Сборник съдебна практика

РЕШЕНИЕ НА ОБЩИЯ СЪД (първи разширен състав)

18 ноември 2020 година*

„Конкуренция — Злоупотреба с господстващо положение — Пазар на товарен железопътен транспорт — Решение, с което се установява нарушение на член 102 ДФЕС — Достъп на трети предприятия до инфраструктура, стопанисвана от държавното железопътно предприятие на Литва — Демонтиране на отсечка от железопътна линия — Понятие за злоупотреба — Действително или вероятно отстраняване на конкурент — Изчисляване на размера на глобата — Насоки за определяне на размера на глобите от 2006 г. — Средства за защита — Пропорционалност — Правомощие за пълен съдебен контрол“

По дело T-814/17

Lietuvos geležinkeliai AB, установено във Вилнюс (Литва), за което се явяват W. Deselaers, K. Apel и P. Kirst, адвокати,

жалбоподател,

срещу

Европейска комисия, за която се явяват A. Cleenewerck de Crayencour, A. Dawes, H. Leupold и G. Meessen, в качеството на представители,

ответник,

подпомагана от

Orlen Lietuva AB, установено в Мажейкяй (Литва), за което се явяват C. Thomas и C. Conte, адвокати,

встъпила страна,

с предмет искане на основание член 263 ДФЕС за отмяна на Решение C (2017) 6544 final на Комисията от 2 октомври 2017 година относно производство по член 102 ДФЕС (преписка AT.39813 — Baltic Rail) и при условията на евентуалност — искане за намаляване на размера на наложената на жалбоподателя глоба

ОБЩИЯТ СЪД (първи разширен състав),

състоящ се от: S. Papasavvas, председател, H. Kanninen, N. Półtorak (докладчик), O. Porchia и M. Stancu, съдии,

секретар: секретар: E. Artemiou, администратор,

* Език на производството: английски.

предвид изложеното в писмената фаза на производството и в съдебното заседание от 5 февруари 2020 г.,

постанови настоящото

Решение

I. Обстоятелствата по спора

A. Фактическа обстановка

1 Lietuvos geležinkeliai AB (наричано по-нататък „жалбоподателят“ или „LG“) е държавното железопътно предприятие на Литва със седалище във Вилнюс (Литва). LG е публично предприятие, чийто единствен акционер е литовската държава. Като вертикално интегрирано предприятие LG е едновременно управител на железопътните инфраструктури, които обаче остават собственост на литовската държава, и предоставя услуги за железопътен, товарен и пътнически транспорт в Литва.

2 Orlen Lietuva AB (наричано по-нататък „встъпилата страна“ или „Orlen“) е предприятие, установено в Юодейкяй, окръг Мажейкяй (Литва), специализирано в рафиниране на суров нефт и в дистрибуцията на рафинирани нефтопродукти. Orlen е дъщерно дружество на полското предприятие PKN Orlen SA, което го притежава изцяло.

3 В рамките на дейността си Orlen експлоатира различни инсталации в Литва, една от които е значителна рафинерия (наричана по-нататък „рафинерията“), намираща се в Бугенай, окръг Мажейкяй, в северозападната част на Литва, в близост до границата с Латвия. Тази рафинерия е единствената инсталация от този вид на трите балтийски държави. В края на първото десетилетие на XXI век 90 % от производството на рафинирани нефтопродукти от тази рафинерия се транспортира с железопътен транспорт, като по този начин Orlen е един от най-големите клиенти на жалбоподателя.

4 В този период Orlen е произвеждало в рафинерията близо 8 милиона тона рафинирани нефтопродукти годишно. Три четвърти от тази продукция била предназначена за износ, предимно по море, към страните от Западна Европа Така между 4,5 милиона и 5,5 милиона тона рафинирани нефтопродукти се превозвали през Литва с влак към морския терминал на Клайпеда (Литва).

5 Останалата част от изнесената продукция, тоест около 1—1,5 милион тона, се превозвала също с влак към или през Латвия и била предназначена главно за потребление на естонските и латвийските вътрешни пазари. За близо 60 % от посочената продукция, превозвана с влак към или през Латвия, е използвана железопътната линия „Бугенай-Мажейкяй-Ренге“ — маршрут от рафинерията, разположена в близост до железопътния възел на Мажейкяй, до град Ренге в Латвия, 34 km от който се намират на литовска територия (наричан по-нататък „краткият маршрут към Латвия“). За останалата част от тази продукция, превозвана с влак към или през Латвия, е използвана железопътната линия „Бугенай-Кужияй-Йонишкис-Мейтене“, по-дълъг маршрут, 152 km от който се намират на литовска територия (наричан по-нататък „по-дългият маршрут към Латвия“).

6 За превоза на стоките си по краткия маршрут към Латвия, Orlen използвала услугите на жалбоподателя за литовската част, от маршрута от рафинерията до латвийската граница. По това време LG сключва договор за подизпълнение с Latvijas dzelzceļš, националното железопътно дружество на Латвия (наричано по-нататък „LDZ“), за превоза в този литовски

участък от маршрута. Тъй като не разполага с необходимите по закон разрешения за извършване на самостоятелна дейност на литовска територия, LDZ действа като подизпълнител на жалбоподателя. След като премине границата, LDZ продължава превоза на стоките на Orlen на латвийска територия по силата на различни договори.

7 Търговските отношения между Orlen и жалбоподателя относно транспортните му услуги по литовската железопътна мрежа, включително транспортните услуги по краткия маршрут към Латвия, се уреждат до септември 2008 г. от споразумение, подписано през 1999 г. (наричано по-нататък „Споразумението от 1999 г.“).

8 Освен че урежда прилаганите от жалбоподателя тарифи за транспортните услуги, Споразумението от 1999 г. включва по-специално специфично задължение от страна на жалбоподателя да превозва товарите на Orlen по краткия маршрут към Латвия. Всъщност член 6.1 от това споразумение разрешава на Orlen да „използва маршрута Бугенай-Ренге (около 34 km) за превоз на товари в Латвия, Естония или Общността на независимите държави“ за целия срок на действие на споразумението, а именно до 2024 г.

9 В началото на 2008 г. между жалбоподателя и Orlen е възникнал търговски спор относно тарифите, които последното е платило за превоза на петролните му продукти.

10 Поради търговския спор с жалбоподателя относно тарифите, Orlen предвижда възможността за пряко договаряне с LDZ за услугите по железопътен превоз на товарите му по краткия маршрут към Латвия, както и да пренасочи дейността си по морски износ от Клайпеда, Литва към морските терминали на Рига и Вентспилс в Латвия.

11 За тази цел на 4 април 2008 г. Orlen пише на латвийското министерство на транспорта и съобщенията, за да го уведоми за проекта си да прехвърли дейностите си по износ по море към латвийския морски терминал на Вентспилс чрез железопътните транспортни услуги на LDZ, и предлага да се организира среща с министерството, за да се обсъди този проект. Orlen иска също информация относно тарифите, които може да очаква за железопътните транспортни услуги на LDZ. В отговора си от 7 май 2008 г. министерството посочва на Orlen, че няма да се намесва в търговските решения на LDZ, но въпреки това има голям интерес от развитието на превоза на товари в Латвия.

12 На 12 юни 2008 г. се провежда среща между жалбоподателя и Orlen, на която се споменава проектът за преструктуриране на дейността по износ на Orlen. Освен това, тъй като още през пролетта на 2008 г. Orlen решава едностранно да приложи ставка, по-ниска от исканата от жалбоподателя, и да удържи плащането на разликата, на 17 юли 2008 г. жалбоподателят започва арбитражно производство срещу Orlen.

13 На 28 юли 2008 г. LG уведомява Orlena за прекратяването на споразумението от 1999 г., считано от 1 септември 2008 г. Orlen уточнява в хода на административното производство пред Комисията на Европейските общности, че LG е обявило прекратяването на споразумението от 1999 г., считано от 1 септември 2008 г., три дни след като Orlen официално е поискало от LDZ оферта, за да замени услугите на жалбоподателя за превоз от рафинерията на около 4,5—5 милиона тона рафинирани нефтопродукти към морските терминали, намиращи се на латвийска територия, при използване на краткия маршрут към Латвия. Orlen също така предполага, че жалбоподателят може да е бил уведомен за заявлението за оферта направо от LDZ.

14 На 2 септември 2008 г., след откриване на деформация на железопътната линия с няколко десетки метра (наричана по-нататък „деформацията“), като се позовава главно на съображения за безопасност, LG спира трафика по участък от краткия маршрут към Латвия с дължина 19 km, разположен между Мажейкяй и границата с Латвия (наричан по-нататък „железопътната линия“).

15 На 3 септември 2008 г. жалбоподателят назначава инспекционна комисия, съставена от служители на местното му дъщерно дружество, за да разследва причините за деформацията. Инспекционната комисия представя два доклада, а именно доклада от разследването от 5 септември 2008 г. и техническия доклад от 5 септември 2008 г. (наричани по-нататък заедно „докладите от 5 септември 2008 г.“).

16 Според доклада от разследването от 5 септември 2008 г. деформацията била предизвикана от физическото влошаване на множество елементи, съставляващи структурата на железопътната линия. Докладът от разследването от 5 септември 2008 г. също потвърждава, че движението трябва да остане спряно „до приключване на всички възстановителни и ремонтни работи“.

17 Становището, съдържащо се в доклада от разследването от 5 септември 2008 г., е потвърдено с техническия доклад от 5 септември 2008 г., който също като първия доклад се отнася единствено до мястото на деформацията и посочва като причина за последната различни проблеми, свързани със структурата на железопътната линия. В техническия доклад от 5 септември 2008 г. се заключава, че пътнотранспортното произшествие, настъпило под формата на деформация на железопътната линия, трябва да се квалифицира като инцидент и че се дължи на физическото изхабяване на горните елементи от структурата на железопътната линия.

18 След среща, проведена на 22 септември 2008 г., на 29 септември 2008 г. LDZ представя на Orlen оферта за превоз на нефтените му продукти. Orlen намира тази оферта за „конкретна и привлекателна“.

19 От 3 октомври 2008 г. LG започва пълно демонтиране на железопътната линия. В края на октомври 2008 г. железопътната линия е напълно демонтирана.

20 На 17 октомври 2008 г. Orlen изпраща писмо на LDZ, с което потвърждава намерението си да превози около 4,5 милиона тона нефтопродукти от рафинерията до латвийските морски терминали, след което на 20 февруари 2009 г. се провежда среща, а през пролетта на 2009 г. са проведени по-задълбочени обсъждания.

21 През януари 2009 г. между жалбоподателя и Orlen е сключено ново общо споразумение за транспорт за период от петнадесет години, до 1 януари 2024 г. (наричано по-нататък „споразумението от 2009 г.“). Това споразумение заменя временно споразумение, което е било подписано на 1 октомври 2008 г.

22 Споразумението от 2009 г. се основава на стандартната ценова политика на жалбоподателя в областта на таксуването, която определя основна тарифа за всеки железопътен маршрут в Литва. Освен това споразумението от 2009 г. е прилагало система на отстъпки по тези тарифи [*поверително*] [1].

23 [*поверително*]

24 Преговорите между Orlen и LDZ продължават до края на юни 2009 г., когато LDZ подава молба за издаване на лиценз за осъществяване на дейност на литовската част от краткия маршрут към Латвия.

1 Заличени поверителни данни.

25 На 10 ноември 2009 г. Арбитражният съд обявява, че едностранното прекратяване на споразумението от 1999 г. от страна на жалбоподателя е незаконосъобразно и че това споразумение трябва да се счита за действащо до 1 октомври 2008 г. — датата, на която Orlen и жалбоподателят са сключили временно споразумение за превоз.

26 Според Orlen разговорите с LDZ са прекъснати в средата на 2010 г., когато в крайна сметка Orlen преценява, че жалбоподателят няма намерение да ремонтира железопътната линия в краткосрочен план. В този момент LDZ оттегля молбата си за издаване на лиценз за осъществяване на дейност по литовската част от краткия маршрут към Латвия.

Б. Административното производство

27 На 14 юли 2010 г. Orlen сезира Комисията с жалба съгласно член 7 от Регламент (ЕО) № 1/2003 на Съвета от 16 декември 2002 година относно изпълнението на правилата за конкуренция, предвидени в членове [101 ДФЕС] и [102 ДФЕС] (ОВ L 1, 2003 г., стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 8, том 1, стр. 167).

28 В жалбата си Orlen по същество посочва, че вследствие на търговски спор между него и LG последното е премахнало железопътната линия, вследствие на което е било невъзможно да се използва краткият маршрут към Латвия и Orlen е било принудено да използва единствения свободен маршрут, а именно по-дългия маршрут към Латвия, за да превози с влак частта от продукцията си, предназначена да бъде превозена към или през Латвия.

29 По-конкретно Orlen обяснява, че въпросният търговски спор се отнасял до тарифите, прилагани от LG за железопътния превоз на товари, и че поради този спор Orlen е започнало да разглежда възможността да използва единствено услугите на LDZ за превоз на своите рафинирани нефтопродукти по краткия маршрут към Латвия, както и да пренасочи благодарение на този маршрут дейността си по износ по море от морския терминал на Клайпеда към морските терминали на Рига и Вентспилс, което било известно на LG. Така Orlen твърди, че взетите от жалбоподателя мерки, а именно спирането на движението, а впоследствие и премахването на железопътната линия, не са били обективно обосновани и са целели единствено да му попречат да пренасочи износа си по море към латвийските морски терминали, като използва железопътните транспортни услуги на LDZ.

30 От 8 до 10 март 2011 г. Комисията, подпомагана от националните органи по конкуренция на Република Латвия и Република Литва, извършва проверки на основание член 20 от Регламент № 1/2003 в помещенията на жалбоподателя във Вилнюс и в помещенията на LDZ в Рига. В хода на тези проверки Комисията по-специално е иззела документи, които според нея могат да докажат, че жалбоподателят е съзнавал потенциалната конкуренция, която LDZ е можело да упражни, както и риска Orlen да пренасочи износа си по море към латвийските морски терминали.

31 На 6 март 2013 г. Комисията решава да започне срещу LG производство по член 2 от Регламент (ЕО) № 773/2004 на Комисията от 7 април 2004 година относно водените от Комисията производства съгласно членове [101 ДФЕС и 102 ДФЕС] (ОВ L 123, стр. 18; Специално издание на български език, 2007 г., глава 8, том 1, стр. 242).

32 На 5 януари 2015 г. Комисията изпраща на жалбоподателя изложение на възраженията. В изложението на възраженията Комисията стига до предварителното заключение, че жалбоподателят би могъл да носи отговорност за нарушение на член 102 ДФЕС.

33 На 25 март 2015 г. Orlen представя становище по неповерителен вариант на изложението на възраженията.

34 На 8 април 2015 г. жалбоподателят отговаря на изложението на възраженията и представя становище по становището на Orlen. На 27 май 2015 г. е проведено устно изслушване.

35 На 23 октомври 2015 г. Комисията изпраща на жалбоподателя писмо с изложение на фактите, на което последният отговаря на 2 декември 2015 г. На 29 февруари 2016 г. жалбоподателят отново представя становище на Комисията.

36 На 2 октомври 2017 г. Комисията приема Решение C (2017) 6544 final относно производство по член 102 ДФЕС (Дело AT.39813 — Baltic rail) (наричано по-нататък „обжалваното решение“), резюме на което е публикувано в *Официален вестник на Европейския съюз* (ОВ C 383, 2017 г., стр. 7).

B. Обжалваното решение

37 В обжалваното решение Комисията по същество заключава, че жалбоподателят е злоупотребил с господстващото си положение на управител на железопътната инфраструктура в Литва, като е премахнал железопътната линия и по този начин е попречил на LDZ да навлезе на литовския пазар. Комисията налага глоба на жалбоподателя и му разпорежда да преустанови нарушението.

1. Определяне на релевантните пазари и господстващо положение на жалбоподателя на тях

38 В обжалваното решение Комисията идентифицира два засегнати пазара, а именно:

– пазара нагоре по веригата на управлението на железопътната инфраструктура,

– пазара надолу по веригата на доставката на услуги за железопътен превоз на нефтопродукти.

39 За съответен географски пазар за управление на железопътната инфраструктура е приет литовският национален пазар. Що се отнася до съответния географски пазар за железопътния превоз на нефтопродукти, Комисията приема въз основа на подхода „начална точка — крайна точка“, наречен „подход „НТ—КТ“, че става въпрос за пазара на железопътен превоз на товари от рафинерията до трите морски терминали на Клайпеда, Рига и Вентспилс.

40 Комисията констатира, че в приложение на националното законодателство жалбоподателят е притежавал законен монопол на пазара на управлението на железопътните инфраструктури в Литва, нагоре по веригата. В това отношение член 5, параграф 1 от Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodekso patvirtinimo, įsigaliojimo ir taikymo įstatymas (Кодекс за железопътен транспорт на Република Литва) от 22 април 2004 г. (Žin., 2004 г., nº. IX-2152, наричан по-нататък „Кодексът за железопътния транспорт“) предвижда, че обществените железопътни инфраструктури принадлежат на литовската държава и управлението им е възложено на жалбоподателя.

41 Комисията констатира също че с изключение на незначителните количества, превозвани от LDZ, LG е единственото предприятие, което осъществява дейност на пазара надолу по веригата по предоставяне на услуги за железопътен превоз на нефтопродукти, което следователно му дава господстващо положение на този пазар.

2. Злоупотреба

42 В обжалваното решение Комисията приема, че жалбоподателят е злоупотребил с господстващото си положение в качеството си на управител на железопътната инфраструктура в Литва, като е премахнал железопътната линия, което можело да породи антиконкурентни последици като отстрани конкуренцията на пазара на услуги за железопътен превоз на нефтопродукти между рафинерията и съседните морски терминали, като постави пречки за навлизането на пазара, без да са налице обективни основания. По-специално в съображения 182—201 от обжалваното решение Комисията приема, че като е премахнало изцяло железопътната линия, LG е използвало методи, които не съответстват на използваните в условията на нормална конкуренция. В това отношение Комисията отбелязва, първо, че LG е знаело за плановете на Orlen да се насочи към морските терминали на Латвия, като използва услугите на LDZ, второ, че LG е премахнало железопътната линия прибързано, без да осигури необходимото финансиране и без да предприеме каквито и да било обичайни подготвителни мерки за реконструкцията ѝ, трето, че премахването на железопътната линия е в противоречие с текущите практики в сектора, четвърто, че LG е знаело за риска от загуба на всякаква дейност по транспортиране на продукти на Orlen в случай на реконструкция, и пето, че LG е предприело действия, за да убеди литовското правителство да не извършва реконструкция на железопътната линия.

43 Комисията отбелязва, че железопътната линия е позволявала да се използва най-краткият и най-евтин маршрут, за да се свърже рафинерията с латвийски морски терминал. Според Комисията поради близостта му с Латвия и логистичната база на LDZ този маршрут предоставя на LDZ и твърде благоприятната възможност да навлезе на литовския пазар.

44 Що се отнася до антиконкурентните последици, произтичащи от поведението на жалбоподателя, след анализ, направен в съображения 202—324 от обжалваното решение, Комисията приема, че премахването на железопътната линия е могло да попречи на LDZ да навлезе на пазара или най-малкото е затруднило значително навлизането му на пазара, въпреки че според Комисията преди премахването на железопътната линия LDZ е разполагало с реална възможност да превози нефтопродуктите на Orlen, предназначени за износ по море, от рафинерията към латвийските морски терминали по краткия маршрут към Латвия. С премахването на железопътната линия всеки железопътен превоз от рафинерията до латвийски морски терминал е трябвало да премине по много по-дълъг маршрут на територията на Литва. По-специално Комисията приема, че след премахването на железопътната линия единствената възможност за LDZ да се конкурира с жалбоподателя е била да се опита да извършва дейност по маршрута до Клайпеда или по по-дългия маршрут към Латвия. По този начин LDZ било принудено да извършва дейността си далеч от логистичната му база в Латвия и е зависело от услугите по управление на инфраструктурата на конкурента му, LG. При тези обстоятелства Комисията приема, че погледнато ex ante, LDZ е било изложено на значителни търговски рискове и възможността да ги поеме е била малка.

45 В съображения 325—357 от обжалваното решение Комисията приема също че жалбоподателят не е представил никаква обективна обосновка за премахването на железопътната линия, тъй като дадените обяснения се разминават, понякога си противоречат и не са особено убедителни.

3. Глоба и разпореждане

46 В изпълнение на Насоките относно метода за определяне на глобите, налагани по силата на член 23, параграф 2, буква а) от Регламент № 1/2003 (ОВ C 210, 2006 г., стр. 2; Специално издание на български език, 2007 г., глава 8, том 4, стр. 264., наричани по-нататък „Насоките от 2006 г.“), Комисията налага глоба на жалбоподателя в размер на 27 873 000 милиарда евро.

47 Комисията счита също, че няколко принудителни мерки от поведенческо или структурно естество биха могли или да възстановят конкурентното положение, съществувало преди премахването на железопътната линия, или да отстранят неблагоприятните последици, пред които са изправени потенциалните конкуренти по другите маршрути, водещи до морските терминали. За тази цел тя разпорежда на LG да преустанови нарушението и в срок от три месеца, считано от съобщаването на обжалваното решение, да ѝ изпрати предложение за мерки в това отношение.

4. Разпоредителната част на обжалваното решение

48 Разпоредителната част на обжалваното решение гласи следното:

„Член 1

[LG] е нарушило член 102 ДФЕС, като е премахнало железопътната линия между Мажейкяй в Литва и латвийската граница. Нарушението е започнало на 3 октомври 2008 г. и продължава към датата на приемане на настоящото решение.

Член 2

Налага на [LG] глоба от 27 873 000 EUR за нарушението, посочено в член 1.

[…]

Член 3

Разпорежда на [LG] да преустанови нарушението, посочено в член 1, и да представи на Комисията в срок от 3 месеца предложение за мерки за тази цел. Това предложение следва да е достатъчно подробно, за да позволи на Комисията да извърши предварителна оценка, за да определи дали предложените мерки ще гарантират ефективното спазване на решението.

[LG] трябва да се въздържа от повторни действия или поведение със сходни цели или резултат като поведението, посочено в член 1“.

II. Производството и исканията на страните

49 Жалбоподателят подава настоящата жалба в секретариата на Общия съд на 14 декември 2017 г.

50 С молба, подадена в секретариата на Общия съд на 5 април 2018 г., Orlen отправя искане за встъпване в настоящото производство в подкрепа на исканията на Комисията.

51 По искане на Комисията срокът за подаване на искане за поверително третиране е удължен до 4 юни 2018 г.

52 С писма, постъпили в секретариата на Общия съд съответно на 1 и 4 юни 2018 г., Комисията и жалбоподателят искат поверително третиране по отношение на встъпилата страна на някои данни, съдържащи се в жалбата и в писмената защита, както и в някои от приложенията към тях. Жалбоподателят и Комисията представят общи неповерителни варианти на жалбата и на писмената защита.

53 С писмо от 15 юни 2018 г. жалбоподателят отправя искане за поверително третиране по отношение на встъпилата страна на някои данни, съдържащи се в репликата и в приложението към нея.

54 С определение на председателя на трети състав на Общия съд от 13 юли 2018 г. Orlen е допуснато да встъпи в производството в подкрепа на исканията на Комисията. Не е постановено решение по основателността на исканията за поверително третиране, като на Orlen са изпратен неповерителни варианти на различните документи по делото, подготвени от главните страни.

55 С писмо от 31 юли 2018 г. Комисията отправя искане за поверително третиране по отношение на встъпилата страна на някои данни, съдържащи се в репликата. Същия ден жалбоподателят и Комисията представят общ неповерителен вариант на репликата.

56 С писмо от 5 август 2018 г. встъпилата страна оспорва поверителността на някои заличени пасажи в неповерителните варианти на някои процесуални документи, а именно приложения A 14 и A 26.

57 С писмо от 30 август 2018 г. жалбоподателят отправя искане за поверително третиране по отношение на встъпилата страна на някои данни, съдържащи се в дупликата. Главните страни представят в секретариата на Общия съд неповерителен вариант на дупликата.

58 На 15 септември 2018 г. встъпилата страна представя писменото си становище при встъпване.

59 С писмо от 22 септември 2018 г. встъпилата страна заявява, че няма възражения срещу исканията за поверително третиране, подадени от главните страни, що се отнася до някои данни, съдържащи се в репликата и в дупликата.

60 На 24 септември 2018 г. Общият съд (трети състав) поставя писмени въпроси на жалбоподателя и на встъпилата страна в рамките на процесуално-организационните действия, предвидени в член 89, параграф 3 от неговия процедурен правилник. Те са отговорили на поставените въпроси в определения срок.

61 На 13 декември 2018 г., в рамките на процесуално-организационните действия, предвидени в член 89, параграф 3 от Процедурния правилник, Общият съд (трети състав) поставя писмени въпроси на жалбоподателя и на встъпилата страна.

62 В отговор на въпросите на Общия съд, на 21 декември 2018 г. встъпилата страна оттегля възраженията си по отношение на приложение A.26, а на 7 януари 2019 г. жалбоподателят оттегля молбата си за поверително третиране на приложение A.14. Вследствие на това не остават възражения по отношение на представените от жалбоподателя молби за поверително третиране.

63 След промяна в съставите на Общия съд, съгласно член 27, параграф 5 от Процедурния правилник съдията докладчик е включен в първи състав, на който вследствие на това е разпределено настоящото дело.

64 По предложение на първи състав Общият съд решава на основание член 28 от Процедурния правилник да преразпредели делото на разширен съдебен състав.

65 На 28 ноември 2019 г. по доклад на съдията докладчик Общият съд (първи разширен състав) решава да открие устната фаза на производството и в рамките на процесуално-организационните действия по член 89 от Процедурния правилник задава въпроси на страните и иска от тях да представят един документ. Страните изпълняват тези искания в определения срок.

66 Устните състезания и отговорите на страните на устно поставените от Общия съд въпроси са изслушани в съдебното заседание от 5 февруари 2020 г.

67 Жалбоподателят иска от Общия съд:

– да отмени обжалваното решение;

– при условията на евентуалност да намали наложената му глоба по член 2 от обжалваното решение,

– да осъди Комисията да заплати съдебните разноски.

68 Комисията и встъпилата страна искат от Общия съд:

– да отхвърли жалбата изцяло;

– да осъди жалбоподателя да заплати съдебните разноски.

III. От правна страна

A. По главното искане за отмяна на обжалваното решение

69 Жалбоподателят излага пет основания в подкрепа на главното си искане за отмяна на обжалваното решение. По същество първото основание е явни грешки в преценката и грешки при прилагането на член 102 ДФЕС, що се отнася до това дали поведението на жалбоподателя представлява злоупотреба, второто основание е грешки в преценката и при прилагането на член 102 ДФЕС във връзка с преценката на разглежданата практика, третото основание е нарушение на член 296 ДФЕС и на член 2 от Регламент № 1/2003, поради недостатъчни доказателства и липса на мотиви, четвъртото — само в първата му част — грешки при определянето на размера на глобата, а петото основание е грешки при налагането на принудителна мярка.

1. По първото основание: грешки в преценката и при прилагането на член 102 ДФЕС, що се отнася до това дали поведението на жалбоподателя представлява злоупотреба

70 С първото си основание жалбоподателят по същество оспорва правния критерий, който Комисията е приложила в обжалваното решение, за да квалифицира поведението му като злоупотреба с господстващо положение по смисъла на член 102 ДФЕС. Според жалбоподателя Комисията е трябвало да прецени настоящото дело в светлината на съдебната практика, установена в областта на отказа на достъп до основни инфраструктури, която определя много по-висок праг от приложения в обжалваното решение, за да се приеме, че дадена практика представлява злоупотреба

71 На първо място, според жалбоподателя не премахването на железопътната линия е имало неблагоприятни последици върху конкуренцията. Всъщност тези последици били от спирането на движението, настъпило един месец по-рано. Според жалбоподателя, дори ако железопътната

линия не бе премахната на 3 октомври 2008 г. и независимо от факта, че не е била ремонтирана след спирането на движението на 2 септември 2008 г., LDZ при всички случаи нямало да може да я използва. Следователно според жалбоподателя правният въпрос се свежда до това дали при обстоятелствата по настоящото дело член 102 ДФЕС го е задължавал да ремонтира железопътната линия. При липсата на такова задължение не се поставял въпросът дали е налице обективна причини за премахването на железопътната линия.

72 По-нататък жалбоподателят изтъква по същество, че задължението за ремонт или инвестиране в инфраструктура, до която конкурент може да поиска достъп, може да му бъде наложено по силата на член 102 ДФЕС само в хипотезата, при която железопътната линия е основна инфраструктура, тоест в хипотезата, при която тя е абсолютно необходима, за да може LDZ да упражнява дейността си на съответния пазар надолу по веригата и ако не бъде ремонтирана от жалбоподателя ще се премахне всякаква конкуренция на пазара надолу по веригата. Според жалбоподателя обаче двете условия не са изпълнени в настоящия случай. По-специално достъпът до железопътната линия не бил необходим, за да може LDZ да се конкурира на съответния пазар надолу по веригата.

73 В по-общ план жалбоподателят поддържа, че фактът, че дадено алтернативно решение може да бъде по-неизгодно от гледна точка на конкурент, не прави инфраструктурата „основна“ или „абсолютно необходима“. По този начин жалбоподателят щял да бъде подложен на необосновано ограничаване на свободата си на стопанска инициатива и на правото си на собственост, ако бъде задължен по силата на член 102 ДФЕС да инвестира значителни суми в несъществена, напълно унищожена и неизползваема инфраструктура само за да позволи навлизането на пазара на един-единствен конкурент, като му предостави по-изгоден маршрут, за да обслужва един-единствен клиент и за малка част от продукцията му.

74 Накрая, жалбоподателят отбелязва, че преди изложението на възраженията Комисията е възнамерявала да приложи именно правния критерий, основан на съдебната практика в областта на основните инфраструктури. По време на среща с жалбоподателя на 25 март 2013 г. службите на Комисията всъщност обяснили, че теорията за вреда се основава на схващането, че премахването на железопътната линия представлява отказ за предоставяне на основни инфраструктурни услуги на LDZ.

75 Комисията и встъпилата страна оспорват тези доводи.

76 В това отношение следва да се припомни, че член 102 ДФЕС забранява по-специално на предприятие с господстващо положение да прилага практики, които имат отстраняващ ефект за неговите конкуренти, считани за също толкова ефективни като него, и засилват господстващото му положение, като прибягва до средства, различни от характерните за основаната на качествата конкуренция (вж. решение от 6 септември 2017 г., Intel/Комисия, C-413/14 P, EU:C:2017:632, т.136 и цитираната съдебна практика).

77 Съгласно постоянната съдебна практика предприятието с господстващо положение носи особена отговорност да не засяга със своето поведение ефективната и ненарушена конкуренция на вътрешния пазар (вж. решение от 6 септември 2017 г. Intel/Комисия, C-413/14 P, EU:C:2017:632, т. 135 и цитираната съдебна практика).

78 В това отношение се приема, че злоупотребата с господстващо положение, която член 102 ДФЕС забранява, е обективно понятие, визиращо действията на предприятие с господстващо положение на пазар, където равнището на конкуренция вече е отслабено именно поради присъствието на въпросното предприятие, които действия — посредством методи, различни от тези, които управляват нормалната конкуренция между стоките или услугите на основата на престациите на икономическите оператори — имат за последица създаването на пречка за запазването на все още съществуващото равнище на конкуренция на пазара или за развитието

на тази конкуренция (вж. решения от 19 април 2012 г., Tomra Systems и др./Комисия, C-549/10 P, EU:C:2012:221, т. 17 и цитираната съдебна практика и от 9 септември 2009 г., Clearstream/Комисия, T-301/04, EU:T:2009:317, т. 140 и цитираната съдебна практика).

79 Член 102 ДФЕС визира не само практиките, които могат да причинят непосредствена вреда на потребителите, но и тези, които причиняват вреда на потребителите, като нарушават конкуренцията (вж. решение от 27 март 2012 г., Post Danmark, C-209/10, EU:C:2012:172, т. 20 и цитираната съдебна практика, вж. също в този смисъл решения от 29 март 2012 г., Telefónica и Telefónica de España/Комисия, T-336/07, EU:T:2012:172, т. 171).

80 Това не се отнася непременно до конкретните последици от твърдяната злоупотреба. За да се установи злоупотреба с господстващо положение по смисъла на член 102 ДФЕС, следва да се докаже, че представляващото злоупотреба поведение на предприятието с господстващо положение е насочено към ограничаване на конкуренцията, или с други думи, че поведението може да породи такива последици (решение от 19 април 2012 г., Tomra Systems и др./Комисия, C-549/10 P, EU:C:2012:221, т. 68; вж. също решения от 9 септември 2009 г., Clearstream/Комисия, T-301/04, EU:T:2009:317, т. 144 и цитираната съдебна практика и от 29 март 2012 г., Telefónica и Telefónica de España/Комисия, T-336/07, EU:T:2012:172, т. 268 и цитираната съдебна практика). Освен това фактът, че представляващото злоупотреба поведение на предприятие с господстващо положение има неблагоприятни последици върху пазари, различни от пазарите, на които е достигнато господстващо положение, не е пречка за прилагането на член 102 ДФЕС (вж. в този смисъл решение от 14 ноември 1996 г., Tetra Pak/Комисия, C-333/94 P, EU:C:1996:436, т. 25).

81 Именно в светлината на тези принципи следва да се преценяват доводите, изтъкнати от жалбоподателя в подкрепа на първото му основание.

82 В случая следва да се уточни, че доводите, изложени от жалбоподателя в рамките на първото основание, се отнасят единствено до правния критерий, приложен от Комисията, за да квалифицира поведението му като злоупотреба с господстващо положение.

83 В съображения 177 и 178 от обжалваното решение Комисията приема, че като е премахнал железопътната линия без обективна причина, жалбоподателят е злоупотребил с господстващото си положение на литовския пазар за управление на железопътните инфраструктури. По-специално Комисията приема, че при разглежданите правни и фактически обстоятелства премахването на железопътната линия не съответства на практиките, които стоят в основата на нормалната конкуренция. Според Комисията това е породило потенциални антиконкурентни последици на пазара на услуги за железопътен превоз на нефтопродукти между рафинерията и морските терминали на Клайпеда, Рига и Вентспилс, чрез създаването на пречки за навлизане на пазара.

84 От това следва, че в случая нарушението, санкционирано с обжалваното решение, се състои в премахването на железопътната линия като такава, независимо от спирането на движението по тази линия на 2 септември 2008 г. и от това, че не е била ремонтирана.

85 В това отношение, най-напред, доколкото с доводите си жалбоподателят оспорва, че самото премахване на железопътната линия може да се квалифицира като потенциално злоупотреба, следва да се припомни, списъкът на представляващи злоупотреба практики в член 102 ДФЕС не е изчерпателен, поради което съдържащото се в тази разпоредба изброяване на представляващи злоупотреба практики не изчерпва начините за злоупотреба с господстващо положение, които са забранени от правото на Европейския съюз (вж. решение от 17 февруари 2011 г., TeliaSonera Sverige, C-52/09, EU:C:2011:83, т. 26 и цитираната съдебна практика). Следователно по принцип всяко поведение на предприятие в господстващо положение, което може да ограничи конкуренцията на даден пазар, може да се квалифицира като злоупотреба. Следователно че не

може да се изключи, че премахването на железопътната линия може само по себе си, независимо от спирането на движението и липсата на ремонтни работи, да се квалифицира като поведение, което може да представлява злоупотреба.

86 Ето защо следва да се провери дали в случая Комисията е приложила в обжалваното решение подходящия правен критерий, за да установи, че разглежданата практика, а именно премахването на железопътната линия, представлява злоупотреба с господстващо положение по смисъла на член 102 ДФЕС.

87 Най-напред следва да се отбележи, че съдебната практика във връзка с основните инфраструктури се отнася по същество до обстоятелствата, при които основаният в частност на правото на собственост отказ на предприятието с господстващо положение да предостави достъп до определено имущество може да представлява злоупотреба с господстващо положение. В този смисъл посочената съдебна практика по-специално засяга хипотези, при които свободното упражняване на изключително право, като отмяна за инвестициите и новаторството, може да бъде ограничено в интерес на ненарушената конкуренция на общия пазар (вж. решение от 1 юли 2010 г., AstraZeneca/Комисия, T-321/05, EU:T:2010:266, т. 679 и цитираната съдебна практика).

88 По-специално това ограничение, което в крайна сметка се изразява в налагането на задължение за доставка, се допуска, при условие че са налице трите изключителни обстоятелства, уточнени от Съда по-специално в решение от 26 ноември 1998 г., Bronner (C-7/97, EU:C:1998:569).

89 В решението от 26 ноември 1998 г., Bronner (C-7/97, EU:C:1998:569), Съдът установява, че за да се приеме, че е налице злоупотреба по смисъла на член 102 ДФЕС, отказът на предприятие с господстващо положение да предостави достъп до услуга трябва да може да доведе до премахване на всяка конкуренция на пазара от страна на търсещия услугата и да не може да бъде обективно обоснован, а самата услуга трябва да е необходима за упражняването на дейността на търсещия я (решение от 26 ноември 1998 г., Bronner, C-7/97, EU:C:1998:569, т. 41; вж. също решение от 9 септември 2009 г., Clearstream/Комисия, T-301/04, EU:T:2009:317, т. 147 и цитираната съдебна практика).

90 Целта на изключителните обстоятелства, посочени в решение от 26 ноември 1998 г., Bronner (C-7/97, EU:C:1998:569), е да се гарантира, че задължението на предприятие с господстващо положение да предоставя достъп до инфраструктурата си в крайна сметка не възпрепятства конкуренцията, като намалява първоначалния стимул за това предприятие да изгради такава инфраструктура. Всъщност предприятие с господстващо положение би имало по-малък стимул да инвестира в инфраструктури, ако при поискване неговите конкуренти могат да споделят печалбите от тези инвестиции (вж. в този смисъл заключението на генералния адвокат Jacobs по дело Bronner, C-7/97, EU:C:1998:264, т. 57).

91 Подобно изискване за защита на стимула на предприятието с господстващо положение да инвестира в изграждането на основни съоръжения обаче не се прилага, когато приложимата правна уредба вече налага на предприятието в господстващо положение задължение за доставка или когато господстващото положение, което предприятието е придобило на пазара, произтича от по-ранен държавен монопол.

92 По този начин съдебната практика установява, че изключителните обстоятелства, посочени в решение от 26 ноември 1998 г., Bronner (C-7/97, EU:C:1998:569), са приети и приложени в контекста на дела, в които се разглежда въпросът дали може да се счита, че член 102 ДФЕС налага на предприятие с господстващо положение да предостави на други предприятия достъп до продукт или услуга, без да има каквото и да било нормативно установено задължение в този смисъл (решение от 13 декември 2018 г., Slovak Telekom/Комисия, T-851/14, обжалвано, EU:T:2018:929, т. 118). Всъщност, когато съществува правно задължение за доставка, към

момента, в който е наложено подобно задължение, законодателят вече е направил необходимото претегляне на икономическите стимули, чиято защита обосновава прилагането на изключителните обстоятелства, развити в решение от 26 ноември 1998 г., Bronner (C-7/97, EU:C:1998:569).

93 Освен това съгласно съдебната практика обстоятелството, че дадено господстващо положение се дължи на законен монопол, трябва да се вземе предвид при преценката по член 102 ДФЕС (вж. в този смисъл решение от 27 март 2012 г., Post Danmark, C-209/10, EU:C:2012:172, т. 23 и цитираната съдебна практика). Това важи на още по-силно основание, когато при наличие на законен монопол предприятието не е инвестирало в изграждането на инфраструктурата, тъй като последната е изградена и развита с публични средства.

94 В случая, на първо място, следва да се отбележи, че жалбоподателят има господстващо положение на пазара за управление на железопътните инфраструктури, който произтича от законоустановен монопол. Освен това жалбоподателят не е инвестирал в литовската железопътна мрежа, която принадлежи на литовската държава и е изградена и развита с публични средства.

95 На второ място, следва да се припомни, че жалбоподателят не упражнява свободно изключително право на собственост, произтичащо от извършена инвестиция или от новаторство. В качеството си на литовски управител на железопътни инфраструктури той е длъжен, по силата както на правото на Съюза, така и на националното право, да предоставя достъп до обществените железопътни инфраструктури и да осигурява доброто техническо състояние на тези инфраструктури, да гарантира безопасен и непрекъснат железопътен транспорт и в случай на смущение на железопътния трафик да вземе всички необходими мерки, за да възстанови нормалното положение.

96 Всъщност следва да се отбележи, че член 10 от Директива 91/440/ЕИО на Съвета от 29 юли 1991 година относно развитието на железниците в Общността (ОВ L 237, 1991 г., стр. 25; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 2, стр. 86) предоставя на установените в Съюза железопътни предприятия достъп до железопътните инфраструктури при справедливи условия за извършването на такива услуги във всички държави членки. Освен това член 5 от Директива 2001/14/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 26 февруари 2001 година за разпределяне капацитета на железопътната инфраструктура и събиране на такси за ползване на железопътна инфраструктура и за сертифициране за безопасност (ОВ L 75, 2001 г., стр. 29; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 8, стр. 66) предоставя на недискриминационна основа право на железопътните предприятия да ползват пакета за минимален достъп и релсов достъп до обслужващите съоръжения, описани в приложение II към същата директива. Както е отбелязано в съображение 131 от обжалваното решение, на национално равнище правилата за разпределяне на капацитета на обществената железопътна инфраструктура определят категориите на инфраструктурни услуги, които съответстват на списъка на услугите, съдържащ се в приложение II към Директива 2001/14. По конкретно, съгласно параграф 57 от посочените правила „пакетът за минимален достъп“ и достъпът до железопътните инфраструктури трябва да се предоставят по недискриминационен начин.

97 Освен това, както е посочено в съображение 122 от обжалваното решение, член 29, параграф 1 от Директива 2001/14 предвижда, че „[в] случай на прекъсване на движението на влаковете, предизвикано от техническа повреда или злополука, управителят на инфраструктурата следва да предприеме всички необходими мерки за възстановяване на нормалната ситуация“. Също така съгласно член 8, параграф 1, точка 4 от Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto sektoriaus reformos įstatymas (Закон за реформата на сектора на железопътния транспорт на Република Литва) от 27 април 2004 г. (Žin., 2004, nº 61—2182), в сила до 8 октомври 2011 г., жалбоподателят е бил длъжен да осигури доброто техническо състояние на обществените

железопътни инфраструктури и безопасно и непрекъснато железопътно движение. Освен това параграф 69 от правилата за разпределяне на капацитета на обществената железопътна инфраструктура, приети с Решение № 611 на правителството на Република Литва на 19 май 2004 г., изменено с Решение № 167 от 15 февруари 2006 г., предвижда, че при смущения в железопътния трафик, причинени от пътнотранспортно произшествие, управителят на инфраструктурата трябва да вземе всички необходими мерки, за да възстанови нормалното положение.

98 С оглед на гореизложеното следва да се приеме, че противно на твърдяното от жалбоподателя, от гледна точка на релевантната правна уредба разглежданото поведение, а именно премахването на цялата железопътна линия, не може да се анализира в светлината на установената съдебна практика в областта на отказа да се предостави достъп до основни инфраструктури, а трябва да се разглежда като поведение, което може да възпрепятства навлизането на пазара, като направи достъпа до последния по-труден и по този начин да доведе до антиконкурентен отстраняващ ефект. Ето защо въпросът дали член 102 ДФЕС задължава ищеца да ремонтира железопътната линия е без значение за настоящото дело.

99 От това следва, че Комисията не е допуснала грешка, като не е преценила дали спорното поведение отговаря на условията за абсолютна необходимост на услугата, достъпът до която е бил отказан, и за премахване на всякаква конкуренция, установени в точка 41 от решение от 26 ноември 1998 г., Bronner (C-7/97, EU:C:1998:569). Всъщност е било достатъчно да се докаже, че става въпрос за поведение, което може да ограничи конкуренцията, и по-специално да представлява пречка за навлизането на пазара, освен ако не е налице евентуална обективна причина (вж. в този смисъл решение от 6 декември 2012 г., AstraZeneca/Комисия, C-457/10 P, EU:C:2012:770, т. 149 и 153).

100 В отговор на доводите на Комисията жалбоподателят иска да оспори този извод, като твърди, че не е бил длъжен, по силата на член 102 ДФЕС, да инвестира ресурсите си в нова инфраструктура, предвид че железопътната линия е напълно унищожена и не може повече да се използва. По-специално според жалбоподателя нито една разпоредба от националното право не му налага абсолютното задължение да инвестира много ограничените си ресурси в нова инфраструктура, която замества напълно унищожен релсов път, докато в мрежата са налични други маршрути.

101 В това отношение следва да се отбележи, че тези доводи се основават на схващането, че вместо да разглежда като злоупотреба премахването на железопътната линия, Комисията е трябвало да провери дали с оглед на съдебната практика относно основните инфраструктури липсата на ремонт на железопътната линия може да се квалифицира като злоупотреба. От направения в точки 98 и 99 по-горе анализ обаче следва, че това схващане е погрешно.

102 Що се отнася до довода, че правният критерий, основан на съдебната практика относно достъпа до основните инфраструктури, бил възприет от самата Комисия преди изложението на възраженията, доколкото по време на среща с жалбоподателя на 25 март 2013 г. службите на Комисията обяснили, че теорията за вредата по настоящото дело се основава на схващането, че премахването на железопътната линия представлява отказ за предоставяне на достъп на LDZ до основни инфраструктурни услуги, достатъчно е да се отбележи, че фактът, че протоколът от среща с представители на службите на Комисията преди изложението на възраженията, който е изготвен само от юридическия съветник на жалбоподателя и не е бил одобрен Комисията, посочва, че приетата по-рано от последната „теория за вреда“ може да се е отъждествявала с отказ да се предостави достъп на LDZ до основна услуга, не може да обвърже преценката на Комисията в обжалваното решение. Освен това от разглеждания протокол изрично следва, че изразените по време на срещата мнения са били само предварителни и че Комисията е можела да вземе предвид и други теории за вреда. По-специално от параграф 2 от раздела „Теория за

вреда“ от този протокол следва, че според Комисията премахването на железопътната линия може да се счита и за ограничаване на конкуренцията с оглед на целта, доколкото това би могло да възпрепятства конкуренцията при предоставянето на железопътни транспортни услуги.

103 С оглед на гореизложеното следва да се заключи, че Комисията не е била длъжна да преценява съвместимостта на поведението на жалбоподателя с член 102 ДФЕС в светлината на установената съдебна практика относно отказа да се предостави достъп до основни инфраструктури.

104 Следователно първото основание трябва да се отхвърли по същество.

2. По второто основание: грешки в преценката и при прилагането на член 102 ДФЕС във връзка с преценката на разглежданата практика

105 С второто си основание жалбоподателят по същество твърди, че е налице нарушение на член 102 ДФЕС, както и явни грешки при преценката на разглежданата практика, тъй като според него при правните и фактическите обстоятелства в конкретния случай премахването на железопътната линия, която е несъществена и унищожена инфраструктура, не представлява злоупотреба с господстващо положение. По-специално според жалбоподателя, макар премахването на такава инфраструктура да е можело при много изключителни обстоятелства да представлява злоупотреба, въпреки че установените от съдебната практика условия, припомнени в рамките на първото правно основание, не били изпълнени, Комисията не доказала надлежно, че в случая са налице такива много изключителни обстоятелства по отношение на железопътната линия.

106 Жалбоподателят разделя второто основание на четири части.

107 Най-напред следва да се припомни, че обхватът на контрола за законосъобразност, предвиден в член 263 ДФЕС, обхваща всички елементи от решенията на Комисията относно производства по прилагане на членове 101 ДФЕС и 102 ДФЕС, по отношение на които Общият съд осигурява задълбочен контрол, както от правна, така и от фактическа страна, с оглед на изтъкнатите от жалбоподателите основания и предвид всички доказателства, представени от жалбоподателите (вж. решение от 21 януари 2016 г., Galp Energía España и др./Комисия, C-603/13 P, EU:C:2016:38, т.72 и цитираната съдебна практика).

а) По първата част от второто правно основание: грешки при „съмненията“, изразени от Комисията относно действителността на недостатъците на железопътната линия

108 С първата част от второто основание жалбоподателят упреква Комисията, че е допуснала грешка при прилагане на правото, към която се наслагва грешка в преценката, тъй като съмненията, които е изразила относно наличието и значението на недостатъци на железопътната линия по отношение на безопасността на движението, били неоснователни. По-специално жалбоподателят упреква Комисията, че е обявила, че премахването на железопътната линия не било „обосновано“ и че предоставените от него технически обяснения относно железопътната линия и нейните недостатъци били „неубедителни“. Той изтъква също, че изразените „съмнения“ относно наличието и значението на недостатъците на железопътната линия в действителност са били мотивирани от обстоятелството, че Комисията подозирала, че той е използвал проблеми във връзка с безопасността като претекст, за да прикрие поведението си.

109 В подкрепа на тази първа част жалбоподателят повдига четири оплаквания.

1) По първото оплакване в рамките на първата част: наличие на съмнения относно деформацията на железопътната линия

110 С първото си оплакване жалбоподателят изтъква, че изразените от Комисията съмнения относно възникването на деформацията са напълно неоснователни. Жалбоподателят поддържа, че изразените от Комисията съмнения относно наличието на деформиране са мотивирани от подозрения, свързани с обстоятелството, че той се е позовал на проблеми във връзка с безопасността, за да обоснове поведението си. В това отношение той изтъква, че деформацията всъщност е била бързо докладвана от много от неговите служители, които участват в наблюдението на железопътната линия или са отговаряли за него, и че всичките им доклади били в съответствие по отношение на описанието на деформирането. Поради това според жалбоподателя няма никакво основание да се подозира, че всички те са могли да „заговорничат“, за да „измислят“ несъществуваща деформация.

111 Комисията и встъпилата страна оспорват тези твърдения.

112 В случая е достатъчно да се констатира, както признава самият жалбоподател, че в съображение 181 от обжалваното решение Комисията е посочила, че въпреки съмненията си относно наличието на деформация е основала анализа си на хипотезата, че деформацията е настъпила така както е представена от жалбоподателя. По-специално Комисията приема, че няма достатъчно доказателства, за да се отхвърлят твърденията на жалбоподателя относно настъпването и обхвата на деформацията, което тя отново потвърждава в съдебното заседание в отговор на въпрос на Общия съд. Впрочем в съответствие с твърденията на жалбоподателя Комисията признава, че деформацията е описана в няколко писмени документа, представени от него. От съображение 179 от обжалваното решение е видно и че Комисията е разгледала обстоятелствата около появата на деформацията не за да се опита да докаже, че жалбоподателят е действал недобросъвестно, като просто е измислил деформацията, а само защото встъпилата страна е изтъкнала, че деформацията не е можело да настъпи по описания от жалбоподателя начин, което последният силно оспорвал.

113 Поради това трябва да се констатира, че доводите на жалбоподателя относно твърдените съмнения, изразени от Комисията по отношение на наличието на деформация на железопътната линия, трябва да се отхвърлят.

2) По второто оплакване в рамките на първата част: грешки в преценката при твърдението, че премахването на железопътната линия е резултат единствено от деформацията

114 С второто си оплакване жалбоподателят оспорва съдържащото се в съображение 329 от обжалваното решение твърдение, че той първоначално е изтъкнал в отговора си на първото искане за предоставяне на информация от 6 януари 2012 г., че премахването на цялата железопътна линия е резултат единствено от настъпването на деформацията. В това отношение той поддържа, че в отговора си е препратил към подробното описание на процедурата, довела до затварянето и премахването на железопътната линия. При това положение жалбоподателят счита, че както в отговора си на първото искане за предоставяне на информация, така и в становището си по изложението на възраженията той е изтъкнал еднакви доводи, а именно че макар деформацията да го е накарала да направи цялостна оценка на железопътната линия, именно общото състояние на последната, а не само настъпването на деформацията, е обосновало премахването ѝ.

115 Комисията и встъпилата страна оспорват тези твърдения.

116 В случая следва да се отбележи, че както е установено в съображение 329 от обжалваното решение, в отговора на първото искане за предоставяне на информация жалбоподателят твърди, че „затварянето и последващото премахване на литовската част на [железопътната] линия са последица от инцидента, който [е] настъпил по железопътната линия на 2 септември 2008 г.“. Веднага след това изречение обаче жалбоподателят препраща към „подробното описание на процедурата, довела до затварянето и премахването [на железопътната линия]“.

117 Дори да се предположи, че съдържащото се в обжалваното решение твърдение, че според първоначалното поддържаното от жалбоподателя премахването на железопътната линия е последица от появата на деформацията, не е правилно, както той поддържа, следва да се констатира, че това обстоятелство е ирелевантно, тъй като в обжалваното решение Комисията не е основала анализа си на това твърдение, а на доводите на жалбоподателя, изтъкнати в отговор на изложението на възраженията. Всъщност спорното твърдение е послужило само за да се изключи възможността премахването на цялата железопътна линия да се обоснове само с деформацията.

118 Поради това оплакването на жалбоподателя трябва да бъде отхвърлено.

3) По третото оплакване в рамките на първата част: грешки в преценката на разликите между докладите от 5 септември 2008 г. и писмата от 4 и 5 септември 2008 г.

119 С третото си оплакване жалбоподателят изтъква, че твърдените необяснени различия, отбелязани от Комисията в съображение 334 от обжалваното решение, между докладите от 5 септември 2008 г., от една страна, и двете писма на местния директор на клон на жалбоподателя (наричан по-нататък „местният директор“) от 4 и 5 септември 2008 г., от друга страна, съгласно които в докладите се посочвало, че е достатъчен локален ремонт на мястото на деформацията, докато в писмата на местния директор се посочвала необходимостта от по-обстоен ремонт на железопътната линия, се дължали на обстоятелството, че задачата на четиримата членове на инспекционната комисия била сведена до проучване на деформацията и че те са проверили само мястото на деформацията, а не цялата железопътна линия. За сметка на това задачата на местния директор, на който членовете на комисията за проверка представят докладите си, не била ограничена. Всъщност той бил най-опитният служител, тъй като отговарял за инфраструктурата и безопасността на движението в неговия регион и основната му задача се състояла в оценяване на значението на инцидента за безопасността на цялата железопътна линия. Въз основа на опита си по отношение на железопътната линия и като се има предвид, че всички взети по-рано мерки, по-специално незначителните ремонти и намаляването на скоростта на 25 km/h, не са предотвратили толкова тежък инцидент като деформацията, който би могъл да има потенциално вредно въздействие върху околната среда (нефтено замърсяване) и който е могъл да настъпи и в друг участък на железопътната линия, местния директор е имал основание да приеме, че за възобновяване на движението при условия на пълна сигурност е необходимо обновяване, тоест на повторно изграждане на цялата железопътна линия. Освен това жалбоподателят уточнява, че ограничаването на скоростта по железопътната линия му било добре известно, така че Комисията не можела да направи никакъв извод от обстоятелството, че местният директор не е посочил изрично в писмата си от 4 и 5 септември 2008 г., че намаляването на максималната скорост не е предотвратило деформацията.

120 Комисията и встъпилата страна оспорват тези твърдения.

121 В това отношение следва да се припомни, че на 3 септември 2008 г. жалбоподателят е назначил инспекционна комисия, съставена от служители на местното му дъщерно дружество, за да разследва причините за деформацията. Инспекционната комисия посещава и инспектира само мястото на деформацията. Поради това изводите ѝ се отнасят до състоянието на

железопътната линия единствено на това място. Инспекционната комисия представя два доклада, а именно доклада от разследването от 5 септември 2008 г. и техническия доклад от 5 септември 2008 г.

122 Според доклада от разследването от 5 септември 2008 г. деформацията била предизвикана от физическа повреда на множество съставни части от структурата на железопътната линия. Този доклад от разследването потвърждава също че движението трябва да остане спряно „до приключване на всички възстановителни и ремонтни работи“.

123 Становището, съдържащо се в доклада от разследването от 5 септември 2008 г., е потвърдено с техническия доклад от 5 септември 2008 г., който също като първия доклад се отнася единствено до мястото на деформацията и посочва като причина за последната различни проблеми, свързани със структурата на железопътната линия. В техническия доклад от 5 септември 2008 г. се заключава, че пътнотранспортното произшествие, настъпило под формата на деформация на железопътната линия, трябва да се квалифицира като инцидент и че се дължи на физическото изхабяване на горните елементи от структурата на железопътната линия.

124 На 4 септември 2008 г., ден преди инспекционната комисия да представи докладите си от 5 септември 2008 г., местният директор изпраща писмо до дирекцията за железопътна инфраструктура на LG. В това писмо местният директор прави същите констатации като съдържащите си в докладите от 5 септември 2008 г., но стига до извода, че „частичен ремонт на железопътната линия няма да отстрани проблема“, и иска разрешение и необходимото финансиране за изпълнението на проект за ремонт на цялата железопътна линия.

125 Местният директор повтаря заключенията си във второ писмо от 5 септември 2008 г., в което оценява стойността на строителните работи на 38 милиона литовски литаса (LTL), съответстващи на около 11,2 милиона евро.

126 В този смисъл следва да се отбележи, първо, че от съдържанието на писмата на местния директор от 4 и 5 септември 2008 г. не следва, както твърди жалбоподателят, че мандатът му не е бил ограничен до мястото на деформацията, поради което последният трябвало да оцени състоянието на цялата железопътна линия, докато инспекционната комисия от 3 септември 2008 г. е ограничила проверката си до мястото на деформацията. Всъщност в писмото от 4 септември 2008 г. авторът само посочва, че по време на редовна проверка е установена деформация на осемнадесетия километър от железопътната линия, след което изброява резултатите от проверката по отношение на причините за деформацията и стига до извода, че „частичен ремонт няма да отстрани проблема“. В заключение той иска също така разрешение и финансиране, необходими за изпълнението на проект за възстановяване на цялата железопътна линия. По същия начин в краткото писмо от 5 септември 2008 г. местният директор съобщава датата и часа на деформацията и излага преценката си, че за да се възстанови движението по железопътната линия, е необходим ремонт на цялата линия. Той оценява и разходите за строителните работи в размер на 38 милиона литаса и иска от адресата да му съдейства за отпускането на средствата за изпълнението им.

127 Второ, както отбелязва Комисията, следва да се констатира, че членовете на инспекционната комисия от 3 септември 2008 г., които са подготвили докладите от 5 септември 2008 г. и са препоръчали локален ремонт на деформацията, са висши кадри от същия клон на LG като местния директор и подобно на последния е следвало да познават историята на железопътната линия.

128 Трето, както е констатирано в съображение 332 от обжалваното решение, следва да се отбележи, че от сравнението на докладите от 5 септември 2008 г. с писмото от 4 септември 2008 г. на местния директор, обобщено в таблица № 2, съдържаща се в съображение 46 от обжалваното

решение, е видно, че в трите документа се посочват едни и същи проблеми относно структурата на железопътната линия. Следователно е трудно да се разберат причините, поради които докладите от 5 септември 2008 г. препоръчват локален ремонт на мястото на деформацията, докато писмата от 4 и 5 септември 2008 г. препоръчват пълен ремонт по цялата железопътна линия.

129 Четвърто, следва да се приеме, че жалбоподателят няма основание да твърди, че местният директор е стигнал до извода за необходимост от премахване и пълно възстановяване на железопътната линия въз основа на личния му опит по отношение на последната и поради факта че взетите преди това мерки, по-специално намаляването на скоростта, не са предотвратили деформацията. Всъщност в писмата на местния директор от 4 и 5 септември 2008 г. не се споменава за твърдян неуспех на предходните мерки като ограничаването на скоростта. По-специално писмото на местния директор от 4 септември 2008 г. се ограничава до това да констатира, без допълнителни уточнения, че „частичен ремонт няма да отстрани проблема“. Освен това, дори да се приеме за установено, обстоятелството, че въпросът за ограничаването на скоростта по железопътната линия е добре познат в рамките на LG, не може да запълни липсата на позоваване на неуспеха на предходните мерки и във всички случаи не може да обоснове несъответствията между докладите от 5 септември 2008 г. и писмата на местния директор.

130 От това следва, че обосновката на жалбоподателя относно разликите между докладите от 5 септември 2008 г. и писмата на местния директор от 4 и 5 септември 2008 г. не е достатъчна, за да се обезсили констатацията на несъответствията, посочени от Комисията в обжалваното решение.

131 Ето защо оплакването на жалбоподателя трябва да се отхвърли.

4) По четвъртото оплакване в рамките на първата част: твърдението, че Комисията неправилно е отхвърлила доводите относно системните проблеми, свързани с баластовото легло на железопътната линия

132 С четвъртото си оплакване жалбоподателят твърди, че изтъкнатите от него доводи относно системните проблеми, свързани с баластовото легло на железопътната линия, не били непоследователни или неубедителни, както Комисията е приела в обжалваното решение. Според него те се обяснявали с обстоятелство, че едва по-късно, на 11 септември 2008 г., железопътната линия е била анализирана от експерт по баластово легло и баласт. Създадената на 10 септември 2018 г. извънредна комисия, която е проучила железопътната линия, констатирала по-специално силно влошаване на баласта, четири „ровини“, доказващи „недостатъци на платформата“, както и ширина на баластовото легло, която не съответствала на техническите предписания. Въз основа на тези констатации извънредната комисия заключава, че в този случай деформацията несъмнено е предизвикана от системни проблеми в системата за фиксиране и в баластовото легло на железопътната линия. Според жалбоподателя за това заключение не е било необходимо да се изкопава баластът. Всъщност тези напълно видими недостатъци, които засягат по-специално състоянието и формата на баласта и дават сериозни индикации за лошото състояние на баластовото легло като цяло, били достатъчни сами по себе си, за да позволят на експертите да направят заключенията си.

133 Според жалбоподателя железопътната линия е била в много лошо общо състояние и появата на деформацията ясно показала на извънредната комисия, че приетите дотогава единични мерки (незначителни ремонти на структурата на пътя и намаляване на скоростта) не са били достатъчни, за да разрешат сериозните проблеми, свързани с безопасността. Поради това жалбоподателят счита, че с оглед на ясните технически изводи на експерта по баластовото легло на железопътни линии и баласта, както и въз основа на заключението на извънредната

комисия като цяло, не съществува друго разрешение освен реконструкция на цялата железопътна линия, за да се избегне настъпването на други опасни инциденти, дори на злополуки. Ето защо според жалбоподателя именно тази нова обща и подробна оценка на железопътната линия в нейната цялост е основата на решението за премахване на железопътната линия.

134 Комисията и встъпилата страна оспорват тези твърдения.

135 В случая следва да се припомни, че в съображение 336 от обжалваното решение Комисията отбелязва, че в кореспонденцията си с министъра на транспорта и съобщенията и в становището си, представено в хода на административното производство, жалбоподателят често е заявявал, че основната причина за премахването на цялата железопътна линия трябва да се търси със системен проблем във връзка с баластовото легло на тази линия, а именно изронване на баласта, което довело до стесняване на баластовото легло на железопътната линия, за ремонта на която било необходимо да се премахне структурата на последната. В съображение 337 от обжалваното решение обаче Комисията подчертава, че състоянието на железопътната линия е известно поне от предходен доклад от 3 септември 2004 г. и че въпреки това към онзи момент и до изготвянето на доклад за извънредна инспекция на 12 септември 2008 г. не са били сигнализирани никакви системни проблеми във връзка с баластовото легло на железопътната линия, въпреки че същата е била предмет на редовни проверки между тези две дати.

136 Освен това в съображение 338 от обжалваното решение Комисията уточнява, че в отговора си на изложението на възраженията жалбоподателят е заявил, че за разлика от инспекционната комисия, която подготвя докладите от 5 септември 2008 г. и която не е установила никакъв проблем по отношение на баластовото легло по железопътната линия, създадената на 10 септември 2008 г. извънредна инспекционна комисия включва специалисти по баластовото легло на железопътни линии и по баласт, които са счели, че „за да се направи анализ на леглото, трябва да се изкопае баластът, тъй като не се вижда лошото състояние на баластовото легло“.

137 От съображение 339 от обжалваното решение обаче следва, че когато Комисията е поискала впоследствие да получи уточнения във връзка с това ново обяснение, жалбоподателят посочва, че извънредната инспекционна комисия не е изкопавала никакъв баласт на железопътната линия.

138 Освен това от съображение 340 от обжалваното решение е видно, че в отговора си на писмото с изложение на фактите жалбоподателят отново е променил обясненията си, като поддържа, че основната цел на извънредната инспекционна комисия е била извършването на визуална оценка на железопътната линия, за да се установят видимите недостатъци на последната. Според жалбоподателя едва след откриването на тези визуални недостатъци е можело да се извърши специален анализ. В същото съображение в обжалваното решение обаче се отбелязва, че нито един от тези недостатъци не е посочена в доклада за извънредна проверка от 12 септември 2008 г. и че решението за премахване на железопътната линия е било взето, преди инспекционната комисия да извърши какъвто и да е специален анализ, който би могъл да включва изкопаване на баласт.

139 Така, на първо място, следва да се констатира, че докладът от проверката на извънредната комисия от 12 септември 2008 г. съдържа два различни раздела, единият от които се отнася до основните характеристики на железопътната линия, а другият — до констатираните недостатъци по протежение на тази линия вследствие на деформацията. В този доклад от проверката степента на повреждане на баласта не се споменава сред констатираните недостатъци по протежение на железопътната линия, но този елемент е посочен в частта, която се отнася до основните характеристики на железопътната линия, наред с други елементи, като по-специално вида на релсите, вида на траверсите и интензивността на трафика. От това

следва, че влошеното състояние на баласта, посочено в доклада от проверката на извънредната комисия от 12 септември 2008 г. по-специално сред трайните и обективни характеристики на железопътната линия, не е релевантно, за да се обясни необходимостта от премахване на цялата железопътна линия.

140 Освен това единственият недостатък по отношение на баластовото легло на железопътната линия, посочен във въпросния доклад, се състои от четири „ровини“, доказващи „недостатъци на леглото“, както и ширина на леглото, която не съответства на техническите предписания. Както обаче отбелязва Комисията, жалбоподателят не обяснява по какъв начин появата на четири ровини по протежението ѝ е наложило премахването на цялата железопътна линия.

141 На второ място, що се отнася до довода, че за да може извънредната комисия да направи извод за наличието на проблеми с баластовото легло, не е било необходимо да се изкопава баластът, следва да се отбележи, че дори да се приеме за доказан, подобен довод е в противоречие с довода, изтъкнат от жалбоподателя в отговора му на изложението на възраженията, че лошото състояние на леглото не се вижда и анализът му изисква изкопаване на баласта. Това противоречие потвърждава затрудненията на жалбоподателя да представи съгласувана обосновка за премахването на железопътната линия.

142 На трето и последно място, следва да се констатира, че доводите, изтъкнати от жалбоподателя в подкрепа на четвъртото оплакване, не са достатъчни, за да обяснят останалите несъответствия, посочени от Комисията в обжалваното решение, по-специално в съображение 340.

143 С оглед на всичко изложено по-горе следва да се приеме, че Комисията не е допуснала грешка в преценката, като е заключила, че доводите на жалбоподателя относно системните проблеми, свързани с баластовото легло на железопътната линия, са непоследователни или неубедителни.

144 Този извод не може да бъде поставен под въпрос от довода на жалбоподателя, че твърде лошото общо състояние на железопътната линия, съчетано с новата подробна обща оценка на последната в нейната цялост, извършена от извънредната комисия след установяването на деформацията, го е накарало да приеме, че е необходима реконструкция на цялата железопътна линия, за да се възстанови движението при пълна безопасност. Всъщност подобен довод не е релевантен, за да се поставят под въпрос съмненията, които Комисията е изразила относно системните проблеми, свързани с баластовото легло на железопътната линия, въз основа на представените от жалбоподателя документи. При всички положения, тъй като този довод е повторен в рамките на втората част от второто основание, той ще бъде разгледан в рамките на последното.

145 Поради това оплакването на жалбоподателя следва да бъде отхвърлено.

146 В светлината на всичко изложено по-горе следва да се приеме, че нито едно от оплакванията, изтъкнати от жалбоподателя в подкрепа на първата част на второто основание, не може да постави под въпрос извода, до който стига Комисията в обжалваното решение, че дадените обяснения относно наличието на недостатъците на железопътната линия и значението им за безопасността на движението са несъвместими помежду си, противоречиви и неубедителни.

147 Следователно първата част от второто основание следва да бъде отхвърлена.

б) По втората част от второто основание: грешки в преценката, доколкото Комисията е приела, че премахването на железопътната линия е „изключително необичайно“

148 След като припомня, че въз основа на техническите заключения, направени след проверката на извънредната комисия, разполага с две възможности, а именно, от една страна, целенасочени първоначални ремонти, последвани от пълна реконструкция на цялата железопътна линия в срок от пет години (наричана по-нататък „опция 1“), или, от друга страна, пълна и незабавна реконструкция на железопътната линия (наричана по-нататък „опция 2“), жалбоподателят поддържа, че предвид конкретните обстоятелства по настоящото дело незабавното изпълнение на опция 2 не е „изключително необичайно“, така че това обстоятелство не можело до се изтъква като представляващо злоупотреба.

149 В това отношение жалбоподателят изтъква, първо, че „изключително необичайна“ била железопътната линия, тъй като към момента на настъпване на фактите тя е била на близо 140 години и от 1972 г. насам не били извършвани значителни обновителни работи. Върху цялата железопътна линия били открити множество нередности, но били извършени само малки ремонти, като същевременно скоростта на движение на влаковете била намалена на 25 km/h. Според жалбоподателя тези мерки, които далеч не съответствали на практиките в сектора в Европа, били израз на твърде деликатното му финансово състояние, както и на това на единствения му акционер, литовската държава.

150 Второ, жалбоподателят поддържа, че след появата на деформацията и подробната оценка на състоянието на цялата железопътна линия, извършена от извънредната комисия, е станало ясно, че нов частичен и по-евтин ремонт не би разрешил проблемите във връзка с безопасността на железопътната линия. Поради това на 19 септември 2008 г. жалбоподателят решава, че реконструкцията на железопътната линия (било в рамките на опция 1 или по опция 2) е единственият начин да се гарантира безопасността на движението.

151 Трето, жалбоподателят твърди, че измежду двете опции, които е трябвало да избира, опция 2 е била единственото релевантно и икономически разумно разрешение. Според жалбоподателя първоначалните ремонтни работи в действителност не биха разрешили различните проблеми, като се има предвид, че дори да се приложи опция 1, в срок от пет години е било необходимо да се извърши реконструкция на цялата железопътна линия. Впрочем в крайна сметка опция 1 би била по-скъпа от опция 2. Също така, опция 1 би изисквала значително дублиране на работите, за разлика от опция 2, при която същите се извършват наведнъж. Освен това всички материали, използвани за първоначалните ремонти, трябвало да бъдат отново заменени при последващата реконструкция.

152 Четвърто, жалбоподателят поддържа, че тъй като опция 2 била единственото релевантно и икономически разумно разрешение, той нямал никаква причина да забави прилагането му. Впрочем самото LDZ обяснявало, че железопътният път обикновено се премахвал, когато не съществува никакво основание да се смята, че ще бъде използван отново. LDZ потвърдило също, че премахването е обичайна практика, която е необходима, ако съществуващите релси трябва да бъдат заменени с други, или ако е необходимо да се извършат работи по обновяване, например обновяването на баластовото легло и на баласта, които в техническо отношение не могат да бъдат извършени, докато релсите не бъдат отстранени. Освен това жалбоподателят изтъква, че е решил да използва повторно някои от материалите от железопътната линия за ремонт на други пътища. Според жалбоподателя тези материали биха били повредени през зимата, ако не ги бе премахнал бързо през октомври 2008 г., за да ги складират напълно безопасно. Накрая, жалбоподателят твърди, че като е премахнал бързо железопътната линия и като е поискал едновременно с това средства за реконструкцията ѝ, той е доказал в достатъчна степен пред Orlen, което упражнявало постоянен натиск върху него, намерението си да реконструира железопътната линия в съответствие с обвързващите го договорни задължения.

153 Пето, жалбоподателят твърди, че към момента на демонтирането на железопътната линия, а именно 3 октомври 2008 г., той е имал основание да очаква да получи необходимите средства за реконструкция на железопътната линия, тъй като все още не е бил засегнат от последиците от финансовата криза, предизвикана от фалита на банка Lehman Brothers през септември 2008 г. По-специално според жалбоподателя към момента на настъпване на фактите той не можел да предвиди толкова неблагоприятно развитие на положението, което го принудило да спре, считано от края на 2008 г., изпълнението на основните си проекти за обновяване, включително този относно железопътната линия. Освен това жалбоподателят подчертава, че към момента на настъпване на фактите все още са съществували средства на Съюза, които са били на разположение за големи инвестиции в железопътните инфраструктури през периода 2007—2013 г. и че той основателно е очаквал да се ползва от тях, за да финансира реконструкцията на железопътната линия. Следователно съдържащото се в обжалваното решение твърдение, че в писмото от 2 октомври 2008 г., изпратено до Министерството на транспорта и съобщенията, жалбоподателят не е положил реални усилия, за да получи финансиране за обновяването на железопътната линия, било неоснователно.

154 В становището си по писменото становище при встъпване жалбоподателят уточнява, че не е разполагал с достатъчно средства за реализацията на всички големи обновителни работи по неговата мрежа и че е трябвало да определи как да използва твърде ограничените си ресурси по най-подходящия начин. Към момента на премахване на железопътната линия били налични средства на Съюза и оставал само въпросът за използването на част от тези средства по железопътната линия. Инцидентът обаче напълно променил анализа на приоритетите. Освен това според жалбоподателя предвид нетните печалби, реализирани през 2008 г., собственият му капитал бил достатъчен и наличен за цялостно финансиране на реконструкцията на железопътната линия, в случай че не бъде получено финансиране от Съюза или от държавата.

155 Комисията и встъпилата страна оспорват тези доводи.

156 Следва да се констатира, че с доводите си жалбоподателят оспорва преценката, направена от Комисията в съображения 184—198 от обжалваното решение, според която по същество, от една страна, премахването на железопътната линия е било прибързано, без да са били приети никакви подготвителни мерки за реконструкция (съображения 184—193 от обжалваното решение), и от друга страна, това премахване противоречи на обичайната практика в железопътния сектор (съображения 194—198 от обжалваното решение).

157 В това отношение следва да се припомни, първо, че в съображение 184 от обжалваното решение Комисията приема, че жалбоподателят премахва железопътната линия прибързано, без да осигури необходимите средства и без да следва нормалните подготвителни етапи за реконструкцията ѝ. От съображение 185 от обжалваното решение е видно, че в отговор на искането на Комисията за предоставяне на информация жалбоподателят обяснява, че „[л]итовският участък от [железопътната линия] е [бил] премахнат […] с цел извършване на реконструкция и възможно най-бързо възобновяване за движението, тъй като пътят бил важен за Orlen — един от неговите основни клиенти“. Жалбоподателят уточнява също, че е „действал под постоянен натиск от страна на Orlen за ускоряване на реконструкцията по този път и следователно е положил всички възможни усилия, за да извърши строителните работи възможно най-скоро“.

158 Второ, в съображение 186 от обжалваното решение Комисията посочва, че към съответния момент жалбоподателят е приел, че не разполага с достатъчно средства, за да обнови железопътната линия, и че явно трябва да се проведе продължително административно производство, преди да могат да бъдат получени средства за проект от този мащаб. Всъщност съгласно правилата, определени от литовската държава към тогавашния момент, големите инфраструктурни дейности се финансирали от фондове на Съюза, докато ограничените ресурси на жалбоподателя трябвало да се използват само за текущото поддържане на инфраструктурата.

Заявлението за финансиране от Съюза е трябвало да бъде подкрепено с подготвителни мерки, включително проучване за осъществимост, което в случая е продължило две години. Окончателното решение за предоставяне на средства от структурните фондове на Съюза за определен проект се вземало от Министерството на транспорта и съобщенията. Следователно не е съществувала никаква гаранция, че ще бъдат получени средства, така че премахването на железопътната линия не е било належащо. Накрая, в съображение 187 от обжалваното решение Комисията отбелязва и че премахването на цялата железопътна линия не позволило да се спечели много време, предвид че реалната реконструкция можела да започне след приключването на всички предварителни административни етапи.

159 Освен това от съображение 188 от обжалваното решение е видно, че Комисията е поискала от жалбоподателя да ѝ обясни по какъв начин премахването на железопътната линия през октомври 2008 г. би могло да ускори реконструкцията ѝ, предвид че все още е трябвало да се проведе дълга процедура с несигурен изход по заявлението за получаване на необходимите средства. От същото съображение е видно, че в отговора си жалбоподателят по същество потвърждава твърдението си, че премахването на железопътната линия е необходим етап от нейната реконструкция и трябва да допринесе за намаляване на необходимото време за оставащите работи. Той добавя, че процедурата не е дълга, а по-скоро опростена, че „[п]ри подаването на молбата за финансиране, [той] имал основание да очаква, че средствата ще бъдат отпуснати за този проект“ и че „[т]ази увереност е [била] подсилена от обстоятелството, че му е било поискано да представи проучване за осъществимостта на проекта“. Съгласно съображение 189 от обжалваното решение в отговора си на изложението на възраженията жалбоподателят повтаря довода си, че е премахнал железопътната линия с единственото намерение да я ремонтира възможно най-бързо. Той твърди, че премахването на железопътната линия не е необичайна, а по-скоро необходима мярка, преди краткият маршрутът да бъде напълно възстановен и движението да може да бъде възобновено.

160 Трето, в съображение 190 от обжалваното решение Комисията посочва, че на 2 октомври 2008 г. жалбоподателят е подал заявлението си за финансиране в кратко писмо до министъра на транспорта и съобщенията, с което иска 620 милиона литаса (около 179,71 милиона евро) за обновяване на осем различни железопътни линии, сред които и процесната железопътна линия, като не е направено специално изявление по отношение на последната. Освен това Комисията подчертава, че нормалната процедура по одобрение бива продължителна и че резултатът от нея не може да бъде гарантиран. Въпреки това жалбоподателят започва да премахва железопътната линия още на следващия ден, на 3 октомври 2008 г., без дори да изчака отговора на министъра на транспорта и съобщенията. От съображение 191 от обжалваното решение е видно, че в отговор, получен на 28 октомври 2008 г., Министерството на транспорта и съобщенията подчертава, че тъй като тези проекти не са одобрени в миналото, не е предвидено никакво финансиране. Освен това Министерството на транспорта и съобщенията припомня на жалбоподателя, че все още има достъп до фондовете на Съюза и го приканва да посочи проекти за финансиране. Тъй като обаче успехът на заявлението за финансиране зависи от резултатите от проучване за осъществимост и от решението на Министерството на транспорта и съобщенията, според Комисията жалбоподателят не е имал основания да очаква, че ще му бъде отпуснато финансиране от Съюза в кратък срок.

161 Четвърто, в съображение 192 от обжалваното решение Комисията приема, че последващите действия на жалбоподателя също доказват, че той не се е опитал да реконструира железопътната линия. В това отношение тя подчертава по-специално че жалбоподателят е изготвил бележки на вниманието на литовското правителство, за да изрази становище против реконструкцията на железопътната линия, и че е препоръчал обновяването на железопътната линия да се добави към приоритетния списък за финансиране само защото правителството е поискало от него да направи това.

162 Освен това в съображение 194 и сл. от обжалваното решение Комисията уточнява причините, поради които счита, че премахването на железопътната линия е „изключително необичайно“ и противоречи на „обичайната практика“ в железопътния сектор. Всъщност, от една страна, Комисията отбелязва, че макар движението да е било спряно по няколко железопътни линии в Литва, жалбоподателят не е бил в състояние да посочи друг пример за линия, която да е била премахната, преди да започнат работите по обновяване.

163 От друга страна, Комисията припомня, че е изпратила искания за предоставяне на информация до управителите на железопътната инфраструктура в другите две балтийски държави, Република Естония и Република Латвия. Управителят на естонската железопътна инфраструктура е предоставил само един пример за премахване на дълги пътни отсечки. В този случай линията е била премахната, тъй като самият маршрут е бил затворен, изоставен и заменен с друг. Управителят на естонската железопътна инфраструктура посочва също че строителните работи, изискващи премахване на линии, не се извършват едновременно по цялата линия, а на интервали, които прекъсват движението за не повече от 12 часа. Основните работи по ремонта, включително премахването на линия, не започвали преди приключването на административната процедура, с която са били одобрени. От своя страна LDZ, което е латвийският управител на железопътната инфраструктура, посочва, че железният път по принцип се премахва едва след като изминат няколко години, през който не е бил използван, и само ако няма никакви основания да се счита, че ще бъде използван отново. В представените от LDZ двата примера пътищата са били премахнати десет и тринадесет години след като са били затворени. Освен това премахването на път за извършване на ремонтни работи се извършвало в Латвия на етапи. Такива работи не започвали преди приключването на административната процедура и осигуряването на финансиране.

164 В настоящия случай, що се отнася, на първо място, до въпроса за прибързаното премахване на железопътната линия, без да е предприета каквато и да било подготвителна мярка с оглед на реконструкцията, Общият съд отбелязва, първо, че както личи от анализа на първата част на второто основание, жалбоподателят не е доказал, че след появата на деформацията и подробната оценка на състоянието на цялата железопътна линия последната се е намирала в състояние, което обосновавало незабавното ѝ премахване. За сметка на това следва да се констатира, както отбелязва Комисията въз основа на предоставената от жалбоподателя информация, че докладът от проверката на извънредната комисия от 12 септември 2008 г., в който железопътната линия се разглежда в нейната цялост, не е открил недостатъци по цялата линия, а само върху 1,6 km от последната. Освен това в писмо, изпратено на 18 септември 2008 г. от Дирекцията на железопътната инфраструктура на LG до неговия съвет за стратегическо планиране и изготвено въз основа на доклада от проверката на извънредната комисия от 12 септември 2008 г., се уточнява, че е необходима незабавна реконструкция само на 1,6 km железопътен път. Както обаче правилно бе констатирано в съображение 348 от обжалваното решение, проблеми, засягащи 1,6 km от 19 km от железопътната линия, не могат да обосноват пълното и незабавно премахване на пътя. Действително в същото писмо от 18 септември 2008 г. се уточнява също, че скрепленията и наставовите връзки за релсите трябва да бъде заменени върху 19 km от железопътната линия, че баластовото легло трябва да бъде ремонтирано, че комуникационните кабели трябва да бъдат заменени по цялата дължина на пътя и че за да се гарантира безопасността на движението, железопътната линия трябва да бъде изцяло ремонтирана в срок от пет години. В това писмо обаче не се посочва, че подобен ремонт трябва да включва пълното и незабавно премахване на железопътната линия.

165 Второ, следва да се отбележи, че жалбоподателят не доказва в достатъчна степен твърдението, че недостатъците, довели до инцидента от 2 септември 2008 г., са били установени на много други места по цялата железопътна линия. Всъщност това твърдение се основава на „доклада Wacetob“, изготвен от центъра за развитие на науката и организацията на строителството на Варшава (Полша), за който Комисията приема в съображения 349—356 от обжалваното решение, че няма доказателствена стойност и не може да подкрепи доводите на жалбоподателя,

без това да се оспорва от последния. Освен това констатацията, че нов „частичен евтин ремонт“ не би разрешил проблемите във връзка с безопасността на железопътната линия, която следвала от писмото на местния директор от 4 септември 2008 г., с основание е приета за несъответстваща на докладите от 5 септември 2008 г., както следва от точки 126—130 по-горе, според които по същество локален ремонт би позволил възстановяването на движението при пълна безопасност.

166 Ето защо следва да се констатира, че доводът, изведен по същество от необходимостта от демонтиране на железопътната линия поради загриженост, свързана с безопасността на железопътния трафик, не позволява да се констатира, че Комисията е допуснала грешка в преценката.

167 Този извод не се поставя под въпрос от довода, че опция 2 е единствената релевантна и икономически разумна възможност, така че жалбоподателят нямал никаква причина да изчаква, за да изпълни решението си.

168 Всъщност, дори да се предположи, както твърди жалбоподателят, че опция 2 е била единствената релевантна и икономически разумна възможност, тя не предполага непременно прибързано премахване на железопътната линия. В това отношение следва да се отбележи, както подчертава Комисията в съображение 187 от обжалваното решение, че незабавното премахване на железопътната линия не би позволило да се спечели време, предвид че работите по реконструкцията са могли да започнат едва след приключването на всички предварителни административни етапи, включващи по-специално осигуряването на необходимото финансиране. Следователно, тъй като все още не е разполагал с необходимото финансиране за започване на работите по реконструкция на железопътната линия, жалбоподателят не е имал никакво основание да пристъпи към пълното ѝ премахване. Ето защо той не може да твърди, че нямал никаква причина да изчаква, преди да изпълни решението си да пристъпи към изпълнението на опция 2, т.е. да премахне железопътната линия.

169 Трето, твърденият натиск, който Orlen оказвал върху жалбоподателя, също не може да обоснове прибързаното премахване на железопътната линия. В това отношение следва да се отбележи, че този довод се опровергава от факта, че жалбоподателят е избрал да не информира предварително Orlen за проекта си за премахване на железопътната линия. Това неуведомяване не е обосновано с оглед на естеството на строителните работи, още повече че Orlen е единственият клиент, който използва железопътната линия. Освен това тази констатация не може да бъде поставена под въпрос от бележките на жалбоподателя по писменото становище при встъпване, в които твърди, че действията на ръководството му през 2008 г. не били тайни. Всъщност, видно от съображение 55 от обжалваното решение, на 5 септември 2008 г. железопътните гари уведомяват Orlen само за „временното затваряне“ на железопътната линия. То не е уведомено за премахването на железопътната линия. По-специално от обясненията, дадени от страните в съдебното заседание, е видно, че телеграмата с информация за „временното спиране на движението“ по железопътната линия до извършването на строителни работи по реконструкция и ремонт, е била изготвена от дирекцията по железопътните инфраструктури на жалбоподателя, за да информира гарите и LDZ за спирането на движението, но Orlen не е бил адресат на този документ.

170 Четвърто, същото се отнася и до твърдяната необходимост от прибиране на подходящите материали от железопътната линия, за да се избегне увреждането им през зимата, тя също не може да обоснове прибързаното премахване на железопътната линия. Всъщност в това отношение е достатъчно да се констатира, както прави Комисията, че този довод не е подкрепен с доказателства.

171 Пето, що се отнася до довода, че към момента на премахване на железопътната линия жалбоподателят е имал основания да очаква да получи необходимите средства за реконструкцията на железопътната линия, той следва да се отхвърли по различни съображения.

172 Най-напред следва да се отбележи, че самият жалбоподател в отговора си на писменото становище при встъпване признава, че не разполага с достатъчно средства, за да осъществи всички значителни работи по обновяване в неговата мрежа.

173 По-нататък, в отговор на искане на Комисията за предоставяне на информация, целящо да се установи дали жалбоподателят е възнамерявал да извърши значителни работи по обновяване на железопътната линия преди 2 септември 2008 г., последният подчертава, че железопътната линия не е част от приоритетните железопътни линии и че по принцип литовската държава не предоставя достатъчно средства от общия бюджет за модернизацията на железопътните инфраструктури. Освен това жалбоподателят добавя, че структурните фондове на Съюза, както и неговият собствен капитал не са достатъчни за модернизацията на приоритетните национални железопътни линии. Следователно жалбоподателят е съзнавал факта, че след премахването на железопътната линия няма да разполага със собствени средства за нейната реконструкция и че трудно ще получи необходимите средства за реконструкция от страна на държавата или на Съюза.

174 Що се отнася по-специално до държавните средства, безспорно е, че както е посочено в съображение 190 от обжалваното решение, на 2 октомври 2008 г. жалбоподателят подава заявлението си за финансиране в кратко писмо, адресирано до министъра на транспорта и комуникациите, в което иска 620 милиона литаса (около 179,71 милиона евро) за обновяване на осем различни линии, сред които и процесната железопътна линия. По отношение на последната не е направено никакво конкретно изявление. Освен това, както се констатира отново в съображение 190 от обжалваното решение, нормалната процедура по одобрение бива продължителна и резултатът от нея не може да бъде гарантиран. Независимо от тези съображения, жалбоподателят започва да премахва железопътната линия още на следващия ден, на 3 октомври 2008 г., без дори да изчака отговора на министъра на транспорта и съобщенията, който е получил на 28 октомври същата година и в който се посочва, че тъй като тези проекти не са били одобрени в миналото, не е предвидено никакво финансиране.

175 В това отношение следва да се отбележи, че макар министърът на транспорта и съобщенията действително да е припомнил на жалбоподателя, че средствата на Съюза за значителни инвестиции в железопътната инфраструктура за периода 2007—2013 г. все още са били достъпни и да го е поканил да посочи проекти за финансиране, това не променя факта, че в съображение 191 от обжалваното решение Комисията не е допуснала грешка в преценката, като е приела, че жалбоподателят не е имал основание да очаква да получи такова финансиране, без да започне своевременно предварителната административна процедура, необходима за отпускането му. Както отбелязва Комисията в съображения 63 и 64 от обжалваното решение, жалбоподателят е започнал подготовката на проучване за осъществимост относно реконструкцията и развитието на осем железопътни линии, но след одобрението на техническия му съвет се изминали осем месеца преди да получи одобрението на своя генерален директор, на 29 юли 2009 г., и още три месеца, преди да публикува обявление за обществена поръчка.

176 Накрая, жалбоподателят не може надлежно да се позовава на довода, че финансовата криза, последвала фалита на банка Lehman Brothers през септември 2008 г., е довела до влошаване на финансовото му положение с непосредствени последици за способността му да започне значителни ремонтни работи като реконструкцията на железопътната линия. В това отношение следва да се отбележи, че от доводите на жалбоподателя относно лошо състояние на железопътната линия е видно, че той се е намирал в нестабилно икономическо положение още преди финансовата криза през септември 2008 г. Всъщност жалбоподателят сам твърди, че

именно поради неблагоприятното му икономическо положение не са били предприети значителни ремонти на железопътната линия от 1972 г. насам и макар преди септември 2008 г. да са били установени много нередности по цялата железопътна линия, били извършени само малки ремонти, като същевременно скоростта на движение на влаковете била намалена на 25 km/h. Освен това, дори да се допусне, че финансовата криза от 2008 г. е засегнала възможностите на жалбоподателя да предприеме значителни обновителни работи, като реконструкцията на железопътната линия, следва да се отбележи, подобно на Комисията, че достъпът до фондовете на Съюза не е бил засегнат от финансовата криза. Жалбоподателят е можел да получи такива средства, ако беше започнал своевременно необходимото за тази цел административно производство.

177 От това следва, че Комисията не е допуснала грешка в преценката, като е приела, че премахването на железопътната линия е извършено прибързано, без предварително осигуряване на необходимите средства.

178 Що се отнася, на второ място, до необичайния характер на демонтирането на железопътната линия с оглед на практиката в железопътния сектор, Общият съд отбелязва, от една страна, че както посочва Комисията в съображение 186 от обжалваното решение макар движението да е било спряно по няколко железопътни линии в Литва, жалбоподателят не е бил в състояние да посочи друг пример за линия, която да е била премахната, преди да започнат работите по обновяване. Освен това, както отбелязва Комисията, жалбоподателят не е премахнал пътя Бугенай—Скуодас—Клайпеда, въпреки че той е затворен от 1995 г. насам, при това въпреки липсата на заявки за движение по този път.

179 От друга страна, следва да се отбележи, че Комисията е изпратила искания за предоставяне на информация до управителите на железопътната инфраструктура в другите две балтийски държави, Република Естония и Република Латвия. Управителят на естонската железопътна инфраструктура е могъл да предостави само един пример за премахване на дълги пътни отсечки. В този случай линията е била премахната, тъй като самият маршрут е бил затворен, изоставен и заменен с друг. Управителят на естонската железопътна инфраструктура посочва също, че строителните работи, изискващи премахване на линии, не се извършват едновременно по цялата линия, а на интервали, които прекъсват движението за не повече от 12 часа. Освен това основните работи по ремонта, включително премахването на линия, не започвали преди приключването на административната процедура, с която са били одобрени.

180 От своя страна LDZ, което е латвийският управител на железопътната инфраструктура, посочва, че железният път по принцип се премахва едва след като изминат няколко години, през който не е бил използван, и ако няма никакви основания да се счита, че ще бъде използван отново. В представените от LDZ два примера пътищата са били премахнати десет и тринадесет години след като са били затворени. По същия начин, както в Естония, в Латвия премахването на път за извършване на ремонтни работи се извършвало на етапи. Според LDZ такива работи не се започват преди приключването на административната процедура и осигуряването на финансиране.

181 С оглед на всичко изложено по-горе следва да се приеме, че Комисията не е допуснала грешка в преценката, като е приела в обжалваното решение, че премахването на разглежданата в настоящото дело железопътна линия е „изключително необичайно“.

182 Поради това втората част от второто правно основание следва да се отхвърли.

в) По третата част от второто основание: грешки в преценката на Комисията относно намеренията на LG към момента на премахване на железопътната линия

183 С третата част от второто основание жалбоподателят твърди, че обжалваното решение е опорочено от грешка при прилагане на правото, както и от грешка в преценката, тъй като, противно на приетото от Комисията в обжалваното решение, при премахването на железопътната линия той е имал намерение да я реконструира.

184 По-специално жалбоподателят изтъква, че с твърдението си, че в нито един момент той не е възнамерявал да реконструира железопътната линия, Комисията презумирала, че премахването на линията е част от антиконкурентна стратегия, приета на 19 септември или на 3 октомври 2008 г. с цел да се възпрепятства конкуренцията от страна на LDZ. Жалбоподателят твърди, че презумпцията, че е действал недобросъвестно, се основава на три елемента, взети предвид от Комисията, а именно, първо, фактът, че той е поискал да се премести проекта за реконструкция на железопътната линия към резервния списък за средства на Съюза, второ, фактът, че е изготвил три бележки, предназначени за литовското правителство, с които изразява позиция против реконструкцията на железопътната линия и, трето, фактът, че е препоръчал да се добави реконструкция на железопътната линия към приоритетния списък само защото правителството го е инструктирало да направи това.

1) По първото оплакване от третата част: грешка при прилагане на правото, свързана с отчитането на антиконкурентното намерение на жалбоподателя

185 В подкрепа на първото оплакване жалбоподателят поддържа по същество, че обжалваното решение е опорочено от грешка при прилагане на правото, тъй като Комисията е приела, че разглежданата практика представлява злоупотреба, основавайки се по-специално на антиконкурентното му намерение, докато съгласно съдебната практика понятието за злоупотреба е обективно и се отнася до поведението на предприятие с господстващо положение, което може да повлияе на структурата на даден пазар и което води до създаване на пречки за запазването на все още съществуващата на пазара степен на конкуренция или за развитието на тази конкуренция, при това независимо от субективното намерение на това предприятие.

186 Освен това жалбоподателят счита, че в случая Комисията е трябвало да докаже, че към момента на настъпване на фактите, а именно 3 октомври 2008 г., той е действал недобросъвестно с цел да попречи на LDZ да го конкурира, и че не е имал намерение да реконструира железопътната линия. Според жалбоподателя неговите намерения след момента на настъпване на фактите били без значение за преценката на разглежданата практика.

187 Комисията и встъпилата страна оспорват тези твърдения.

188 В това отношение следва да се припомни, че съгласно постоянната съдебна практика злоупотребата с господстващо положение, която член 102 ДФЕС забранява, е обективно понятие, визиращо действията на предприятие с господстващо положение на пазар, където равнището на конкуренция вече е отслабено именно поради присъствието на въпросното предприятие, които действия — посредством методи, различни от тези, които управляват нормалната конкуренция между стоките или услугите на основата на престациите на икономическите оператори — имат за последица създаването на пречка за запазването на все още съществуващото равнище на конкуренция на пазара или за развитието на тази конкуренция (вж. решения от 19 април 2012 г., Tomra Systems и др./Комисия, C-549/10 P, EU:C:2012:221, т. 17 и цитираната съдебна практика и от 9 септември 2009 г., Clearstream/Комисия, T-301/04, EU:T:2009:317, т. 140 и цитираната съдебна практика).

189 От обективния характер на понятието за злоупотреба следва, че укоримото поведение трябва да се преценява въз основа на обективни данни и че за установяване на злоупотреба с господстващо положение не е необходимо да се доказва умишления характер на поведението и недобросъвестността на предприятието в господстващо положение (вж. в този смисъл решение от 1 юли 2010 г., AstraZeneca/Комисия, T-321/05, EU:T:2010:266, т. 356).

190 При все това, когато разглежда поведението на предприятие в господстващо положение и преценява дали евентуално е налице злоупотреба с такова положение, Комисията следва да съобрази всички релевантни фактически обстоятелства във връзка с това поведение (решение от 19 април 2012 г., Tomra Systems и др./Комисия, C-549/10 P, EU:C:2012:221, т. 18).

191 В това отношение трябва да се посочи, че когато преценява поведението на предприятие с господстващо положение — анализ, който е абсолютно необходим, за да може да се направи извод за злоупотреба с такова положение — Комисията неминуемо следва да разгледа осъществяваната от това предприятие търговска стратегия. Във връзка с това изглежда естествено Комисията да вземе предвид някои субективни фактори, като например мотивите в основата на разглежданата търговска стратегия (решение от 19 април 2012 г., Tomra Systems и др./Комисия, C-549/10 P, EU:C:2012:221, т. 19).

192 Поради това, противно на твърденията на жалбоподателя, наличието на евентуално антиконкурентно намерение може да е едно от множеството фактически обстоятелства, които могат да бъдат взети под внимание при установяването на злоупотреба с господстващо положение (вж. в този смисъл решение от 19 април 2012 г., Tomra Systems и др./Комисия, C-549/10 P, EU:C:2012:221, т. 20).

193 В случая следва да се отбележи, че в обжалваното решение Комисията установява злоупотреба с господстващо положение от страна на жалбоподателя, като взема предвид различни фактически обстоятелства, свързани с премахването на железопътната линия, и анализира потенциалните последици за конкуренцията, които подобно премахване е могло да породи.

194 В съображения 182—201 от обжалваното решение Комисията приема по-специално че LG е използвало методи, които не съответстват на използваните в условията на нормална конкуренция, тъй като по същество, първо, LG е знаело за проекта на Orlen да се насочи към морските терминали на Латвия, като използва услугите на LDZ, второ, LG е премахнало прибързано железопътната линия, без да осигури необходимото финансиране и без да предприеме каквито и да било обичайни подготвителни мерки за нейната реконструкция, трето, премахването на железопътната линия противоречало на обичайните практики в сектора, и четвърто, LG е взело мерки, за да убеди литовското правителство да не извършва реконструкция на железопътната линия.

195 По-специално, що се отнася до констатацията, че LG е премахнало линията прибързано, без да осигури необходимото финансиране и без да предприема каквито и да било обичайни подготвителни мерки за реконструкцията ѝ, в точки 157—161 по-горе вече бе констатирано, че Комисията е разграничила, от една страна, в съображения 184—191 от обжалваното решение, поведението на жалбоподателя преди началото на демонтирането на железопътната линия, а именно до 2 октомври 2008 г., и от друга страна, в съображение 192 от обжалваното решение и само като потвърждение на вече направените констатации, поведението на жалбоподателя към дата след 2 октомври 2008 г.

196 След като установява всички тези различни фактически обстоятелства, свързани с премахването на железопътната линия, в съображения 202—324 от обжалваното решение Комисията приема, че разглеждано в неговия контекст премахването може да възпрепятства конкуренцията на пазара за предоставяне на услуги за железопътен превоз на нефтопродукти. Следователно може

само да се констатира, че Комисията изобщо не се е основала на намерението, антиконкурентната стратегия или недобросъвестността на LG, за да обоснове извода си за наличието на нарушение на правото на конкуренцията.

197 Що се отнася до съдържащата се в съображение 192 от обжалваното решение констатация, че след демонтирането на железопътната линия жалбоподателят не се е опитал да я реконструира, от структурата на посоченото решение е видно, че тя има за цел само да подкрепи извода, направен въз основа на съвкупност от други доказателства в съображение 193 от това решение, че премахването на железопътната линия е било осъществено от жалбоподателя прибързано и без преди това да е получил необходимите средства. С други думи, тази констатация се отнася до обективно фактическо обстоятелство, което наред с други е свързано с укоримата практика, а не до субективна преценка относно преследваните от жалбоподателя цели. Следователно от посочената констатация не може да се направи извод, че Комисията се е основала на обстоятелство, свързано с антиконкурентното намерение на жалбоподателя. При тези обстоятелства следва също така да се отхвърлят съображенията на жалбоподателя, основани на обстоятелството, че намеренията му след момента на настъпване на фактите били без значение за преценката на разглежданата практика.

198 От това следва, че първото оплакване от третата част трябва да бъде отхвърлено.

2) По второто оплакване от третата част: неточности на фактическите констатации, взети предвид при преценката на недобросъвестността на жалбоподателя

199 Що се отнася до твърдените неточности на фактическите констатации, които Комисията взела предвид, като приела въз основа на обстоятелства, настъпили след 2 октомври 2008 г., че към момента на настъпване на фактите жалбоподателят е действал недобросъвестно и без действително намерение да извърши реконструкция на железопътната линия, на първо място, жалбоподателят изтъква, че твърдението за недобросъвестност е много неправдоподобно, като се има предвид, че както признавала Комисията в съображение 90 от обжалваното решение, той е решил да не продължава реконструкцията на железопътната линия вследствие на арбитражно решение от 17 декември 2010 г., постановено в образувано по молба на Orlen производство в контекста на съществуващия между тях търговски спор. Жалбоподателят поддържа, че преди това арбитражно решение, и по-специално към момента на настъпване на фактите (на 3 октомври 2008 г.), той е изпълнявал проекта за реконструкция, тъй като е считал, че има договорно задължение да реконструира железопътната линия.

200 На второ място, жалбоподателят поддържа по същество, че трите фактически обстоятелства, настъпили след 2 октомври 2008 г., на които Комисията основава презумпцията за недобросъвестност, са хипотетични и очевидно погрешни. За сметка на това преписката съдържала множество доказателства, които не били разгледани в обжалваното решение и които установявали, че към момента на настъпване на фактите той е възнамерявал да реконструира железопътната линия, по-специално документите представени като приложения A.10, A.30 и A.31. Според жалбоподателя последващи актове също предоставяли солидни доказателства за това, че към момента на настъпване на фактите той действително е възнамерявал да реконструира железопътната линия, преди да преразгледа позицията си вследствие на арбитражното решение от 17 декември 2010 г. Ето защо според жалбоподателя нито едно фактическо обстоятелство не подкрепя твърдението на Комисията, че той е действал недобросъвестно, по-конкретно че при премахването на железопътната линия на 3 октомври 2008 г. всъщност не е възнамерявал да я реконструира.

201 Комисията и встъпилата страна оспорват тези твърдения.

202 В самото начало следва да се констатира, че с второто оплакване от третата част на второто основание жалбоподателят оспорва по същество преценките на Комисията в съображение 192 от обжалваното решение, чието съдържание бе припомнено в точка 161 по-горе. В подкрепа на второто си оплакване жалбоподателят по същество изтъква два довода.

i) По първия довод: твърдяното влияние на арбитражното решение от 17 декември 2010 г. върху решението да не реконструира железопътната линия

203 С първия си довод жалбоподателят твърди, че твърдението за недобросъвестност, което според него произтичало от съображение 192 от обжалваното решение, е твърде неправдоподобно, тъй като той е решил да не продължава реконструкцията на железопътната линия вследствие на арбитражното решение от 17 декември 2010 г. Жалбоподателят уточнява, че преди това арбитражно решение, и по-специално към момента на настъпване на фактите, той е изпълнявал проекта за реконструкция, тъй като считал, че обвързан от договорно задължение да реконструира железопътната линия.

204 Най-напред следва да се отбележи, че както следва от точки 196 и 197 по-горе, Комисията не е изтъкнала недобросъвестност на жалбоподателя във връзка с намерението му да реконструира железопътната линия, за да обоснове твърдението си, изложено в съображение 192 от обжалваното решение, а само е посочила фактическото обстоятелство, че след демонтирането жалбоподателят не се е опитал да реконструира железопътната линия. Освен това следва да се отбележи, че констатацията на Комисията, че след демонтирането на железопътната линия жалбоподателят всъщност не се е опитал да я реконструира, само подкрепя извода, направен в съображение 193 от обжалваното решение въз основа на съвкупност от други обстоятелства, изложени в съображения 184—191 от посоченото решение, а именно че премахването на железопътната линия е извършено от жалбоподателя прибързано и без да е получил предварително необходимите средства.

205 По-нататък, от обжалваното решение е видно, че дори преди приемането на арбитражното решение от 17 декември 2010 г. жалбоподателят многократно е информирал литовското правителство, че реконструирането на железопътната линия е неизгодно (съображения 92—95 и 103 от обжалваното решение).

206 Накрая, жалбоподателят няма основание да твърди, че преди приемането на арбитражното решение от 17 декември 2010 г., и по-специално към момента на настъпване на фактите, той е изпълнявал проекта за реконструкция на железопътната линия. Всъщност през периода между премахването на железопътната линия и арбитражното решение, надхвърлящ две години, жалбоподателят не е извършвал ремонтни работи, въпреки че в редица документи твърди, че реконструкцията е можела да приключи в приблизителен срок от две години.

207 С оглед на изложеното по-горе първият довод на жалбоподателя следва да се отхвърли.

ii) По втория довод: твърдените грешки в преценката по отношение на трите обстоятелства, посочени в съображение 192 от обжалваното решение

208 С втория си довод жалбоподателят по същество упреква Комисията, че е допуснала грешки в преценката, що се отнася до трите обстоятелства, посочени в съображение 192 от обжалваното решение. По-специално жалбоподателят оспорва, от една страна, основателността на трите обстоятелства, и от друга страна, възможността те да бъдат взети предвид като доказателства за това, че към момента на премахването на железопътната линия той не е възнамерявал да я реконструира.

209 В това отношение е достатъчно да се припомни, че както бе констатирано в точки 196 и 197 по-горе Комисията не се е основала в обжалваното решение на антиконкурентното намерение или стратегия на LG, за да обоснове извода си за наличието на нарушение на конкурентното право.

210 С оглед на това вторият довод от второто оплакване от третата част на второто основание трябва да се отхвърли като неотносим.

211 От гореизложеното следва, че второто оплакване от третата част, а следователно и третата част на второто основание трябва да се отхвърлят.

г) По четвъртата част от второто основание: грешки в преценката и грешки при прилагане на правото при анализа на потенциалните последици от разглежданата практика върху конкуренцията

212 С четвъртата част жалбоподателят иска да постави под въпрос констатацията, направена в съображения 202 и 203 от обжалваното решение, че по същество премахването на железопътната линия би лишило LDZ от най-краткия и пряк маршрут от рафинерията към латвийските морски терминали на Рига и Вентспилс и че това поведение може да има антиконкурентни последици. Жалбоподателят оспорва и трите съображения, на които според него се основава този извод, а именно, първо, че преди премахването на железопътната линия LDZ е имало реална възможност да предлага железопътни транспортни услуги за нефтопродуктите на Орен от рафинериите към съседен морски терминал и по този начин да упражни конкурентен натиск върху него, второ, че след премахването на железопътната линия LDZ вече не е разполагало с тази възможност, и трето, че това положение е довело до затваряне на пазара на услуги за железопътен превоз на нефтопродукти между рафинерията и морските терминали на Клайпеда, Рига и Вентспилс. Според жалбоподателя нито едно правно или фактическо обстоятелство не подкрепяло тези изводи.

213 По-специално жалбоподателят поддържа, че доводите на Комисията са засегнати, от една страна, от грешки при прилагане на правото (първо оплакване), и от друга страна, от грешки в преценката (второ оплакване).

1) По първото оплакване: грешки при прилагане на правото

214 В подкрепа на първото оплакване, изведено от грешки при прилагане на правото, жалбоподателят изтъква по същество два довода. С първия довод той поддържа, че премахването на железопътната линия на 3 октомври 2008 г. не може да има антиконкурентни последици. С втория довод жалбоподателят твърди, че липсата на ремонт на железопътната линия не е попречила на LDZ да бъде ефективен конкурент и да извършва превоз на товарите като използва по-дългия маршрут към Латвия, който превоз по-рано е бил осъществяван по краткия маршрут и следователно е засегнат от премахването на железопътната линия (наричан по-нататък „засегнатият товарен превоз“).

i) По първия довод: липса на антиконкурентни последици, свързани с премахването на железопътната линия

215 Жалбоподателят поддържа, че премахването на железопътната линия на 3 октомври 2008 г. не може да има антиконкурентни последици, тъй като след спирането на движението на 2 септември 2008 г. железопътната линия вече не е можело да бъде използвана. Всъщност според жалбоподателя самото премахване на линията не е лишило LDZ от най-краткия и пряк маршрут от рафинерията до латвийските морски терминали на Рига и Вентспилс, тъй като

възможността да се ползва този маршрут е отнета със спирането на движението, един месец по-рано. Дори преди премахването на железопътната линия LDZ, както и жалбоподателят не са имали възможност да предлагат транспортни услуги, като използват железопътната линия, считано от 2 септември 2008 г., Следователно според жалбоподателя причината, поради която железопътната линия вече не може да се използва, била без значение.

216 Освен това според жалбоподателя няма никакви доказателства за това, че положението на LDZ би било различно, ако на 18 септември 2008 г. той бе избрал опция 1, а именно реконструкция на етапи, включваща първоначални ремонти, вместо опция 2. В обжалваното решение се приемало, в рамките на този различен сценарий (само при положение че железопътната линия не бе премахната на 3 октомври 2008 г.), че LG е могло да предвиди началото на първоначалните ремонтни работи на по-късен етап. Жалбоподателят обаче счита, че такова развитие на обстоятелствата е било малко вероятно. Най-напред, като се има предвид, че в резултат на финансовата криза той не е получил средства за инвестиция в размер на 40 милиона литаса за периода 2009/2010 г., нямало никакво основание да се предполага, че ще му бъдат отпуснати необходимите значителните средства за първоначалните ремонтни работи, възлизащи на 21,3 милиона литаса. За първоначалните ремонтни работи той е трябвало да следва същата процедура както за незабавната реконструкция, включително да поиска държавни средства или средства на Съюза. На следващо място, опция 1, която включва първоначалните ремонтни работи, е била много по-малко ефикасна от опция 2 и би било изключително неразумно от негова страна да избере при все това опция 1 в по-късен момент. Накрая, арбитражното решение от 17 декември 2 010 г. вероятно и в този случай е щяло да го подтикне да преустанови първоначалните ремонтни работи. Ето защо според жалбоподателя нито едно доказателство не подкрепяло хипотезата на Комисията, според която, при положение че железопътната линия не бе премахната, той е можел да предвиди възможност за ограничен ремонт, тоест първоначални ремонтни работи в рамките на реконструкция на етапи, в един по-късен момент. Следователно конкурентното положение в рамките на различен сценарий, в който железопътната линия не е премахната, вероятно нямало да бъде различно от съществуващото положение.

217 Освен това жалбоподателят отбелязва, че в качеството си на управител на инфраструктурата той носи особена отговорност по-специално за сигурността на железопътната си мрежа, що се отнася до проектирането, поддръжката и експлоатацията. Следователно задължението за минимизиране на смущенията на железопътната мрежа било подчинено на приоритетното задължение на всеки управител на инфраструктура да предотвратява произшествията и да гарантира безопасността на движението.

218 Комисията и встъпилата страна оспорват тези доводи.

219 В самото начало следва да се припомни, че в обжалваното решение Комисията разглежда поведението на жалбоподателя, изразяващо се в прибързано премахване на железопътната линия, без да осигури необходимите средства и без да следва нормалните подготвителни етапи с оглед на реконструкцията ѝ (съображения 182—201 от обжалваното решение). Тя квалифицира това поведение като злоупотреба, състояща се в прибягване до методи, различни от тези, които управляват нормалната конкуренция, която може да породи антиконкурентни последици като отстрани конкуренцията на пазара на услугите за железопътен превоз на нефтопродукти между рафинерията и съседните морски терминали, чрез създаване на пречки за навлизане на пазара, без да е налице обективна причина за това.

220 Следователно Комисията действително квалифицира като злоупотреба самото премахване на железопътната линия и приема, че това премахване, независимо от спирането на движението по железопътната линия на 2 септември 2008 г., е можело да има антиконкурентни последици за

съответния пазар. По-специално Комисията счита, че премахването на железопътната линия може да попречи на LDZ, което действа като ефективен конкурент, да предлага услуги на съответния пазар надолу по веригата и да упражнява конкурентен натиск върху жалбоподателя.

221 В случая следва да се отбележи, на първо място, че както подчертава Комисията, приложимата правна уредба налага на управителите на железопътни инфраструктури, като жалбоподателя, задължението да минимизират смущенията и да подобряват ефективността на железопътната мрежа. При смущения в железопътното движение управителят на железопътната инфраструктура трябва да вземе всички необходими мерки, за да възстанови нормалното положение.

222 Независимо че, както твърди жалбоподателят, същата правна уредба му възлага в качеството му на управител на инфраструктурите особена отговорност по-специално по отношение на безопасното проектиране, поддръжка и работа на неговата железопътна мрежа (съображение 17 от Директива 2004/49/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 29 април 2004 година относно безопасността на железопътния транспорт в Общността и за изменение на Директива 95/18/ЕО на Съвета относно лицензирането на железопътните предприятия и Директива 2001/14 (Директива относно безопасността на железопътния транспорт) (ОВ L 164, 2004 г., стр. 44; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 14, стр. 62) и член 24 от литовския кодекс за железопътния транспорт), може само да се констатира, че по силата на приложимата правна уредба управителят на инфраструктура няма само задължението да гарантира безопасността на движението, но и задължението да минимизира смущенията на железопътната мрежа и да възстанови нормалното положение след смущения при движението на влаковете. Тези две задължения трябва да бъдат взети предвид от управителя на инфраструктурата. Следователно трябва да се констатира, че в случая премахването на цялата железопътна линия не може да се обоснове единствено със съображения за безопасност, тъй като безопасността вече е била надлежно гарантирана чрез спирането на движението на 2 септември 2008 г.

223 На второ място, тъй като жалбоподателят има господстващо положение на съответния пазар, той носи особена отговорност да не засяга със своето поведение ефективната и ненарушена конкуренция на този пазар. Ето защо при приемането на решението относно деформацията на железопътната линия, жалбоподателят е трябвало да вземе предвид отговорността си по член 102 ДФЕС и да избегне осуетяването на всякаква възможност за възстановяване на движението по железопътната линия в краткосрочен план, като предприеме реконструкция на етапи, в съответствие със задължението си да минимизира смущенията на железопътната мрежа и да възстанови нормалното положение след смущения.

224 От това следва, че независимо от предходното спиране на движението, при установените в обжалваното решение фактически и правни обстоятелства жалбоподателят не се е съобразил с особената отговорност, която носи по силата на член 102 ДФЕС, когато е премахнал изцяло железопътната линия.

225 На трето място следва да се отбележи, че макар спирането на движението по железопътната линия на 2 септември 2008 г. наистина вече да е лишило LDZ от възможността да използва краткия маршрут, за да влезе на литовска територия, както изтъква жалбоподателят, не може да се оспори, че както отбелязва Комисията, премахването на железопътната линия е влошило положението, което е съществувало след спирането на движението. Всъщност премахването на железопътната линия преобразува спирането на движението, което по естеството си е временно, в постоянно положение на абсолютна невъзможност за използване на железопътната линия. Промяната на временно положение в постоянно положение обаче може да има отражение върху конкурентното положение, доколкото според това дали считат, че възстановяването на „нормалното“ положение може да се осъществи в краткосрочен или в средносрочен план, или че няма да бъде възстановено никога, потенциалните конкуренти ще

действат по различен начин. В това отношение впрочем следва да се отбележи, че именно когато Orlen в крайна сметка е преценило, че жалбоподателят няма намерение да ремонтира в кратък срок железопътната линия, LDZ оттегля молбата си за издаване на лиценз за осъществяване на дейност по литовската част от краткия маршрут към Латвия (вж. т. 26 по-горе). Впрочем премахването на железопътната линия прави de facto невъзможно осъществяването на опция 1, тъй като вече не е възможен първият етап от нея, а именно локалните ремонти на местата от железопътната линия, които не позволяват безопасно железопътно движение. Освен това прибързаното премахване на железопътната линия без предварително получаване на средствата, необходими за реконструкцията ѝ, увеличава съществуващия в случая риск възстановяването на безопасното железопътно движение по краткия маршрут да отнеме повече от десет години.

226 Това премахване може да има отстраняващ ефект, изразяващ се в затрудняване на достъпа до пазара, поради по-неизгодни условия. Ето защо следва да се приеме, че премахването на железопътната линия може да доведе до антиконкурентни последици на съответния пазар.

227 С оглед на гореизложеното следва да се приеме, че жалбоподателят неправилно твърди, че при различен сценарий конкурентното положение не би било различно от съществуващото положение. Всъщност това положение е можело да бъде различно, тъй като прибързаното премахване на железопътната линия, без обезпечаване на средствата, необходими за нейната реконструкция, е влошило съществуващото положение към момента на спирането на движението, превръщайки това временно по естеството си спиране в положение на пълна невъзможност за използване на железопътната линия. Това премахване също така е затруднило ремонтирането на железопътната линия, тъй като е довело до невъзможност да се използва опция 1 и не е позволило цялостното изпълнение на опция 2.

228 Този извод не може да бъде оборен с останалите доводи, изтъкнати от жалбоподателя.

229 На първо място, що се отнася до довода, че доколкото поради финансовата криза жалбоподателят не е получил средства за инвестиция за реконструкция в размер на 40 милиона литаса, за периода 2009—2010 г., нямало основания да се предполага, че ще му бъдат отпуснати необходимите значителните средства за първоначалните ремонтни работи, възлизащи на 21,3 милиона литаса, още повече че е трябвало да следва същата процедура както за незабавната реконструкция, включително да поиска държавни средства или средства на Съюза, следва да се констатира, че с този довод жалбоподателят цели по същество да обоснове изпълнението на опция 2. Комисията обаче не го упреква за това, че е избрал опция 2 вместо опция 1, а по-скоро за начина на изпълнение на опция 2 и, по-специално, за това че е започнал работите по премахването на линията без каквато и да било подготовка за реконструкцията, което е направило невъзможно изпълнението на опция 1. Предвид че премахването на железопътната линия е довело до ограничаване на избора на опции и до невъзможност за възстановяване на движението по краткия маршрут към Латвия, жалбоподателят не е можел да изпълни задълженията, които носи в качеството си на предприятие в монополно положение, на което държавата е възложила управлението на железопътната мрежа. Следователно въпросът дали жалбоподателят е могъл да получи значителни средства с оглед на първоначалните ремонтни работи не може да постави под въпрос анализа на Комисията.

230 При всички положения с този довод жалбоподателят потвърждава, че е съзнавал подходящия подход, който е трябвало да предприеме след спирането на движението по железопътната линия на 2 септември 2008 г. В това отношение в съображение 49 от обжалваното решение Комисията посочва, че жалбоподателят е изразходвал 107 000 EUR, за прибързаното премахване на железопътната линия, без да поиска средствата, необходими за нейната реконструкция, и без да започне административна процедура за тяхното получаване. В случая обаче жалбоподателят

не само е поискал със закъснение държавните средства (вж. т. 173 по-горе), но също така не е довършил административната процедура, необходима за получаването на средства от Съюза (вж. т. 175 по-горе).

231 На второ място, доводът, че опция 1 била много по-малко ефикасна от опция 2 и че би било изключително неразумно от страна на жалбоподателя да избере при все това опция 1 в по-късен момент, не може да се приеме, тъй като Комисията не упреква жалбоподателя за това, че е избрал опция 2 вместо опция 1, а за това че е премахнал железопътната линия прибързано и без предварително да обезпечи средствата, необходими за реконструкцията ѝ.

232 На трето място, що се отнася до довода, че арбитражното решение от 17 декември 2010 г. вероятно е щяло да подтикне жалбоподателя да преустанови първоначалните ремонтни работи и в рамките на хипотетичното прилагане на опция 1, следва да се припомни, че както посочва Комисията в съображение 89 от обжалваното решение това арбитражно решение има ограничен обхват, що се отнася до предмета на анализа ѝ и до разглеждания период. Всъщност разглежданото арбитражно решение се отнася единствено до тълкуването на член от търговско споразумение, сключено през 1999 г. между жалбоподателя и Orlen, и анализира фактите, настъпили до 30 септември 2008 г. В този смисъл арбитражното решение не разглежда премахването на железопътната линия през октомври 2008 г. Освен това следва да се припомни, че съгласно приложимата правна уредба жалбоподателят е бил длъжен да вземе всички необходими мерки, за да възстанови нормалното положение по железопътната линия след смущение. При това положение жалбоподателят не може да се позовава на арбитражното решение от 17 декември 2010 г., за да твърди, че е бил свободен да реши да не предявява искане за необходимите средства за извършване на дейностите по реконструкция на железопътната линия и за възстановяване на движението по нея.

233 Ето защо следва да се приеме, че Комисията не е допуснала грешка при прилагане на правото, като е приела в обжалваното решение, че премахването на самата железопътна линия, независимо от предварителното спиране на движението по нея, може да има антиконкурентни последици за пазара.

234 От това следва, че първият довод от първото оплакване от четвъртата част следва да се отхвърли.

ii) По втория довод: твърдението, че липсата на ремонт на железопътната линия не е попречила на LDZ да бъде ефективен конкурент

235 Жалбоподателят поддържа, че липсата на ремонт на железопътната линия не е попречила на LDZ да бъде ефективен конкурент и да извършва засегнатият товарен превоз по по-дългия маршрут към Латвия. Първо, жалбоподателят изтъква, че след спирането на движението на 2 септември 2008 г. железопътната линия и можело да се използва отново само след извършване на значителни ремонтни работи, при това независимо дали е приложена опцията 1 или 2. Така според жалбоподателя единственият важен правен въпрос е да се определи дали липсата на ремонт на железопътната линия може да попречи на LDZ, което действа като ефективен конкурент, да предлага услуги на съответния пазар и да упражнява конкурентен натиск на този пазар. Обжалваното решение обаче не разглеждало този въпрос, като квалифицира единствено премахването на железопътната линия като антиконкурентно поведение, при положение че това премахване само по себе си нямало никакви последици за конкуренцията. Второ, Комисията не доказала, че липсата на ремонт вероятно е щяла да има отстраняващ ефект, а само споменала погрешно не толкова стриктен правен критерий, а именно този за потенциалното ограничение на конкуренцията. Трето, в обжалваното решение

не се разглеждал и въпросът дали след спирането на движението LDZ е можело да се конкурира с LG по отношение на засегнатия товарен превоз по един и същ маршрут, а именно по-дългият маршрут към Латвия.

236 Комисията и встъпилата страна оспорват тези доводи.

237 В настоящия случай, що се отнася до това, че премахването на железопътната линия не оказвало въздействие върху конкуренцията, тъй като такова въздействие оказвала липсата на ремонт след спирането на движението, в самото начало следва да се констатира, че в обжалваното решение не се разглежда въпросът дали липсата на ремонт на железопътната линия е можела да попречи на LDZ да предлага услуги на съответния пазар и да упражни конкурентен натиск върху жалбоподателя. Доколкото обаче Комисията е успяла да докаже, че премахването на железопътната линия само по себе си може да се квалифицира като потенциална злоупотреба, тази проверка не е била необходима.

238 При това положение, противно на твърдяното от жалбоподателя, доколкото Комисията е успяла да докаже, че премахването на железопътната линия е можело да има потенциални последици за конкуренцията, тя не е била длъжна да провери дали липсата на ремонт на железопътната линия също може да има такива последици. Във всеки случай следва да се отбележи, че липсата на ремонт на железопътната линия е взета предвид от Комисията в рамките на анализа ѝ на антиконкурентните последици от премахването на железопътната линия. Всъщност Комисията е разгледала последиците от премахването на железопътната линия върху възможността за ремонтиране на последната и следователно върху възможността за жалбоподателя да изпълни задължението за възстановяване на нормалното положение след деформацията — задължение, което същият носи в качеството си на управител на литовската железопътна инфраструктура и на предприятие с господстващо положение на пазара.

239 Що се отнася до това, че Комисията не била доказала надлежно, че липсата на ремонт на железопътната линия може да има антиконкурентни последици, като приложила по-малко стриктен правен критерий от този за наличието на отстраняващ ефект, независимо от въпроса дали думите „може“ („capable“ на английски език) и „вероятно“ („likely“ на английски език) са взаимнозаменяеми, както поддържа Комисията, следва да се отбележи, че в случая тя е разгледала вероятните последици от премахването на железопътната линия (съображения 317—324 и 363 от обжалваното решение).

240 Що се отнася до това, че Комисията трябвало да провери дали липсата на ремонт на железопътната линия след спирането на движението е можела да попречи на LDZ да се конкурира с жалбоподателя по по-дългия маршрут към Латвия по отношение на засегнатия товарен превоз, т.е. за количествата, които са били превозвани по краткия маршрут до 2 септември 2008 г., следва да се отбележи, подобно на Комисията, че този довод се основава на схващането, че само количествата, превозвани по краткия маршрут към Латвия до 2 септември 2008 г., са били засегнати от премахването на железопътната линия.

241 В съображение 158 от обжалваното решение обаче Комисията определя съответния пазар — въз основа на подхода „НТ—КТ“ — като пазара на нефтопродукти на Orlen, изнасяни по море, тоест пазара на железопътния превоз на нефтопродукти от рафинерията до морските терминали на Клайпеда, Рига и Вентспилс. Следователно потенциално засегнатите от премахването на железопътната линия товари не се ограничават до относително малкия обем нефтопродукти, превозвани по железопътната линия преди спирането на движението през септември 2008 г., а представлява значителна част от производството на рафинерията на Орен, предназначена за износ по море към международните пазари.

242 Тъй като жалбоподателят не е оспорил определението на съответния пазар, представено в обжалваното решение, Комисията не може да бъде упреквана за грешка, поради това че не е разгледала въпроса дали липсата на ремонт на железопътната линия след спирането на движението е могла да попречи на LDZ да се конкурира с жалбоподателя по по-дългия маршрут към Латвия само по отношение на засегнатия товарен превоз.

243 С оглед на всичко изложено по-горе следва да се приеме, че Комисията не може да бъде упреквана за грешка, поради това че не е разгледала въпроса дали липсата на ремонт на железопътната линия може да доведе до антиконкурентни последици на съответния пазар.

244 Ето защо вторият довод от първото оплакване от четвъртата част следва да се отхвърли, а следователно и първото оплакване в неговата цялост.

2) По второто оплакване: грешки в преценката относно възможността LDZ да се конкурира с LG по по-дългия маршрут

245 С второто си оплакване жалбоподателят по същество упреква Комисията, че е допуснала грешка в преценката, като е приела, че LDZ разполага с реална възможност да го конкурира по краткия, но не и по по-дългия маршрут към Латвия.

246 В подкрепа на второто си оплакване жалбоподателят изтъква по същество две групи доводи. С първата група доводи жалбоподателят оспорва направения в обжалваното решение анализ относно наличието на пречки за навлизане на пазара, и по-специално извода, че по дългите маршрути към латвийските морски терминали LDZ било в по-голяма степен зависимо от LG (съображения 290—308 от обжалваното решение). С втората група доводи жалбоподателят иска да постави под въпрос извода в обжалваното решение, че дългите маршрути към латвийските морски терминали не са били рентабилни в сравнение с маршрута до Клайпеда (съображения 309—316 от обжалваното решение).

i) По доводите, с които се оспорва наличието на пречки за навлизане на пазара

247 С първата група доводи жалбоподателят оспорва съществуването на твърдените пречки за навлизане на пазара, и по-специално твърдението в обжалваното решение, че LDZ било зависимо в по-голяма степен (съображение 300 от обжалваното решение) от действащия вертикално интегриран оператор (съображение 293 от обжалваното решение), а именно жалбоподателя, не само за разстояние от 34 km на литовска територия (кратък маршрут), но и за по-голямо разстояние от 152 km (дълъг маршрут). Жалбоподателят оспорва и извода в обжалваното решение, че от гледна точка ex ante това положение представлява значително по-голяма риск за LDZ в сравнение с упражняването на дейността му по кратките маршрути към латвийските морски терминали (съображение 301 от обжалваното решение). По-конкретно жалбоподателят се опитва да постави под въпрос извода в обжалваното решение, че подаденото от LDZ заявление за разпределяне на капацитет във връзка с по-дългия маршрут се отнасяло до много по-дълги и значително по-натоварени маршрути в Литва и следователно било по-комплексно, което увеличило напрежението между него и управителя на железопътната инфраструктура, а именно LG (съображение 297 от обжалваното решение).

248 В това отношение жалбоподателят твърди, първо, че решенията относно разпределянето на капацитета на инфраструктурата в Литва не се приемат от него, а от литовския орган за проверка на железниците (наричано по-нататък „VGI“) под надзора на Министерството на транспорта и комуникациите. VGI приеме решенията по недискриминационен начин и в строго установен срок от четири месеца. Второ, в 28-дневен срок след подаването на заявлението на LDZ то получило всички необходими по закон разрешения, за да упражнява самостоятелно дейността си по първата част от дългия маршрут в Литва, тоест от латвийската граница до

Радвилишкис (Литва). Нищо не показвало, че за LDZ е било трудно или по-сложно да получи и необходимите разрешения за втората отсечка от дългия маршрут. Трето, в обжалваното решение Комисията признавала, че не съществувала опасност от свръхкапацитет по дългия маршрут и следователно не съществувала опасност от напрежение в отношенията с жалбоподателя. Четвърто, като единствен управител на железопътната инфраструктура в Литва жалбоподателят имал задължение да не допуска дискриминация, включително по отношение на допълнителните железопътни услуги. Не били налице основания да се приеме, че той не е изпълнил задълженията си. Пето, било изключително малко вероятно процедурата по одобрение, както и предоставянето на допълнителните услуги, да са били лесно достъпни по отношение на 34 km (кратък маршрут) или 60 km (първи участък от дългия маршрут) на литовска територия, но твърде трудни за допълнителни 92 km (втори участък от дългия маршрут).

249 Освен това жалбоподателят оспорва възможността LDZ да е било в по-голяма степен зависимо от него с оглед на предоставянето на информация за условията за достъп и за таксите по отношение на дългия маршрут, в сравнение с предоставянето на тази информация за краткия маршрут. Всъщност според жалбоподателя цялата релевантна информация е публикувана в литовския Официален вестник и на уебсайта на VGI, който гарантира недискриминационен достъп до инфраструктурите и определя таксите. Макар референтният документ за железопътната мрежата за периода 2008—2009 г. да не уточнява точния размер на таксите за допълнителните железопътни услуги, всички инфраструктурни такси са публикувани и са известни на обществото. Впрочем формулите за изчисляване на таксите били сред тези данни. След изчисляването им от VGI тези такси били публикувани, преди да бъде установено конкретно разписание за движение на влакове, което позволявало на всеки заявител лесно да изчисли дължимите такси. Освен това, въпреки че продължавала да съществува известна несигурност по отношение на точния размер на таксите за допълнителните услуги, не било правдоподобно тази твърдяна липса на прозрачност да не представлява пречка за навлизане на пазара по краткия маршрут и първия участък от дългия маршрут в Литва (за който LDZ е получило всички необходими разрешения), но да представлява значителна пречка за достъп до пазара по отношение на втория участък от дългия маршрут.

250 Комисията и встъпилата страна оспорват тези доводи.

251 В това отношение следва да се отбележи, че в обжалваното решение Комисията по същество приема, че премахването на всички 19 km от железопътната линия, с което най-краткият и най-пряк маршрут от рафинерията до латвийската граница е станал недостъпен за конкурентите, е поведение, при което се използват методи, различни от тези, които управляват нормална конкуренция и което може да доведе до потенциални антиконкурентни последици за пазара надолу по веригата на доставката на железопътни услуги за превоз на нефтопродукти до морските терминали на Клайпеда, Рига и Вентспилс.(съображения 2, 177 и 202 от обжалваното решение).

252 Комисията най-напред приема, че преди премахването на железопътната линия LDZ е имало реална възможност да превозва нефтопродуктите на Orlen, предназначени за морски износ, от рафинерията до латвийските морски терминали по краткия маршрут към Латвия. Комисията посочва също, че жалбоподателят е бил сериозно притеснен от възможността Orlen да ползва услугите по железопътен транспорт на LDZ. Освен това Комисията отбелязва, че Orlen и LDZ са проучвали тази възможност две години, че председателят на управителния съвет на Orlen е обявил, че тези преговори са довели до оказване на натиск върху LG и че LDZ е подало молба за издаване на лиценз за осъществяване на дейност по литовската част от краткия маршрут към Латвия, но не и по дългите маршрути към латвийските морски терминали. След това Комисията анализира капацитета и транспортните разходи. Всъщност, за да потвърди тази преценка, Комисията отбелязва, първо, че с оглед на техническите съображения и на капацитета петролните продукти на Orlen са можели да бъдат превозени до латвийските морски терминали, второ, че латвийските морски терминали представляват реална алтернатива на

пристанището на Клайпеда за обработка на нефтопродукти, трето, че за Orlen въпросът за цената на железопътния транспорт е основен елемент при избора на маршрут, четвърто, че цената на железопътния транспорт зависи от дължината на маршрута и от държавата членка, през която преминава, и пето, че LDZ е можело да предложи конкурентна оферта по краткия маршрут към латвийските морски терминали.

253 На следващо място, Комисията приема, че след премахването на железопътната линия LDZ вече не разполагало с тази възможност да предлага конкурентни железопътни транспортни услуги за петролните продукти на Орен от рафинерията и към съседните морски терминали и следователно вече не можело да упражнява конкурентен натиск върху LG поради наличието на значителни пречки пред навлизането в железопътния сектор и присъщите на последния неизгодни конкурентни условия, пред които са изправени железопътните оператори, конкуриращи действащия на този пазар оператор, който освен това управлява инфраструктурата.

254 Според Комисията единствената възможност LDZ да предлага конкурентни железопътни транспортни услуги за петролните продукти на Orlen е била да се опита да извършва дейност по маршрута до Клайпеда или по дългите маршрути към латвийските морски терминали. Комисията обаче посочва, че маршрутът до Клайпеда, с дължина 228 km, се намира изцяло на територията на Литва и че значителна част от дългите маршрути към латвийските морски терминали преминава през територията на Литва (152 km). Поради това Комисията приема, че жалбоподателят има конкурентно предимство върху собствената си мрежа и че конкурентното положение на LDZ по маршрута до Клайпеда и по дългите маршрути към латвийските морски терминали е по-слабо, отколкото по кратките маршрути към тези морски терминали.

255 Комисията също така уточнява пречките за навлизане на пазара и неблагоприятното конкурентно положение, пред които потенциален конкурент като LDZ могат да бъдат изправени по мрежата на жалбоподателя. Комисията се съсредоточава върху най-значимите пречки за навлизане на пазара, а именно достъпа до железопътните инфраструктури и до допълнителните железопътни услуги (съображения 293—304 от обжалваното решение) и липсата на информация и на прозрачност относно условията за навлизане на пазара (съображения 305—308 от обжалваното решение). Тя добавя, че дори LDZ да е било в състояние да предлага услуги по железопътен превоз на нефтопродуктите на Orlen по дългите маршрути към латвийските морски терминали, без да срещне пречки за навлизане на пазара, тези маршрути биха били по-малко рентабилни в сравнение с маршрута към Клайпеда, така че посочените дълги маршрути към латвийските морски терминали не представляват конкурентна алтернатива на маршрута към Клайпеда.

256 Накрая, Комисията стига до извода, че това е довело до затваряне на пазара за доставка на услуги за железопътен превоз на нефтопродукти от рафинерията към морските терминали на Клайпеда, Рига и Вентспилс.

257 На първо място, в настоящия случай в самото начало следва да се отбележи, че с доводите си жалбоподателят цели единствено да оспори допълнителните преценки, направени от Комисията в съображение 208 и сл. от обжалваното решение, но не поставя под въпрос основните преценки, които се съдържат в съображения 205—207 от обжалваното решение и съгласно които по същество преди премахването на железопътната линия LDZ е имало реална възможност да превозва нефтопродуктите на Orlen, предназначени за износ по море от рафинерията към латвийските морски терминали по краткия маршрут към Латвия. Що се отнася до решенията за разпределяне на капацитета на железопътната инфраструктура, следва да се отбележи, както прави Комисията, че обжалваното решение не оспорва факта, че тези решения са взети от VGI. В това отношение в съображение 296 от обжалваното решение Комисията признава, че що се отнася до предоставянето на капацитет в Литва, заявленията за достъп до железопътните инфраструктури се подават до VGI, който проверява пълнотата им.

Комисията обаче продължава и обяснява, без това да се оспорва от жалбоподателя, че именно последният извършва техническа оценка на заявките и подготвя за VGI проект на разписание за движението на влаковете. Ето защо, както твърди Комисията, заявлението за предоставяне на капацитет на LDZ зависи конкретно от направената от жалбоподателя оценка. Освен това заявлението за отпускане на капацитет се различава от заявлението за получаване на необходимите разрешения като сертификата за безопасност, необходим за осъществяване на дейност в Литва. Ето защо е без значение, както правилно отбелязва Комисията, изтъкнатото от жалбоподателя обстоятелство, че LDZ е получило за 28 дни всички необходими разрешения по заявлението му за извършване на самостоятелна дейност по част от литовския участък на дългите маршрути към латвийските морски терминали. Всъщност направената в обжалваното решение оценка на пречките за навлизане на пазара не се основава на трудности при получаване на необходимите разрешения, а на трудности във връзка с предоставянето на капацитет.

258 На второ място, що се отнася до довода относно твърдените ограничения на капацитета по отношение на дългите маршрути към латвийските морски терминали, следва да се отбележи, както прави Комисията, че в обжалваното решение не се твърди, че съществуват такива ограничения за тези маршрути. В обжалваното решение обаче се посочва, че заявленията за предоставяне на капацитет са по-комплексни. Всъщност тези заявления зависят от оценката на жалбоподателя за маршрут в Литва, който е по-дълъг и по-натоварен от литовската част от краткия маршрут към Латвия (съображение 297 от обжалваното решение). Опасността от конфликт на влакови маршрути е била по-голяма по дългите маршрути към латвийските морски терминали, тъй като тези маршрути вече били използвани, докато литовската част от краткия маршрут е била използвана изключително за превоза на нефтопродукти на Orlen (съображение 298 от обжалваното решение).

259 На трето място, що се отнася до довода, че жалбоподателят има задължение да не допуска дискриминация и по отношение на допълнителните железопътни услуги, следва да се отбележи, че в съображения 293—300 и 303 от обжалваното решение се посочва, че транспонирането в литовското право на принципа на недопускане на дискриминация, закрепен в Директива 2001/14, предоставя на жалбоподателя свобода на действие, която му позволява да налага неблагоприятни условия за достъпа до железопътната инфраструктура и за предоставянето на допълнителни железопътни услуги. По-специално, в съображения 293 и 294 от обжалваното решение Комисията уточнява, че предоставянето на допълнителни железопътни услуги не е непременно регламентирано или пък е уредено по начин, който оставя известна свобода на действие, що се отнася до цените и качеството на предоставяната услуга. Такъв бил случаят с някои услуги по поддръжка (за подвижния състав), с достъпа до определени съоръжения (като например разпределителни гари или технически гари за престои и почистване на подвижен състав) или за оказване на помощ (по-специално в случай на повреден влак, който смущава движението). Следователно, ако нов оператор като LDZ използвал услугите на традиционния оператор, в случая жалбоподателят, последният може до голяма степен да наложи условията, при които тези услуги се предоставят, което поражда несигурност относно качеството и цената на последните. Следва обаче да се отбележи, че всички тези констатации не са оспорени от жалбоподателя, който просто твърди, че няма основания да се приеме, че той не е изпълнил задълженията си.

260 На четвърто място, що се отнася до доводите, с които се цели да се оспори заключението в обжалваното решение, че LDZ е било в по-голяма степен зависимо от жалбоподателя с оглед на предоставянето на информация за условията за достъп и за таксите по отношение на дългия маршрут, в сравнение с предоставянето на тази информация за краткия маршрут, следва да се уточни, както прави Комисията, че в обжалваното решение се признава, че формулите, използвани за изчисляване на инфраструктурните такси, са достъпни за обществото. Комисията обаче счита и че при по-дълъг маршрут в Литва LDZ е щяло да бъде изложено в още по-голяма степен на липсата на информация и прозрачност относно условията за достъп до пазара и

цените за допълнителните железопътни услуги. По-специално в съображение 308 от обжалваното решение Комисията подчертава, че референтният документ за железопътната мрежата за периода 2008—2009 г. (Network Statement of 2008—2009) на жалбоподателя определя само формулата за изчисляване на таксите за достъп до литовските железопътни инфраструктури. Всъщност в този документ не се уточняват реалните такси за допълнителните железопътни услуги, а само се посочва, че тези допълнителни услуги се фактурират в съответствие с действащата правна уредба. Това твърдение не се оспорва от жалбоподателя, който в писмените си изявления изтъква, че макар все още да е съществувала известна несигурност по отношение на точния размер на таксите за допълнителните услуги, не било правдоподобно тази твърдяна липса на прозрачност да не представлява пречка за навлизане на пазара по краткия маршрут и първия участък от дългия маршрут в Литва, но да се приеме за значителна пречка за достъп до пазара по отношение на втория участък от дългия маршрут. Освен това с довода, че макар референтният документ за железопътната мрежата за периода 2008—2009 г. да не уточнява точния размер на таксите за допълнителните железопътни услуги, всички инфраструктурни такси са публикувани и известни на обществеността, жалбоподателят имплицитно потвърждава, че документът не уточнява действителния размер на таксите за допълнителните железопътни услуги. В това отношение следва да се отбележи, че този документ е предоставен на Общия съд в отговор на едно от процесуално-организационните действия, предприети по настоящото дело (вж. т. 65 по-горе) и че в него действително не се уточнява размерът на реалните такси, които се отнасят до допълнителните железопътни услуги. Освен това следва да се отбележи, както прави Комисията, че в обжалваното решение не се констатира липса на прозрачност по отношение на дългия маршрут към Латвия, а се приема че липсата на прозрачност на цените, фактурирани за допълнителните железопътни услуги, увеличава риска за LDZ както по дългия маршрут, така и по маршрута към Клайпеда, но не и по краткия маршрут, доколкото за последния LDZ не зависи от допълнителните услуги на жалбоподателя или поне зависи в по-малка степен от тях (съображение 307 от обжалваното решение).

261 При това положение, противно на твърденията на жалбоподателя, Комисията не е допуснала грешка в преценката, като е приела, че липсата на прозрачност по отношение на точния размер на таксите за допълнителните услуги представлява пречка за навлизане на пазара по дългия маршрут, както и по маршрута към Клайпеда.

262 На пето и последно място, що се отнася до довода, изтъкнат от жалбоподателя в репликата, че недатираната ръкописна бележка, посочена от Комисията в писмената ѝ защита, не разглежда въпроса дали извършването на дейност по дългия маршрут представлява по-висок риск за LDZ (съображение 283 от обжалваното решение), следва веднага да се подчертае, че макар разглежданият документ да е посочен в съображения 97—99, както и в съображение 316, точка 3 от обжалваното решение, жалбоподателят го оспорва едва в репликата си. Освен това, макар документът да не се отнася изрично до LDZ, а до латвийски оператор, потенциален конкурент на LG, той разглежда потенциалните заплахи за интересите на морския терминал на Клайпеда и изброява в рубриката „Защита от Латвия“ различни пречки за навлизане на пазара, които жалбоподателят би могъл да въведе срещу всеки конкурент от Латвия, включително LDZ. При това положение, противно на твърденията на жалбоподателя, в обжалваното решение основателно се приема, че разглежданият документ е едно от доказателствата за това, че извършването на дейност по по-дългия маршрут крие значително по-висок риск за LDZ.

263 От всичко изложено по-горе следва, че нито един от изтъкнатите от жалбоподателя доводи не може да постави под въпрос констатациите в обжалваното решение относно пречките за навлизане на пазара, и по-специално извода, че LDZ е било в по-голяма степен зависимо от жалбоподателя в качеството му на действащ вертикално интегриран оператор.

264 От това следва, че първата група доводи от второто оплакване от четвъртата част трябва да се отхвърлят.

ii) По доводите, с които се оспорва фактът, че дългите маршрути към латвийските морски терминали не били конкурентоспособни в сравнение с маршрута до Клайпеда

265 С втора група доводи жалбоподателят оспорва твърдението в обжалваното решение, че дългите маршрути към латвийските морски терминали не били конкурентоспособни в сравнение с маршрута до Клайпеда (съображения 288 и 310 от обжалваното решение), така че LDZ можело да упражни конкурентен натиск върху LG само по кратките маршрутите към тези терминали, тоест само ако железопътната линия бе ремонтирана.

266 На първо място, според жалбоподателя това твърдение не е правдоподобно по различни причини.

267 Първо, с писмо от 29 септември 2008 г., след спирането на движението, LDZ предложило на Orlen да му предостави услуги по железопътен транспорт към Рига както по краткия, така и по по-дългия маршрут към Латвия. Следователно LDZ очевидно само било приело, че е в състояние да се конкурира ефективно по по-дългия маршрут, включително за производството на Orlen, което LG превозва към Клайпеда. Второ, във вътрешен документ от 2009 г. LG приема, че разликите между краткия и по-дългия маршрут не били съществени с оглед на разстоянието и цената. Поради това не било правдоподобно LDZ да е могло да се конкурира с LG само по краткия, но не и по по-дългия маршрут. Трето, не били налице значителни разлики между трите маршрута по отношение на разходите, което също изглежда нормално, тъй като всички те са част от един и същ географски пазар. Поради това било изключително малко вероятно LDZ да е можело да упражни натиск върху жалбоподателя за превозваното към Клайпеда производство на Orlen само по краткия маршрут (в случай че железопътната линия е била реконструирана или ремонтирана), но не и по по-дългия маршрут.

268 На второ място, според жалбоподателя извършеното от Комисията сравнение на разходите също съдържа много грешки.

269 Според него дори само от използваните от Комисията изрази личало, че сравняването на разходите не се основавало на солиден и надежден анализ. Така Комисията признава, че „не може да определи точно в количествено отношение въздействието на тези структурни разлики върху транспортните разходи“ и че „използваните от LG и LDZ методи за разпределяне на разходите може да са били различни, което е могло да окаже влияние върху техните оценки [относно разходите]“. Тя посочва също, че не става ясно „дали“ латвийските пристанища са имали значително конкурентно предимство спрямо Клайпеда, що се отнася до общите разходи за морски транспорт, и уточнява, че краткият маршрут към Рига „изглежда, е най-изгоден“. Освен това, когато Комисията сравнява разбивките на разходите на жалбоподателя и на LDZ, най-значимият разходен елемент на LDZ по латвийския отсечка от по-дългия маршрут към Рига е категорията „други разходи“, докато „другите“ разходи на жалбоподателя представляват много по-малък процент от общия размер на разходите му по литовския участък от по-дългия маршрут към Рига или Вентспилс. По-нататък, Комисията не взела предвид факта, че жалбоподателят и LDZ са използвали напълно различни методи за разпределяне на разходите, поради което всяко сравнение на разходите било произволно. Например въз основа на използваните от Комисията данни разходите на жалбоподателя за тонкилометър (tkm) са твърде статични и не варират според разстоянието, докато прогнозните разходи на LDZ намаляват при по-дълги маршрути поради оценката, че разходите за товарене и разтоварване на товара са фиксирани разходи, към които след това са добавени действителните транспортни разходи, пропорционално на дължината на маршрута и обема на товарите.

270 Освен това според жалбоподателя, макар данните, съдържащи се в таблица № 5 от обжалваното решение, озаглавена „Разходи за тон за превоз на нефтопродукти на Орен (дълги маршрути и маршрут до Клайпеда)“, да се основават на съпоставими методи за разбивка на разходите, те не подкрепяли твърдението, че LDZ не е могло да упражни реална конкуренция по по-дългия

маршрут по отношение на производството на Orlen, което се превозва до Клайпеда. Освен това жалбоподателят подчертава, че в обжалваното решение Комисията признава, че приетите в таблица № 5 разходи за дългите маршрути вероятно са завишени. Въпреки това разходите по тези маршрути изглеждали напълно сравними с разходите по маршрута до Клайпеда, така че LDZ било в състояние да упражни конкурентен натиск, по-специално като се вземат предвид общите предимства от гледна точка на разходите, които според Комисията то е имало спрямо жалбоподателя, що се отнася например до цените на енергията и разходите за заплати, както и до разходите за морски транспорт. Според жалбоподателя всички тези обстоятелства се потвърждават от факта, че през септември 2008 г. LDZ предлага на Orlen да превози продукцията му от Клайпеда до латвийските морски терминали по по-дългия маршрут. Освен това данните относно разходите, използвани в таблица № 5, били значително по-ниски от цените за тон, които Orlen действително е платило за железопътните транспортни услуги по маршрута до Клайпеда през 2008 г. и 2009 г.

271 Комисията и встъпилата страна оспорват тези доводи.

272 В случая, първо, що се отнася до писмото от 29 септември 2008 г., с което LDZ е представило на Orlen оферта за железопътни транспортни услуги към Рига както по краткия, така и по по-дългия маршрут към латвийските морски терминали, следва да се уточни, че с това писмо LDZ предлага цени за 2008 г. за превоза на нефтопродукти през територията на Латвия към пристанище Рига. По-специално от съдържанието на това писмо е видно, че предлаганият от LDZ цени се отнасят единствено до латвийските отсечки от дългите и кратките маршрути към Рига. Всъщност в писмото са посочени маршрутите Мейтене—Мангали (Рига) и Ренге—Мангали (Рига). Следователно жалбоподателят не може да направи извод само въз основа на разглежданото писмо за конкурентоспособността на офертата на LDZ, тъй като не са взети предвид цените, които то прилага по литовските отсечки от двата маршрута. Освен това жалбоподателят не представя никакво доказателство в подкрепа на довода си, изтъкнат в репликата, а именно че към момента, в който отправя офертата до Orlen LDZ очевидно било отлично запознато с конкурентното положение и релевантните цени и разходи. Впрочем самото съществуване на оферта не означава, че тя действително е конкурентна или, във всеки случай, толкова конкурентна, колкото би могла да бъде, ако железопътната линия не бе премахната. Следователно от това писмо не дава основание на жалбоподателя да направи какъвто и да било извод относно способността на LDZ да упражни ефективен конкурентен натиск върху него по по-дългия маршрут.

273 На второ място, що се отнася до вътрешния документ от 2009 г., в който жалбоподателят заключава, че разликите между краткия и по-дългия маршрут не били съществени с оглед на разстоянието и цената, следва да се подчертае, че става въпрос за документ с референтен номер ES 9/VJ6. Изводът, на който се позовава жалбоподателят, се съдържа в третата и последната страница от този документ, в която той сравнява превоза на продуктите на Orlen до Йелгава (Латвия) през Шауляй (Литва) с директния превоз през Ренге. Следователно този извод не сравнява разходите за целите маршрути към латвийските морски терминали и не се отнася до транспорта на нефтопродукти на Orlen с оглед на износ по море. Освен това обстоятелството, че според жалбоподателя разликите между краткия и по-дългия маршрут към латвийските морски терминали не били съществени с оглед на разстоянието и цената, не важи непременно за LDZ.

274 От това следва, че нито посочената в точка 272 по-горе оферта, нито вътрешният документ, посочен в точка 273 по-горе, могат да поставят под въпрос констатацията на Комисията, че дългите маршрути към латвийските морски терминали са били по-малко рентабилни в сравнение с маршрута към Клайпеда.

275 На трето място, що се отнася до довода, че по отношение на разходите не съществували значителни разлики между дългите маршрути към латвийските морски терминали, кратките маршрути към латвийските морски терминали и маршрута към Клайпеда, следва да се отбележи, че действително дългият маршрут към Рига, за разлика от маршрута към Клайпеда, е включвал значителна отсечка (86 km) в Латвия, където според обжалваното решение разходите за железопътен превоз, по-специално цените на енергията и разходите за заплати, са по-ниски от тези в Литва (съображение 253 от обжалваното решение), вярно е също, че дългият маршрут към Рига е включвал отсечка от 152 km в Литва. Следователно, като се има предвид, че Комисията е изчислила разходите за маршрутите до латвийските морски терминали, като е събрала разходите на жалбоподателя и на LDZ на съответните им етапи от маршрута, за да прецени разликата в разходите за маршрутите, към разходите, свързани с латвийската част от дългия маршрут към Рига трябва да се добавят разходите, свързани с литовската част от същия маршрут. Същото важи и за изчисляването на разходите, свързани с дългия маршрут към Вентспилс. Освен това жалбоподателят не оспорва разходите, представени от Комисията в таблица № 5 в съображение 311 от обжалваното решение. Тази таблица показва, че противно на поддържаното от жалбоподателя, през 2008 г. и 2009 г. разходите за тон за превоз на нефтопродукти на Orlen по дългия маршрут към Рига са между [*поверително*] и [*поверително*] % по-високи от тези по маршрута към Клайпеда, и между [*поверително*] и [*поверително*] % по-високи по дългия маршрут към Вентспилс, отколкото по маршрута към Клайпеда. Следователно, противно на твърденията на жалбоподателя, няма достатъчно доказателства, които да установяват, че LDZ е имало възможност да предлага като ефективен конкурент услуги на съответния пазар като конкурира жалбоподателя по по-дългия маршрут и упражнява по този начин конкурентен натиск върху него.

276 На четвърто място, по отношение на доводите, целящи да поставят под въпрос извършеното от Комисията сравнение на разходите, следва да се отбележи следното.

277 От една страна, що се отнася до съображенията относно изразите, използвани от Комисията в нейния анализ при сравняването на разходите, следва да се отбележи, че от някои използвани изрази не е възможно да се заключи, че сравняването на разходите не се основава на солиден и надежден анализ. Освен това следва да се подчертае, както прави Комисията, че посочването на невъзможността за точно количествено изразяване на въздействието на тези структурни разлики върху транспортните разходи е част от анализ на факторите, които оказват влияние върху разходите за железопътен транспорт, и с нищо не променя извода от анализа относно рентабилността на краткия маршрут към Рига (съображения 254 и 255 от обжалваното решение). Посочването, че използваните от жалбоподателя и LDZ методи за разпределяне на разходите може да са били различни, което е могло да окаже влияние върху техните оценки относно разходите (съображения 271—273 от обжалваното решение), е изяснено в обжалваното решение, което обяснява защо това обстоятелство е ирелевантно и не засяга сравнението на разходите на жалбоподателя и на LDZ. Освен това текстът на едно оспорено от жалбоподателя изречение от обжалваното решение е изваден от неговия контекст. Всъщност цялото изречение от решението гласи следното: „[с]ледователно пристанищата на Рига и Вентспилс са могли да представляват най-малкото надеждна алтернатива на пристанището на Клайпеда, независимо от това дали е било прието също така, че те имат значително конкурентно предимство от гледна точка на общите разходи за морски транспорт“ (съображение 240 от обжалваното решение). Накрая, що се отнася до посоченото в друг раздел от обжалваното решение обстоятелство, че въз основа на анализ на факторите, които се отразяват върху разходите за железопътен транспорт, краткият маршрут към Рига изглежда най-изгоден, това твърдение се подкрепя по-нататък от по-подробното сравнение на разходите по маршрутите в съображения 255—266 от обжалваното решение, доказващо, че краткият маршрут до Рига действително е най-изгоден.

278 От друга страна, що се отнася до довода на жалбоподателя, че обжалваното решение не сравнява „ябълки“, Комисията основателно отбелязва, че обжалваното решение отговаря обстойно на доводите на жалбоподателя относно анализа на разходите, и по-специално на

възраженията относно възможността те да бъдат сравнени. Всъщност от съображение 269 от обжалваното решение е видно, че жалбоподателят е твърдял още в отговора си на изложението на възраженията, че неговите разходи и тези на LDZ не са сравними. Комисията опровергана изчерпателно доводите на жалбоподателя в съображения 270—854 от обжалваното решение. В съображения 272 и 273 от последното тя по-специално обяснява, че е взела предвид обстоятелството, че методите за изчисляване на разходите на жалбоподателя и на LDZ е можело да са различни и че това може да е повлияло върху оценките им на определен компонент на разходите, като например административните разходи. Комисията обаче уточнява и че подобно несъответствие на използваните методи е могло да доведе само до малка разлика по отношение на разходите. По-нататък, в съображение 274 от обжалваното решение Комисията обяснява причината, поради която е приела, че оценката на разходите на жалбоподателя и на LDZ обхваща едни и същи услуги и включва едни и същи компоненти на разходите, поне за 2009 г. Всъщност, както е видно от бележка под линия 406 от обжалваното решение, след като жалбоподателят не е предоставил разбивка на разходите за 2008 г., Комисията е анализирала данните относно разходите на жалбоподателя за 2009 г.

279 Следователно жалбоподателят няма основания да поддържа довода, че методологията за оценка на разходите е била неправилна, за да постави под въпрос сравнението на разходите, извършено от Комисията в обжалваното решение, и така да твърди, че това сравнение е произволно.

280 Този извод не може да бъде оборен с останалите доводи на жалбоподателя.

281 На първо място, що се отнася до довода, че макар данните, съдържащи се в таблица № 5 от обжалваното решение, да се основават на методи за разбивка на сравними разходи, те не подкрепяли твърдението, че LDZ не би могло да бъде надежден конкурент по дългите маршрути към латвийските морски терминали, следва да се констатира, че жалбоподателят не представя доказателства за това, че разликата от [*поверително*] % между разходите по дългия маршрут към Рига през 2008 г. [*поверително*] и разходите по маршрута към Клайпеда [*поверително*] е трябвало да бъде напълно заличена предвид факта, че разходите, приети от Комисията в таблица № 5 от обжалваното решение по отношение на дългите маршрути „вероятно са завишени“. Освен това, доколкото с довода си жалбоподателят цели да изтъкне, че разликата от [*поверително*] % между разходите по дългия маршрут към Рига през 2008 г. [*поверително*] и разходите по маршрута към Клайпеда [*поверително*] не е била значителна, следва да се подчертае, подобно на Комисията, че обжалваното решение доказва също, че дори при предпазлив подход разходите за дългия маршрут към Вентспилс са били с [*поверително*] % по-високи през 2008 г. и с [*поверително*] % по-високи през 2009 г. в сравнение с тези за маршрута към Клайпеда. Разлика от [*поверително*] % или от [*поверително*] % обаче е значителна и трудно може да бъде поставена под въпрос поради завишаване.

282 На второ място, що се отнася до довода, че данните относно разходите, използвани в таблица № 5 [*поверително*], били значително по-ниски от цените, които Orlen действително е платило на тон за железопътните транспортни услуги по маршрут към Клайпеда през 2008 г. [*поверително*] и през 2009 г. [*поверително*], така че съгласно логиката, възприета от Комисията в съображения 281—284 от обжалваното решение, LDZ е можело да упражни конкурентен натиск върху жалбоподателя, ако бе решило да направи това, следва да се отбележи, че обратно на твърдяното от жалбоподателя, изчислените от Комисията разходи за дългия маршрут към Рига са само малко по-ниски от цените, които Orlen действително е платило на тон за железопътните транспортни услуги по маршрут към Клайпеда. Тъй като обаче става въпрос за разходи, а не за цена, към тях следва да се добави, макар и малък, марж на печалба, който в още по-голяма степен намалява разликата с цените, действително е платени от Orlen за железопътните транспортни услуги по маршрута към Клайпеда.

283 С оглед на всичко изложено по-горе следва да се констатира, че Комисията не може да бъде упрекната, че е допуснала грешка в преценката, като е приела, че дългите маршрути към латвийските морски терминали не са били конкурентоспособни спрямо маршрута към Клайпеда.

284 Ето защо второто оплакване от четвъртата част и следователно четвъртата част от второто основание на жалбата в нейната цялост трябва да бъдат отхвърлени.

285 С оглед на посоченото по-горе второто основание следва да бъде отхвърлено изцяло.

3. По третото основание, с което се твърди нарушение на член 296 ДФЕС и на член 2 от Регламент № 1/2003, поради недостатъчни доказателства и липса на мотиви

286 С третото основание жалбоподателят по същество твърди, че Комисията е нарушила член 296 ДФЕС поради липса на мотиви, както и член 2 от Регламент № 1/2003, тъй като не е представила достатъчно доказателства в подкрепа на констатацията си в обжалваното решение за нарушение на член 102 ДФЕС.

287 Комисията и встъпилата страна оспорват тези доводи.

288 Третото основание на жалбата се състои по същество от две части: с първата част се твърди нарушение на член 296 ДФЕС поради липса на мотиви, а с втората — нарушение на член 2 от Регламент № 1/2003.

а) По първата част от второто основание: твърдение за нарушение на член 296 ДФЕС поради липса на мотиви

289 В подкрепа на първата част жалбоподателят изтъква по същество две оплаквания, които следва да се разгледат заедно. С първото оплакване се твърди, че Комисията не е посочила защо се е отклонила от установената съдебна практика относно отказа да се предостави достъп до основни инфраструктури, а с второто — че Комисията не е изложила достатъчно основания, доказващи, че в случая са налице изключителни обстоятелства относно железопътната линия, които обосновават установяването на злоупотреба.

290 В самото начало следва да се отбележи, че доводите, развити от жалбоподателя в подкрепа на двете оплаквания от първата част, не се отнасят до липса или непълнота на мотивите на обжалваното решение. Всъщност тези доводи се смесват с оспорване на обосноваността на обжалваното решение. Задължението за мотивиране на решенията обаче представлява съществено процесуално изискване, което трябва да се разграничава от въпроса за обосноваността на мотивите, тъй като той спада към законосъобразността по същество на спорния акт. Мотивите на едно решение са формален израз на съображенията, на които се основава това решение. Ако съображенията са неправилни, се засяга материалната законосъобразност на решението, а не мотивите му, които може да са достатъчни, но да изразяват неправилни съображения (вж. решение от 10 юли 2008 г., Bertelsmann и Sony Corporation of America/Impala, C-413/06 P, EU:C:2008:392, т. 181 и цитираната съдебна практика). Впрочем трябва да се отбележи, че тези доводи вече бяха изложени, разгледани и отхвърлени в рамките на първото и второто основание.

291 От това следва, че първата част от третото основание следва да бъде отхвърлена.

б) По втората част от третото основание: твърдение за нарушение на член 2 от Регламент № 1/2003

292 В самото начало следва да се констатира, както прави Комисията, че освен кратко споменаване на член 2 от Регламент № 1/2003 в точка 143 от жалбата, жалбоподателят не посочва в подкрепа на твърдението си частите от обжалваното решение, които според него са опорочени от непълнота на доказателствата. Жалбоподателят обаче уточнява своя довод в точки 28 и 29 от становището си по писменото становище при встъпване. По-специално в точка 29 от своето становище той изтъква, че Комисията не се е основала на точни и убедителни преки или документални доказателства, които да установяват надлежно нарушението. Във всеки случай жалбоподателят поддържа, че в съответствие със съдебната практика е изтъкнал доводи, които осветляват по друг начин установените от Комисията факти и така позволяват друго правдоподобно обяснение на фактите да замести възприетото от Комисията, въз основа на което тя стига до извода, че е налице нарушение.

293 В това отношение следва да се отбележи от член 2 от Регламент № 1/2003, както и от установената съдебна практика, следва че в областта на правото на конкуренцията, в случай на спор относно наличието на нарушение, Комисията трябва да докаже констатираните от нея нарушения и да посочи доказателствата, които могат надлежно да установят осъществяването на фактическия състав на нарушението (вж. решение от 12 април 2013 г., GEMA/Комисия, T-410/08, непубликувано, EU:T:2013:171, т. 68 и цитираната съдебна практика).

294 Ако е необходимо Комисията да представи точни и непротиворечиви доказателства, за да докаже съществуването на нарушение, важно е да се подчертае, че не е задължително всяко от представените от Комисията доказателства да отговаря на тези критерии по отношение на всеки елемент на нарушението. Достатъчно е посочените от институцията улики, преценени в тяхната цялост, да отговарят на това изискване, както е прието от съдебната практика, отнасяща се до прилагането на член 101 ДФЕС. Този принцип е приложим и по дела относно прилагането на член 102 ДФЕС (вж. в този смисъл решение от 1 юли 2010 г., AstraZeneca/Комисия, T-321/05, EU:T:2010:266, т. 477 и цитираната съдебна практика).

295 Що се отнася до доказателствената стойност на приетите от Комисията доказателства, следва да се направи разлика между две положения.

296 От една страна, когато Комисията установява нарушение на правилата на конкуренцията, основавайки се на предположението, че установените факти не могат да се обяснят другояче освен с наличието на антиконкурентно поведение, съдът на Съюза трябва да отмени разглежданото решение, ако съответните предприятия изтъкнат доводи, хвърлящи различна светлина върху установените от Комисията факти и позволяващи по този начин да се замени с друго правдоподобното обяснение на фактите, което Комисията е възприела, за да направи извод за наличие на нарушение. Всъщност в такъв случай не може да се приеме, че Комисията е доказала нарушение на правото на конкуренцията (вж. в този смисъл решения от 28 март 1984 г., Compagnie royale asturienne des mines и Rheinzink/Комисия, 29/83 и 30/83, EU:C:1984:130, т. 16 и от 31 март 1993 г., Ahlström Osakeyhtiö и др./Комисия, C-89/85, C-104/85, C-114/85, C-116/85, C-117/85 и C-125/85—C-129/85, EU:C:1993:120, т. 126 и 127).

297 От друга страна, когато Комисията се основава на доказателства, които по принцип са достатъчни за установяване на наличието на нарушение, не е достатъчно съответното предприятие да изтъкне възможността за настъпване на дадено обстоятелство, което би могло да засегне доказателствената стойност на посочените доказателства, за да възникне задължение за Комисията да поеме тежестта да докаже, че това обстоятелство не е можело да засегне доказателствената стойност на доказателствата. Обратно, освен ако подобно доказателство не е можело да бъде предоставено от съответното предприятие поради поведението на самата Комисия, съответното предприятие трябва да установи надлежно, първо, наличието на

изтъкнатото от него обстоятелство, и второ, че това обстоятелство поставя под въпрос доказателствената стойност на доказателствата, на които се основава Комисията (вж. в този смисъл решение от 15 декември 2010 г., E.ON Energie/Комисия, T-141/08, EU:T:2010:516, т. 56 и цитираната съдебна практика).

298 В настоящия случай от анализа на второто основание на жалбата следва, от една страна, че Комисията не е установила злоупотреба с господстващо положение въз основа на предположението, че установените факти не могат да бъдат обяснени другояче освен поради наличието на антиконкурентно поведение. Вместо това тя се основава на доказателства, които по принцип са достатъчни, за да се установи наличието на спорното нарушение. От друга страна, доводите, които жалбоподателят изтъква, за да хвърли различна светлина върху установените от Комисията факти, не позволяват да се замени с друго правдоподобното обяснение на фактите, което Комисията е възприела, за да направи извод за наличие на нарушение.

299 Ето защо с оглед на посочената в точки 292—297 по-горе съдебна практика следва да се приеме, че Комисията не е нарушила член 2 от Регламент № 1/2003.

300 Поради това трябва да се отхвърли втората част от третото основание, а оттам и третото основание на жалбата в неговата цялост.

4. По петото основание, с което се твърди нарушение на член 7 от Регламент № 1/2003, доколкото с решението се разпорежда непропорционална принудителна мярка

301 С петото си правно основание жалбоподателят изтъква, че обжалваното решение нарушава член 7 от Регламент № 1/2003, доколкото с него му се разпорежда непропорционална принудителна мярка.

302 По-специално жалбоподателят изтъква, първо, че по силата на член 7 от Регламент № 1/2003 е можел да бъде задължен само да възстанови конкурентното положение, съществувало преди премахването на железопътната линия, и че преди премахването ѝ железопътната линия вече не е можело да се използва след спирането на движението на 2 септември 2008 г. Необходимите инвестиции в нова инфраструктура, която не е съществена, надхвърляли възстановяването на предишното положение и били необичайни и непропорционални.

303 Второ, жалбоподателят поддържа, че доколкото преди спирането на движението железопътната линия е била използвана само от един клиент за малка част от неговата продукция и че той вече използва друг маршрут, не било сигурно, че този клиент ще използва новия релсов път.

304 Трето, жалбоподателят твърди, че разглежданата реконструкция изисквала много голяма инвестиция, която би го принудила да използва ресурсите си в полза само на един клиент, чието търсене е ограничено, при това в ущърб на други маршрути.

305 Четвърто, жалбоподателят твърди, че задължението за реконструкция на железопътната линия представлява непропорционална мярка, в случай че той няма право да изисква от единствените двама потенциални ползватели на новата инфраструктура да платят справедлива и разумна част от разходите за реконструкция.

306 Пето, в отговор на писмената защита на Комисията жалбоподателят поддържа, че за разлика от „случая Microsoft“, на който се позовава Комисията, в настоящия случай става въпрос за инвестиция в напълно нова инфраструктура, а не за поделяне на съществуваща инфраструктура.

307 Освен това следва да се отбележи, че на 9 март 2018 г. жалбоподателят публикува прессъобщение, в което се посочва, че е приел план за действие със съгласието на Комисията, който предвиждал железопътната линия да бъде възобновена преди края на 2019 г. Съгласно оповестената от пресата информация на 14 август 2018 г. жалбоподателят и Orlen подписват споразумение за възобновяване на движението по железопътната линия. В съдебното заседание жалбоподателят и встъпилата страна потвърждават, че дейностите по реконструкция на железопътната линия са приключили през декември 2019 г. и че след изпитанията, които са в ход към датата на съдебното заседание, движението по железопътната линия трябвало да бъде възобновено преди края на февруари 2020 г.

308 Комисията и встъпилата страна оспорват доводите на жалбоподателя.

309 Най-напред следва да се припомни, че съгласно член 7, параграф 1 от Регламент № 1/2003 гласи, че когато Комисията, действайки по внесена жалба или по собствена инициатива, установи, че е налице нарушение на член 101 ДФЕС или на член 102 ДФЕС, тя може чрез решение да задължи съответните предприятия и сдружението на предприятия да прекратят нарушението. Освен това този параграф предвижда, че когато Комисията има законен интерес да направи това, тя може също така да установи, че в миналото е извършено нарушение (решение от 9 септември 2015 г., Philips/Комисия, T-92/13, непубликувано, EU:T:2015:605, т. 132).

310 Принципът на пропорционалност, който е част от общите принципи на правото на Съюза, изисква актовете на институциите да не надхвърлят границите на подходящото и необходимото за постигането на легитимните цели, следвани от разглежданата правна уредба, като се има предвид, че когато съществува избор между няколко подходящи мерки, трябва да се прибегне до мярката, която създава най-малко ограничения, а породените от нея неудобства не трябва да са несъразмерни с тези цели (вж. решение на Съда от 24 май 2012 г., MasterCard и др./Комисия, T-111/08, EU:T:2012:260, т. 323 и цитираната съдебна практика).

311 В това отношение Съдът вече е приел, че член 7 от Регламент № 1/2003 посочва изрично обхвата на принципа на пропорционалност в случаите, в които се прилага. Всъщност съгласно тази разпоредба Комисията може да наложи на заинтересованите предприятия всякакви поведенчески или структурни принудителни мерки, които са съразмерни на извършеното нарушение и са необходими за действителното прекратяване на нарушението (решение от 29 юни 2010 г., Комисия/Alrosa, C-441/07 P, EU:C:2010:377, т. 39).

312 Освен това е уточнено, че макар Комисията несменно да е компетентна да констатира нарушението и да нареди на съответните страни да го прекратят, тя не може да налага на страните своя избор измежду възможните варианти на поведение, които са съобразени с Договора (решение от 18 септември 1992 г., Automec/Комисия, T-24/90, EU:T:1992:97, т. 52), нито да определя конкретните условия за прилагането на различните възможни варианти на поведение (вж. в този смисъл определение от 20 ноември 2008 г., SIAE/Комисия, T-433/08 R, непубликувано, EU:T:2008:520, т. 37).

313 В случая обжалваното решение, освен че налага на основание член 23, параграф 2 от Регламент № 1/2003 глоба в размер на 27 873 000 EUR, изисква в приложение на член 7 от същия регламент жалбоподателят да преустанови нарушението, като в срок от три месеца изпрати на Комисията предложение за мерки в този смисъл (съображение 395 и член 3 от обжалваното решение). По-специално в съображение 394 от обжалваното решение Комисията посочва, че няколко структурни или поведенчески разрешения биха могли да позволят преустановяването на нарушението чрез възстановяване на конкурентното положение, съществувало преди премахването на железопътната линия, било чрез реконструирането ѝ, било чрез премахване на неблагоприятните последици за конкурентите по алтернативните маршрути към морските терминали на Клайпеда, Рига и Вентспилс, описани в точка 7.4.2 от обжалваното решение.

314 Поради това с обжалваното решение се разпорежда на жалбоподателя да преустанови нарушението ефективно и след като се приема, че няколко структурни или поведенчески разрешения биха могли да бъдат релевантни в това отношение, му се предлагат две възможности, както той признава, а именно реконструкция на железопътната линия или премахване на неблагоприятните последици за конкурентите по алтернативните маршрути към морските терминали на Клайпеда, Рига и Вентспилс. От това следва, че в съответствие със съдебната практика, посочена в точки 311 и 312 по-горе, обжалваното решение предвижда различни принудителни мерки, които могат да доведат до преустановяване на нарушението, без да налага задължение за избор между тях. Всъщност, като поканва жалбоподателя да представи предложение за съответните мерки, Комисията му е оставила свободата да реши какво до предприеме, за да преустанови нарушението. По-специално Комисията е предоставила на жалбоподателя свободата да реши как да премахне неблагоприятните последици за конкурентите по алтернативните маршрути към морските терминали Клайпеда, Рига и Вентспилс, в случай че не избере възможността да реконструира железопътната линия.

315 На първо място, жалбоподателят твърди, че втората възможност, а именно премахването на неблагоприятните последици за конкурентите по алтернативните маршрути към морските терминали на Клайпеда, Рига и Вентспилс, не е осъществима. Всъщност премахването на тези неблагоприятни последици, и по-специално на зависимостта на LDZ от него в качеството му на вертикално интегриран оператор, би означавало той да бъде разделен, за да прехвърли функциите на управител на железопътни инфраструктури на друг субект и да запази само дейността си на доставчик на железопътни транспортни услуги. Според жалбоподателя подобно разделяне изисква приемане на ново законодателство от литовския парламент, върху който той няма никакво влияние. Освен това жалбоподателят твърди, че в такъв случай не би могъл да оцелее икономически, тъй като би се конкурирал с железопътните товарни превозвачи от страните от Общността на независимите държави (ОНД). Поради това единствената осъществима възможност е била реконструкцията на железопътната линия. В репликата си жалбоподателят добавя, че е необходимо законодателно действие и за да бъде освободен от задължението си по член 24, точка 6 от Кодекса за железопътния транспорт да предоставя техническа оценка на VGI.

316 В това отношение следва да се отбележи, че както бе установено в точка 314 по-горе, в съответствие с припомнената в точка 312 по-горе съдебна практика Комисията нито е наложила, нито е определила специфични мерки за премахване на неблагоприятните последици за конкурентите по алтернативните маршрути към морските терминали на Клайпеда, Рига и Вентспилс, при положение че жалбоподателят не избере реконструкцията на железопътната линия. По-специално Комисията не е наложила разделяне на предприятието, нито приемането на ново законодателство.

317 Във всеки случай следва да се констатира, че доводът на жалбоподателя, че премахването на неблагоприятните последици за конкурентите по другите маршрути към морските терминали на Клайпеда, Рига и Вентспилс задължително изисквало пълно разделяне на собствеността, не е доказан, както приема Комисията. Дори да се приеме за установено обстоятелството, че в хода на административното производство Комисията е изискала такова разделяне на собствеността като условие за решение за ангажимент по член 9 от Регламент № 1/2003, то не доказва, че подобно разделяне е било единственият начин да се отстранят неблагоприятните последици за конкурентите по другите маршрути към морските терминали на Клайпеда, Рига и Вентспилс и по-специално зависимостта на LDZ от жалбоподателя. Същото важи и за предложението за въвеждане на строго разделяне на управителите на инфраструктура от железопътните оператори, което Комисията е направила първоначално в рамките на четвъртия законодателен пакет в областта на железопътния транспорт, но което не е получило подкрепа поради натиска на различни заинтересовани страни. Всъщност, макар посоченият от жалбоподателя документ на Европейския парламент от март 2016 г., озаглавен „Четвърти законодателен пакет в областта на железопътния транспорт“, да гласи, че окончателният текст на предложението за четвърти

законодателен пакет в областта на железопътния транспорт не предвижда „задължително отделяне“, той добавя, че вертикално интегрираните предприятия са разрешени, при условие че управителят на инфраструктурата е напълно независим и разполага с ефективни права за вземане на решения. От това следва, че посоченият от самия жалбоподател документ потвърждава наличието на алтернатива на пълното разделяне на собствеността.

318 Налага се изводът, че предвид анализа на антиконкурентните последици, направен от Комисията в обжалваното решение, премахването на неблагоприятните последици за конкурентите по алтернативните маршрути към морските терминали Клайпеда, Рига и Вентспилс, описани в точка 7.4.2 от обжалваното решение, представлява подходяща принудителна мярка за преустановяването на спорното нарушение. Следователно тази принудителна мярка, като едно от възможните средства за преустановяване на нарушението (съображение 394 от обжалваното решение), е пропорционална мярка с оглед на преустановяването на спорното нарушение.

319 На второ място, жалбоподателят твърди, че реконструкцията на железопътната линия представлява непропорционална и необичайна принудителна мярка.

320 В това отношение следва да се отбележи, както прави Комисията, че принудителната мярка, изразяваща се в реконструкция на железопътната линия като едно от възможните средства за осигуряване на ефективността на обжалваното решение, представлява пряка последица от установяването на нарушението, извършено от жалбоподателя, а именно премахването на посочената линия и цели само преустановяването на разглежданото нарушение (вж. в този смисъл решение от 24 май 2012 г., MasterCard и др./Комисия, T-111/08, EU:T:2012:260, т. 325).

321 Този извод не се опровергава от останалите изтъкнати от жалбоподателя доводи.

322 Първо, що се отнася до довода, че преди премахването ѝ железопътната линия е била в много лошо състояние и вече не е можело да се използва след спирането на движението на 2 септември 2008 г., и че Комисията не е проверила дали по силата на член 102 ДФЕС жалбоподателят е бил длъжен да предприеме ремонтни работи, трябва да се констатира, че този довод се основава на грешно предположение. Става въпрос за схващането, че Комисията е трябвало да квалифицира като злоупотреба липсата на ремонт на железопътната линия след спирането на движението по нея и да разгледа настоящото дело в светлината на съдебната практика относно достъпа до основните инфраструктури. Ето защо, предвид съображенията, изложени в рамките на анализа на първото основание, този довод не може да бъде приет.

323 Второ, що се отнася до довода, че обжалваното решение, изглежда изисква от жалбоподателя да инвестира в нова инфраструктура, достъпна единствено за подпомагане на конкурент, което далеч надхвърляло обикновеното възстановяване на предходното положение и било не само необичайно, но и непропорционално, следва да се отбележи, че противно на твърденията на жалбоподателя, обжалваното решение не изисква той да инвестира ресурсите си в нова инфраструктура, достъпна единствено с цел подпомагане на конкурент. Напротив, от обжалваното решение е видно, че съгласно действащата правна уредба жалбоподателят е бил длъжен да осигури добри условия за движение по железопътната линия и че държавата е трябвало да осигури съответното финансиране. По-специално от националната правна уредба е видно, че жалбоподателят е бил длъжен да вземе всички необходими мерки за ремонтиране на железопътната линия, включително да се обърне към литовското правителство, за да получи одобрение за изпълнението на строителните работи по ремонт или реконструкция на железопътната линия, както и публичните средства, необходими за това изпълнение. При това положение, противно на твърденията на жалбоподателя, с искането за реконструкция на железопътната линия обжалваното решение не надхвърля обикновеното възстановяване на предходното положение.

324 Впрочем решенията на Комисията, които жалбоподателят посочва, за да докаже необичайния характер на разглежданата принудителна мярка, не могат да поставят под съмнение тази констатация, като се има предвид, че за разлика от настоящото дело, те се отнасят до отказите да се предостави достъп до основна инфраструктура. Освен това е без значение, че преди спирането на движението на 2 септември 2008 г. железопътната линия е била използвана само от един клиент и само за твърдяна малка част от производството му. Също така е без значение, че съществува друг маршрут, който този клиент е използвал веднага след спирането на движението.

325 На следващо място, жалбоподателят не може да се позовава на довода, че реконструкцията на железопътната линия изисквала много голяма инвестиция (около 40 милиона литаса през 2008 г.) и го принуждавала да използва твърде ограничените си ресурси, като така постави в по-благоприятно положение само един клиент, за да оспори непропорционалния характер на наложената мярка. Всъщност, ако жалбоподателят се окаже принуден да реконструира железопътната линия, без да разполага с необходимите ресурси, това е само последица от собственото му поведение, а именно от решението му да премахне железопътната линия прибързано и без да е поискал съгласието на държавата, нито да е обезпечил средствата, необходими за реконструкцията ѝ.

326 Трето, що се отнася до довода на жалбоподателя, че задължението за реконструкция на железопътната линия би било непропорционално, ако той няма право да изисква единствените двама потенциални ползватели на тази нова инфраструктура, а именно Orlen и LDZ, да участват в разходите за реконструкцията, трябва да се отбележи следното.

327 На първо място, видно от съображения 73 и 74 от обжалваното решение, на 22 октомври 2009 г. Orlen се свързва с жалбоподателя с писмо, като заявява, че е готово да покрие разходите за възстановяване на железопътната линия и да обсъди възможностите за възстановяване на неговата инвестиция. Orlen не е получило официален отговор на офертата си и е било уведомено само устно по време на среща с председателя на управителния съвет на жалбоподателя (и към онзи момент заместник-министър на транспорта и комуникациите) за отказа на същата. По-специално жалбоподателят уточнява, че съгласно Закона за управление на железопътната инфраструктура изграждането, модернизацията и развитието на обществени железопътни инфраструктури не може да се финансира от частни инвестиции. Освен това в стратегическия си план за дейност от 2009 г., който се отнася до периода 2010—2012 г. жалбоподателят дава други две обяснения относно отхвърлянето на офертата на Orlen. Той уточнява, от една страна, че за да може да сключи заем, е трябвало да обяви открита процедура за възлагане на обществена поръчка, за която не може да се гарантира успехът на Orlen, и от друга страна, че е достигнал определения му максимален размер за сключване на заеми и не би могъл да заеме повече без съгласието на кредиторите си. Следователно жалбоподателят не може да се позовава на твърдяната несъразмерност на наложената принудителна мярка, с мотива че не е имал право да изисква Orlen и LDZ да участват в разходите за реконструкция.

328 На второ място, жалбоподателят не е можел да очаква от Комисията да му разреши да поиска от Orlen и LDZ да участват в разходите за реконструкция, доколкото такова разрешение би му позволило да преобразува предимствата от злоупотребата в заплащане (вж. в този смисъл решение от 27 юни 2012 г., Microsoft/Комисия, T-167/08, EU:T:2012:323, т. 141 и 142). В това отношение направеното от жалбоподателя сравнение с делото, по което е постановено решение от 6 април 1995 г., RTE и ITP/Комисия (C-241/91 P и C-242/91 P, EU:C:1995:98), не е релевантно. Всъщност установената злоупотреба по делото, по което е постановено това решение, се отнася до отказ да се предостави достъп до необработена информация, съдържаща се в телевизионните програмни схеми. Такъв достъп обаче обикновено се предоставя срещу заплащане.

329 От това следва, че Комисията не е нарушила член 7 от Регламент № 1/2003, като е наложила на жалбоподателя да преустанови нарушението, било като възстанови конкурентното положение, съществувало преди премахването на железопътната линия, като я реконструира, било като е премахне неблагоприятните последици за конкурентите по алтернативните маршрути към морските терминали на Клайпеда, Рига и Вентспилс.

330 Поради това петото основание на жалбата трябва да се отхвърли в неговата цялост.

5. По четвъртото основание, с което се твърди нарушение на член 23, параграф 3 от Регламент № 1/2003, поради допуснати в обжалваното решение грешки при прилагане на правото и грешки в преценката що се отнася до определянето на размера на глобата

331 В подкрепа на четвъртото си основание жалбоподателят упреква Комисията, че е допуснала различни грешки при прилагане на правото и в преценката, като му е наложила глоба.

332 Това правно основание се подразделя по същество на две части. С първата част жалбоподателят поддържа, че като му е наложила глоба, Комисията е допуснала грешка при прилагане на правото и грешка в преценката. С втората част, изложена при условията на евентуалност и насочена към намаляване на размера на глобата, жалбоподателят упреква Комисията в грешка при прилагане на правото и грешка в преценката поради определянето на глоба в непропорционален размер. Ето защо тази втора част ще бъде разгледана по-нататък в частта от настоящото решение, посветена на предявените при условията на евентуалност искания за намаляване на размера на глобата, с изключение на довода от второто твърдение за нарушение, който се отнася до твърдяната прекомерна продължителност на производството и е насочена към отмяната на обжалваното решение.

333 В подкрепа на първата част от четвъртото основание жалбоподателят твърди, че Комисията е допуснала грешки при прилагане на правото и грешки в преценката, като му е наложила глоба. В това отношение, след като припомня, че по силата на член 23 от Регламент № 1/2003 Комисията може да наложи глоба на предприятие, което е нарушило член 102 ДФЕС, но няма задължение за това, жалбоподателят поддържа, че налагането на глоба е непропорционално, когато случаят е нов, какъвто бил настоящият. По-специално Комисията и Съдът на Европейския съюз потвърдили, че глобите не са подходящи в случаите, в които има нови теории за вредата. Освен това Комисията потвърдила, че глобата не е подходяща, като приела, че в случая може да се приеме решение за поемане на ангажименти.

334 От една страна, жалбоподателят поддържа, че случаят е нов и без прецедент, доколкото се приема, че предприятие с господстващо положение е длъжно да инвестира в инфраструктура, макар достъпът до нея да не е нито от съществено значение, нито необходим, за да може друго предприятие да се конкурира с него. Освен това жалбоподателят твърди, че не е можел да предвиди, че съмнения относно сериозността на недостатъците на железопътната линия, както и относно намеренията му могат да се считат за достатъчни обстоятелства, за да се установи злоупотреба.

335 От друга страна, жалбоподателят оспорва твърдението, че най-малкото бил допуснал небрежност. Напротив, той поддържа, че решението за премахване на железопътната линия е взето добросъвестно с намерението впоследствие тя да бъде възстановена. Обстоятелството, че обжалваното решение се основава на нова теорията, изключвал наличието на намерение за извършване на нарушение или небрежност в това отношение.

336 С второто твърдение за нарушение от втората част на четвъртото основание жалбоподателят поддържа, че Комисията е допуснала грешки при прилагане на правото и грешки в преценката относно продължителността на твърдяното нарушение, като е приела, че нарушението е

започнало поне в началото на работите по отстраняване на железопътната линия през октомври 2008 г. и все още е продължавало към датата на приемане на обжалваното решение. На първо място, според жалбоподателя разглежданото нарушение можело да започне най-рано когато той е решил да спре изпълнението на проекта за реконструкция, а именно след арбитражното решение от 17 декември 2010 г. На второ място, жалбоподателят счита, че административната процедура пред Комисията е била с прекомерна продължителност, която, от една страна, е увеличила неоснователно продължителността на твърдяното нарушение, а от друга страна, е нарушила правото му на защита, тъй като през този период някои от неговите служители, участвали в процеса на вземане на решения, напуснали предприятието, което се отразило на изготвянето на жалбата му. Поради това жалбоподателят счита, че размерът на глобата трябва да бъде значително намален.

337 Комисията оспорва доводите на жалбоподателя.

а) По първото твърдение от първата част: обжалваното решение се основава на нова правната теория

338 С първото си твърдение жалбоподателят по същество изтъка, че поведението, за което е упрекнат в обжалваното решение, представлява нова категория злоупотреба и той не е съзнавал неправомерния му характер.

339 В това отношение следва да се отбележи, на първо място, че доводът на жалбоподателя, че укоримото поведение представлява нова категория злоупотреба, се основава на неправилно тълкуване на обжалваното решение. Всъщност, противно на твърденията на жалбоподателя и както вече бе посочено, обжалваното решение не му налага задължение да инвестира в инфраструктура, която не е нито съществена, нито необходима, за да може конкурент да се конкурира с него. То също така не налага на жалбоподателя, в качеството му на предприятие с господстващо положение, да субсидира конкурент единствено за да намали рисковете му при навлизане на пазара. Както вече бе установено на няколко места, в обжалваното решение Комисията правилно отбелязва, че като е премахнал железопътната линия прибързано, без да осигури необходимите средства и без да следва нормалните подготвителни етапи с оглед на нейната реконструкция (съображения 182—201 от обжалваното решение), жалбоподателят е допуснал злоупотреба, изразяваща се в използване на методи, различни от тези, които управляват нормална конкуренция. Тя констатира също че това поведение може да породи антиконкурентни последици, като отстрани конкуренцията на пазара на услуги за железопътен превоз на нефтопродукти между рафинерията и съседните морски терминали, като създаде пречки за навлизането на пазара, без да са налице обективни основания. В това отношение обаче следва да се отбележи, че съдилищата на Съюза вече са установили характера на злоупотреба на поведение като това на жалбоподателя, което има за цел да държи конкурентите далеч от пазара (вж. в този смисъл решение от 6 декември 2012 г., AstraZeneca/Комисия, C-457/10 P, EU:C:2012:770, т. 164). Следователно характерът на злоупотреба на подобно поведение не може да се квалифицира като нова категория.

340 На второ място, следва да се отбележи, че обстоятелството, че оспореното от Комисията поведение може да се квалифицира като ново, не изключва налагането на глоба. Всъщност Общият съд вече е констатирал, въпреки че по някои дела Комисията не е наложила никаква глоба или е наложила символична глоба при липсата на прецеденти, по други дела Комисията е наложила високи глоби дори в случаи, в които няма прецедент, свързан с поведение със същите характеристики (вж. в този смисъл решение от 26 октомври 2017 г., Marine Harvest/Комисия, T-704/14, EU:T:2017:753, т. 392). Освен това следва да се уточни, че решението, посочено от жалбоподателя в подкрепа на доводите му, а именно Решение C(2014) 2892 final на Комисията от 29 април 2014 година относно производство по член 102 [ДФЕС] и член 54 от Споразумението за ЕИП (дело AT.39985 — Motorola — Спазване на основни патенти, свързани със стандарта

GPRS, т. 561), не е релевантно. Всъщност това решение се основава не само на обстоятелството, че до този момент разглежданото поведение никога не е било квалифицирано от съда на Съюза като злоупотреба, но и на факта, че националните съдилища са стигнали до различни заключения по този въпрос.

341 Освен това от съдебната практика следва, че обстоятелството, че злоупотреба е нова, не може да постави под въпрос тежестта на дадено нарушение, нито да доведе до намаляване на размера на глобата. По-конкретно, както Общият съд вече е констатирал, дори в областта на изчисляването на глобите, фактът, че в предходни решения все още не е разглеждано поведение със същите характеристики, не освобождава предприятието от неговата отговорност (решения от 9 ноември 1983 г., Nederlandsche Banden-Industrie-Michelin/Комисия, 322/81, EU:C:1983:313, т. 107 и от 1 юли 2010 г., AstraZeneca/Комисия, T-321/05, EU:T:2010:266, т. 901—903).

342 С оглед на посоченото по-горе първото твърдение от първата част следва да се отхвърли.

б) По второто твърдение от първата част: жалбоподателят не е допуснал небрежност

343 Що се отнася до второто твърдение, че жалбоподателят не е допуснал небрежност, следва да се припомни, че в съображение 371 от обжалваното решение Комисията е приела, че въз основа на описаните в обжалваното решение факти и съдържащата се в него оценка нарушението е било извършено или с намерение за изключване на конкуренцията, или най-малкото поради небрежност, тъй като жалбоподателят не е взел предвид факта, че с премахването на железопътната линия той ще възпрепятства конкуренцията на пазара на услуги за железопътен превоз на нефтопродукти между рафинерията и морските терминали на Клайпеда, Рига и Вентспилс.

344 Жалбоподателят оспорва този извод, като изтъква по същество, че когато е изпълнил решението си да избере опция 2, като е премахнал железопътната линия, което според него е първият необходим етап от този избор, той бил действал добросъвестно и с намерението да реконструира железопътната линия по-късно.

345 В това отношение следва да се припомни, че съгласно постоянната съдебна практика условието нарушението да е извършено умишлено или поради небрежност, е изпълнено, когато съответното предприятие не може да не съзнава антиконкурентния характер на поведението си, независимо дали знае, че нарушава правилата на Договора в областта на конкуренцията. Предприятието осъзнава антиконкурентния характер на поведението си, когато е запознато с обстоятелствата, обосноваващи както констатацията за наличие на господстващо положение на съответния пазар, така и преценката на Комисията за злоупотреба с това положение (решение от 29 март 2012 г., Telefónica и Telefónica de España/Комисия, T-336/07, EU:T:2012:172, т. 319 и 320; вж. също решение от 13 юли 2018 г., Stührk Delikatessen Import/Комисия, T-58/14, непубликувано, EU:T:2018:474, т. 226 и цитираната съдебна практика).

346 От съдебната практика следва още, че за съобразителен икономически оператор няма съмнение, че макар да не е непременно и във всеки случай единственият определящ признак за наличието на господстващо положение, притежаването на големи пазарни дялове все пак има много голямо значение, което той непременно трябва да взема предвид при възможното си поведение на пазара (решение от 13 февруари 1979 г., Hoffmann-La Roche/Комисия, 85/76, EU:C:1979:36, т. 133). Така LG, което е традиционен железопътен оператор и управител на единствената съществуваща в Литва инфраструктура за предоставянето на услуги за железопътен товарен превоз, не е можело да не е съзнавало господстващото си положение на съответните пазари.

347 Освен това следва да се отбележи, че намерението или твърдяната добросъвестност на жалбоподателя не са релевантни, за да се обори констатацията, че разглежданото нарушение е извършено умишлено или поради небрежност, и поради това може да бъде санкционирано с глоба по смисъла на член 23, параграф 2 от Регламент № 1/2003 (вж. в този смисъл решение от 6 април 1995 г., Boël/Комисия, T-142/89, EU:T:1995:63, т. 116 и цитираната съдебна практика). Всъщност като действащ с необходимата грижа икономически оператор LG би трябвало да е запознато с принципите на правото на конкуренцията и при необходимост да прибегне до компетентен съвет, за да може предвид конкретните обстоятелства да прецени в разумна степен какви последици могат да настъпят вследствие на определено действие, като премахването на железопътната линия в настоящия случай. Това е особено вярно за упражняващите дейност по занятие лица, които са свикнали с необходимостта да показват високо равнище на грижа при упражняване на занятието си. Така от тях може да се очаква да проявят особено внимание при оценката на свързаните с него рискове (вж. в този смисъл решение от 29 март 2012 г., Telefónica и Telefónica de España/Комисия, T-336/07, EU:T:2012:172, т. 323 и цитираната съдебна практика).

348 Поради това Общият съд счита, че жалбоподателят не е могъл да не съзнава, че разглежданата практика може да доведе до сериозни ограничения на конкуренцията, по-специално с оглед на неговото законно или фактическо монополно положение на съответните пазари, така че Комисията основателно е приела, че разглежданото нарушение е било извършено най-малкото по небрежност и поради това обосновава налагането на глоба.

349 Освен това жалбоподателят не може да се позовава на твърдения нов характер на теорията, на която се основава обжалваното решение, за да изключи съществуването на намерение за извършване на нарушение или небрежност в това отношение. Всъщност трябва да се констатира, че с тези доводи се цели единствено да се докаже, че жалбоподателят не е съзнавал неправомерния характер по смисъла на член 102 ДФЕС, на поведението, за което е упрекнат в обжалваното решение. Ето защо посочените доводи трябва да се отхвърлят по силата на посочената в точка 341 по-горе съдебна практика. При всички положения поради изложените в точка 339 по-горе причини в настоящия случай жалбоподателят не е можел да не е съзнавал антиконкурентния характер на поведението си.

350 От това следва, че Комисията не е допуснала грешки при прилагане на правото или грешка в преценката, като е приела, че жалбоподателят е действал най-малкото по небрежност (съображение 371 от обжалваното решение).

351 Освен това този извод не може да бъде поставен под въпрос от обстоятелството, че в хода на административното производство Комисията е преценила, че в случая може да се приеме решение за поемане на ангажименти. Всъщност, както отбелязва Комисията, обстоятелството, че в рамките на административното производство тя е разгледала възможността да приеме предложение за ангажименти от страна на жалбоподателя като средство за избягване на глоба, не означава, че Комисията е счела за неподходящо определянето на такава глоба, а само че не е изключила възможността да не констатира нарушение и да не наложи глоба. Следователно това обстоятелство не е било пречка Комисията да заключи в крайна сметка, че е необходимо да установи наличието на нарушение и да наложи глоба.

352 С оглед на посоченото по-горе второто твърдение и следователно първата част от четвъртото основание следва да се отхвърлят.

в) По второто оплакване от втората част, доколкото се отнася до твърдяната прекомерна продължителност на производството

353 Що се отнася до довода относно твърдяната прекомерна продължителност на административното производство, следва да се отбележи, че жалбоподателят изтъква, от една страна, че е засегнал правото му на защита, и от друга страна, че е трябвало да доведе до намаляване на размера на наложената му с обжалваното решение глоба.

354 Най-напред следва да се припомни, че съгласно постоянната съдебна практика спазването на разумен срок при провеждане на административните производства в областта на политиката на конкуренцията представлява общ принцип на правото на Съюза, чието спазване се гарантира от юрисдикциите на Съюза (вж. решение от 19 декември 2012 г., Heineken Nederland и Heineken/Комисия, непубликувано, C-452/11 P, EU:C:2012:829, т. 97 и цитираната съдебна практика).

355 Принципът на разумен срок на административното производство е потвърден в член 41, параграф 1 от Хартата на основните права на Европейския съюз, съгласно който „всеки има право засягащите го въпроси да бъдат разглеждани от институциите, органите, службите и агенциите на Съюза безпристрастно, справедливо и в разумен срок“ (вж. решение от 5 юни 2012 г., Imperial Chemical Industries/Комисия, T-214/06, EU:T:2012:275, т. 284 и цитираната съдебна практика).

356 Освен това от съдебната практика следва, че когато нарушението на изискването за разумен срок може да се е отразило на резултата от производството, нарушението може да доведе до отмяна на обжалваното решение (вж. в този смисъл решение от 21 септември 2006 г., Technische Unie/Комисия, C-113/04 P, EU:C:2006:593, т. 48 и цитираната съдебна практика).

357 Трябва да се уточни, че при прилагането на правилата в областта на конкуренция превишаването на разумния срок може да бъде основание за отмяна само на решения, с които се установяват нарушения, само ако е било доказано, че нарушаването на принципа на разумния срок е довело до накърняване на правото на защита на засегнатите предприятия. Извън тази конкретна хипотеза неизпълнението на задължението за произнасяне в разумен срок не оказва влияние върху законосъобразността на административното производство по реда на Регламент № 1/2003 (решение от 21 септември 2006 г., Nederlandse Federatieve Vereniging voor de Groothandel op Elektrotechnisch Gebied/Комисия, C-105/04 P, EU:C:2006:592, т. 42).

358 Следователно, дори евентуално да се констатира, че общата продължителност на административното производство е прекомерна и че е нарушен принципът на разумния срок, сама по себе си тази констатация не би била достатъчна, с оглед на цитираната в точки 356—244 по-горе съдебна практика, за да се стигне до извода за отмяна на обжалваното решение.

359 Освен това следва да се припомни, че според съдебната практика прекомерната продължителност на първата административна фаза може да се отрази върху бъдещите възможности за защита на съответните предприятия, по-специално като намали ефективността на правото на защита, когато то е било изтъкнато във втората фаза, поради изтеклото време и произтичащата от това трудност да се съберат оневиняващи доказателства. Важно е все пак в такъв случай съответните предприятия да докажат надлежно, че са изпитали затруднения да се защитят срещу твърденията на Комисията, като уточнят кои са документите или свидетелските показания, които вече не биха могли да потърсят, и причините, поради които това би могло да застраши тяхната защита (вж. в този смисъл решения от 21 септември 2006 г., Technische Unie/Комисия, C-113/04 P, EU:C:2006:593, т. 54 и 60—71 и от 29 март 2011 г., ArcelorMittal Luxembourg/Комисия и Комисия/ArcelorMittal Luxembourg и др., C-201/09 P и C-216/09 P, EU:C:2011:190, т. 118).

360 В случая, макар да изтъква довод, свързан с трудности при събирането на определени оневиняващи доказателства поради напускането на някои негови служители, жалбоподателят не е подкрепил това твърдение с конкретни доказателства. Всъщност, макар наистина да уточнява датата, на която съответните работници и служители са напуснали предприятието, жалбоподателят не сочи конкретните причини, поради които получаването на информация от посочените лица е от ключово значение за упражняване на правото на защита, и най-вече обстоятелствата, поради които вече не е било възможно да се получи информация от тези лица (вж. в този смисъл решение от 16 юни 2011 г., Bavaria/Комисия, T-235/07, EU:T:2011:283, т. 331).

361 При тези условия следва да се констатира, че жалбоподателят не е доказал, че е нарушено правото му на защита вследствие на прекомерната продължителност на административното производство.

362 С оглед на това следва да се отхвърли второто оплакване от втората част на четвъртото основание, доколкото се отнася до твърдяната прекомерна продължителност на административното производство.

363 От всичко изложено по-горе следва, че главното искане за отмяна на обжалваното решение трябва да се отхвърли изцяло.

Б. По исканията, направени при условията на евентуалност, относно размера на глобата

364 С второто си искане жалбоподателят моли Общият съд, при условията на евентуалност, да намали размера на глобата, наложена му с член 2 от обжалваното решение, тъй като определеният размер на тази глоба е непропорционален. По същество той оспорва, първо, процента от стойността на продажбите, определен от Комисията като коефициент за тежест, второ, продължителността на нарушението, и трето, решението да се включи в основния размер допълнителна сума с възпираща цел. С исканията си жалбоподателят оспорва размера на глобата с мотива, че не е спазен принципът на пропорционалност, и моли Общия съд да намали размера на наложената му глоба.

1. По исканията, свързани с пропорционалността на размера на глобата

а) По първото оплакване: твърдяна несъразмерност на възприетия от Комисията коефициент за тежест от [поверително] %

365 В подкрепа на първото оплакване жалбоподателят поддържа, че възприетият от Комисията коефициент за тежест от [*поверително*] % е непропорционален и че не е посочено никакво основание, що се отнася до естеството или тежестта на укоримото поведение. На първо място жалбоподателят изтъква, че разглежданото поведение е ново. На второ място жалбоподателят твърди, че тъй като движението по железопътната линия вече било невъзможно, считано от спирането на движението на 2 септември 2008 г., премахването ѝ нямало никакъв отстраняващ ефект, нито каквото и да било друго отрицателно въздействие върху консолидирането на единното европейско железопътно пространство, изтъкнато от Комисията в обжалваното решение. На трето място той твърди, че действителното извършване на необходимите ремонтни работи, при положение че железопътната линия не е премахната, съвсем не е сигурно. На четвърто място жалбоподателят твърди, че възприетият коефициент за тежест бил непропорционален с оглед на практиката на Комисията в сходни случаи на прилагане на член 102 ДФЕС.

366 В това отношение следва да се припомни, че в съображения 377—380 от обжалваното решение Комисията е взела предвид следните четири фактора, за да определи степента на тежест на разглежданото нарушение:

– първо, естеството на нарушението, и по-специално фактът, че поведението, състоящо се в премахване на обществен железопътен път между две държави членки, засяга консолидирането на единния пазар, и по-специално на единния европейски железопътен пазар,

– второ, положението на жалбоподателя на съответните пазари, а именно обстоятелството, че той е бил единственият доставчик на услуги в Литва както на пазара нагоре по веригата на управлението на железопътните инфраструктури, така и на пазара надолу по веригата на доставката на услуги за железопътен превоз на нефтопродукти,

– трето, географският обхват на нарушението, който обхваща железопътните връзки между рафинерията и морските терминали на Клайпеда, Рига и Вентспилс, в две държави членки, а именно Литва и Латвия,

– четвърто, начинът на извършване на нарушението, а именно че злоупотребата, изразена в премахване на железопътната линия, е започнала на 3 октомври 2008 г.

367 В съображение 381 от обжалваното решение, след като претегля, от една страна, ограничения географски обхват на нарушението, и от друга страна, притежаваните от жалбоподателя много големи пазарни дялове, както и отрицателното въздействие на разглежданото нарушение върху консолидирането на единния пазар, Комисията приема, че делът от стойността на продажбите, който трябва да се вземе предвид като коефициент за тежест, е [*поверително*] %, в резултат от което определя сума в размер на [*поверително*] EUR.

368 В случая, на първо място, доколкото жалбоподателят препраща към доводите, изтъкнати в подкрепа на първата част от четвъртото основание относно твърдения нов и безпрецедентен характер на случая, с цел да оспори твърдяната несъразмерност на възприетия от Комисията коефициент за тежест от [*поверително*] %, достатъчно е да се отбележи, че както вече бе посочено в точка 339 по-горе, съдилищата но Съюзът многократно са осъждали поведение като това на жалбоподателя, което има за цел да държи конкурентите далеч от пазара (вж. в този смисъл решение от 6 декември 2012 г., AstraZeneca/Комисия, C-457/10 P, EU:C:2012:770, т. 164) Поради това подобно поведение не може да се квалифицира като ново и жалбоподателят няма основание да твърди, че става въпрос за нова категория злоупотреба, като той не съзнавал неправомерния ѝ характер. Следователно доводите на жалбоподателя в това отношение не могат да доведат до извода, че коефициентът за тежест от [*поверително*] % е непропорционален.

369 На второ място, що се отнася до довода, че премахването на железопътната линия няма никакъв отстраняващ ефект, нито каквото и да било друго отрицателно въздействие върху консолидирането на единното европейско железопътно пространство, следва да се отбележи, че както бе прието в точка 233 по-горе, Комисията правилно е приела в обжалваното решение, че самото премахване на железопътната линия, независимо от предварителното спиране на движението по нея, може да има антиконкурентни последици за пазара. От анализа на второто основание следва по-специално че както констатира Комисията в обжалваното решение, премахването на железопътната линия е довело до затваряне на пазара на доставката на услуги за железопътен превоз на нефтопродукти от рафинерията към морските терминали на Клайпеда, Рига и Вентспилс. При тези условия жалбоподателят няма основание да се позовава на липсата на отстраняващ ефект или на отрицателно въздействие, с цел да докаже, че коефициентът за тежест на нарушението от [*поверително*] % е непропорционален.

370 Освен това жалбоподателят неправилно твърди, че премахването на железопътната линия не е имало никакъв отстраняващ ефект, нито каквото и да било друго отрицателно въздействие върху консолидирането на единното европейско железопътно пространство. Както отбелязва Комисията в съображение 361 от обжалваното решение, премахването без обективна причина на отсечка от железопътната линия от 19 km, свързваща две държави членки (в случая Република Литва и Република Латвия), което може да попречи на голям клиент да ползва услугите на друг железопътен оператор, засяга търговията между държавите членки и представлява поведение, което изглежда противоречи на целите за консолидиране на единния пазар на железопътните услуги, и по-специално на пазара на железопътния превоз на товари на Съюза. Всъщност консолидирането на такъв пазар би било възпрепятствано, ако железопътен оператор с господстващо положение на пазара можеше да се предпази от конкуренцията, като премахне без никакво обективно основание обществени железопътни инфраструктури, свързващи две държави членки.

371 Следователно Комисията не е допуснала грешка, като е приела в съображение 381 от обжалваното решение, че с оглед на естеството на нарушението, и по-специално на факта, че премахването на обществена железопътна линия между две държави членки засяга консолидирането на единния европейски железопътен пазар, както и предвид ограничения географски обхват на нарушението, делът от стойността на продажбите, който в случая трябва да се вземе предвид като коефициент за тежест, може да бъде [*поверително*] %.

372 На трето място, що се отнася до довода, че коефициент за тежест от [*поверително*] % бил непропорционален и с оглед на практиката на Комисията по сходни случаи на прилагате на член 102 ДФЕС и поради това нарушавал принципа на равно третиране, следва да се припомни, че съгласно постоянната съдебна практика предходната практика на Комисията при вземане на решения не би могла да служи за правна уредба на глобите в областта на конкуренцията, а решенията по други случаи имат само насочващ характер за евентуално наличие на нарушение на принципа на равно третиране, тъй като е малко вероятно свързаните с тях обстоятелства, като например съответните пазари, стоки, предприятия и периоди, да са еднакви (вж. в този смисъл решения от 21 септември 2006 г., JCB Service/Комисия, C-167/04 P, EU:C:2006:594, т. 201 и 205, от 7 юни 2007 г., Britannia Alloys & Chemicals/Комисия, C-76/06 P, EU:C:2007:326, т. 60 и от 16 юни 2011 г., Caffaro/ Комисия, T-192/06, EU:T:2011:278, т. 46).

373 Все пак принципът на равно третиране, който не допуска да се третират по различен начин сходни положения и да се третират еднакво различни положения, освен ако такова третиране не е обективно обосновано, е задължителен за Комисията, когато налага глоба на предприятие за нарушаване на правилата за конкуренция, както и за всяка друга институция във всичките ѝ дейности. Това не променя факта, че по-ранните решения на Комисията в областта на глобите могат да бъдат релевантни от гледна точка на спазването на принципа за равно третиране само ако се докаже, че фактическите обстоятелствата по преписките относно тези решения, каквито са пазарите, стоките, страните, предприятията и съответните периоди, са сравними с данните по конкретния случай (вж. решение от 29 юни 2012 г., E.ON Ruhrgas и E.ON/Комисия, T-360/09, EU:T:2012:332, т. 261 и 262, и цитираната съдебна практика).

374 В случая обаче жалбоподателят не доказва, че фактическите обстоятелства по делата, по които са постановени другите решения, на които се позовава, са сходни с тези в разглеждания случай. Всъщност жалбоподателят се позовава решението на Комисията от 20 септември 2016 г. относно производство по член 102 от ДФЕС и член 54 от Споразумението за ЕИП (Дело AT.39759 — ARA Foreclosure). В това отношение обаче се налага изводът, че това решение се отнася до злоупотреба, която, противно на твърденията на жалбоподателя, не е сравнима с разглежданата в настоящото дело. Всъщност това предходно решение се отнася до отказ на достъп до основна инфраструктура, докато в настоящия случай бе установено, в рамките на анализа на първото основание на жалбата, че премахването на железопътната линия с цел да се задържат конкурентите далеч от пазара като им се предоставят по-неизгодни условия за достъп до него,

не представлява такъв отказ. По същия начин, що се отнася до решението на Комисията от 13 май 2009 г. относно производство по член [102 ДФЕС] и член 54 от Споразумението за ЕИП (Дело COMP/C-3/37.990 — Intel), жалбоподателят подчертава, че укоримото поведение по това дело се изразява в условни отстъпки, като така сам разкрива, че фактическите обстоятелствата по посоченото дело не са сравними с тези по настоящия случай. Следователно тези решения не са релевантни с оглед на зачитането на принципа на равно третиране.

375 С оглед на всичко изложено по-горе следва да се приеме, че Комисията не е нарушила принципа на пропорционалност, като е определила на [*поверително*] % дела от стойността на продажбите, приет за коефициента за тежест, за целите на определянето на основния размер на наложената на жалбоподателя глоба.

б) По второто оплакване, доколкото се отнася до прекомерната продължителност на нарушението поради неправилен избор по отношение на началната му дата

376 Що се отнася до доводите, с които се оспорва продължителността на нарушението с оглед на избраната от Комисията начална дата, следва да се припомни, че след като констатира в обжалваното решение, че нарушението е започнало на 3 октомври 2008 г. и все още продължава към датата на приемане на обжалваното решение, Комисията определя на девет коефициента за умножение, който следва да се приложи към приетия процент от стойността на продажбите.

377 В този смисъл е достатъчно да се отбележи, че доводът на жалбоподателя, че е взел решение да не реконструира железопътната линия едва след арбитражното решение от 17 декември 2010 г., вече бе отхвърлен при анализа на второто основание на жалбата. Следователно жалбоподателят не може да се позовава на това арбитражно решение, за да твърди, че вече не е бил длъжен да реконструира железопътната линия.

378 От това следва, че в обжалваното решение Комисията правилно е констатирала, че нарушението е започнало на 3 октомври 2008 г., когато жалбоподателят е започнал да премахва железопътната линия, и че именно премахването на железопътната линия, независимо от спирането на движението, може да има антиконкурентни последици. Ето защо Комисията не е допуснала грешка, като е определила на девет мултипликационния коефициент, който следва да се приложи към приетия процент от стойността на продажбите, за да се отчете продължителността на нарушението.

379 Що се отнася до искането на жалбоподателя за значително намаляване на размера на наложената му глоба, поради прекомерната продължителност на административното производство, за да се отхвърли това искане е достатъчно е да се припомни практиката на Съда, че макар нарушението на принципа за спазване на разумен срок от Комисията да може да обоснове отмяната на решение, прието от нея в административна процедура въз основа на членове 101 ДФЕС и 102 ДФЕС, при положение че това води и до нарушение на правото на защита на съответното предприятие, дори да се приеме, че е доказано подобно нарушение на принципа за спазване на разумен срок, то не може да доведе до намаляване на размера на наложената глоба (вж. решение от 26 януари 2017 г., Villeroy & Boch/Комисия, C-644/13 P, EU:C:2017:59, т. 79 и цитираната съдебна практика).

380 Впрочем съдебната практика установява също че доколкото може да обхваща всички хипотези на превишаване на разумния срок за решаване на дадено дело, искът за обезщетение срещу Съюза на основание член 268 ДФЕС и член 340, втора алинея ДФЕС съставлява ефективен и общо приложим способ за защита и санкция при такова нарушение (вж. решение от 26 ноември 2013 г., Groupe Gascogne/Комисия, C-58/12 P, EU:C:2013:770, т. 82).

в) По третото оплакване: твърдяна непропорционалност на приетия от Комисията допълнителен размер от [поверително] %

381 С третото си оплакване жалбоподателят твърди, че прилагането на допълнителна възпираща сума от [*поверително*] % също било непропорционално. Най-напред, тъй като според жалбоподателя случаят е нов, той не бил в състояние да предвиди прилагането на нов и много по-малко строг правен критерий. По-нататък, Комисията не била налагала допълнителна сума за самостоятелно нарушение по член 102 ДФЕС в нито едно друго дело и не представила никакво обяснение защо се е отклонила от предходната си практика. Освен това размерът на глобата вече бил възпиращ предвид големината на предприятието, начина му на финансиране и печалбата му. Накрая, всеки възпиращ коефициент трябвало да бъде намален поради причините, изложени във връзка с коефициента за тежест.

382 В самото начало следва да се припомни, че в съображение 383 от обжалваното решение Комисията подчертава, че съгласно точка 25 от Насоките от 2006 г., независимо от продължителността на участието на съответното предприятие в нарушението, тя може да включи в основния размер на глобата допълнителна сума, която не надвишава 25 % от стойността на продажбите с цел постигане на възпиращ ефект. В същото съображение тя припомня още, че за да определи стойността на продажбите, които следва да се вземат предвид в разглеждания случай, тя отчита редица фактори, и по-специално посочените в параграф 22 от Насоките от 2006 г. Така в съображение 384 от обжалваното решение Комисията налага, с оглед на естеството на нарушението (вж. съображение 377 от обжалваното решение), допълнителна сума в размер на [*поверително*] % от стойността на продажбите, а именно [*поверително*] EUR.

383 Що се отнася до първия довод, трябва да се констатира, че той не се различава от довода, изтъкнат в подкрепа на първото оплакване от втората част на четвъртото основание, за да се оспори тежестта на нарушението. Доколкото този довод е отхвърлен при разглеждането на първото оплакване от втората част на четвъртото основание, същият трябва да се отхвърли и с оглед на целта да се оспори непропорционалния характер на допълнителния размер от [*поверително*] %.

384 Що се отнася до втория довод, с който се твърди, че Комисията не била налагала допълнителен размер за самостоятелно нарушение по член 102 ДФЕС по нито едно друго дело и не била представила никакво обяснение защо се е отклонила от предходната си практика, следва да се припомни, че към датата на приемане на обжалваното решение Комисията вече е приложила допълнителен размер за самостоятелно нарушение на основание член 102 ДФЕС, в поне едно решение, прието на по-ранна дата, а именно в Решение C(2017) 4444 final от 27 юни 2017 г. относно производство по член 102 от Договора за функционирането на Европейския съюз и член 54 от Споразумението за ЕИП (Дело AT.39740 — Google Search (Пазаруване). Освен това следва да се припомни, от една страна, че съгласно постоянната съдебна практика и при условие че се спазва принципът на равно третиране, по-ранната практика на Комисията при вземане на решения не служи за правна уредба на глобите в областта на конкуренцията, и от друга страна, че в рамките на Регламент № 1/2003 Комисията разполага със свобода на преценка при определяне на размера на глобите, с цел да насочи поведението на предприятията към спазване на правилата на конкуренцията и с възможността във всеки момент да адаптира равнището на глобите към нуждите на тази политика (решение от 16 юни 2011 г Комисията от 16 юни 2011 г., Bavaria/Комисия, T-235/07, EU:T:2011:283, т. 288; вж. също решение от 16 юни 2011 г., Heineken Nederland и Heineken/Комисия, T-240/07, EU:T:2011:284, т. 345 и цитираната съдебна практика). От това следва, че тази практика на Комисията не е нова и че във всички случаи Комисията не е била длъжна да посочи в обжалваното решение причини, с които да обясни защо евентуално се е отклонила от предходната си практика.

385 Освен това точка 25 от Насоките от 2006 г. предвижда, че допълнителен размер може да се наложи за нарушения, които не са свързани с картели. Всъщност в този параграф се посочва следното:

„[н]езависимо от продължителността на участието на предприятието в нарушението, Комисията ще включи в основния размер сума между 15 % и 25 % от стойността на продажбите, както е определена в раздел А по-горе, с цел да възпира предприятията дори да встъпват в хоризонтални споразумения за фиксиране на цените, подялба на пазара и ограничаване на продукцията. Комисията може да приложи също така допълнителен размер в случай на други нарушения. За целите на вземане на решение относно дела [от] стойността на продажбите, който ще бъде приложен в даден случай, Комисията ще отчита редица фактори, по-специално посочените в точка 22“.

386 В настоящия случай в съответствие с точка 22 от Насоките от 2006 г. Комисията обосновава прилагането на допълнителния размер с оглед на естеството на нарушението, и по-специално на факта, че доколкото то се изразява в премахване на обществена железопътна линия между две държави членки, то засяга консолидирането на единния пазар, и по-специално на единния европейски железопътен пазар (съображения 377 и 384 от обжалваното решение).

387 Що се отнася до третия довод на жалбоподателя, с който твърди, че глобата е безпрецедентна за малко железопътно предприятие, което генерира само минимална и дори нулева печалба, следва да се припомни, че жалбоподателят е националното железопътно дружество в Литва, че разполага със законен монопол в Литва върху управлението на железопътните инфраструктури и с фактически монопол на пазара на железопътния товарен превоз в Литва, както и че през 2016 г. общият му оборот е възлизал на 409,5 милиона евро, както е видно от съображение 5 от обжалваното решение. С оглед на тези обстоятелства жалбоподателят не може да се квалифицира като малко железопътно предприятие. Във всички случаи, Комисията не е длъжна да намалява размера на глобите, когато съответните предприятия са малки и средни предприятия. Всъщност големината на предприятието се отчита при прилагането на тавана, определен в член 23, параграф 3 от Регламент № 1/2003 и в разпоредбите на Насоките от 2006 г. Освен тези съображения, свързани с големината, няма никаква причина малките и средните предприятия да се третират различно от другите предприятия. Фактът, че засегнатите предприятия са малки и средни предприятия, не ги освобождава от задължението да спазват правилата на конкуренцията (решение от 28 април 2010 г., Amann & Söhne и Cousin Filterie/Комисия, T-446/05, EU:T:2010:165, т. 200).

388 Накрая, доколкото с четвъртия си довод жалбоподателят цели да поиска намаляване на допълнителния размер, включен в основния размер поради твърдяната прекомерна продължителност на административното производство, се налага изводът, че този довод трябва да се отхвърли по същите причини като изложените в точки 379 и 380 по-горе.

2. По определянето на окончателния размер на глобата, наложена на жалбоподателя в рамките на правомощието за пълен съдебен контрол

389 В самото начало следва да се припомни, че едва след като съдът на Съюза приключи контрола си за законност на обжалваното решение с оглед на наведените основания и евентуално на разгледаните служебно такива, той може, при липсата на пълна отмяна на посоченото решение, да упражни правомощието си за пълен съдебен контрол, за да извлече, от една страна, последиците на преценката си относно законността на това решение, и от друга страна, в зависимост от изложените пред него обстоятелства да замести преценката на Комисията със своята собствена, така че размерът на глобата да бъде съответстващ (вж. решения от

17 декември 2015 г., Orange Polska/Комисия, T-486/11, EU:T:2015:1002, т. 67 и цитираната съдебна практика, и от12 юли 2019 г., Hitachi-LG Data Storage и Hitachi-LG Data Storage Korea/Комисия, T-1/16, EU:T:2019:514, т. 56 и цитираната съдебна практика).

390 Следва също така да се припомни, че когато упражнява правомощието си за пълен съдебен контрол, съдът на Съюза е оправомощен не само да извършва контрол за законност на санкцията, но и да замени със собствената си преценка за определянето на размера на тази санкция преценката на Комисията, която е издала акта, в който първоначално е определен посоченият размер, като е изключено обаче всякакво изменение на съставните елементи на законосъобразно установеното от Комисията нарушение в разглежданото от Общия съд решение (вж. в този смисъл решение от 21 януари 2016 г., Galp Energía España и др./Комисия, C-603/13 P, EU:C:2016:38, т. 75—77).

391 Следователно съдът на Съюза може, дори без да отменя обжалвания акт, да го измени, за да отмени, намали или увеличи наложената глоба, като упражняването на това правомощие прехвърля окончателно на него правомощието да наложи санкции (вж. в този смисъл решения от 15 октомври 2002 г., Limburgse Vinyl Maatschappij и др./Комисия, C-238/99 P, C-244/99 P, C-245/99 P, C-247/99 P, C-250/99 P—C-252/99 P и C-254/99 P, EU:C:2002:582, т. 692 и 693 и от 3 септември 2009 г., Prym и Prym Consumer/Комисия, C-534/07 P, EU:C:2009:505, т. 86 и определение от 7 юли 2016 г., Westfälische Drahtindustrie и Pampus Industriebeteiligungen/Комисия, C-523/15 P, EU:C:2016:541, т. 32—34).

392 Преценката на Общия съд дали размерът на глобите е подходящ с оглед на критериите, установени в член 23, параграф 3 от Регламент № 1/2003, може да обоснове представянето и вземането предвид на допълнителна информация, която не е посочена в решението на Комисията, налагащо глобата (вж. в този смисъл решения от 16 ноември 2000 г., Stora Kopparbergs Bergslags/Комисия, C-286/98 P, EU:C:2000:630, т. 57,и от 12 юли 2011 г., Fuji Electric/Комисия, T-132/07, EU:T:2011:344, т. 209).

393 Ето защо при упражняване на правомощието си за пълен съдебен контрол Общият съд трябва да определи размера на глобата, като вземе предвид всички обстоятелства по конкретния случай (вж. в този смисъл решения от 26 септември 2013 г., Alliance One International/Комисия, C-679/11 P, непубликувано, EU:C:2013:606, т. 104 и от 16 юни 2011 г., Putters International/Комисия, T-211/08, EU:T:2011:289, т. 75).

394 В приложение на член 23, параграф 3 от Регламент № 1/2003 тази преценка предполага да се вземат предвид тежестта на извършеното от жалбоподателя нарушение, както и неговата продължителност, при зачитане по-специално на принципите на пропорционалност, на индивидуализиране на санкциите и на равно третиране, като за сметка на това Общият съд не е обвързан от примерните правила, определени от Комисията в Насоките от 2006 г. (вж. в този смисъл решение от 21 януари 2016 г., Galp Energía España и др./Комисия, C-603/13 P, EU:C:2016:38, т. 90 и цитираната съдебна практика).

395 От това следва, че в рамките на тавана от 10 % от общия оборот на съответното предприятие през предходната стопанска година правото на преценка на Общия съд е ограничено единствено от критериите относно тежестта и продължителността на нарушението, посочени в член 23, параграф 3 от Регламент № 1/2003, който предоставя широко право на преценка на компетентния орган, разбира се, при спазване на принципите, припомнени в точка 394 по-горе.

396 При все това в рамките на своето задължение за мотивиране Общият съд следва да изложи подробно факторите, които е взел предвид при определяне на размера на глобата (вж. в този смисъл решение от 14 септември 2016 г., Trafilerie Meridionali/Комисия, C-519/15 P, EU:C:2016:682, т. 52).

397 В настоящия случай, от една страна, що се отнася до прилагането на законовия критерий за тежестта на нарушението, от постоянната съдебна практика следва, че определянето на глобата от Общия съд не е точна аритметична задача (решения от 5 октомври 2011 г., Romana Tabacchi/Комисия, T-11/06, EU:T:2011:560, т. 266 и от 15 юли 2015 г., SLM и Ori Martin/Комисия, T-389/10 и T-419/10, EU:T:2015:513, т. 436).

398 Общият съд обаче трябва да определи размер на глобата, който да е пропорционален на тежестта на извършеното от жалбоподателя нарушение и също така да има достатъчно възпиращ ефект, с оглед на критерии, които Общият съд е приел за подходящи.

399 Общият съд счита за уместно, при упражняване на правомощието си за пълен съдебен контрол, да вземе предвид естеството на нарушението, положението на LG на съответните пазари, както и географския обхват на това нарушение.

400 Най-напред, що се отнася до естеството на нарушението, следва да се отбележи, че от материалите по делото е видно, че пълното демонтиране на отсечката от 19 km от краткия маршрут, по която движението първоначално е спряно и която позволява да се използва най-краткият и най-евтин маршрут, за да се свърже рафинерията на встъпилата страна с латвийски морски терминал, може да има антиконкурентни последици на отстраняване на конкуренцията на пазара на доставката на услуги за железопътен превоз на нефтопродукти между рафинерията и съседните морски терминали, като създаде пречки за навлизането на пазара, без да са налице обективни основания за това.

401 По-нататък, що се отнася до положението на LG на съответните пазари, следва да се отбележи, че последното е имало монопол на пазара на управление на железопътните инфраструктури в Литва, нагоре по веригата, и е било единственото предприятие, осъществяващо дейност на пазара на доставки на услуги за железопътен превоз на нефтопродукти, надолу по веригата, което следователно му е осигурявало монополно положение на този пазар. Поради това си положение LG има особена отговорност да не засяга с поведението си ефективната и ненарушена конкуренция на пазара.

402 Накрая, що се отнася до географския обхват на нарушението, следва да се констатира, че макар да засяга част от територията на две държави членки, той все пак е относително ограничен. Всъщност премахването на железопътната линия се отнася само до отсечка от път, позволяващ да се осигури една от различните възможни железопътни връзки между Латвия и Литва.

403 От друга страна, що се отнася до продължителността на нарушението, следва да се отбележи, че то започва на 3 октомври 2008 г. и продължава до датата на приемане на обжалваното решение.

404 При това положение Общият съд счита, че с оглед на тежестта и на продължителност на нарушението е справедливо размерът на глобата да бъде определен на 20 068 650 EUR.

405 Освен това Общият съд констатира, че размерът на глобата е подходящ предвид необходимостта на жалбоподателя да се наложи глоба с възпиращ ефект.

406 Поради това размерът на дължимата от жалбоподателят глоба следва да се определи на 20 068 650 EUR.

По съдебните разноски

407 Съгласно член 134, параграф 3 от Процедурния правилник всяка страна понася направените от нея съдебни разноски, ако страните са загубили по едно или няколко от предявените основания.

408 В случая жалбоподателят и Комисията следва да бъдат осъдени да понесат направените от тях съдебни разноски.

409 Освен това съгласно член 138, параграф 3 от Процедурния правилник Общият съд може да разпореди встъпила страна, различна от посочените в параграфи 1 и 2 от този член, да понесе направените от нея разноски. В случая Orlen следва да понесе направените от него съдебни разноски.

По изложените съображения

ОБЩИЯТ СЪД (първи разширен състав)

реши:

1) Определя размера на глобата, наложена на Lietuvos geležinkeliai AB с член 2 от Решение C (2017) 6544 final на Европейската комисия от 2 октомври 2017 година относно производство по член 102 ДФЕС (Дело AT.39813 — Baltic Rail), на 20 068 650 EUR.

2) Отхвърля жалбата в останалата ѝ част.

3) Lietuvos geležinkeliai и Комисията понасят направените от тях съдебни разноски.

4) Orlen Lietuva AB понася направените от него съдебни разноски.

Papasavvas Kanninen Półtorak

Porchia Stancu

Обявено в открито съдебно заседание в Люксембург на 18 ноември 2020 година.

Подписи

Съдържание

I. Обстоятелствата по спора 2

А. Фактическа обстановка 2

Б. Административното производство 5

В. Обжалваното решение 6

1. Определяне на релевантните пазари и господстващо положение на жалбоподателя на тях 6

2. Злоупотреба 7

3. Глоба и разпореждане 7

4. Разпоредителната част на обжалваното решение 8

II. Производството и исканията на страните 8

III. От правна страна 10

А. По главното искане за отмяна на обжалваното решение 10

1. По първото основание: грешки в преценката и при прилагането на член 102 ДФЕС, що се отнася до това дали поведението на жалбоподателя представлява злоупотреба 10

2. По второто основание: грешки в преценката и при прилагането на член 102 ДФЕС във връзка с преценката на разглежданата практика 16

а) По първата част от второто правно основание: грешки при „съмненията“, изразени от Комисията относно действителността на недостатъците на железопътната линия 16

1) По първото оплакване в рамките на първата част: наличие на съмнения относно деформацията на железопътната линия 17

2) По второто оплакване в рамките на първата част: грешки в преценката при твърдението, че премахването на железопътната линия е резултат единствено от деформацията 17

3) По третото оплакване в рамките на първата част: грешки в преценката на разликите между докладите от 5 септември 2008 г. и писмата от 4 и 5 септември 2008 г. 18

4) По четвъртото оплакване в рамките на първата част: твърдението, че Комисията неправилно е отхвърлила доводите относно системните проблеми, свързани с баластовото легло на железопътната линия 20

б) По втората част от второто основание: грешки в преценката, доколкото Комисията е приела, че премахването на железопътната линия е „изключително необичайно“ .. 23

в) По третата част от второто основание: грешки в преценката на Комисията относно намеренията на LG към момента на премахване на железопътната линия 30

1) По първото оплакване от третата част: грешка при прилагане на правото, свързана с отчитането на антиконкурентното намерение на жалбоподателя 30

2) По второто оплакване от третата част: неточности на фактическите констатации, взети предвид при преценката на недобросъвестността на жалбоподателя 32

i) По първия довод: твърдяното влияние на арбитражното решение от 17 декември 2010 г. върху решението да не реконструира железопътната линия 33

ii) По втория довод: твърдените грешки в преценката по отношение на трите обстоятелства, посочени в съображение 192 от обжалваното решение 33

г) По четвъртата част от второто основание: грешки в преценката и грешки при прилагане на правото при анализа на потенциалните последици от разглежданата практика върху конкуренцията 34

1) По първото оплакване: грешки при прилагане на правото 34

i) По първия довод: липса на антиконкурентни последици, свързани с премахването на железопътната линия 34

ii) По втория довод: твърдението, че липсата на ремонт на железопътната линия не е попречила на LDZ да бъде ефективен конкурент 38

2) По второто оплакване: грешки в преценката относно възможността LDZ да се конкурира с LG по по-дългия маршрут 40

i) По доводите, с които се оспорва наличието на пречки за навлизане на пазара 40

ii) По доводите, с които се оспорва фактът, че дългите маршрути към латвийските морски терминали не били конкурентоспособни в сравнение с маршрута до Клайпеда 45

3. По третото основание, с което се твърди нарушение на член 296 ДФЕС и на член 2 от Регламент № 1/2003, поради недостатъчни доказателства и липса на мотиви 49

а) По първата част от второто основание: твърдение за нарушение на член 296 ДФЕС поради липса на мотиви 49

б) По втората част от третото основание: твърдение за нарушение на член 2 от Регламент № 1/2003 50

4. По петото основание, с което се твърди нарушение на член 7 от Регламент № 1/2003, доколкото с решението се разпорежда непропорционална принудителна мярка 51

5. По четвъртото основание, с което се твърди нарушение на член 23, параграф 3 от Регламент № 1/2003, поради допуснати в обжалваното решение грешки при прилагане на правото и грешки в преценката що се отнася до определянето на размера на глобата 56

а) По първото твърдение от първата част: обжалваното решение се основава на нова правната теория 57

б) По второто твърдение от първата част: жалбоподателят не е допуснал небрежност . 58

в) По второто оплакване от втората част, доколкото се отнася до твърдяната прекомерна продължителност на производството 60

Б. По исканията, направени при условията на евентуалност, относно размера на глобата 61

1. По исканията, свързани с пропорционалността на размера на глобата 61

а) По първото оплакване: твърдяна несъразмерност на възприетия от Комисията коефициент за тежест от [поверително] % 61

б) По второто оплакване, доколкото се отнася до прекомерната продължителност на нарушението поради неправилен избор по отношение на началната му дата 64

в) По третото оплакване: твърдяна непропорционалност на приетия от Комисията допълнителен размер от [поверително] % 65

2. По определянето на окончателния размер на глобата, наложена на жалбоподателя в рамките на правомощието за пълен съдебен контрол 66

По съдебните разноски 68