YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIMEN MÄÄRÄYS (viides jaosto)

27 päivänä huhtikuuta 1999 *

Asiassa C-436/97 P,

Deutsche Bahn AG, kotipaikka Frankfurt (Saksa), asiamiehenään asianajaja Jochim Sedemund, Berliini, prosessiosoite Luxemburgissa asianajotoimisto Aloyse May, 31 Grand-Rue,

valittajana,

jossa valittaja vaatii muutoksenhaussaan Euroopan yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen (laajennettu ensimmäinen jaosto) asiassa T-229/94, Deutsche Bahn vastaan komissio, 21.10.1997 antaman tuomion (Kok. 1997, s. II-1689) kumoamista,

vastapuolena:

Euroopan yhteisöjen komissio, asiamiehenään oikeudellisen yksikön virkamies Klaus Wiedner, jota avustaa asianajaja Heinz-Joachim Freund, Bryssel, kotipaikka

* Oikeudenkäyntikieli: saksa.

Luxemburgissa c/o oikeudellisen yksikön virkamies Carloz Gómez de la Cruz, Centre Wagner, Kirchberg,

vastaaja ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimessa,

YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIN (viides jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja J.-P. Puissochet sekä tuomarit P. Jann (esittelevä tuomari), C. Gulmann, D. A. O. Edward ja L. Sevón,

julkisasiamies: D. Ruiz-Jarabo Colomer,
kirjaaja: R. Grass,

kuultuaan julkisasiamiestä,

on antanut seuraavan

määräyksen

1 Deutsche Bahn AG (jäljempänä Deutsche Bahn) on yhteisöjen tuomioistuimeen 29.12.1997 toimittamallaan valituksella hakenut muutosta EY:n tuomioistuimen perussäännön 49 artiklan nojalla yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen asiassa T-229/94, Deutsche Bahn vastaan komissio, 21.10.1997 antamaan tuomioon (Kok. 1997, s. II-1689; jäljempänä valituksen kohteena oleva tuomio), siltä osin kuin siinä hylättiin valittajan kanne, jolla se vaati EY:n perustamissopi-

muksen 85 ja 86 artiklan soveltamismenettelystä 29 päivänä maaliskuuta 1994 tehdyn komission päätöksen 94/210/EY (IV/33.941 — HOV-SVZ/MCN) (EYVL L 104, s. 34; jäljempänä päätös) kumoamista.

2 Päätöksessään komissio totesi Deutsche Bundesbahnin (jäljempänä DB), jonka seuraajaksi tuli vuonna 1994 Deutsche Bahn, ensinnäkin rikkoneen perustamissopimuksen 85 artiklaa, koska se oli osallistunut kyseisessä säännöksessä kiellettyyn järjestelyyn tehdessään Maritime Container Network -yhteisverkoston luomista koskevan sopimuksen (jäljempänä MCN-sopimus). Verkoston luomiseen osallistuivat DB:n lisäksi Belgian ja Alankomaiden rautatieyhtiöt sekä kaksi merikonttikuljetuksia tarjoavaa yritystä; nämä olivat Transfracht, jonka osakepääomasta 80 prosenttia oli DB:n hallussa, ja Intercontainer, joka oli 24 eurooppalaisen rautatieyrityksen yhteinen tytäryhtiö. Transfracht toimi Saksan sisällä, kun taas Intercontainer harjoitti kuljetustoimintaa Belgiassa ja Alankomaissa. Komissio väitti lisäksi DB:n rikkoneen perustamissopimuksen 86 artiklaa, koska tämä oli hyödyntänyt määräävää asemaansa rautatiekuljetusten markkinoilla Saksassa soveltaakseen syrjivää hinnoittelua kuljetettaessa merikontteja Saksasta tai Saksaan ja samalla jonkin Saksan, Belgian tai Alankomaiden sataman kautta. Komissio määräsi Deutsche Bahnille kyseisen säännöksen rikkomisesta 11 000 000 ecun sakon. Yksityiskohtaisemmat tiedot tosiseikoista selviävät valituksen kohteena olevan tuomion 1—16 kohdasta.

3 Deutsche Bahn nosti 14.6.1994 ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimessa kanteen, jossa se vaati päätöksen kumoamista sekä toissijaisesti sen kumoamista sille määrätyn sakon osalta tai ainakin sakon määrän pienentämistä. Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin hylkäsi kanteen kokonaisuudessaan.

4 Deutsche Bahn on 29.12.1997 tehnyt tämän valituksen, joka kohdistuu ainoastaan ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen perustamissopimuksen 86 artiklaa koskeviin päätelmiin.

5 Deutsche Bahn on esittänyt valituksensa tueksi kolme valitusperustetta. Niistä ensimmäisen mukaan ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin ei ole noudattanut oikeusvaltion periaatteen mukaisia vaatimuksia, joiden mukaan valituksen kohteena olevan tuomion olisi pitänyt olla riittävän täsmällinen. Toisella valitusperusteellaan valittaja väittää ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen loukanneen periaatetta, jonka mukaan näytön arviointi ei saa olla lain ja järjen vastaista. Kolmas valitusperuste koskee yleisen in dubio pro reo -oikeusperiaatteen loukkaamista; periaatteen mukaan seuraamuksia määrättäessä vaaditaan täyttä näyttöä lainvastaisuudesta, ja jos näytön osalta on epäselvyyttä, on tuomittava syytetyn eduksi. Periaate estää siten seuraamusten määräämisen.

6 Deutsche Bahn vaatii, että yhteisöjen tuomioistuin ensinnäkin kumoaa valituksen kohteena olevan tuomion, siltä osin kuin siinä on hylätty päätöksen 2—4 artiklan kumoamista koskeva vaatimus, sekä lisäksi kumoaa päätöksen 2—4 artiklan ja velvoittaa komission korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

7 Komissio väittää, että Deutsche Bahn pyrkii muutoksenhaullaan käytännössä siihen, että tosiseikkoja tutkittaisiin uudelleen yhteisöjen tuomioistuimessa; sen mukaan Deutsche Bahn ei ole lainkaan yksilöinyt oikeusnormeja, joita ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin olisi tosiasiallisesti rikkonut. Komissio vaatii siten, että yhteisöjen tuomioistuin jättää kanteen tutkimatta tai ainakin hylkää sen perusteettomana ja velvoittaa Deutsche Bahnin korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

8 Jos valituksen tutkittavaksi ottamisen edellytykset jäävät selvästi täyttymättä tai jos valitus on selvästi perusteeton, yhteisöjen tuomioistuin voi työjärjestyksensä 119 artiklan nojalla milloin tahansa hylätä valituksen perustellulla määräyksellä.

Ensimmäinen valitusperuste

9 Deutsche Bahn vetoaa ensimmäisen valitusperusteensa yhteydessä siihen, että valituksen kohteena olevassa tuomiossa ei yksilöidä riittävästi, miltä osin DB:n menettelytapoja ei pidetä hyväksyttävinä, vaan tyydytään luettelemaan aihetodisteita ilman tosiasiallista näyttöä väitetystä perustamissopimuksen 86 artiklan rikkomisesta.

10 Tässä yhteydessä riittää, kun todetaan valituksen kohteena olevasta tuomiosta käyvän selvästi ilmi, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin on yksilöinyt, miltä osin se ei voinut pitää hyväksyttävinä DB:n menettelytapoja eli määräävän markkina-aseman väärinkäyttöä siten, että se sovelsi Saksasta tai Saksaan maitse tapahtuviin merikonttikuljetuksiin syrjivää hinnoittelua; ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin toteaa tuomionsa 86 kohdassa, että kyseisillä reiteillä yleensä sovellettavien tariffien välillä oli huomattava ero, jota se piti syrjivänä, ja huomauttaa tuomionsa 80—83 kohdassa DB:n vaikuttaneen toiminnallaan länsireiteillä sovellettavaan hinnoitteluun käyttämällä hyväkseen MCN-sopimuksesta johtuvaa asemaansa sekä ottamalla yksipuolisesti käyttöön uuden tariffijärjestelmän, mikä johti hintojen vielä suurempaan putoamiseen pohjoiseen tai pohjoisesta tehtävien kuljetusten hyväksi.

11 Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin on edellä esitetyn perusteella riittävästi yksilöinyt perustamissopimuksen 86 artiklassa tarkoitettuna määräävän markkina-aseman väärinkäyttönä pitämäänsä toimintaa. Ensimmäinen valitusperuste on siten selvästi perusteeton.

Toinen valitusperuste

12 Toisella valitusperusteellaan Deutsche Bahn vetoaa tiettyihin, valituksen kohteena olevassa tuomiossa esiintyviin ristiriitaisuuksiin, jotka kaikki liittyvät siihen, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin on toisaalta todennut DB:n pyrkineen pitämään Intercontainerin tariffit korkeina, kun taas toisaalta se on päätellyt, että DB:n Intercontainerilta perimät tariffit olivat keskimäärin alhaisempia kuin DB:n Transfrachtilta pohjoiselta reitiltä perimät tariffit.

13 Komissio väittää tältä osin perustellusti, että on aiheellista erottaa toisistaan DB:n Intercontainerilta rautatiepalveluista perimä hinta sekä yleiset tariffit, joita Intercontainer sovelsi asiakkaisiinsa konttikuljetuspalvelujen yhteydessä, kun tarkastellaan koko kuljetusta lähtöpaikasta aina rahtialuksille saakka. Nämä ovat kaksi eri asiaa, sillä edellinen on vain yksi osatekijä, joka otetaan huomioon jälkimmäistä määritettäessä.

14 Vaikka saattaisikin vaikuttaa perustellummalta, että tietyn yksittäisen palvelun hintaa nostetaan yleisen korkean hintatason saavuttamiseksi, yleinen hintataso voi kuitenkin olla korkea myös silloin, kun tiettyjen yksittäisten palvelujen hinnat ovat alhaisia, mistä olikin ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen mukaan kyse sen käsittelemässä asiassa. Ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin totesi DB:n noudattaneen tällaista käytäntöä ja päätteli tämän perusteella, että DB oli pyrkinyt saamaan itselleen kilpailuetua, ei niinkään tiettyjen hinnan osatekijöiden avulla vaan vääristämällä kauppaa kokonaisuudessaan tai huomattavissa määrin. Tämän seurauksena voidaan todeta, että vaikka DB:n toiminta saattoi vaikuttaa epäjohdonmukaiselta, ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen päätelmissä ei ole ristiriitaisuuksia eivätkä ne siten ole säännönvastaisia.

15 Myös toinen valitusperuste on siten selvästi perusteeton.

Kolmas valitusperuste

16 Kolmannella valitusperusteellaan Deutsche Bahn vastustaa itse asiassa useita ensimmäisen oikeusasteen päätelmiä, jotka koskevat DB:n menettelytavoista esitettyä näyttöä.

17 Tässä yhteydessä on syytä muistuttaa, että EY:n perustamissopimuksen 168 a artiklan sekä EY:n tuomioistuimen perussäännön 51 artiklan mukaan yhteisön tuomioistuimelta voidaan hakea muutosta vain oikeuskysymyksiä koskevilta osin ja muutoksenhaun perusteena voi olla yhteisön ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimelta puuttuva toimivalta, asian käsittelyssä yhteisön ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimessa tapahtunut oikeudenkäyntivirhe, joka on hakijan etujen vastainen, tai yhteisön ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimessa tapahtunut yhteisön oikeuden rikkominen.

18 Edellä mainituista määräyksistä seuraa lisäksi, että valituksessa saadaan tukeutua vain oikeussääntöjen rikkomista koskeviin perusteisiin, eikä valitusta siis miltään osin saa kohdistaa tosiasiakysymysten arviointiin. Ainoastaan ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin on toimivaltainen toisaalta määrittämään ratkaisun perustaksi asetettavan tosiseikaston, lukuun ottamatta sellaisia tapauksia, joissa määritetyn tosiseikaston paikkansapitämättömyys käy ilmi ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimelle toimitetusta aineistosta, ja toisaalta arvioimaan tätä tosiseikastoa (ks. erityisesti asia C-7/95 P, Deere v. komissio, tuomio 28.5.1998, Kok. 1998, s. I-3111, 21 kohta).

19 Kun tarkastellaan Deutsche Bahnin väitteitä ja niiden perusteluja nyt käsiteltävässä asiassa, voidaan todeta, että se keskittyy arvioimaan näyttöä, jonka perusteella ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuin on antanut tuomionsa. Deutsche Bahn väittää, että ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen olisi pitänyt sille esitetyn näytön perusteella tulla erilaiseen lopputulokseen. Kuten yhteisöjen tuomioistuin on toistuvasti todennut, ainoastaan ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen asiana on arvioida sitä, mikä merkitys on annettava sille esitetylle näytölle. Tämä arviointi ei siis ole sellainen oikeuskysymys, joka voitaisiin saattaa yhteisöjen tuomioistuimen tutkittavaksi, paitsi jos todistusaineistoa on vääristetty (ks. vastaavasti asia C-53/92 P, Hilti v. komissio, tuomio 2.3.1994, Kok. 1994, s. I-667, 42 kohta ja asia C-291/97 P, H v. komissio, tuomio 11.6.1998, Kok. 1998, s. I-3577, 19 kohta).

20 Kolmannen valitusperusteen tutkittavaksi ottamisen edellytykset puuttuvat siten selvästi.

21 Valitus on siten työjärjestyksen 119 artiklan nojalla osittain jätettävä tutkimatta, koska tutkittavaksi ottamisen edellytykset selvästi puuttuvat, ja osittain hylättävä ilmeisen perusteettomana.

Oikeudenkäyntikulut

22 Yhteisöjen tuomioistuimen työjärjestyksen 118 artiklan nojalla muutoksenhakuun sovellettavan 69 artiklan 2 kohdan mukaan asianosainen, joka häviää asian, velvoitetaan korvaamaan oikeudenkäyntikulut, jos vastapuoli on sitä vaatinut. Komissio on vaatinut Deutsche Bahnin velvoittamista korvaamaan oikeudenkäyntikulut. Koska Deutsche Bahn on hävinnyt asian, se on velvoitettava korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

Näillä perusteilla

YHTEISÖJEN TUOMIOISTUIN (viides jaosto)

on määrännyt seuraavaa:

1) Valitus jätetään osittain tutkimatta ja osittain hylätään.

2) Deutsche Bahn AG velvoitetaan korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

Annettiin Luxemburgissa 27 päivänä huhtikuuta 1999.

R. Grass

kirjaaja

J.-P. Puissochet

viidennen jaoston puheenjohtaja