lainvastaisen menettelyn kesto on siten ainakin 8 kuukautta. Kilpailuvirasto pitää menettelyä vakavana. Kilpailuvirasto esittää seuraamusmaksun suuruudeksi 4 000 euroa, mikä on noin 1 % Asfalttiliiton vuoden 2002 liikevaihdosta (noin 327 000 euroa).

11.9. TIELIIKELAITOS

Kilpailuvirasto lopettaa selvityksensä Tielielikelaitoksen (Tielaitos Hallinto ja Tielaitos tuotanto) osalta. Kilpailuvirasto ei ole saanut tekemissään selvityksissä riittävästi näyttöä Tielielikelaitoksen osallisuudesta kartelliin, jotta seuraamusmaksuesitys voitaisiin tehdä.

11.10. MUUT ESITYKSESSÄ MAINITUT YHTIÖT

Edellä selostetusta Kankareen kertomuksesta käy ilmi Laatu-Asfaltti P. Kankareen tosiasiallinen asema suhteessa kartellin muihin yhtiöihin. Kankare on vastentahtoisesti liittynyt mukaan kartelliin lähinnä pystyäkseen toimimaan markkinoilla. Hän on aloittanut oman massatuotannon, koska massan ostaminen kartellilta edellytti kartellijakojen noudattamista, massan saannissa oli jatkuvasti vaikeuksia ja siihen liitettiin hänen toimintaansa rajoittavia ehtoja. Lisäksi hän on poikennut kartellissa sovitusta muun muassa voittamalla urakoita, joita hänen ei pitänyt kartellijakojen mukaan saada. Kankare on aktiivisesti ja oma-aloitteisesti pyrkinyt auttamaan Kilpailuviraston selvityksiä. Hän on toimittanut virastolle todistusaineistoa ja kertonut kartellin toiminnasta. Ottaen huomioon Laatu-Asfaltti P. Kankareen yhteistoiminta Kilpailuviraston kanssa, yhtiön levittämät tonnimäärät ja rajoitettu toiminta-alue sekä näistä seuraava yhtiön menettelyn vähäinen taloudellinen merkitys, Kilpailuvirasto pitää perusteltuna jättää seuraamusmaksuesityksen Laatu-Asfaltti P. Kankareen osalta tekemättä.

Myös eräiden muiden pienten yhtiöiden nimet käyvät ilmi joistakin todistajien kertomuksista. Tällaisia ovat ainakin HTG Asfaltti, Asfaltti Sarvo, Asfaltointi Ylitalo, sekä Hämeenlinnan Tie- ja Piha-päällyste. Kilpailuvirasto katsoo, että näiden yhtiöiden osalta ei ole perusteita tehdä seuraamusmaksuesitystä yhtiöiden alisteisen aseman sekä vähäisestä koosta ja rajoittuneesta toiminta-alueesta johtuvan menettelyn vähäisen taloudellisen merkityksen takia.

12 ESITYS MARKKINAOIKEUDELLE

Kilpailuvirasto esittää, että markkinaoikeus toteaisi:

Lemminkäinen Oyj:n syyllistyneen ainakin ajalla 2.5.1994-11.2.2002 kilpailunrajoituslain 5 §:n ja 6 §:n vastaiseen toimintaan ja määräisi sille 68 000 000 euron suuruisen seuraamusmaksun,

Valtatie Oy:n syyllistyneen ainakin ajalla 1.1.1995-11.2.2002 kilpailunrajoituslain 5 §:n ja 6 §:n vastaiseen toimintaan ja määräisi sille 12 700 000 euron suuruisen seuraamusmaksun,

Skanska Asfaltti Oy:n tai sen hankkimien yritysten syyllistyneen ainakin ajalla 2.5.1994-11.2.2002 kilpailunrajoituslain 5 §:n ja 6 §:n vastaiseen toimintaan ja määräisi Skanska Asfaltille 11 000 000 euron suuruisen seuraamusmaksun,

Interasfaltti Oy:n syyllistyneen ainakin ajalla 7.7.1997-11.2.2002 kilpailunrajoituslain 5 §:n ja 6 §:n vastaiseen toimintaan ja määräisi NCC Roads Oy:lle 4 600 000 euron suuruisen seuraamusmaksun,

SA-Capital Oy:n syyllistyneen ainakin ajalla 1.5.1995-15.2.2000 kilpailunrajoituslain 5 §:n ja 6 §:n vastaiseen toimintaan ja määräisi sille 500 000 euron suuruisen seuraamusmaksun,

Lohja Ruduksen hankkimien yhtiöiden syyllistyneen ainakin ajalla 1.1.1997-16.10.2000 kilpailunrajoituslain 5 §:n ja 6 §:n vastaiseen toimintaan ja määräisi Rudus Asfaltille 140 000 euron suuruisen seuraamusmaksun

Super Asfaltin syyllistyneen ainakin ajalla 16.4.1998-7.7.2001 kilpailunrajoituslain 5 §:n ja 6 §:n vastaiseen toimintaan ja määräisi sille 68 000 euron suuruisen seuraamusmaksun,

Asfalttiliiton syyllistyneen vuonna 1997 kilpailunrajoituslain 6 §:n vastaiseen toimintaan ja määräisi sille 4 000 euron suuruisen seuraamusmaksun;

Yrityskohtaisia seuraamusmaksuja määrättäessä on huomioitava edellä kunkin yrityksen syyllisyyttä koskevassa arvioinnissa mainitut tekijät, jotka vaikuttavat joko raskauttavasti taikka lieventävästi kunkin yrityksen toiminnan ja syyllisyyden arviointiin.

13 SOVELLETUT SÄÄNNÖKSET

Laki kilpailunrajoituksista (480/92) 5 §, 6 §, 8 § ja 22 §.

Ylijohtaja Matti Purasjoki

Erikoistutkija Kirsi Ola

Tiedoksi: Kauppa- ja teollisuusministeriö
Interasfaltti Oy / NCC Roads Oy
Lemminkäinen Oyj
Rudus Asfaltti

Skanska Asfaltti
SA-Capital Oy
Super Asfaltti Oy
Valtatie Oy
Asfalttiliitto ry
Tielikelaitos
Tiehallinto

LIITTEET

1. Kuvaajat Interasfaltin, Lemminkäisen, Rudus Asfaltin, Skanska Asfaltin, Super Asfaltin, Tieliikelaitoksen ja Valtatien liikevaihdon, tuloksen ja tuotantokustannusten kehityksestä 1995 - 2002. Kuvaajat on indeksoitu vuoteen 1995. SALAINEN.
2. Valtatie Oy:n strategiasuunnitelma 9.6.1995. Löydetty tarkastuksella Valtatien pääkonttorista Helsingistä toimitusjohtaja Antero Blombergin huoneesta. 8 s.
3. Heikki Alasen kalenterisivu viikko 18/1994. Heikki Alanen toimittanut Kilpailuvirastolle. 1s.
4. Kallio 1: Toimintavaihtoehdot 25.4.1996. Kallio toimittanut Kilpailuvirastolle. 1 s.
5. Kallio 2: Muistiinpano Asfalttikallio Oy:n perustamiseksi. Kallio toimittanut Kilpailuvirastolle. 1 s.
6. Kallio 3: Lehdistöiedote 16.10.1997 Interbetonin asiakaslehteen. Kallio toimittanut Kilpailuvirastolle. 2 s.
7. Kallio 4: Kallion selvitys Kokkoselle 2.7.1997 tilauskannasta yksityisille. Kallio toimittanut Kilpailuvirastolle. 1 s.
8. Kallio 5: Tiedote 1.9.1997. Kallio toimittanut Kilpailuvirastolle. 2 s.
9. Kallio 6: Tilannekatsaus 6.10.1997. Kallio toimittanut Kilpailuvirastolle. 4 s.
10. Kallio 7: Jakoehdotelma TV/PM 12.3.1998. Kallio toimittanut Kilpailuvirastolle. 1 s.
11. Kallio 8: Pirkanmaan alueen kuntatyöt 17.3.1998. Kallio toimittanut Kilpailuvirastolle. 2 s.
12. Kallio 9: Telefaksi Valtatieltä Interbetonille 5.5.1998 koskien Mäntän kaupungin tarjouskilpailua. Kallio toimittanut Kilpailuvirastolle. 2 s.
13. Mäntän kunnasta saadut tarjousasiakirjat. 12 s.
14. Kallio 10: 22.2. Pirkanmaan tonnit 2000. Kallio toimittanut Kilpailuvirastolle. 2 s.
15. Lemminkäinen Oyj:n ja Laatu-Asfaltti P. Kankare Oy:n välinen massanmyyntisopimus 5.6.1998. P. Kankare toimittanut Kilpailuvirastolle. 1 s.
16. Valtatie Oy:n ja Laatu-Asfaltti P. Kankare Oy:n välinen massanmyyntisopimus 5.6.1998. P. Kankare toimittanut Kilpailuvirastolle. 1 s.
17. Valtatie Oy:n ja Ylitalo - Kankareen välinen massanmyyntisopimus 28.4.1999. P. Kankare toimittanut Kilpailuvirastolle. 1 s.
18. Valtatie Oy:n ja Liedon Asfalttitehtaan Oy:n välinen massanmyyntisopimus 26.1.2000. P. Kankare toimittanut Kilpailuvirastolle. 1 s.
19. Liite 1. Asfalttimassan myyntisopimus Turun talousalueella. 26.1.2000. P. Kankare toimittanut Kilpailuvirastolle. Käsinkirjoitetut osiot ovat Kankareen omia kommentteja. Liitettä ei koskaan allekirjoitettu. 2 s.
20. Lemminkäinen Oyj:n ja Liedon Asfalttitehtaan Oy:n välinen massanmyyntisopimus 17.1.2000. P. Kankare toimittanut Kilpailuvirastolle. 1 s.
21. Kirjeet Pöytyän kunnan tekniselle lautakunnalle 28.6.1999 ja 29.6.1999. P. Kankare toimittanut Kilpailuvirastolle. Kirjettä 28.6. ei koskaan lähetetty. 2 s.
22. Valtatie Oy:n ja Laatu-Asfaltti P. Kankare Oy:n välinen massanmyyntisopimus 5.6.1998. Löydetty tarkastuksella Valtatieltä. 1 s.
23. Valtatie Oy:n ja Ylitalo - Kankareen välinen massanmyyntisopimus 28.4.1999, allekirjoittamaton. Löydetty tarkastuksella Valtatien Turun konttorista. 1 s.
24. Kauppalehden artikkeli "Maanrakennuttajat eivät syytä kartelleista, yhteensattumia kuitenkin

- ihmetellään” 12.2.2002. 2 s.
25. Valtatie Oy:n strategia 10.6.1996. Löydetty tarkastuksella Valtatien pääkonttorista Helsingistä toimitusjohtaja Antero Blombergin huoneesta. 2 s.
 26. Kuumat -2000 29.5.2000 (lähetetty telefaksina 30.5.2000 Lemminkäiseltä) ja Kuumat -2000 16.10.2000. Löydetty tarkastuksella Suomen Laatuasfaltista. 2 s.
 27. Neuvottelu Asfalttiliitto ry ja Tielaitos tuotanto 25.2.1998. Löydetty tarkastuksella Asfalttiliitosta. 3 s.
 28. Lasku Asfaltti-Tekralta Asfalttinielölle 1.11.1999. Löydetty tarkastuksella Rudus Asfaltista. 1 s. SALAINEN.
 29. Lasku Interbetonilta Valtatielle 10.12.1997. Löydetty tarkastuksella Valtatieltä. 1 s. SALAINEN.
 30. Super Asfaltin tarjous Ruskon kunnalle 4.5.1998, telefaksi Valtatieltä 4.5.98 ja Ruskon kunnan tarjouspyyntö 16.4.1998. Löydetty tarkastuksella Super Asfaltista. 3 s.
 31. Ruskon kunnan teknisen lautakunnan pöytäkirja 14.5.1998. Ruskon kunta toimittanut Kilpailuvirastolle. 3 s.
 32. Super Asfaltin tarjous Puksmäntti Oy:lle 28.7.1999. Löydetty tarkastuksella Super Asfaltista. 1 s.
 33. Puumäntti Oy:n saamia tarjouksia. Taisto Hölttä toimittanut Kilpailuvirastolle. 3 s.
 34. Super Asfaltin tarjous Karinaisten kunnalle 29.5.2000, telefaksi Valtatieltä 29.5.2000 ja Karinaisten kunnan tarjouspyyntö. Löydetty tarkastuksella Super Asfaltista. 4 s.
 35. Karinaisten kunnan pöytäkirja 29.5.2000, Laatu-Asfaltti P.Kankareen tarjous 29.5.2000 ja Super Asfaltin tarjous 29.5.2000. 4 s.
 36. Super Asfaltin tarjous Partek Oy Abp:lle 8.6.2001. Löydetty tarkastuksella Super Asfaltilta. 1 s.
 37. Partek Nordkalk Oy:stä lähetetyt Lemminkäisen ja Super Asfaltin tarjoukset. 3 s.
 38. [Jukka Elgin muistivihkon sivut päiviltä 9.-10.4.2001. Löydetty tarkastuksella Elg-yhtiöistä. 3 s. SALAINEN.]
 39. Tiehallinnon muistio 23.4.2001 ja tarjouspyyntökirje 7.3.2001. Tiehallinto toimittanut Kilpailuvirastoon. 6 s.
 40. Asfalttiliiton teknisen valiokunnan pöytäkirja 16.4.1997. Löydetty tarkastuksella Asfalttiliitosta. 1 s.
 41. Asfalttiliiton hallituksen pöytäkirja 20.5.1997. Löydetty tarkastuksella Asfalttiliitosta. 4 s.
 42. Asfalttiliiton syysretki Viroon 1-3.10.1997: Yhteenveto ryhmätöiden tuloksista. Löydetty tarkastuksella Asfalttiliitosta. 1 s.
 43. Muistio 17.11.1997 ja kutsu 3.11.1997. Löydetty tarkastuksella Asfalttiliitosta. 2 s.
 44. Asfalttiliiton vuositilastoja. Löytyi tarkastuksella Lemminkäiseltä. 15 s. SALAINEN.
 45. Valtatie Oy Budget Year 2001 26.10.2000. Löydetty tarkastuksella Interasfaltista. 2 s. SALAINEN.
 46. Matti Kokon kalenterisivut viikot 1-2/2002. Löydetty tarkastuksella Lemminkäiseltä. 1 s.
 47. Olli Kokkosen kalenterisivu viikko 2/2002. Löydetty tarkastuksella Interasfaltista. 1 s.
 48. Olli Kokkosen muistikirjasta sivu, päivätty 7.1.02. Löydetty tarkastuksella Interasfaltista. 1 s.
 49. Hannu Sevan kalenterisivu 11.-14.2.2002. Löydetty tarkastuksella Skanska Asfaltista. 1 s.

50. Olli Kokkosen kalenterisivu viikko 7/2002. Löydetty tarkastuksella Interasfaltista. 1 s.
51. Matti Kokon kalenterisivu viikot 7-8/2002. Löydetty tarkastuksella Lemminkäiseltä. 1 s.
52. Tielaitoksen markkinaselvitys 1998. Löydetty tarkastuksella Tieliikelaitoksesta. 27 s. SALAINEN.
53. Puhelinkeskustelu vuoden 1998 alkupuolella Juhani Kallio / Interbetoni ja Hannu Haapamäki / Lemminkäisen Tampereen työpäällikkö. 2 s.
54. Tampereen kaupungin toimittamat vuoden 1998 tarjousasiakirjat. 6 s.
55. Puhelinkeskustelu vuoden 1998 alkupuolella Juhani Kallio / Interbetoni ja Timo Vainionpää / Valtatien Tampereen työpäällikkö. 3 s.
56. Puhelinkeskustelu 20.4.2001 Pertti Kankare / Laatu-Asfaltti P. Kankare ja Timo Tuokko / Lemminkäisen Turun työpäällikkö. 2 s.
57. Puhelinkeskustelu 20.4.2001 Pertti Kankare / Laatu-Asfaltti P. Kankare ja Timo Mäki / Super Asfaltti. 8 s.
58. Puhelinkeskustelu 30.4.2001 Pertti Kankare / Laatu-Asfaltti P. Kankare ja Pekka Vuorinen / Interasfaltti. 2 s.
59. Puhelinkeskustelu huhti-toukokuun 2001 vaihteessa Pertti Kankare / Laatu-Asfaltti P. Kankare ja Timo Tuokko/ Lemminkäisen Turun työpäällikkö. 2 s.
60. Puhelinkeskustelu 3.5.2001 Pertti Kankare / Laatu-Asfaltti P. Kankare ja Timo Tuokko/ Lemminkäisen Turun työpäällikkö. 1 s.
61. Puhelinkeskustelu 15.6.2001 Pertti Kankare / Laatu-Asfaltti P. Kankare ja Timo Mäki / Super Asfaltti.
62. Olli Kokkosen muistikirjasta sivu, päivätty 15.6.2001. Löydetty tarkastuksella Interasfaltista. 1 s.
63. Puhelinkeskustelu 7.7.2001 Pertti Kankare / Laatu-Asfaltti P. Kankare ja Erkki Mäkelä / Lemminkäisen Salon aluepäällikkö. 4 s.
64. Lemminkäisen selvitys valmisteverojen palautuksista 22.3.2004. 1 s. SALAINEN.
65. Pietarsaaren kaupungin teknisen viraston pöytäkirja 15.5.1998. Pietarsaaren kaupunki toimittanut Kilpailuvirastolle. 1 s.
66. Kajaanin kaupungin teknisen lautakunnan pöytäkirja 2.6.1998. Kajaanin kaupunki toimittanut Kilpailuvirastolle. 2 s.
67. Tampereen kaupungin katuyksikön hinnankehitysvertailutaulukko. 2 s.
68. Ote Vantaan kaupungin teknisen lautakunnan pöytäkirjasta 8.4.1998. Vantaan kaupunki toimittanut Kilpailuvirastolle. 4 s.