Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK TRIBUNÁLU (prvního rozšířeného senátu)

18. listopadu 2020*

„Hospodářská soutěž – Zneužití dominantního postavení – Trh nákladní železniční přepravy – Rozhodnutí, kterým se konstatuje porušení článku 102 SFEU – Přístup třetích podniků k infrastrukturám provozovaným litevskou státní železniční společností – Demontáž úseku železniční trati – Pojem ‚zneužití' – Skutečné nebo pravděpodobné vyloučení konkurenta – Výpočet pokuty – Pokyny pro výpočet pokut z roku 2006 – Nápravná opatření – Proporcionalita – Pravomoc soudního přezkumu v plné jurisdikci"

Ve věci T-814/17,

Lietuvos geležinkeliai AB, se sídlem ve Vilniusu (Litva), zastoupená W. Deselaersem, K. Apel a P. Kirstem, advokáty,

žalobkyně,

proti

Evropské komisi, zastoupené A. Cleenewerck de Crayencour, A. Dawesem, H. Leupoldem a G. Meessenem, jako zmocněnci,

žalované,

podporované

Orlen Lietuva AB, se sídlem v Mažeikiai (Litva), zastoupená C. Thomasem a C. Conte, advokáty,

vedlejší účastnicí řízení,

jejímž předmětem je návrh podaný na základě článku 263 SFEU a znějící na zrušení rozhodnutí Komise C(2017) 6544 final ze dne 2. října 2017 v řízení podle článku 102 SFEU (Věc AT.39813 – Baltic Rail) a podpůrně na snížení pokuty uložené žalobkyni,

TRIBUNÁL (první rozšířený senát),

ve složení S. Papasavvas, předseda, H. Kanninen, N. Półtorak (zpravodajka), O. Porchia a M. Stancu, soudci,

vedoucí soudní kanceláře: E. Artemiou, radová,

s přihlédnutím k písemné části řízení a po jednání konaném dne 5. února 2020,

vydává tento

* Jednací jazyk: angličtina.

Rozsudek

I. Skutečnosti předcházející sporu

A. Skutkový rámec

1 Lietuvos geležinkeliai AB (dále jen „žalobkyně“ nebo „LG“) je litevská státní železniční společnost se sídlem ve Vilniusu (Litva). LG je veřejný podnik, jehož jediným akcionářem je litevský stát. Společnost LG je jakožto vertikálně integrovaný podnik jak provozovatelem železniční infrastruktury, která však zůstává ve vlastnictví litevského státu, tak poskytovatelem služeb železniční dopravy, nákladní dopravy a přepravy cestujících v Litvě.

2 Společnost Orlen Lietuva AB (dále jen „vedlejší účastnice“ nebo „Orlen“) je podnik se sídlem v Juodeikiai v okrese Mažeikiai (Litva), specializovaný na rafinaci surové ropy a distribuci rafinovaných ropných produktů. Společnost Orlen je 100% dceřinou společností polského podniku PKN Orlen SA.

3 V rámci svých činností provozuje společnost Orlen různá zařízení v Litvě, mezi nimi velkou rafinérii (dále jen „rafinérie“), nacházející se v Bugeniai v okrese Mažeikiai na severozápadě Litvy, v blízkosti hranice s Lotyšskem. Tato rafinérie je jediným zařízením tohoto typu ve třech baltských státech. Koncem prvního desetiletí 21. století bylo 90 % výroby rafinovaných ropných produktů pocházejících z této rafinérie přepravováno po železnici, čímž se společnost Orlen stala jedním z nejvýznamnějších zákazníků žalobkyně.

4 V této době Orlen produkovala v rámci rafinérie přibližně 8 milionů tun rafinovaných ropných produktů ročně. Tři čtvrtiny této produkce byly určeny na vývoz, především po moři, do zemí západní Evropy. Množství 4,5 až 5,5 milionu tun rafinovaných ropných produktů tak bylo přepravováno přes Litvu vlakem do námořního terminálu v Klaipėda (Litva).

5 Zbytek vyvážené produkce, tedy přibližně 1 až 1,5 milionu tun, byl rovněž dopraven vlakem do Lotyšska nebo přes Lotyšsko a byl určen především ke spotřebě na estonských a lotyšských vnitrostátních trzích. Přibližně 60 % této produkce přepravované vlakem do Lotyšska nebo přes Lotyšsko využívalo železniční trať „Bugeniai-Mažeikiai-Rengė“, trasu, která jde od rafinérie, jež se nachází v blízkosti železničního uzlu Mažeikiai (Litva), do města Rengė v Lotyšsku a z níž se 34 km nacházelo na litevském území (dále jen „krátká trasa do Lotyšska“). Zbytek této produkce přepravovaný vlakem do Lotyšska nebo přes Lotyšsko využíval železniční trať „Bugeniai-Kužiai-Joniškis-Meitene“, delší trasu, z níž se 152 km nacházelo na litevském území (dále jen „dlouhá trasa do Lotyšska“).

6 Za účelem přepravy svých produktů na krátké trase do Lotyšska využívala společnost Orlen služby žalobkyně pro litevskou část trasy, a sice od rafinérie na lotyšskou hranici. LG tedy uzavřela subdodavatelskou smlouvu s Latvijas dzelzceļš, lotyšskou státní železniční společností (dále jen „LDZ“), na přepravu na této litevské části trasy. Vzhledem k tomu, že LDZ neměla regulační povolení nezbytná k samostatnému výkonu svých činností na litevském území, jednala jako subdodavatel žalobkyně. Po překročení hranice pokračovala LDZ v přepravě produktů společnosti Orlen na lotyšském území na základě různých smluv.

7 Obchodní vztahy mezi společností Orlen a žalobkyní týkající se jejích přepravních služeb na litevské železniční síti, včetně přepravních služeb na krátké trase do Lotyšska, se až do září 2008 řídily smlouvou podepsanou v roce 1999 (dále jen „smlouva z roku 1999“).

8 Kromě toho, že smlouva z roku 1999 upravila sazby uplatňované žalobkyní za dopravní služby, obsahovala zejména zvláštní závazek žalobkyně přepravovat náklad společnosti Orlen na krátké trase do Lotyšska. Článek 6.1 této smlouvy totiž povolil společnosti Orlen, aby „používala trasu Bugeniai-Rengė (přibližně 34 km) pro přepravu nákladu do Lotyšska, Estonska nebo Společenství nezávislých států“ po celou dobu trvání smlouvy, tedy do roku 2024.

9 Na začátku roku 2008 došlo mezi žalobkyní a společností Orlen k obchodnímu sporu ohledně sazeb placených společností Orlen za přepravu jejích ropných produktů.

10 Z důvodu obchodního sporu se žalobkyní ohledně sazeb zvažovala společnost Orlen možnost uzavřít smlouvu přímo s LDZ o službách železniční přepravy jejího nákladu na krátké trase do Lotyšska, jakož i přesunout své činnosti v oblasti vývozu po moři z Klaipėda v Litvě na námořní terminály v Rize a Ventspils do Lotyšska.

11 Za tímto účelem napsala dne 4. dubna 2008 společnost Orlen lotyšskému ministerstvu dopravy a spojů, aby ho informovala o svém plánu převést své činnosti v oblasti vývozu po moři do lotyšského námořního terminálu ve Ventspils díky službám železniční přepravy LDZ, a navrhla zorganizovat schůzku s ministerstvem ohledně tohoto plánu. Společnost Orlen rovněž požádala o informace o sazbách, které by mohla očekávat za služby železniční přepravy LDZ. V odpovědi ze dne 7. května 2008 ministerstvo sdělilo společnosti Orlen, že nebude zasahovat do obchodních rozhodnutí LDZ, ale má nicméně velký zájem na rozvoji nákladní přepravy v Lotyšsku.

12 Dne 12. června 2008 se konala schůzka mezi žalobkyní a společností Orlen, na níž byl zmíněn tento plán přesunu vývozních činností společnosti Orlen. Dále jelikož se společnost Orlen jednostranně rozhodla od jara 2008 uplatňovat nižší sazbu, než jakou požadovala žalobkyně, a neuhradit rozdíl, zahájila žalobkyně dne 17. července 2008 rozhodčí řízení proti společnosti Orlen.

13 Dne 28. července 2008 společnost LG informovala společnost Orlen o vypovězení smlouvy z roku 1999 s účinností od 1. září 2008. Společnost Orlen během správního řízení před Komisí Evropských společenství upřesnila, že výpověď smlouvy z roku 1999 od 1. září 2008 oznámila LG tři dny poté, co Orlen formálně požádala LDZ o nabídku nahrazení služeb žalobkyně, pokud jde o přepravu přibližně 4,5 až 5 milionů tun rafinovaných ropných produktů z rafinérie, prostřednictvím krátké trasy do Lotyšska, do námořních terminálů nacházejících se na lotyšském území. Společnost Orlen rovněž naznačila, že žalobkyně mohla být informována o žádosti o cenovou nabídku přímo ze strany LDZ.

14 Dne 2. září 2008 společnost LG v návaznosti na zjištění deformace železniční tratě v délce několika desítek metrů (dále jen „deformace“) přerušila provoz z uzlu krátké trasy do Lotyšska v délce 19 km mezi Mažeikiai a hranicí s Lotyšskem (dále jen „železniční trať“), přičemž se dovolávala zejména bezpečnostních důvodů.

15 Dne 3. září 2008 žalobkyně jmenovala inspekční komisi složenou z vedoucích pracovníků své místní dceřiné společnosti, aby prošetřila důvody deformace. Inspekční komise předložila dvě zprávy, a sice zprávu o šetření ze dne 5. září 2008 a technickou zprávu ze dne 5. září 2008 (dále jen společně „zprávy ze dne 5. září 2008“).

16 Podle zprávy o šetření ze dne 5. září 2008 byla deformace způsobena fyzickým zhoršením řady prvků tvořících strukturu železniční trati. Zpráva ze šetření ze dne 5. září 2008 rovněž potvrdila, že provoz musí zůstat přerušen, „dokud nebudou všechny restaurační a opravářské práce ukončeny“.

17 Připomínky obsažené ve zprávě ze šetření ze dne 5. září 2008 byly potvrzeny technickou zprávou ze dne 5. září 2008, která podobně jako první zpráva odkazuje pouze na místo deformace a identifikuje její příčinu v různých problémech týkajících se struktury železniční trati. Technická zpráva ze dne

5. září 2008 dospěla k závěru, že narušení železniční dopravy, které bylo způsobeno deformací na železniční trati, musí být kvalifikováno jako incident, k němuž došlo v důsledku fyzického opotřebení horní části struktury železniční trati.

18 LDZ předložila společnosti Orlen, po jednání, které se konalo dne 22. září 2008, dne 29. září 2008 nabídku na přepravu jejích ropných produktů. Podle společnosti Orlen byla tato nabídka „konkrétní a atraktivní“.

19 Od 3. října 2008 zahájila LG úplnou demontáž železničních tratí. Na konci října 2008 byla železniční trať zcela demontována.

20 Dne 17. října 2008 zaslala společnost Orlen společnosti LDZ dopis, kterým potvrdila svůj záměr přepravit přibližně 4,5 milionu tun ropných produktů z rafinérie do lotyšských námořních terminálů, poté se dne 20. února 2009 konala schůzka a na jaře roku 2009 proběhly pokročilejší diskuse.

21 V lednu 2009 byla mezi žalobkyní a společností Orlen uzavřena nová obecná smlouva o přepravě na dobu patnácti let, až do 1. ledna 2024 (dále jen „smlouva z roku 2009“). Tato smlouva nahradila prozatímní smlouvu podepsanou dne 1. října 2008.

22 Smlouva z roku 2009 byla založena na standardní cenové politice žalobkyně v oblasti sazeb, která přidělovala základní sazbu každé železniční trati v Litvě. Kromě toho smlouva z roku 2009 používala systém slev z těchto sazeb [*důvěrné*] [1].

23 [*důvěrné*]

24 Jednání mezi Orlen a LDZ pokračovala až do konce června 2009, kdy LDZ podala žádost o licenci k provozování litevské části krátké trasy do Lotyšska.

25 Dne 10. listopadu 2009 rozhodčí soud prohlásil, že jednostranné vypovězení smlouvy z roku 1999 žalobkyní je protiprávní a že tato smlouva musí být považována za platnou do 1. října 2008, kdy společnost Orlen a žalobkyně uzavřely dočasnou smlouvu o přepravě.

26 Podle společnosti Orlen byla jednání s LDZ přerušena v polovině roku 2010, kdy tato nakonec dospěla k závěru, že žalobkyně nemá v úmyslu v krátké době opravit železniční trať. V tomto okamžiku LDZ vzala zpět svou žádost o licenci k provozování litevské části krátké trasy do Lotyšska.

B. Správní řízení

27 Dne 14. července 2010 podala společnost Orlen Komisi formální stížnost na základě článku 7 nařízení Rady (ES) č. 1/2003 ze dne 16. prosince 2002 o provádění pravidel hospodářské soutěže stanovených v článcích [101] a [102 SFEU] (Úř. věst. 2003, L 1, s. 1; Zvl. vyd. 08/02, s. 205).

28 Ve stížnosti společnost Orlen v podstatě uvedla, že po obchodní neshodě mezi ní a společností LG, zlikvidovala tato společnost železniční trať, což vedlo k tomu, že se krátká trasa do Lotyšska stala nedostupnou a byla přinucena využít jedinou dostupnou trasu, a sice dlouhou trasu do Lotyšska, aby vlakem přepravila část své produkce určené k přepravě do Lotyšska nebo přes Lotyšsko.

29 Společnost Orlen konkrétně vysvětlila, že se obchodní neshoda, o kterou se jednalo, týkala sazeb uplatňovaných společností LG za nákladní železniční přepravu, a že z důvodu této neshody začala zkoumat možnost využívat výhradně služby LDZ, aby přepravovala její rafinované ropné produkty na krátké trase do Lotyšska, jakož i za účelem přesunout, díky této trase, své činnosti vývozu po moři

1 – Důvěrné údaje skryty.

z námořního terminálu Klaipėda do námořních terminálů v Rize a Ventspils, o čemž LG věděla. Společnost Orlen tak tvrdila, že opatření přijatá žalobkyní, a sice přerušení dopravy a poté likvidace železniční tratě, nejsou objektivně odůvodněná a jejich cílem bylo pouze zabránit jí přesunout její vývoz po moři do lotyšských námořních terminálů, s využitím služeb železniční přepravy LDZ.

30 Ve dnech 8. až 10. března 2011 provedla Komise ve spolupráci s vnitrostátními orgány pro hospodářskou soutěž Lotyšské republiky a Litevské republiky na základě článku 20 nařízení č. 1/2003 kontroly v prostorách žalobkyně ve Vilniusu a v prostorách LDZ v Rize. Během těchto kontrol si Komise vyžádala zejména dokumenty, které podle ní měly prokázat, že si žalobkyně byla vědoma potenciální hospodářské soutěže, kterou mohla LDZ vykonávat, jakož i rizika, že společnost Orlen bude moci přesunout své vývozy po moři do lotyšských námořních terminálů.

31 Dne 6. března 2013 rozhodla Komise zahájit vůči společnosti LG řízení podle článku 2 nařízení Komise (ES) č. 773/2004 ze dne 7. dubna 2004 o vedení řízení Komise podle článků [101 SFEU a 102 SFEU] (Úř. věst. 2004, L 123, s. 18; Zvl. vyd. 08/03, s. 81).

32 Dne 5. ledna 2015 zaslala Komise žalobkyni oznámení námitek. V tomto oznámení námitek Komise na úvod dospěla k závěru, že se žalobkyně potenciálně dopustila porušení článku 102 SFEU.

33 Dne 25. března 2015 předložila společnost Orlen připomínky k nedůvěrné verzi oznámení námitek.

34 Dne 8. dubna 2015 odpověděla žalobkyně na oznámení námitek a vznesla námitky k připomínkám společnosti Orlen. Slyšení stran se následně uskutečnilo dne 27. května 2015.

35 Dne 23. října 2015 zaslala Komise žalobkyni dopis popisující skutkové okolnosti, na který posledně uvedená odpověděla dne 2. prosince 2015. Dne 29. února 2016 žalobkyně znovu předložila Komisi své připomínky.

36 Dne 2. října 2017 přijala Komise rozhodnutí C(2017) 6544 final v řízení podle článku 102 SFEU (Věc AT.39813 – Baltic Rail) (dále jen „napadené rozhodnutí“), jehož shrnutí je zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie* (Úř. věst. 2017, C 383, s. 7).

C. Napadené rozhodnutí

37 V napadeném rozhodnutí Komise v podstatě dospěla k závěru, že žalobkyně zneužila svého dominantního postavení jakožto správce železniční infrastruktury v Litvě tím, že zlikvidovala železniční trasu, a zabránila tak LDZ ve vstupu na litevský trh. Komise uložila žalobkyni pokutu a nakázala jí, aby protiprávní jednání ukončila.

1. Vymezení relevantních trhů a dominantní postavení žalobkyně na nich

38 V napadeném rozhodnutí Komise definovala dva relevantní trhy, a to:

– předcházející trh provozování železniční infrastruktury;

– navazující trh poskytování služeb železniční přepravy ropných produktů.

39 Za relevantní zeměpisný trh pro správu železniční infrastruktury se považuje litevský vnitrostátní trh. Pokud jde o relevantní zeměpisný trh pro železniční přepravu ropných produktů, Komise se na základě přístupu „místo původu – místo určení“, nazývaného „přístup O & D“, domnívala, že se jedná o trh nákladní železniční přepravy z rafinérie do tří námořních terminálů Klaipėda, Riga a Ventspils.

40 Komise konstatovala, že podle vnitrostátních právních předpisů má žalobkyně zákonný monopol na předcházejícím trhu provozování železniční infrastruktury v Litvě. V tomto ohledu čl. 5 odst. 1 Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodekso patvirtinimo, įsigaliojimo ir taikymo įstatymas (zákon o železniční přepravě Litevské republiky) ze dne 22. dubna 2004 (Žin., 2004, č. IX-2152, dále jen „zákon o železniční přepravě“) stanovil, že veřejná železniční infrastruktura náleží litevskému státu a je svěřena žalobkyni, aby jí provozovala.

41 Komise rovněž konstatovala, že LG byla, s výjimkou nepatrného množství přepravovaného LDZ, jediným podnikem působícím na navazujícím trhu poskytování služeb železniční přepravy ropných produktů, což jí tedy propůjčuje dominantní postavení na tomto trhu.

2. Zneužívající jednání

42 Komise měla v napadeném rozhodnutí za to, že žalobkyně zneužila svého dominantního postavení jakožto provozovatel železniční infrastruktury v Litvě tím, že odstranila železniční trať, což mohlo vyvolat protisoutěžní účinky vyloučení hospodářské soutěže na trhu poskytování služeb železniční přepravy ropných produktů mezi rafinérií a sousedními námořními terminály tím, že vytvořila překážky vstupu na trh, aniž by existovalo objektivní odůvodnění. Konkrétně měla Komise v bodech 182 až 201 odůvodnění napadeného rozhodnutí za to, že společnost LG tím, že odstranila celou železniční trať, použila jiné metody, než jsou metody běžné hospodářské soutěže. V tomto ohledu Komise zaprvé uvedla, že LG věděla o plánu společnosti Orlen přejít na námořní terminály Lotyšska s využitím služeb LDZ, zadruhé, že LG spěšně odstranila celou trať, aniž si zajistila nezbytné financování a přijala běžná přípravná opatření pro její rekonstrukci, zatřetí, že odstranění trati bylo v rozporu s běžnou praxí daného odvětví, začtvrté, že společnost LG si byla vědoma rizika ztráty veškeré činnosti přepravy produktů společnosti Orlen v případě rekonstrukce železniční tratě, a zapáté, že se LG snažila přesvědčit litevskou vládu, aby nerekonstruovala železniční trať.

43 Komise poznamenala, že železniční trať umožňuje využít nejkratší a nejlevnější trasu pro spojení rafinérie s lotyšským námořním terminálem. Podle názoru Komise tato trasa z důvodu své blízkosti k Lotyšsku a logistickému základu LDZ rovněž nabízela LDZ velmi příznivou možnost vstoupit na litevský trh.

44 Pokud jde o protisoutěžní účinky vyplývající z jednání žalobkyně, Komise měla v návaznosti na analýzu provedenou v bodech 202 až 324 odůvodnění napadeného rozhodnutí za to, že odstranění železniční tratě mohlo zabránit LDZ ve vstupu na trh, nebo přinejmenším výrazně ztížilo její vstup na trh, a to i přesto, že podle názoru Komise měla LDZ před odstraněním železniční trati věrohodnou příležitost přepravovat ropné produkty určené k vývozu po moři z rafinérie do lotyšských námořních terminálů prostřednictvím krátké trasy do Lotyšska. Odstraněním železniční trati musela každá železniční přeprava z rafinérie do lotyšského námořního terminálu využívat mnohem delší trasu na území Litvy. Komise měla zejména za to, že po odstranění železniční trati bylo jedinou možností LDZ konkurovat žalobkyni, aby se pokusila být činná na trase do Klaipėda nebo na dlouhé trase do Lotyšska. Z tohoto důvodu by byla LDZ nucena vykonávat svou činnost daleko od své logistické základny v Lotyšsku a byla by závislá na službách provozování infrastruktur svého soutěžitele, společnosti LG. Za těchto okolností měla Komise za to, že z pohledu *ex ante* byla LDZ vystavena značnému obchodnímu riziku, a bylo málo pravděpodobné, že jej podstoupí.

45 Komise měla rovněž v bodech 325 až 357 odůvodnění napadeného rozhodnutí za to, že žalobkyně neposkytla žádné objektivní odůvodnění týkající se odstranění železniční trati, jelikož předložená vysvětlení se vzájemně neshodují, někdy si protiřečí a jsou málo přesvědčivá.

3. Pokuta a příkaz

46 Komise na základě pokynů pro výpočet pokut uložených podle čl. 23 odst. 2 písm. a) nařízení č. 1/2003 (Úř. věst. 2006, C 210, s. 2, dále jen „pokyny z roku 2006“) uložila žalobkyni s ohledem na závažnost a dobu trvání protiprávního jednání pokutu ve výši 27 873 000 eur.

47 Komise měla rovněž za to, že několik nápravných opatření z hlediska tržního chování nebo strukturálních nápravných opatření mohlo buď obnovit stav hospodářské soutěže, který existoval před odstraněním železniční trati, nebo napravit znevýhodnění, se kterým byli konfrontováni potenciální soutěžitelé na jiných trasách vedoucích do námořních terminálů. Za tímto účelem nařídila společnosti LG, aby ukončila protiprávní jednání a předložila jí ve lhůtě tří měsíců od oznámení napadeného rozhodnutí návrh opatření za tímto účelem.

4. Výrok napadeného rozhodnutí

48 Výroková část napadeného rozhodnutí zní takto:

„*Článek 1*

[LG] porušila článek 102 SFEU tím, že odstranila železniční trať mezi Mažeikiai v Litvě a lotyšskou hranicí. Protiprávní jednání začalo dne 3. října 2008 a pokračuje k datu přijetí tohoto rozhodnutí.

Článek 2

Za protiprávní jednání uvedené v článku 1 se [LG] ukládá pokuta ve výši 27 873 000 eur.

[…]

Článek 3

[LG] musí ukončit protiprávní jednání uvedené v článku 1 a ve lhůtě 3 měsíců předložit Komisi návrh opatření za tímto účelem. Tento návrh musí být dostatečně podrobný, aby Komisi umožnil provést předběžné posouzení s cílem určit, zda navrhovaná opatření zaručí skutečné dodržení rozhodnutí.

[LG] nesmí opakovat žádné jednání s podobným cílem nebo účinkem jako jednání uvedené v článku 1 […]“

II. Řízení a návrhová žádání účastníků řízení

49 Podáním došlým kanceláři Tribunálu dne 14. prosince 2017 podala žalobkyně projednávanou žalobu.

50 Podáním zaregistrovaným v kanceláři Tribunálu dne 5. dubna 2018 podala Orlen žádost o vstup do tohoto řízení jako vedlejší účastník na podporu návrhových žádání Komise.

51 Na žádost Komise byla lhůta pro podání žádosti o důvěrné zacházení prodloužena a stanovena na 4. června 2018.

52 Dopisy došlými kanceláři Tribunálu dne 1. a 4. června 2018 požádaly Komise a žalobkyně o důvěrné zacházení ve vztahu k vedlejší účastnici řízení s některými informacemi obsaženými v žalobě a žalobní odpovědi, jakož i v některých jejich přílohách. Žalobkyně a Komise předložily společné nedůvěrné verze žaloby a žalobní odpovědi.

53 Dopisem ze dne 15. června 2018 požádala žalobkyně o důvěrné zacházení s určitými informacemi obsaženými v replice a její příloze ve vztahu k vedlejší účastnici řízení.

54 Usnesením předsedy třetího senátu Tribunálu ze dne 13. července 2018 bylo povoleno vedlejší účastenství společnosti Orlen na podporu návrhových žádání Komise. Bylo stanoveno, že o opodstatněnosti žádostí o důvěrné zacházení bude rozhodnuto později, a nedůvěrná znění jednotlivých procesních písemností připravená hlavními účastníky řízení byla sdělena společnosti Orlen.

55 Dopisem ze dne 31. července 2018 požádala Komise o důvěrné zacházení s určitými informacemi, které se nacházejí v replice, ve vztahu k vedlejší účastnici řízení. Téhož dne žalobkyně a Komise předložily společné nedůvěrné znění repliky.

56 Dopisem ze dne 5. srpna 2018 vedlejší účastnice zpochybnila důvěrnost některých skrytých částí v nedůvěrných zněních některých procesních písemností, a sice v přílohách A 14 a A 26.

57 Dopisem ze dne 30. srpna 2018 požádala žalobkyně o důvěrné zacházení s určitými informacemi, které se nacházejí v duplice, ve vztahu k vedlejší účastnici řízení. Hlavní účastníci řízení předložili kanceláři Tribunálu společnou nedůvěrnou verzi dupliky.

58 Dne 15. září 2018 předložila vedlejší účastnice spis vedlejšího účastníka řízení.

59 Dopisem ze dne 22. září 2018 vedlejší účastnice oznámila, že nemá námitky proti žádostem o důvěrné zacházení podaným hlavními účastníky řízení, pokud jde o některé skutečnosti obsažené v replice a duplice.

60 Dne 24. září 2018 položil Tribunál (třetí senát) v rámci organizačních procesních opatření stanovených v čl. 89 odst. 3 svého jednacího řádu písemně otázky žalobkyni a vedlejší účastnici řízení. Tyto na dané otázky odpověděly ve stanovených lhůtách.

61 Dne 13. prosince 2018 položil Tribunál (třetí senát) v rámci organizačních procesních opatření stanovených v čl. 89 odst. 3 jednacího řádu žalobkyni a vedlejší účastnici písemné otázky.

62 Dne 21. prosince 2018 reagovala vedlejší účastnice na otázky Tribunálu, přičemž vzala zpět své námitky týkající se přílohy A.26, zatímco dne 7. ledna 2019 vzala žalobkyně zpět svou žádost o důvěrné zacházení s přílohou A.14. V důsledku toho nepřetrvává žádná námitka, pokud jde o žádosti o důvěrné zacházení podané žalobkyní.

63 Vzhledem k tomu, že se změnilo složení senátů Tribunálu, byla soudkyně zpravodajka přidělena podle čl. 27 odst. 5 jednacího řádu k prvnímu senátu, jemuž byla v důsledku toho tato věc přidělena.

64 Na návrh prvního senátu rozhodl Tribunál podle článku 28 jednacího řádu předat věc rozšířenému senátu.

65 Dne 28. listopadu 2019 Tribunál (první rozšířený senát) na návrh soudkyně zpravodajky rozhodl o zahájení ústní části řízení a v rámci organizačních procesních opatření stanovených v článku 89 jednacího řádu položil účastnicím řízení písemné otázky a požádal o předložení určitého dokumentu. Účastnice řízení těmto žádostem ve stanovené lhůtě vyhověly.

66 Řeči účastnic řízení a jejich odpovědi na ústní otázky položené Tribunálem byly vyslechnuty na jednání konaném dne 5. února 2020.

67 Žalobkyně navrhuje, aby Tribunál:

– napadené rozhodnutí zrušil,

– podpůrně snížil výši pokutu, která jí byla uložena v článku 2 napadeného rozhodnutí,

– uložil Komisi náhradu nákladů řízení.

68 Komise a vedlejší účastnice navrhují, aby Tribunál:

– žalobu zamítl v plném rozsahu,

– uložil žalobkyni náhradu nákladů řízení.

III. Právní otázky

A. K návrhovým žádáním, směřujícím ke zrušení napadeného rozhodnutí

69 Žalobkyně uplatňuje na podporu svých hlavních návrhových žádání pět žalobních důvodů, které směřují ke zrušení napadeného rozhodnutí. První žalobní důvod v podstatě vychází ze zjevně nesprávného posouzení skutkového stavu a nesprávného právního posouzení při použití článku 102 SFEU, pokud jde o zneužívající povahu jednání žalobkyně, druhý žalobní důvod vychází z nesprávného posouzení skutkového stavu a nesprávného právního posouzení při použití článku 102 SFEU, pokud jde o posouzení dotčené praktiky, třetí žalobní důvod vychází z porušení článku 296 SFEU a článku 2 nařízení č. 1/2003 z důvodu nedostatečného dokazování a nedostatku odůvodnění, čtvrtý žalobní důvod, pouze ve své první části, vychází z pochybení při stanovení výše pokuty, a pátý žalobní důvod vychází z pochybení při uložení nápravného opatření.

1. K prvnímu žalobnímu důvodu, vycházejícímu z nesprávného posouzení a nesprávného právního posouzení při použití článku 102 SFEU, pokud jde o zneužívající povahu jednání žalobkyně

70 Na podporu prvního žalobního důvodu žalobkyně v podstatě zpochybňuje právní kritérium použité Komisí v napadeném rozhodnutí za účelem kvalifikování jejího jednání jako zneužití dominantního postavení ve smyslu článku 102 SFEU. Podle žalobkyně měla Komise projednávanou věc posoudit s ohledem na ustálenou judikaturu v oblasti odepření přístupu k základním infrastrukturám, která stanoví mnohem vyšší prahovou hodnotu pro učinění závěru o zneužívající povaze praktiky, než je prahová hodnota použitá v napadeném rozhodnutí.

71 Nejprve je žalobkyně toho názoru, že odstranění železniční trati nezpůsobuje protisoutěžní účinky. Ve skutečnosti je to přerušení přepravy, ke kterému došlo o měsíc dříve, které mělo tyto účinky. Žalobkyně je toho názoru, že i kdyby železniční trať nebyla dne 3. října 2008 odstraněna a bez ohledu na skutečnost, že tato trať nebyla po přerušení dopravy dne 2. září 2008 opravena, nemohla by ji LDZ v žádném případě využít. V důsledku toho se podle žalobkyně právní otázka omezuje na otázku, zda za okolností projednávané věci jí článek 102 SFEU ukládal povinnost opravit železniční trať. Pokud taková povinnost neexistuje, otázka existence či neexistence objektivního odůvodnění odstranění železniční trati nevyvstává.

72 Dále žalobkyně v podstatě tvrdí, že povinnost opravit infrastrukturu nebo investovat do infrastruktury, ke které může soutěžitel požádat o přístup, by jí mohla být uložena na základě článku 102 SFEU pouze v případě, že by železniční trať byla základní infrastrukturou, tedy v případě, že by byla nezbytná k tomu, aby LDZ mohla vykonávat svou činnost na relevantním navazujícím trhu, a pokud by

chybějící oprava ze strany žalobkyně odstranila veškerou hospodářskou soutěž na navazujícím trhu. Podle žalobkyně však nejsou obě podmínky v projednávané věci splněny. Zejména přístup k železniční trati není nezbytný k tomu, aby LDZ mohla soutěžit na relevantním navazujícím trhu.

73 Obecněji žalobkyně tvrdí, že skutečnost, že alternativní řešení může být z pohledu konkurenta méně výhodné, nečiní infrastrukturu „základní“ nebo „nezbytnou“. Žalobkyně by tak byla vystavena neodůvodněnému omezení své svobody podnikání a svých vlastnických práv, kdyby byla na základě článku 102 SFEU povinna investovat podstatné částky do infrastruktury, která není základní, je zcela zchátralá a není provozní, jen proto, aby umožnila vstup jediného soutěžitele na trh tím, že by mu poskytla zajímavější trasu k obsluhování jediného zákazníka a pro malou část jeho produkce.

74 Konečně žalobkyně poznamenává, že právní kritérium založené na judikatuře vydané v oblasti základních infrastruktur bylo kritérium, které sama Komise hodlala uplatnit před oznámením námitek. Na schůzce s žalobkyní dne 25. března 2013 totiž útvary Komise vysvětlily, že teorie újmy vychází z předpokladu, že odstranění železniční tratě představuje odmítnutí poskytovat služby základní infrastruktury společnosti LDZ.

75 Komise a vedlejší účastnice řízení tuto argumentaci zpochybňují.

76 V tomto ohledu je třeba připomenout, že článek 102 SFEU podniku v dominantním postavení zakazuje zejména používat praktiky, jejichž důsledkem je vyloučení jeho konkurentů považovaných za stejně výkonné jako on sám, posilováním svého dominantního postavení uplatněním jiných prostředků, než jsou ty, které spadají do hospodářské soutěže na základě výkonnosti (viz rozsudek ze dne 6. září 2017, Intel v. Komise, C-413/14 P, EU:C:2017:632, bod 136 a citovaná judikatura).

77 Podle ustálené judikatury má podnik v dominantním postavení zvláštní odpovědnost za to, že jeho chování nebude na újmu účinné a nenarušené hospodářské soutěži na vnitřním trhu (viz rozsudek ze dne středa 6. září 2017, Intel v. Komise, C-413/14 P, EU:C:2017:632, bod 135 a citovaná judikatura).

78 V tomto ohledu bylo rozhodnuto, že zneužití dominantního postavení zakázané článkem 102 SFEU je pojmem objektivním, který se vztahuje na jednání podniku v dominantním postavení, která mají na trhu, na němž je stupeň hospodářské soutěže již oslabený právě v důsledku přítomnosti takového podniku, za následek bránění, za použití prostředků odlišných od těch, které jsou používány při běžné soutěži výrobků nebo služeb na základě plnění hospodářských subjektů, zachování stupně hospodářské soutěže, který ještě na trhu existuje, nebo rozvoji této hospodářské soutěže (viz rozsudky ze dne 19. dubna 2012, Tomra Systems a další v. Komise, C-549/10 P, EU:C:2012:221, bod 17 a citovaná judikatura, a ze dne 9. září 2009, Clearstream v. Komise, T-301/04, EU:T:2009:317, bod 140 a citovaná judikatura).

79 Článek 102 SFEU se vztahuje nejen na praktiky, které působí spotřebitelům bezprostřední újmu, nýbrž též na praktiky, které jim způsobují újmu tím, že narušují hospodářskou soutěž (viz rozsudek ze dne 27. března 2012, Post Danmark, C-209/10, EU:C:2012:172, bod 20 a citovaná judikatura; viz rovněž v tomto smyslu rozsudek ze dne 29. března 2012, Telefónica a Telefónica de España v. Komise, T-336/07, EU:T:2012:172, bod 171).

80 Nejedná se nutně o konkrétní účinek oznámeného zneužívajícího jednání. Pro účely prokázání porušení článku 102 SFEU stačí prokázat, že zneužívající jednání podniku v dominantním postavení směřuje k omezení hospodářské soutěže nebo jinými slovy, že jednání má nebo může mít takový účinek (rozsudek ze dne 19. dubna 2012, Tomra Systems a další v. Komise, C-549/10 P, EU:C:2012:221, bod 68; viz rovněž rozsudky ze dne 9. září 2009, Clearstream v. Komise, T-301/04, EU:T:2009:317, bod 144 a citovaná judikatura, a ze dne 29. března 2012, Telefónica a Telefónica de España v. Komise, T-336/07, EU:T:2012:172, bod 268 a citovaná judikatura). Kromě toho skutečnost, že zneužívající

jednání podniku v dominantním postavení má nepříznivé účinky na jiné trhy než jsou ovládané trhy, nebrání použití článku 102 SFEU (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 14. listopadu 1996, Tetra Pak v. Komise, C-333/94 P, EU:C:1996:436, bod 25).

81 Ve světle těchto zásad je třeba analyzovat argumenty předložené žalobkyní na podporu jejího prvního žalobního důvodu.

82 V projednávané věci je třeba upřesnit, že argumentace předložená žalobkyní v prvním žalobním důvodu se týká pouze právního kritéria použitého Komisí za účelem kvalifikace jejího jednání jako zneužití dominantního postavení.

83 V bodech 177 a 178 odůvodnění napadeného rozhodnutí měla Komise za to, že odstraněním železniční tratě bez objektivního odůvodnění žalobkyně zneužila svého dominantního postavení na litevském trhu provozování železniční infrastruktury. Komise měla zejména za to, že za dotčených právních a skutkových okolností odstranění železniční trati nebylo praxí, která by byla v souladu s praxí, kterou se řídí běžná hospodářská soutěž. Podle Komise to vedlo k potenciálním protisoutěžním účinkům na trhu poskytování služeb železniční přepravy ropných produktů mezi rafinérií a námořními terminály v Klaipėda Rize a Ventspils, a to vytvořením překážek vstupu na trh.

84 Z toho vyplývá, že v projednávaném případě jednání vytýkané napadeným rozhodnutím spočívá v odstranění železniční trati jako takové, nezávisle na přerušení přepravy na této trati ke dni 2. září 2008 a na její chybějící opravu.

85 V tomto ohledu nejprve v rozsahu, v němž žalobkyně svou argumentací zpochybňuje skutečnost, že odstranění železniční trati jako takové může být kvalifikováno jako potenciálně zneužívající jednání, je třeba připomenout, že seznam zneužívajících jednání uvedený v článku 102 SFEU není taxativní, takže výčet zneužívajících jednání obsažený v tomto ustanovení nevyčerpává způsoby zneužití dominantního postavení zakázané právem Evropské unie (viz rozsudek ze dne 17. února 2011, TeliaSonera Sverige, C-52/09, EU:C:2011:83, bod 26 a citovaná judikatura). Proto může být v zásadě každé jednání podniku v dominantním postavení, které může omezit hospodářskou soutěž na trhu, kvalifikováno jako zneužívající. Z toho vyplývá, že nelze vyloučit, že odstranění železniční trati může být samo o sobě, nezávisle na přerušení přepravy a neexistenci opravy, kvalifikováno jako potenciálně zneužívající jednání.

86 Je tudíž třeba ověřit, zda v projednávané věci Komise v napadeném rozhodnutí použila vhodné právní kritérium pro konstatování, že dotčené jednání, a sice odstranění železniční trati, představovalo zneužití dominantního postavení ve smyslu článku 102 SFEU.

87 Úvodem je třeba zdůraznit, že judikatura týkající se základních infrastruktur se v podstatě týká okolností, za nichž může odmítnutí dodávky podnikem v dominantním postavení, a to zvláště výkonem vlastnického práva, zakládat zneužití dominantního postavení. Tato judikatura se tak týká zejména situací, kdy svobodný výkon výlučného práva, které je odměnou za investici nebo vynález, může být omezen v zájmu nenarušené hospodářské soutěže na vnitřním trhu (viz rozsudek ze dne 1. července 2010, AstraZeneca v. Komise, T-321/05, EU:T:2010:266, bod 679 a citovaná judikatura).

88 Toto omezení, které se v konečném důsledku projevuje uložením povinnosti dodávky, je zvláště přípustné za podmínky, že jsou splněny tři výjimečné okolnosti, upřesněné Soudním dvorem zejména v rozsudku ze dne 26. listopadu 1998, Bronner (C-7/97, EU:C:1998:569).

89 Ve věci, v níž byl vydán rozsudek ze dne 26. listopadu 1998, Bronner (C-7/97, EU:C:1998:569), měl Soudní dvůr za to, že aby odmítnutí poskytnout přístup ke službě podnikem v dominantním postavení mohlo představovat zneužití ve smyslu článku 102 SFEU, je třeba, aby toto odmítnutí mohlo vyloučit veškerou hospodářskou soutěž na trhu ze strany žadatele o službu, dále aby toto odmítnutí nemohlo

být objektivně odůvodněné a aby služba sama o sobě byla nezbytná pro výkon činnosti žadatele (rozsudek ze dne 26. listopadu 1998, Bronner, C-7/97, EU:C:1998:569, bod 41; viz rovněž rozsudek ze dne 9. září 2009, Clearstream v. Komise, T-301/04, EU:T:2009:317, bod 147 a citovaná judikatura).

90 Účelem výjimečných okolností uvedených v rozsudku ze dne 26. listopadu 1998, Bronner (C-7/97, EU:C:1998:569), je dbát na to, aby povinnost uložená podniku v dominantním postavení poskytnout přístup ke své infrastruktuře v konečném důsledku nenarušovala hospodářskou soutěž tím, že se tomuto podniku sníží původní pobídka k vybudování takové infrastruktury. Dominantní podnik by totiž byl méně motivován investovat do infrastruktur, pokud by jeho soutěžitelé mohli na žádost sdílet zisky (v tomto smyslu viz stanovisko generálního advokáta F. G. Jacobse ve věci Bronner, C-7/97, EU:C:1998:264, bod 57).

91 Takový požadavek ochrany motivace podniku v dominantním postavení investovat do výstavby základních zařízení však neexistuje v případě, kdy použitelný právní rámec již ukládá podniku v dominantním postavení povinnost poskytovat služby nebo pokud dominantní postavení, které podnik získal na trhu, vyplývá z dřívějšího státního monopolu.

92 Judikatura tak uznala, že výjimečné okolnosti uvedené v rozsudku ze dne 26. listopadu 1998, Bronner (C-7/97, EU:C:1998:569), byly stanoveny a uplatněny v rámci věcí, ve kterých se jednalo o otázku, zda článek 102 SFEU může vyžadovat od podniku v dominantním postavení, aby poskytl ostatním podnikům přístup k výrobku nebo službě v případě neexistence jakékoliv právní povinnosti v tomto smyslu (rozsudek ze dne 13. prosince 2018, Slovak Telekom v. Komise, T-851/14, napadený kasačním opravným prostředkem, EU:T:2018:929, bod 118). Pokud totiž existuje zákonná povinnost dodávky, bylo nezbytné vyvážení hospodářských pobídek, jejichž ochrana odůvodňuje uplatnění výjimečných okolností uvedených v rozsudku ze dne 26. listopadu 1998, Bronner (C-7/97, EU:C:1998:569), již provedeno normotvůrcem v okamžiku, kdy byla taková povinnost uložena.

93 Judikatura rovněž uznala, že existence dominantního postavení, které má původ v zákonném monopolu, musí být v rámci použití článku 102 SFEU zohledněna (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 27. března 2012, Post Danmark, C-209/10, EU:C:2012:172, bod 23 a citovaná judikatura). To platí tím spíše v případě, kdy podnik v postavení zákonného monopolu neinvestoval do realizace infrastruktury, která byla vybudována a rozvinuta prostřednictvím veřejných prostředků.

94 V projednávané věci je třeba zaprvé uvést, že žalobkyně má dominantní postavení na trhu provozování železniční infrastruktury, které vyplývá ze zákonného monopolu. Žalobkyně mimoto neinvestovala do litevské železniční sítě, která patří litevskému státu a byla vybudována a rozvinuta prostřednictvím veřejných prostředků.

95 Zadruhé je třeba připomenout, že žalobkyně nemá prospěch ze svobodného výkonu výlučného vlastnického práva, které by bylo odměnou za provedení investice nebo vynález. Jakožto provozovatel litevské železniční infrastruktury je podle unijního a vnitrostátního práva pověřena současně poskytováním přístupu k veřejné železniční infrastruktuře, jakož i zajišťováním dobrého technického stavu této infrastruktury a bezpečné a nepřerušené železniční přepravy, a v případě narušení železniční přepravy má přijímat veškerá opatření nezbytná k obnovení běžného stavu.

96 Je totiž třeba uvést, že článek 10 směrnice Rady 91/440/EHS ze dne 29. července 1991 o rozvoji železnic Společenství (Úř. věst. 1991, L 237, s. 25; Zvl. vyd. 07/01, s. 341) poskytoval železničním podnikům usazeným v Unii přístup k železniční infrastruktuře za srovnatelných podmínek za účelem provozování těchto služeb ve všech členských státech. Kromě toho článek 5 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/14/ES ze dne 26. února 2001 o přidělování kapacity železniční infrastruktury, zpoplatnění železniční infrastruktury a o vydávání osvědčení o bezpečnosti (Úř. věst. 2001, L 75, s. 29; Zvl. vyd. 07/05, s. 404) přiznává železničním podnikům na nediskriminačním základě nárok na minimální přístupový balík a přístup k dopravním zařízením po železnici podle přílohy II téže směrnice. Rovněž, jak bylo uvedeno v bodě 131 odůvodnění napadeného rozhodnutí, na vnitrostátní

úrovni pravidla přidělování kapacity veřejné železniční infrastruktury definují kategorie služeb infrastruktury, které odpovídají seznamu služeb uvedenému v příloze II směrnice 2001/14. Obzvláště podle odstavce 57 uvedených pravidel „balíček minimálního přístupu“ a přístup k železniční infrastruktuře musí být poskytovány nediskriminačním způsobem.

97 Kromě toho, jak vyplývá z bodu 122 odůvodnění napadeného rozhodnutí, čl. 29 odst. 1 směrnice 2001/14 stanovil, že „[v] případě narušení provozu vlaků následkem technického selhání nebo nehody musí provozovatel infrastruktury přijmout všechna opatření nezbytná k obnovení běžného stavu“. Stejně tak podle čl. 8 odst. 1 bodu 4 Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto sektoriaus reformos įstatymas (zákon o reformě odvětví železniční dopravy Litevské republiky) ze dne 27. dubna 2004 (Žin., 2004, č. 61–2182), který byl platný do 8. října 2011, byla žalobkyně povinna zajistit dobrý technický stav veřejné železniční infrastruktury a bezpečný a nepřerušený provoz po železnici. Navíc odstavec 69 pravidel pro přidělování kapacity veřejné železniční infrastruktury přijatých rozhodnutím vlády Litevské republiky č. 611 ze dne 19. května 2004, ve znění rozhodnutí č. 167 ze dne 15. února 2006, stanoví, že v případě narušení železniční dopravy způsobeného dopravní nehodou musí provozovatel infrastruktury přijmout veškerá nezbytná opatření k obnovení běžného stavu.

98 S ohledem na výše uvedené je třeba konstatovat, že na rozdíl od toho, co tvrdí žalobkyně, nelze s ohledem na relevantní právní rámec dotčené jednání, tedy odstranění celé železniční trati, analyzovat s ohledem na ustálenou judikaturu v oblasti odmítnutí poskytnout přístup k základním infrastrukturám, ale musí být analyzováno jako jednání, které může bránit vstupu na trh tím, že ztěžuje přístup k tomuto trhu, a vyvolává tak protisoutěžní účinek vyloučení z trhu. Z toho vyplývá, že otázka, zda článek 102 SFEU ukládal žalobkyni povinnost opravit železniční trať, je pro účely projednávané věci irelevantní.

99 Z toho vyplývá, že se Komise nedopustila pochybení, když neposoudila, zda sporné jednání splňovalo podmínky týkající se nezbytnosti služby, k níž byl odepřen přístup, a vyloučení veškeré hospodářské soutěže, které jsou stanoveny v bodě 41 rozsudku ze dne 26. listopadu 1998, Bronner (C-7/97, EU:C:1998:569). Bylo totiž dostačující, s výhradou případného objektivního odůvodnění, prokázat, že se jednalo o jednání, které může omezit hospodářskou soutěž, a zejména představovat překážku vstupu na trh (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 6. prosince 2012, AstraZeneca v. Komise, C-457/10 P, EU:C:2012:770, body 149 a 153).

100 Žalobkyně se v odpovědi na argumentaci Komise snaží tento závěr zpochybnit tím, že tvrdí, že nebyla podle článku 102 SFEU povinna investovat své zdroje do nové infrastruktury, jelikož železniční trať byla úplně zchátralá a nemohla být nadále využívána. Podle žalobkyně jí zejména žádné ustanovení vnitrostátního práva neukládalo absolutní povinnost investovat její velmi omezené zdroje do nové infrastruktury, která by nahradila zcela zchátralou železniční trať, zatímco v železniční síti byly k dispozici jiné trasy.

101 V tomto ohledu je třeba uvést, že tato argumentace vychází z předpokladu, že Komise měla namísto přezkoumání odstranění železniční trati jako zneužívajícího jednání, přezkoumat, zda ve světle judikatury týkající se základních infrastruktur lze jako zneužívající jednání kvalifikovat její chybějící opravu. Z analýzy provedené v bodech 98 a 99 výše přitom vyplývá, že tento předpoklad je chybný.

102 Pokud jde o argument, že právní kritérium založené na judikatuře týkající se přístupu k základní infrastruktuře bylo kritériem, které sama Komise zamýšlela použít před oznámením námitek, jelikož na schůzce se žalobkyní, která se konala dne 25. března 2013, útvary Komise vysvětlily, že teorie újmy se v projednávané věci zakládá na předpokladu, že odstranění železniční trati představuje odmítnutí poskytnout společnosti LDZ přístup k službám základní infrastruktury, stačí uvést, že skutečnost, že zápis ze schůze se zástupci útvarů Komise konané před oznámením námitek, který byl vypracován výlučně právním poradcem žalobkyně bez schválení Komisí, a který uvádí, že jí dříve uplatňovaná „teorie újmy“ může být naplněna odmítnutím poskytovat základní služby společnosti LDZ, nemůže diktovat posouzení Komise v napadeném rozhodnutí. Z dotčeného zápisu kromě toho výslovně

vyplývá, že názory vyjádřené na schůzce byly pouze předběžnými názory a že Komise mohla rovněž uvažovat o dalších teoriích újmy. Konkrétně z druhého odstavce oddílu tohoto zápisu nazvaného „Teorie újmy“ vyplývá, že podle Komise lze odstranění železniční trati rovněž považovat za omezení hospodářské soutěže z hlediska účelu, jelikož by to mohlo zabránit hospodářské soutěži při poskytování služeb železniční přepravy.

103 S ohledem na výše uvedené je třeba dospět k závěru, že Komise nebyla povinna posoudit slučitelnost jednání žalobkyně s článkem 102 SFEU s ohledem na ustálenou judikaturu v oblasti odmítnutí poskytnout přístup k základním infrastrukturám.

104 První žalobní důvod je tudíž třeba zamítnout jako neopodstatněný.

2. Ke druhému žalobnímu důvodu, vycházejícímu z nesprávného posouzení skutkového stavu a nesprávného právního posouzení při použití článku 102 SFEU, pokud jde o posouzení dotčené praktiky

105 V rámci druhého žalobního důvodu žalobkyně v podstatě tvrdí, že došlo k porušení článku 102 SFEU, jakož i ke zjevně nesprávnému posouzení, pokud jde o posouzení dotčené praktiky, neboť podle ní za právních a skutkových okolností projednávaného případu nepředstavuje odstranění železniční trati, která nebyla základní infrastrukturou a byla zchátralá, zneužití dominantního postavení. Žalobkyně má konkrétně za to, že i kdyby odstranění takové infrastruktury mohlo za velmi výjimečných okolností představovat zneužívající jednání, i když podmínky stanovené judikaturou a připomenuté v rámci prvního žalobního důvodu nebyly splněny, Komise právně dostačujícím způsobem neprokázala, že takové velmi výjimečné okolnosti v projednávaném případě existovaly, pokud jde o danou železniční trať.

106 Žalobkyně dělí druhý žalobní důvod na čtyři části.

107 Úvodem je třeba připomenout, že rozsah přezkumu legality stanoveného v článku 263 SFEU zahrnuje všechny prvky rozhodnutí Komise přijatých v řízení podle článků 101 a 102 SFEU, jejichž důkladný přezkum Tribunál provádí po právní i skutkové stránce ve světle důvodů vznesených žalobci a s ohledem na všechny skutečnosti předložené žalobci (viz rozsudek ze dne 21. ledna 2016, Galp Energía España a další v. Komise, C-603/13 P, EU:C:2016:38, bod 72 a citovaná judikatura).

a) K první části druhého žalobního důvodu, vycházející z chybného posouzení „pochybností“ Komise ohledně toho, zda má železniční trať skutečně vady

108 V první části druhého žalobního důvodu žalobkyně vytýká Komisi, že se dopustila nesprávného právního posouzení spojeného s nesprávným posouzením skutkového stavu v rozsahu, v němž pochybnosti, které Komise uvedla ohledně existence a významu vad železniční tratě pro bezpečnost přepravy, jsou neopodstatněné. Žalobkyně Komisi zejména vytýká, že prohlásila, že odstranění železniční tratě není „odůvodněné“ a že technická vysvětlení, která poskytla ohledně železniční trati a jejích nedostatků, jsou „málo přesvědčivá“. Rovněž tvrdí, že „pochybnosti“ vyjádřené ohledně existence a významu vad železniční tratě byly ve skutečnosti odůvodněny okolností, že ji Komise podezřívala z toho, že využila problémy s bezpečností jako záminku k utajení svého jednání.

109 Na podporu této první části žalobkyně uplatňuje čtyři výtky.

1) K první výtce v rámci první části, vycházející z pochybností o tom, že došlo k deformaci železniční tratě

110 V rámci první výtky žalobkyně tvrdí, že pochybnosti vyjádřené Komisí, pokud jde o vznik deformace, jsou zcela neopodstatněné. Žalobkyně tvrdí, že pochybnosti vyjádřené Komisí, pokud jde o existenci deformace, jsou odůvodněny podezřeními spojenými s okolností, že se za účelem odůvodnění svého chování dovolávala problémů s bezpečností. V tomto ohledu uvádí, že deformace byla rychle nahlášena několika jejími zaměstnanci, kteří se podíleli na dozoru nad železniční tratí nebo za něj odpovídali, a že jejich zprávy byly všechny soudržné v popisu deformace. Podle žalobkyně tedy není vůbec žádný důvod pro podezření, že se všichni mohli „spiknout“, aby si „vymysleli“ deformaci, která neexistovala.

111 Komise a vedlejší účastnice řízení tuto výtku zpochybňují.

112 V projednávané věci stačí konstatovat, jak uznává sama žalobkyně, že Komise v bodě 181 odůvodnění napadeného rozhodnutí uvedla, že navzdory pochybnostem o existenci deformace založila svou analýzu na předpokladu, že k této deformaci došlo tak, jak to popsala žalobkyně. Komise měla zejména za to, že neexistuje dostatek důkazů pro odmítnutí tvrzení žalobkyně týkajících se výskytu a rozsahu deformace, což znovu potvrdila na jednání v odpovědi na otázku Tribunálu. Kromě toho Komise stejně jako žalobkyně uznala, že deformace byla zaznamenána v různých písemných dokumentech předložených žalobkyní. Z bodu 179 odůvodnění napadeného rozhodnutí rovněž vyplývá, že Komise přezkoumala okolnosti vzniku deformace nikoliv proto, aby prokázala, že žalobkyně nejednala v dobré víře, jelikož si deformaci čistě vymyslela, ale pouze proto, že vedlejší účastnice řízení uvedla, že deformace nemohla nastat způsobem popsaným žalobkyní, což tato rozhodně zpochybnila.

113 V důsledku toho je třeba konstatovat, že argumentace žalobkyně vycházející z existence údajných pochybností vyjádřených Komisí, pokud jde o existenci deformace železniční tratě, musí být odmítnuta.

2) Ke druhé výtce v rámci první části, vycházející z nesprávného posouzení tvrzení, podle kterého odstranění železniční trati vyplývalo pouze z její deformace

114 Druhou výtkou žalobkyně zpochybňuje tvrzení obsažené v bodě 329 odůvodnění napadeného rozhodnutí, podle kterého původně ve své odpovědi na první žádost o informace ze dne 6. ledna 2012 tvrdila, že k odstranění celé železniční trati došlo pouze z důvodu vzniku deformace. V tomto ohledu tvrdí, že ve své odpovědi odkázala na podrobný popis postupu, který vedl k uzavření a odstranění železniční trati. Podle žalobkyně tedy jak ve své odpovědi na první žádost o informace, tak ve svých připomínkách k oznámení námitek uvedla tytéž argumenty, a sice že i když ji deformace vedla k ohodnocení celé železniční trati, byl důvodem pro její odstranění obecný stav železnic, a nikoli pouze vznik jediné deformace.

115 Komise a vedlejší účastnice řízení tuto výtku zpochybňují.

116 V projednávané věci je třeba uvést, jak bylo konstatováno v bodě 329 odůvodnění napadeného rozhodnutí, že v odpovědi na první žádost o informace žalobkyně tvrdila, že „uzavření a následné odstranění litevské části železnice [bylo] důsledkem nehody, ke které došlo na železniční trati dne 2. září 2008“. Bezprostředně po této větě však žalobkyně odkázala na „podrobný popis postupu, který vedl k uzavření a odstranění [železniční trati]“.

117 I za předpokladu, že by tvrzení obsažené v napadeném rozhodnutí, podle kterého žalobkyně původně tvrdila, že odstranění železniční tratě bylo důsledkem vzniku deformace, nebylo správně převzato, jak tvrdí, je třeba konstatovat, že tato okolnost je irelevantní, jelikož Komise v napadeném rozhodnutí

nezaložila svou analýzu na tomto tvrzení, ale na argumentaci žalobkyně předložené v odpovědi na oznámení námitek. Sporné tvrzení totiž sloužilo pouze k vyloučení toho, že deformace sama o sobě mohla odůvodnit odstranění celé železniční tratě.

118 Z toho vyplývá, že výtka žalobkyně musí být zamítnuta.

3) Ke třetí výtce v rámci první části, vycházející z nesprávného posouzení rozdílů mezi zprávami ze dne 5. září 2008 a dopisy ze dne 4. a 5. září 2008

119 Třetí výtkou žalobkyně tvrdí, že údajné nevysvětlené rozdíly, na které poukazuje Komise v bodě 334 odůvodnění napadeného rozhodnutí, mezi jednak zprávami ze dne 5. září 2008 a jednak dvěma dopisy místního ředitele pobočky žalobkyně (dále jen „místní ředitel“) ze dne 4. a 5. září 2008, podle kterých na jedné straně zprávy uváděly, že místní oprava místa deformace byla dostačující, zatímco na druhé straně dopisy místního ředitele odkazovaly na nezbytnost rozsáhlejších prací na železniční trati, vyplývaly ze skutečnosti, že úkol čtyř členů kontrolní komise byl omezen na analýzu deformace a tito zkoumali pouze místo deformace, a nikoliv celou železniční trať. Naproti tomu úkol ředitele, kterému členové kontrolní komise předali své zprávy, nebyl omezený. Byl totiž nejzkušenějším zaměstnancem, neboť byl odpovědný za infrastrukturu a bezpečnost dopravy ve svém regionu a jeho hlavní odpovědnost spočívala v posouzení toho, co tento incident znamená pro bezpečnost celé železniční tratě. Na základě svých zkušeností, pokud jde o železniční trať, a s ohledem na skutečnost, že všechna dříve přijatá opatření, zejména menší opravy a snížení rychlosti na 25 km/h, nezabránila tak závažnému incidentu, jako je deformace, která mohla mít potenciálně znehodnocující dopad na životní prostředí (ropné znečištění) a která by mohla rovněž nastat v kterémkoli jiném segmentu železniční tratě, dospěl k závěru, že je nezbytná renovace, to znamená rekonstrukce celé železniční tratě, aby se bezpečně obnovila doprava. Kromě toho žalobkyně upřesňuje, že omezení rychlosti na železniční trati jí bylo dobře známo, takže Komise nemohla vyvodit žádný závěr z okolnosti, že místní ředitel ve svých dopisech ze dne 4. a 5. září 2008 výslovně neuvedl, že snížení maximální rychlosti nezabránilo deformaci.

120 Komise a vedlejší účastnice řízení tuto výtku zpochybňují.

121 V tomto ohledu je třeba připomenout, že dne 3. září 2008 žalobkyně jmenovala kontrolní komisi složenou z vedoucích pracovníků její místní dceřiné společnosti, aby prošetřila důvody deformace. Kontrolní komise navštívila a zkontrolovala pouze místo deformace. Její závěry ohledně stavu železniční trati se tedy vztahovaly pouze k tomuto místu. Kontrolní komise předložila dvě zprávy, a sice zprávu ze šetření ze dne 5. září 2008 a technickou zprávu ze dne 5. září 2008.

122 Podle zprávy ze šetření ze dne 5. září 2008 byla deformace způsobena fyzickým zhoršením řady prvků tvořících strukturu železniční trati. Tato zpráva ze šetření rovněž potvrdila, že doprava musí zůstat přerušena, „dokud nebudou všechny restaurační a opravářské práce ukončeny“.

123 Připomínky obsažené ve zprávě ze šetření ze dne 5. září 2008 byly potvrzeny technickou zprávou ze dne 5. září 2008, která stejně jako první zpráva odkazuje pouze na místo deformace a identifikuje příčinu deformace v rámci různých problémů týkajících se struktury železniční trati. Technická zpráva ze dne 5. září 2008 dospěla k závěru, že dopravní nehoda, ke které došlo ve formě deformace na železniční trati, musí být kvalifikována jako incident, k němuž došlo v důsledku fyzického opotřebení horní části struktury železniční trati.

124 Dne 4. září 2008, jeden den před tím, než kontrolní komise předala zprávy ze dne 5. září 2008, zaslal místní ředitel dopis na ředitelství železniční infrastruktury společnosti LG. Místní ředitel v tomto dopise uvedl stejná zjištění jako ve zprávách ze dne 5. září 2008, ale dospěl k závěru, že „částečná oprava železniční trati neřeší problém“, a požadoval povolení a financování nezbytné pro uskutečnění projektu opravy celé železniční trati.

125 Místní ředitel převzal své závěry do druhého dopisu ze dne 5. září 2008, v němž odhadl náklady na práce na 38 milionů litevských litasů (LTL), což odpovídalo přibližně 11,2 milionu eur.

126 Je tak třeba zaprvé uvést, že z obsahu dopisů místního ředitele ze dne 4. a 5. září 2008 nevyplývá, jak tvrdí žalobkyně, že jeho úkol nebyl omezen na místo deformace, což byl důvod, proč byl posledně uvedený veden k posouzení stavu celé železniční trati, zatímco kontrolní komise ze dne 3. září 2008 omezila své šetření na místo deformace. V dopise ze dne 4. září 2008 se totiž autor omezil na upozornění, že při pravidelné prohlídce byla zaznamenána deformace na osmnáctém kilometru železniční tratě, a dále vyjmenoval výsledky kontroly týkající se důvodu deformace a dospěl k závěru, že „částečná oprava neřeší problém“. Rovněž požádal o povolení uskutečnění projektu opravy celé železniční tratě a o finanční prostředky nezbytné pro tento projekt. Stejně tak dopis ze dne 5. září 2008 je stručným dopisem, ve kterém místní ředitel oznámil datum a čas deformace a měl za to, že pro účely obnovení dopravy na železniční trati jsou nezbytné práce na celé této trati. Odhadl rovněž náklady na práce na 38 milionů LTL a požádal adresáta dopisu o pomoc při přidělení finančních prostředků na provedení těchto prací.

127 Zadruhé, jak uvádí Komise, je třeba konstatovat, že členové kontrolní komise ze dne 3. září 2008, kteří připravili zprávy ze dne 5. září 2008 a kteří doporučili místní opravu deformace, byli vrcholovými řídícími pracovníky patřícími do téže pobočky společnosti LG jako místní ředitel a podobně jako posledně uvedený museli být obeznámeni s historií železniční trati.

128 Zatřetí, jak je konstatováno v bodě 332 odůvodnění napadeného rozhodnutí, je třeba poznamenat, že ze srovnání zpráv ze dne 5. září 2008 s dopisem místního ředitele ze dne 4. září 2008, který je shrnut v tabulce č. 2, která je uvedena v bodě 46 odůvodnění napadeného rozhodnutí, vyplývá, že tři dokumenty poukazují na tytéž problémy týkající se struktury železniční trati. V důsledku toho je obtížné pochopit důvody, proč zprávy ze dne 5. září 2008 doporučovaly místní opravy v místě deformace, zatímco dopisy ze dne 4. a 5. září 2008 doporučovaly komplexní opravy na celé železniční trati.

129 Začtvrté je třeba mít za to, že žalobkyně nemůže důvodně tvrdit, že místní ředitel dospěl k závěru o nutnosti odstranění a celkové rekonstrukce železniční trati z důvodu své zkušenosti s touto železniční tratí a z důvodu, že dříve přijatá opatření, zejména snížení rychlosti, nezabránila vzniku deformace. Dopisy místního ředitele ze dne 4. a 5. září 2008 totiž nezmiňují údajný neúspěch předchozích opatření, jako je omezení rychlosti. Konkrétně se dopis místního ředitele ze dne 4. září 2008 bez dalšího upřesnění omezil na konstatování, že „částečné opravy neřeší problém“. Kromě toho okolnost, že otázka omezení rychlosti na železniční trati byla v rámci společnosti LG dobře známa, i kdyby byla prokázána, nemůže vyplnit chybějící odkaz na neúspěch předchozích opatření ani každopádně odůvodnit nesoudržnosti mezi zprávami ze dne 5. září 2008 a dopisy místního ředitele.

130 Z toho vyplývá, že odůvodnění předložená žalobkyní za účelem vysvětlení rozdílů mezi zprávami ze dne 5. září 2008 a dopisy místního ředitele ze dne 4. a 5. září 2008 nepostačují k tomu, aby vyvrátila nesoudržnosti, na které Komise poukázala v napadeném rozhodnutí.

131 Výtku žalobkyně je tedy třeba odmítnout.

4) Ke čtvrté výtce v rámci první části, vycházející z toho, že Komise neprávem odmítla argumenty týkající se systémových problémů kolejového lože železniční trati

132 V rámci čtvrté výtky žalobkyně tvrdí, že argumenty, které předložila, pokud jde o systémové problémy kolejového lože, nebyly, jak se Komise domnívala v napadeném rozhodnutí, nesoudržné nebo málo přesvědčivé. Podle ní je vysvětluje zvláštní okolnost, že teprve opožděně, dne 11. září 2008, mohl zvláštní odborník na kolejové lože a štěrkové lože provést analýzu železniční trati. Mimořádná komise zřízená dne 10. září 2018, která přezkoumala železniční trať, konstatovala zejména značné zhoršení

štěrkového lože, čtyři „spáry“ prokazující „vady dráhy“, jakož i šířku kolejového lože, která neodpovídá technickým předpisům. Na základě těchto zjištění dospěla mimořádná komise k závěru, že v tomto případě musela být deformace způsobena systémovými problémy v systému fixace a v kolejovém loži železniční trati. Podle žalobkyně tento závěr nevyžadoval vyhloubit štěrkové lože. Tyto vady, které jsou zcela viditelné, týkající se zejména stavu a formy štěrkového lože, a které obecně poskytovaly silné indikace o špatném stavu kolejového lože obecně, byly samy o sobě dostačující k tomu, aby umožnily odborníkům dospět k jejich závěrům.

133 Podle žalobkyně byla železniční trať mimoto obecně ve velmi špatném stavu a vznik deformace mimořádné komisi jasně ukázal, že jednorázová opatření přijatá do té doby (drobné opravy struktury tratě a snížení rychlosti) nebyla dostatečná k vyřešení vážných bezpečnostních problémů, které vyvstaly. Na základě jasných technických závěrů odborníka na kolejová lože a štěrková lože, jakož i závěrů mimořádné komise jako celku, tudíž z pohledu žalobkyně neexistovalo jiné řešení než rekonstrukce celé železniční tratě, aby se předešlo vzniku jiných nebezpečných incidentů, či dokonce nehod. Proto podle žalobkyně bylo základem rozhodnutí o odstranění železniční trati toto nové a podrobné hodnocení železniční trati jako celku.

134 Komise a vedlejší účastnice řízení tuto výtku zpochybňují.

135 V projednávané věci je třeba připomenout, že v bodě 336 odůvodnění napadeného rozhodnutí Komise poznamenala, že žalobkyně ve své korespondenci s ministrem dopravy a spojů a ve svých vyjádřeních předložených v průběhu správního řízení často tvrdila, že hlavní důvod pro odstranění celé železniční tratě je třeba spatřovat v systémovém problému v kolejovém loži této železniční tratě, a sice zhoršení štěrkového lože, které způsobilo zúžení kolejového lože železniční trati, k jehož opravě bylo třeba odstranit strukturu tratě. Nicméně v bodě 337 odůvodnění napadeného rozhodnutí Komise zdůraznila, že stav železniční trati byl znám přinejmenším od předchozí zprávy ze dne 3. září 2004, a že přesto nebyl v tomto období a až do vypracování zprávy o mimořádné kontrole dne 12. září 2008 oznámen žádný systémový problém v kolejovém loži železniční trati, přestože tato trať byla mezi těmito dvěma daty pravidelně kontrolována.

136 Kromě toho v bodě 338 odůvodnění napadeného rozhodnutí Komise upřesnila, že v odpovědi na oznámení námitek žalobkyně prohlásila, že na rozdíl od kontrolní komise, která připravila zprávy ze dne 5. září 2008 a která nepoukázala na žádný problém na úrovni kolejového lože železniční trati, mimořádná kontrolní komise zřízená dne 10. září 2008 zahrnovala odborníky na kolejové lože železnice a na štěrkové lože, kteří měli za to, že „za účelem provedení analýzy kolejového lože je třeba odkrýt štěrkové lože, protože špatný stav kolejového lože nebyl viditelný“.

137 Z bodu 339 odůvodnění napadeného rozhodnutí však vyplývá, že když Komise následně chtěla získat upřesnění k tomuto novému vysvětlení, žalobkyně uvedla, že mimořádná kontrolní komise neodkryla štěrkové lože kolejového lože.

138 Kromě toho z bodu 340 odůvodnění napadeného rozhodnutí vyplývá, že žalobkyně ve své odpovědi na dopis shrnující skutkové okolnosti znovu změnila svá vysvětlení, když tvrdila, že hlavním cílem mimořádné kontrolní komise bylo provést vizuální posouzení železniční trati, aby se zjistily viditelné nedostatky. Podle žalobkyně mohla být zvláštní analýza provedena až po zjištění těchto viditelných vad. V témže bodě odůvodnění napadené rozhodnutí nicméně uvádí, že ve zprávě o mimořádné kontrole ze dne 12. září 2008 nebyla zmíněna žádná z těchto vad a že rozhodnutí o odstranění železniční tratě bylo přijato před tím, než kontrolní komise provedla jakoukoli zvláštní analýzu, která by údajně zahrnovala odkrytí štěrkového lože.

139 Je tak třeba na prvním místě konstatovat, že zpráva mimořádné kontrolní komise ze dne 12. září 2008 obsahovala dva různé oddíly, z nichž jeden se týkal hlavních znaků železniční trati a druhý vad zjištěných podél této tratě v důsledku deformace. Tato zpráva o kontrole nezmiňovala úroveň poškození štěrkového lože mezi zjištěnými vadami podél železniční tratě, ale tato skutečnost byla

uvedena v části vyhrazené hlavním znakům železniční trati vedle dalších prvků, jako jsou zejména druh kolejnic, druh železničních pražců a intenzita dopravy. Z toho vyplývá, že zhoršení štěrkového lože, jak je uvedeno ve zprávě mimořádné kontrolní komise ze dne 12. září 2008, a sice mezi stálými a objektivními znaky železniční trasy, není relevantní pro vysvětlení nutnosti odstranit celou železniční trať.

140 Kromě toho jediný nedostatek týkající se kolejového lože železniční tratě uvedený v dotčené zprávě spočíval ve čtyřech „spárách“ prokazujících „vady kolejového lože“, jakož i šířku kolejového lože, která neodpovídá technickým předpisům. Nicméně, jak poznamenává Komise, žalobkyně nevysvětluje, v čem by výskyt čtyř spár podél železniční tratě vyžadoval odstranění celé železniční trati.

141 Na druhém místě, pokud jde o argument, podle kterého k tomu, aby mimořádná komise mohla dospět k závěru o existenci problémů kolejového lože, nebylo nezbytné provádět odkrytí štěrkového lože, je třeba uvést, že takový argument, i kdyby byl prokázán, je v rozporu s argumentem předloženým žalobkyní v její odpovědi na oznámení námitek, podle kterého špatný stav kolejového lože nebyl viditelný a jeho přezkum vyžadoval odkrytí kolejového lože. Tento rozpor přitom potvrzuje obtíže žalobkyně poskytnout soudržné odůvodnění odstranění železniční tratě.

142 Na třetím a posledním místě je třeba konstatovat, že argumenty předložené žalobkyní na podporu čtvrté výtky nestačí k vysvětlení ostatních nesoudržností, na které Komise poukázala v napadeném rozhodnutí, zejména v bodě 340 odůvodnění tohoto rozhodnutí.

143 S ohledem na výše uvedené je třeba konstatovat, že se Komise nedopustila nesprávného posouzení, když dospěla k závěru, že argumenty žalobkyně týkající se systémových problémů kolejového lože železniční trati jsou nesoudržné nebo málo přesvědčivé.

144 Tento závěr nemůže být zpochybněn argumentem žalobkyně, podle kterého ji velmi špatný obecný stav železniční trati spolu s novým podrobným globálním hodnocením této trati jako celku provedeným mimořádnou komisí po zjištění deformace vedl k závěru, že rekonstrukce celé železniční trati je nezbytná pro bezpečnou obnovu přepravy. Takový argument totiž není relevantní za účelem vyvrácení pochybností, které Komise vznesla, pokud jde o systémové problémy kolejového lože železniční trati, na základě dokumentů předložených žalobkyní. V každém případě vzhledem k tomu, že je tento argument zopakován v rámci druhé části druhého žalobního důvodu, bude předmětem analýzy v rámci této části.

145 Výtku žalobkyně je tudíž třeba zamítnout.

146 S ohledem na vše výše uvedené je třeba konstatovat, že žádná z výtek uplatněných žalobkyní na podporu první části druhého žalobního důvodu nemůže zpochybnit závěr, ke kterému dospěla Komise v napadeném rozhodnutí, podle kterého vysvětlení, která byla předložena ohledně existence a významu vad železniční trati pro bezpečnost dopravy, byla vzájemně neslučitelná, rozporuplná a málo přesvědčivá.

147 První část druhého žalobního důvodu je tedy třeba zamítnout.

b) Ke druhé části druhého žalobního důvodu, vycházející z nesprávného posouzení v rozsahu, v němž Komise měla za to, že odstranění železniční trati bylo „mimořádně neobvyklé“

148 Žalobkyně poté, co připomněla, že na základě technických závěrů učiněných po kontrole mimořádné komise měla dvě možnosti, a sice zaprvé vstupní cílené opravy, po kterých by ve lhůtě pěti let následovala úplná rekonstrukce celé železniční tratě (dále jen „varianta 1“), nebo zadruhé úplnou

a okamžitou rekonstrukci železniční trati (dále jen „varianta 2“), tvrdí, že za zvláštních okolností této věci nebylo okamžité provedení varianty 2 „mimořádně neobvyklé“, takže tato okolnost nemůže být použita jako skutečnost naplňující znaky zneužívajícího jednání.

149 V tomto ohledu žalobkyně zaprvé uvádí, že „mimořádně neobvyklá“ byla samotná železniční trať, jelikož v rozhodné době byla téměř 140 let stará a od roku 1972 na ní nebyla provedena žádná rozsáhlá oprava. Na celé železniční trati bylo zjištěno více vad, ale došlo pouze k drobným opravám, které byly doprovázeny snížením rychlosti provozu vlaků na 25 km/h. Taková opatření, která zdaleka neodpovídají praxi daného odvětví v Evropě, jsou podle žalobkyně výrazem její velmi choulostivé finanční situace a finanční situace jejího jediného akcionáře, litevského státu.

150 Zadruhé, v důsledku vzniku deformace a podrobného vyhodnocení stavu celé železniční trati, které provedla mimořádná komise, se stalo podle žalobkyně zjevným, že nová částečná a málo nákladná oprava by nevyřešila problémy bezpečnosti železniční trati. Z tohoto důvodu žalobkyně dne 19. září 2008 rozhodla, že rekonstrukce železniční trati (ať již v rámci varianty 1, nebo varianty 2) je jediným způsobem, jak zajistit bezpečnost dopravy.

151 Zatřetí žalobkyně tvrdí, že mezi dvěma možnostmi, mezi kterými si musela zvolit, byla varianta 2 jediným relevantním a hospodářsky rozumným řešením. Podle ní by vstupní opravy ve skutečnosti nevyřešily jednotlivé problémy, vzhledem k tomu, že i kdyby byla provedena varianta 1, byla by rekonstrukce celé železniční tratě nezbytná ve lhůtě pěti let. Dále varianta 1 byla v konečném důsledku dražší než varianta 2. Kromě toho varianta 1 vyžadovala významné zdvojování práce, na rozdíl od varianty 2, kdy byla práce provedena jen jednou. Navíc všechny materiály použité pro vstupní opravy by musely být znovu nahrazeny při následné rekonstrukci.

152 Začtvrté žalobkyně tvrdí, že vzhledem k tomu, že varianta 2 byla jediným relevantním a hospodářsky rozumným řešením, neměla žádný důvod odkládat její provedení. LDZ ostatně sama vysvětlila, že železniční trať je obvykle odstraněna, pokud neexistuje žádný důvod se domnívat, že bude opětovně využívána. LDZ rovněž potvrdila, že odstranění trati je obvyklou praxí, která je vyžadována v případě, že stávající kolejnice musí být nahrazeny jinými, nebo když je nezbytné provést renovační práce, například renovaci kolejového lože a štěrkového lože, které z technického hlediska nemohou být provedeny, dokud nebudou odstraněny kolejnice. Kromě toho žalobkyně uplatňuje, že se rozhodla znovu použít některé materiály ze železniční trati k opravě jiných tratí. Podle žalobkyně by tyto materiály byly v zimě poškozeny, pokud by je v říjnu 2008 neodkladně neodstranila, aby je bezpečně uskladnila. Konečně žalobkyně tvrdí, že tím, že rychle odstranila železniční trať a současně požádala o finanční prostředky na její rekonstrukci, dostatečně prokázala společnosti Orlen, která na ni vyvíjela stálý nátlak, své odhodlání k rekonstrukci železniční trati v souladu se smluvními závazky, které byly závazné.

153 Zapáté žalobkyně tvrdí, že v okamžiku demontáže železniční tratě, tedy dne 3. října 2008, důvodně očekávala, že získá finanční prostředky nezbytné k rekonstrukci železniční trati, neboť ještě necítila účinky finanční krize, která vyvstala v důsledku úpadku banky Lehman Brothers v září 2008. Podle žalobkyně zejména nemohla v rozhodné době z hlediska skutkového stavu předvídat tak nepříznivý vývoj situace, který ji přinutil od konce roku 2008 zastavit provádění jejích hlavních renovačních projektů, z nichž se jeden týkal dané železniční trati. Kromě toho žalobkyně zdůrazňuje, že v době rozhodné z hlediska skutkového stavu ještě existovaly finanční prostředky Unie, které byly v období 2007-2013 k dispozici pro velké investice do železniční infrastruktury a že oprávněně očekávala, že je bude moci legitimně využívat k financování rekonstrukce železniční trati. Tvrzení obsažené v napadeném rozhodnutí, podle něhož v dopise ze dne 2. října 2008 zaslaném ministerstvu dopravy a spojů nevyvinula skutečné úsilí o získání financování na obnovu železniční trati, je tedy neopodstatněné.

154 Ve svém vyjádření ke spisu vedlejšího účastníka žalobkyně upřesňuje, že neměla k dispozici dostatečné finanční prostředky k provedení všech velkých renovačních prací ve své síti a že musela určit, jak využít své velmi omezené zdroje nejrelevantnějším způsobem. V okamžiku odstranění železniční trasy byly k dispozici finanční prostředky Unie a zbývala pouze otázka přidělení části těchto prostředků na železniční trať. Avšak incident zcela změnil analýzu priorit. Žalobkyně má dále za to, že vzhledem k čistým ziskům dosaženým v roce 2008 by její jediné vlastní finanční prostředky stačily a byly k dispozici k úplnému financování rekonstrukce železniční tratě v případě, že by nebylo získáno financování ze strany Unie nebo státu.

155 Komise a vedlejší účastnice řízení tuto argumentaci zpochybňují.

156 Je třeba konstatovat, že žalobkyně svou argumentací zpochybňuje posouzení Komise v bodech 184 až 198 odůvodnění napadeného rozhodnutí, podle kterých bylo v podstatě jednak odstranění železniční trati provedeno zcela spěšně, aniž bylo přijato jakékoliv přípravné opatření pro rekonstrukci (body 184 až 193 odůvodnění napadeného rozhodnutí), a jednak toto odstranění bylo v rozporu s obvyklou praxí v železničním odvětví (body 194 až 198 odůvodnění napadeného rozhodnutí).

157 V tomto ohledu je zaprvé třeba připomenout, že v bodě 184 odůvodnění napadeného rozhodnutí měla Komise za to, že žalobkyně odstranila celou železniční trať spěšně, aniž shromáždila nezbytné finanční prostředky a aniž dodržela běžné přípravné fáze pro její rekonstrukci. Z bodu 185 odůvodnění napadeného rozhodnutí vyplývá, že v odpovědi na žádost Komise o informace žalobkyně vysvětlila, že „litevský úsek [železniční trati] byl odstraněn […] s cílem provést rekonstrukční práce a co nejdříve jej znovu otevřít pro přepravu, protože trať byla důležitá pro společnost Orlen, jednoho z jejích hlavních zákazníků“. Žalobkyně rovněž upřesňuje, že „jednala pod stálým nátlakem společnosti Orlen, aby urychlila rekonstrukci této trati, a v důsledku toho vynaložila veškeré možné úsilí, aby se nezbytné práce provedly co nejdříve“.

158 Zadruhé v bodě 186 odůvodnění napadeného rozhodnutí Komise uvedla, že žalobkyně měla v rozhodné době za to, že nemá dostatečné finanční prostředky k obnově železniční trati, a že je zjevné, že dlouhé správní řízení musí být ukončeno před tím, než bude možné získat finanční prostředky na projekt tohoto rozsahu. Podle podmínek stanovených litevským státem v rozhodné době byly totiž velké stavební práce v oblasti infrastruktury financovány z unijních finančních prostředků, zatímco omezené zdroje žalobkyně směly být použity pouze na běžnou údržbu infrastruktury. Žádost o financování ze strany Unie musela být podpořena přípravnými opatřeními, včetně studie proveditelnosti, která v projednávané věci trvala dva roky. Konečné rozhodnutí o přidělení strukturálních fondů Unie na projekt muselo být přijato ministerstvem dopravy a spojů. Neexistovala tedy žádná záruka, že finanční prostředky budou získány, takže nebylo naléhavě třeba odstranit železniční trať. Konečně v bodě 187 odůvodnění napadeného rozhodnutí Komise rovněž poznamenala, že odstranění celé železniční trati neumožnilo získat mnoho času, když skutečná rekonstrukce mohla začít až po dokončení všech předběžných správních etap.

159 Kromě toho z bodu 188 odůvodnění napadeného rozhodnutí vyplývá, že Komise žalobkyni požádala, aby jí vysvětlila, jak mohlo odstranění železniční trati v říjnu 2008 urychlit její rekonstrukci, jelikož ještě musel být proveden dlouhý a nejistý postup žádosti o nezbytné finanční prostředky. Z téhož bodu odůvodnění vyplývá, že žalobkyně ve své odpovědi v podstatě zopakovala své tvrzení, že odstranění železniční tratě bylo nezbytnou etapou pro její rekonstrukci a mělo sloužit ke zkrácení času potřebného pro zbývající práce. Dodala, že postup nebyl dlouhý, a spíše jednoduchý, že „[k]dyž podala žádost o financování, [mohla] rozumně očekávat, že na tento projekt budou finanční prostředky poskytnuty“, a že „[t]oto očekávání bylo posíleno okolností, že [byla] požádána o předložení studie proveditelnosti projektu“. Podle bodu 189 odůvodnění napadeného rozhodnutí žalobkyně ve své odpovědi na oznámení námitek zopakovala svůj argument, podle kterého odstranila trať pouze s úmyslem ji co nejrychleji opravit. Tvrdila, že odstranění železniční trati není mimořádným opatřením, ale spíše nezbytným opatřením před tím, než bude možné zcela opravit krátkou trasu, a přeprava může znova začít.

160 Zatřetí v bodě 190 odůvodnění napadeného rozhodnutí Komise uvedla, že žalobkyně zaslala svou žádost o financování dne 2. října 2008 v krátkém dopise adresovaném ministrovi dopravy a spojů, v němž požadovala 620 milionů LTL (přibližně 179,71 milionu eur) na obnovu osmi různých železničních tratí, včetně dané železniční trati, aniž bylo ohledně této trati učiněno zvláštní prohlášení. Komise mimoto zdůraznila, že běžný schvalovací postup musí být dlouhý a že jeho výsledek nemůže být zaručen. Žalobkyně však začala od následujícího dne, dne 3. října 2008, odstraňovat železniční trať, aniž čekala na odpověď ministra dopravy a spojů. Z bodu 191 odůvodnění napadeného rozhodnutí vyplývá, že v odpovědi, která jí došla dne 28. října 2008, ministerstvo dopravy a spojů zdůraznilo, že vzhledem k tomu, že tyto projekty nebyly v minulosti schváleny, nepředpokládalo se žádné financování. Ministerstvo dopravy a spojů kromě toho žalobkyni připomnělo, že finanční prostředky Unie jsou dosud dostupné, a vyzvalo ji, aby identifikovala projekty financování. Nicméně vzhledem k tomu, že úspěch žádosti o financování závisí na výsledcích studie proveditelnosti a rozhodnutí ministerstva dopravy a spojů, žalobkyně nemohla podle Komise rozumně očekávat, že jí budou finanční prostředky Unie případně přiděleny v krátké lhůtě.

161 Začtvrté v bodě 192 odůvodnění napadeného rozhodnutí měla Komise za to, že následné jednání žalobkyně rovněž prokazuje, že se nesnažila rekonstruovat železniční trať. V tomto ohledu zejména zdůraznila, že žalobkyně připravila zprávy určené litevské vládě, aby se vyjádřila proti rekonstrukci železniční tratě, a že doporučila přidat obnovu železniční trati do seznamu přednostního financování pouze proto, že ji vláda požádala, aby tak učinila.

162 Kromě toho v bodě 194 a následujících odůvodnění napadeného rozhodnutí Komise upřesnila důvody, proč měla za to, že odstranění železniční tratě bylo „mimořádně neobvyklé“ a v rozporu s „běžnou praxí“ v železničním odvětví. Komise totiž zaprvé uvedla, že i kdyby v Litvě existovalo několik železničních tratí, na kterých byla přerušena přeprava, žalobkyně nebyla schopna poskytnout jiný příklad trati, která by byla odstraněna předtím, než mohly být zahájeny práce na její renovaci.

163 Komise zadruhé připomněla, že zaslala žádosti o informace provozovatelům železniční infrastruktury v dalších dvou pobaltských státech, Estonské republice a Lotyšské republice. Estonský provozovatel železniční infrastruktury mohl poskytnout pouze jediný příklad odstranění dlouhého úseku trati. V tomto případě byla trať odstraněna, protože samotná trasa byla uzavřena, bylo od ní upuštěno a byla nahrazena jinou trasou. Estonský provozovatel železniční infrastruktury rovněž uvedl, že práce vyžadující odstranění trati nebyly prováděny současně na celé trati, ale v intervalech, které přerušily dopravu na dobu nejvýše dvanácti hodin. Hlavní opravy, včetně odstranění trati, nebyly zahájeny dříve, než bylo ukončeno správní řízení o jejich schválení. LDZ, která je lotyšskou společností provozující železniční infrastrukturu, oznámila, že trať je obecně odstraněna až po období několika let, během kterých nebyla využívána, a pouze tehdy, pokud neexistuje žádný důvod se domnívat, že bude opět využívána. V obou příkladech poskytnutých LDZ byly tratě odstraněny po deseti a třinácti letech jejich uzavření. Kromě toho odstranění trati za účelem opravných prací se provádí v Lotyšsku etapu po etapě. Takové práce nezačínají před ukončením správního řízení a před zajištěním financování.

164 Pokud jde v projednávané věci zaprvé o otázku spěšného odstranění železniční tratě, aniž bylo přijato jakékoliv přípravné opatření k rekonstrukci, Tribunál zaprvé poznamenává, že z analýzy první části druhého žalobního důvodu vyplývá, že žalobkyně neprokázala, že se po vzniku deformace a podrobném zhodnocení stavu celé železniční trati tato trať nacházela v takovém stavu, který by odůvodňoval její celkové okamžité odstranění. Naproti tomu je třeba konstatovat, že zpráva mimořádné komise o kontrole ze dne 12. září 2008, která přezkoumala celou železniční trať, nezjistila nedostatky na celé trati, ale pouze, jak uvedla Komise na základě informací poskytnutých žalobkyní, na 1,6 km železniční trati. Kromě toho v dopise zaslaném dne 18. září 2008 vedením železniční infrastruktury společnosti LG radě pro strategické plánování této společnosti, který byl vypracován na základě zprávy mimořádné komise o kontrole ze dne 12. září 2008, bylo upřesněno, že je třeba okamžitě rekonstruovat pouze 1,6 km železniční tratě. Jak bylo přitom správně konstatováno v bodě 348 odůvodnění napadeného rozhodnutí, problémy týkající se 1,6 km na 19 km železniční trati nemohou odůvodnit její úplné a okamžité odstranění. Je pravda, že v témže dopise ze dne 18. září 2008

bylo rovněž upřesněno, že upevnění kolejnic musí být nahrazeno na 19 km železniční trati, kolejové lože musí být opraveno, komunikační kabely musí být nahrazeny po celé délce tratě a že železniční trať musí být za účelem zajištění bezpečnosti přepravy plně opravena ve lhůtě pěti let. Dopis však neuváděl, že by taková oprava měla zahrnovat úplné a okamžité odstranění železniční trati.

165 Zadruhé je třeba uvést, že žalobkyně dostatečně nepodložila tvrzení, podle kterého vady, které způsobily incident ze dne 2. září 2008, byly zjištěny na řadě dalších míst na celé železniční trati. Toto tvrzení se totiž opírá o „zprávu Wacetob“ vypracovanou centrem pro rozvoj vědy a organizaci výstavby ve Varšavě (Polsko), o které měla Komise v napadeném rozhodnutí v bodech 349 až 356 odůvodnění za to, že postrádá důkazní hodnotu a nemůže podpořit argumentaci žalobkyně, aniž to žalobkyně zpochybnila. Kromě toho zjištění, podle kterého nová „částečná levná oprava“ neřeší problémy bezpečnosti železniční tratě, které vyplývají z dopisu místního ředitele ze dne 4. září 2008, nebylo správně považováno, jak vyplývá z bodů 126 až 130 výše, za soudržné se zprávami ze dne 5. září 2008, podle kterých by místní oprava v podstatě umožnila obnovení bezpečné přepravy.

166 Je tedy třeba konstatovat, že argument, který v podstatě vychází z nutnosti demontovat železniční trať z důvodu obav týkajících se bezpečnosti železniční dopravy, neumožňuje konstatovat, že se Komise dopustila nesprávného posouzení.

167 Tento závěr není zpochybněn argumentem, podle kterého byla varianta 2 jedinou relevantní a hospodářsky rozumnou možností, takže žalobkyně neměla žádný důvod otálet s provedením svého rozhodnutí.

168 I za předpokladu, jak tvrdí žalobkyně, že by varianta 2 byla jedinou relevantní a hospodářsky rozumnou možností, nevyžadovalo by to nutně spěšné odstranění železniční tratě. V tomto ohledu je třeba uvést, jak zdůrazňuje Komise v bodě 187 odůvodnění napadeného rozhodnutí, že okamžité odstranění železniční tratě by neumožnilo získat čas, jelikož rekonstrukční práce mohly být zahájeny až po dokončení všech předběžných správních etap, včetně zejména získání nezbytného financování. Vzhledem k tomu, že žalobkyně ještě neměla k dispozici financování nezbytné pro zahájení rekonstrukčních prací na železniční trati, neměla žádný důvod přistoupit k jejímu spěšnému odstranění. Nemůže tedy tvrdit, že neexistoval žádný důvod otálet s provedením jejího rozhodnutí ohledně provedení varianty 2, či dokonce s odstraněním železniční trati.

169 Zatřetí ani údajný nátlak, který společnost Orlen vyvíjela na žalobkyni, nemůže odůvodnit spěšné odstranění železniční tratě. V tomto ohledu je třeba uvést, že tento argument je popřen skutečností, že se žalobkyně rozhodla předem neinformovat společnost Orlen o svém záměru odstranit železniční trať. Taková zdrženlivost není odůvodněna s ohledem na povahu prováděných prací, a to tím spíše, že společnost Orlen byla jediným zákazníkem, který používal železniční trať. Kromě toho toto konstatování nemůže být zpochybněno vyjádřením žalobkyně ke spisu vedlejšího účastníka, podle kterého jednání jejího vedení v roce 2008 nebyla nijak utajovaná. Jak totiž vyplývá z bodu 55 odůvodnění napadeného rozhodnutí, dne 5. září 2008 byla společnost Orlen železničními nádražími informována o pouhém „dočasném uzavření“ železniční tratě. Nebyla informována o odstranění železniční tratě. Z vysvětlení poskytnutých účastníky řízení na jednání zejména vyplývá, že telegram informující o „dočasném přerušení dopravy“ na železniční trati až do ukončení rekonstrukčních a opravných prací, zaslalo ředitelství železniční infrastruktury žalobkyně, aby informovalo nádraží, jakož i společnost LDZ o přerušení dopravy, ale společnost Orlen nebyla nikdy adresátem tohoto dokumentu.

170 Začtvrté totéž platí, pokud jde o údajnou potřebu získat zpět vhodné materiály z železniční trati, aby se předešlo jejich poškození během zimy, která navíc nemůže odůvodnit spěšné odstranění železniční trati. V tomto ohledu totiž stačí konstatovat, podobně jako Komise, že tento argument není podložen.

171 Zapáté, pokud jde o argument, podle kterého v době odstranění železniční tratě žalobkyně důvodně očekávala, že získá finanční prostředky nezbytné pro rekonstrukci železniční trati, je třeba jej odmítnout z různých důvodů.

172 Nejprve je třeba poznamenat, že sama žalobkyně ve svém vyjádření v odpovědi na spis vedlejšího účastníka připouští, že nedisponovala dostatečnými finančními prostředky k provedení všech velkých renovačních prací na své síti.

173 Dále žalobkyně v odpovědi na žádost Komise o informace, jejímž cílem bylo zjistit, zda žalobkyně zamýšlela provést velké renovační práce na železniční trati před 2. zářím 2008, zdůraznila, že železniční trať není součástí prioritních železničních tratí a že obecně litevský stát nepřiděluje dostatečné finanční prostředky ze souhrnného rozpočtu na modernizaci železniční infrastruktury. Kromě toho dodala, že strukturální fondy Unie, jakož i její vlastní finanční prostředky nedostačují pro modernizaci prioritních vnitrostátních železničních tratí. Z toho vyplývá, že žalobkyně si byla vědoma skutečnosti, že po odstranění železniční trati by nedisponovala vlastními finančními prostředky na její rekonstrukci a že by jen obtížně získala od státu nebo Unie fondy nezbytné na rekonstrukci železniční tratě.

174 Pokud jde konkrétně o státní finanční prostředky, je nesporné, jak bylo uvedeno v bodě 190 odůvodnění napadeného rozhodnutí, že žalobkyně zaslala svou žádost o financování dne 2. října 2008 v krátkém dopise adresovaném ministru dopravy a spojů, v němž požádala o 620 milionů LTL (přibližně 179,71 milionu eur) na renovaci osmi různých tratí, včetně dané železniční trati. Ohledně posledně uvedené trati nebylo učiněno žádné konkrétní prohlášení. Kromě toho, jak bylo rovněž konstatováno v bodě 190 odůvodnění napadeného rozhodnutí, běžný schvalovací postup musel být dlouhý a jeho výsledek nemohl být zaručen. Bez ohledu na tyto úvahy začala žalobkyně od následujícího dne, dne 3. října 2008, odstraňovat železniční trať, aniž čekala na odpověď ministra dopravy a spojů, která jí došla dne 28. října téhož roku a ve které bylo uvedeno, že jelikož tyto projekty nebyly v minulosti schváleny, nepředpokládá se žádné financování.

175 V tomto ohledu je třeba uvést, že i když sice ministr dopravy a spojů žalobkyni připomněl, že fondy Unie na významné investice do železniční infrastruktury pro období 2007-2013 jsou ještě k dispozici, a vyzval ji, aby identifikovala projekty financování, nic to nemění na tom, že se Komise nedopustila nesprávného posouzení, když měla v bodě 191 odůvodnění napadeného rozhodnutí za to, že žalobkyně nemohla důvodně očekávat, že je obdrží, aniž včas zahájila předběžné správní řízení k tomu nezbytné. Jak uvádí Komise v bodech 63 a 64 odůvodnění napadeného rozhodnutí, žalobkyně zahájila přípravu studie proveditelnosti týkající se rekonstrukce a rozvoje osmi železničních tratí, avšak po schválení jejího technického poradce bylo zapotřebí osm měsíců, aby obdržela souhlas svého generálního ředitele dne 29. července 2009, a další tři měsíce na zveřejnění výzvy k podávání nabídek.

176 Konečně se žalobkyně nemůže užitečně dovolávat argumentu, podle kterého finanční krize, která následovala po úpadku banky Lehman Brothers v září 2008, způsobila zhoršení její finanční situace s bezprostředními důsledky pro její schopnost uskutečňovat významné renovační práce, jako je rekonstrukce železniční tratě. V tomto ohledu je třeba zaprvé uvést, že z argumentů žalobkyně ohledně zchátralosti železniční tratě vyplývá, že se nacházela v nejisté hospodářské situaci ještě před finanční krizí v září 2008. Žalobkyně totiž sama tvrdí, že právě z důvodu její obtížné finanční situace nebyly od roku 1972 provedeny na železniční trati žádné významné opravy a že navzdory zjištění několika vad po celé železniční trati před zářím 2008 byly provedeny pouze menší opravy spojené se snížením rychlosti na 25 km/h. Zadruhé, i za předpokladu, že by finanční krize v roce 2008 mohla ovlivnit schopnost žalobkyně provést významné renovační práce, jako je rekonstrukce železniční trati, je třeba poznamenat, stejně jako to učinila Komise, že přístup k fondům Unie nebyl finanční krizí ovlivněn. Žalobkyně by mohla takové fondy získat, kdyby včas zahájila správní řízení nezbytné k tomuto účelu.

177 Z toho vyplývá, že se Komise nedopustila nesprávného posouzení, když měla za to, že k odstranění železniční trati došlo spěšně a bez předchozího obdržení nezbytných finančních prostředků.

178 Pokud jde zadruhé o neobvyklou povahu demontáže železniční tratě s ohledem na praxi v železničním odvětví, Tribunál zaprvé poznamenává, že jak uvedla Komise v bodě 186 odůvodnění napadeného rozhodnutí, i kdyby v Litvě existovalo několik železničních tratí, na kterých byl provoz přerušen, žalobkyně nebyla schopna poskytnout příklad trati, která by byla odstraněna před zahájením renovačních prací. Kromě toho, jak poznamenává Komise, žalobkyně nikdy neodstranila trať Bugeniai-Skuodas-Klaipėda, přestože byla uzavřena od roku 1995, a to mimo jiné navzdory tomu, že nebyla poptávka po přepravě na této trati.

179 Dále je třeba uvést, že Komise zaslala žádosti o informace provozovatelům železniční infrastruktury v dalších dvou pobaltských státech, Estonské republice a Lotyšské republice. Provozovatel estonské železniční infrastruktury mohl poskytnout pouze jediný příklad odstranění dlouhého úseku trati. V tomto případě byla trať odstraněna, protože samotná trasa byla zavřena, upustilo se od ní a byla nahrazena jinou. Provozovatel estonské železniční infrastruktury rovněž uvedl, že práce vyžadující odstranění železniční trati nebyly prováděny současně na celé trati, ale v mezidobí, které přerušují dopravu na dobu nejvýše dvanácti hodin. Hlavní opravy, včetně odstranění trati, kromě toho nezačínají dříve, než bude ukončeno správní řízení o jejich schválení.

180 LDZ, společnost provozující lotyšskou železniční infrastrukturu, odpověděla, že trať je obecně odstraněna až po období několika let, během kterého nebyla využívána, a pokud neexistuje žádný důvod se domnívat, že bude opět využívána. V obou příkladech poskytnutých LDZ byly trati odstraněny po deseti a třinácti letech uzavření. Stejně jako v Estonsku dochází v Lotyšsku k odstranění trati za účelem opravy po etapách. Podle LDZ takové práce nezačínají před ukončením správního řízení a před zajištěním financování.

181 Z výše uvedeného vyplývá, že je třeba mít za to, že se Komise nedopustila nesprávného posouzení, když měla v napadeném rozhodnutí za to, že odstranění železniční tratě dotčené v projednávané věci bylo „mimořádně neobvyklé“.

182 Druhou část druhého žalobního důvodu je tedy třeba zamítnout.

c) Ke třetí části druhého žalobního důvodu, vycházející z nesprávného posouzení záměrů LG v okamžiku odstranění železniční trati ze strany Komise

183 Ve třetí části druhého žalobního důvodu žalobkyně napadenému rozhodnutí vytýká, že je stiženo nesprávným právním posouzením spojeným s nesprávným posouzením skutkového stavu, jelikož při odstranění železniční tratě měla v rozporu s tím, co se Komise domnívala v napadeném rozhodnutí, v úmyslu ji obnovit.

184 Žalobkyně zejména uvádí, že Komise tím, že tvrdila, že se nikdy nesnažila rekonstruovat železniční trať, předpokládala, že její odstranění bylo součástí protisoutěžní strategie, která byla přijata ve dnech 19. září nebo 3. října 2008 s cílem zabránit LDZ ve výkonu hospodářské soutěže. Žalobkyně tvrdí, že domněnka, že nejednala v dobré víře, vychází ze tří skutečností zohledněných Komisí, a sice zaprvé ze skutečnosti, že požádala o přesunutí projektu rekonstrukce železniční trati na rezervní seznam unijních fondů, zadruhé ze skutečnosti, že připravila tři zprávy pro litevskou vládu, ve kterých se vyjádřila proti rekonstrukci železniční trati, a zatřetí ze skutečnosti, že doporučila přidat plánovanou renovaci železniční trati na seznam prioritního financování jen proto, že jí k tomu vláda dala pokyny.

1) K první výtce v rámci třetí části, vycházející z nesprávného právního posouzení souvisejícího se zohledněním protisoutěžního záměru žalobkyně

185 Na podporu této první výtky žalobkyně v podstatě tvrdí, že napadené rozhodnutí je stiženo nesprávným právním posouzením v rozsahu, v němž Komise prokázala zneužívající povahu dotčeného jednání tím, že se zejména opřela o její protisoutěžní záměr, zatímco podle judikatury je pojem zneužití objektivním pojmem, který se vztahuje na jednání podniku v dominantním postavení, která mohou ovlivnit strukturu trhu a která mají za následek bránění zachování stupně hospodářské soutěže, která ještě na tomto trhu existuje nebo rozvoji této hospodářské soutěže, a to nezávisle na subjektivním záměru tohoto podniku.

186 Kromě toho žalobkyně uvádí, že Komise měla konkrétně prokázat, že v rozhodné době z hlediska skutkového stavu, tedy dne 3. října 2008, nejednala v dobré víře s cílem zabránit společnosti LDZ v tom, aby jí konkurovala, a že neměla v úmyslu rekonstruovat železniční trať. Podle žalobkyně jsou její úmysly po rozhodné době z hlediska skutkového stavu irelevantní pro posouzení dotčeného jednání.

187 Komise a vedlejší účastnice řízení tuto výtku zpochybňují.

188 V tomto ohledu je třeba připomenout, že z judikatury vyplývá, že zneužití dominantního postavení zakázané článkem 102 SFEU je pojmem objektivním, který se vztahuje na jednání podniku v dominantním postavení, která mají na trhu, na němž je stupeň hospodářské soutěže již oslabený právě v důsledku přítomnosti takového podniku, za následek bránění, za použití prostředků odlišných od těch, které jsou používány při běžné soutěži výrobků nebo služeb na základě plnění hospodářských subjektů, zachování stupně hospodářské soutěže, který ještě na trhu existuje, nebo rozvoji této hospodářské soutěže (viz rozsudky ze dne 19. dubna 2012, Tomra Systems a další v. Komise, C-549/10 P, EU:C:2012:221, bod 17 a citovaná judikatura, a ze dne 9. září 2009, Clearstream v. Komise, T-301/04, EU:T:2009:317, bod 140 a citovaná judikatura).

189 Z objektivní povahy pojmu zneužití vyplývá, že předmětné jednání je třeba posuzovat na základě objektivních skutečností a že se prokázání úmyslné povahy tohoto jednání a nedostatku dobré víry podniku v dominantním postavení pro účely zjišťování zneužití dominantního postavení nevyžaduje (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 1. července 2010, AstraZeneca v. Komise, T-321/05, EU:T:2010:266, bod 356).

190 Nicméně Komise je v rámci svého přezkumu jednání podniku v dominantním postavení a pro účely zjištění případného zneužití takového postavení povinna posoudit všechny relevantní skutkové okolnosti uvedeného jednání (rozsudek ze dne 19. dubna 2012, Tomra Systems a další v. Komise, C-549/10 P, EU:C:2012:221, bod 18).

191 V tomto ohledu je třeba uvést, že když Komise posuzuje chování podniku v dominantním postavení, jelikož je to nezbytné pro závěr ohledně zneužití takového postavení, musí nutně posoudit obchodní strategii tohoto podniku. V tomto rámci se jeví jako správné, že Komise uvádí informace subjektivní povahy, a sice pohnutky, jež vedou k dotyčné obchodní strategii (rozsudek ze dne 19. dubna 2012, Tomra Systems a další v. Komise, C-549/10 P, EU:C:2012:221, bod 19).

192 V rozporu s tvrzením žalobkyně tak existence případného protisoutěžního záměru může představovat pouze jednu z četných skutkových okolností, jež mohou být pro účely zjištění zneužití dominantního postavení zohledněny (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 19. dubna 2012, Tomra Systems a další v. Komise, C-549/10 P, EU:C:2012:221, bod 20).

193 V projednávaném případě je třeba poznamenat, že Komise v napadeném rozhodnutí identifikovala zneužití dominantního postavení ze strany žalobkyně, když zohlednila různé skutkové okolnosti, za kterých došlo k odstranění železniční tratě, a analyzovala potenciální účinky na hospodářskou soutěž, které takové odstranění mohlo mít.

194 Komise měla v bodech 182 až 201 odůvodnění napadeného rozhodnutí zejména za to, že LG použila jiné metody než ty, kterými se řídila běžná hospodářská soutěž, neboť v zásadě zaprvé společnost LG věděla o projektu společnosti Orlen využít námořní terminály Lotyšska za pomoci služeb LDZ, zadruhé LG odstranila trať spěšně, aniž si zajistila nezbytné financování a aniž přijala běžná přípravná opatření pro její rekonstrukci, zatřetí odstranění železniční trati bylo v rozporu s běžnou praxí v odvětví a začtvrté LG přijala opatření, aby přesvědčila litevskou vládu nerekonstruovat železniční trať.

195 Pokud jde konkrétně o konstatování, podle kterého LG odstranila trať spěšně, aniž si zajistila nezbytné financování a aniž přijala jakákoliv běžná přípravná opatření pro její rekonstrukci, v bodech 157 až 161 výše již bylo konstatováno, že Komise jednak v bodech 184 až 191 odůvodnění napadeného rozhodnutí rozlišovala jednání žalobkyně před zahájením demontáže železniční tratě, a sice do 2. října 2008, a jednak v bodě 192 odůvodnění napadeného rozhodnutí a pouze jako potvrzení již provedených zjištění, jednání žalobkyně po datu 2. října 2008.

196 V návaznosti na zjištění všech těchto různých skutkových okolností, které doprovázely odstranění železniční tratě, měla Komise v bodech 202 až 324 odůvodnění napadeného rozhodnutí za to, že toto odstranění tratě, zkoumané v jeho kontextu, mohlo narušit hospodářskou soutěž na trhu poskytování železničních přepravních služeb ropných produktů. V důsledku toho je možné pouze konstatovat, že Komise při odůvodnění svého závěru o existenci porušení práva hospodářské soutěže nijak nevycházela z úmyslu, protisoutěžní strategie nebo neexistence dobré víry společnosti LG.

197 Pokud jde o konstatování uvedené v bodě 192 odůvodnění napadeného rozhodnutí, podle kterého se žalobkyně po demontáži železniční tratě nesnažila ji rekonstruovat, ze systematiky uvedeného rozhodnutí vyplývá, že jeho cílem je pouze podpořit závěr vyvozený ze souboru dalších skutečností uvedený v bodě 193 odůvodnění tohoto rozhodnutí, podle kterého bylo odstranění železniční tratě žalobkyní provedeno spěšně a aniž předtím získala nezbytné finanční prostředky. Jinými slovy, toto konstatování se týká objektivní skutkové okolnosti, provázející spolu s jinými okolnostmi inkriminované jednání, a nikoliv subjektivního posouzení cílů sledovaných žalobkyní. Z toho tedy nelze vyvodit, že Komise vycházela ze skutečnosti spojené s protisoutěžním úmyslem žalobkyně. Za těchto okolností je třeba rovněž odmítnout kritiku žalobkyně vycházející ze skutečnosti, že úmysly, které měla po době rozhodné z hlediska skutkového stavu, nejsou pro posouzení dotčeného jednání relevantní.

198 Z toho vyplývá, že první výtka v rámci třetí části musí být zamítnuta.

2) Ke druhé výtce v rámci třetí části, vycházející z věcné nesprávnosti skutkových zjištění zohledněných při posouzení neexistence dobré víry žalobkyně

199 Pokud jde o údajnou věcnou nesprávnost skutkových zjištění, která Komise zohlednila, když měla na základě skutečností, které nastaly po 2. říjnu 2008, za to, že žalobkyně v době rozhodné z hlediska skutkového stavu nejednala v dobré víře a jednala bez skutečného úmyslu rekonstruovat železniční trať, žalobkyně zaprvé uvádí, že tvrzení o neexistenci dobré víry je velmi málo věrohodné, jelikož – jak uznala Komise v bodě 90 odůvodnění napadeného rozhodnutí – to byl rozhodčí nález ze dne 17. prosince 2010, který byl vydán v řízení zahájeném společností Orlen v kontextu obchodního sporu existujícího mezi ní a žalobkyní, který jí motivoval nepokračovat s rekonstrukcí železniční trati. Před

tímto rozhodčím nálezem, a zejména v rozhodné době z hlediska skutkového stavu, a sice dne 3. října 2008, žalobkyně tvrdí, že pokračovala v projektu rekonstrukce, jelikož měla za to, že má smluvní povinnost rekonstruovat železniční trať.

200 Zadruhé žalobkyně v podstatě tvrdí, že tři skutkové okolnosti, z doby po 2. říjnu 2008, na kterých Komise založila domněnku neexistence dobré víry, jsou hypotetické a zjevně nepravdivé. Spis obsahuje naopak řadu důkazů, nezkoumaných v rámci napadeného rozhodnutí, které prokazují, že v době rozhodné z hlediska skutkového stavu měla v úmyslu rekonstruovat železniční trať, a to zejména dokumenty předložené jako přílohy A.10, A.30 a A.31. Pozdější akty podle žalobkyně poskytují rovněž přesvědčivé důkazy prokazující, že v rozhodné době z hlediska skutkového stavu skutečně měla v úmyslu rekonstruovat železniční trať, a to až do doby, než jí rozhodčí nález ze dne 17. prosince 2010 motivoval k přehodnocení jejího stanoviska. Podle žalobkyně tedy žádná skutková okolnost nepodporuje domněnku Komise, že nejednala v dobré víře, to znamená, že neměla skutečně v úmyslu rekonstruovat železniční trať při jejím odstranění dne 3. října 2008.

201 Komise a vedlejší účastnice řízení tuto výtku zpochybňují.

202 Úvodem je třeba konstatovat, že druhou výtkou v rámci třetí části druhého žalobního důvodu žalobkyně v podstatě zpochybňuje posouzení Komise v bodě 192 odůvodnění napadeného rozhodnutí, jehož obsah byl připomenut v bodě 161 výše. Na podporu své druhé výtky žalobkyně v podstatě uvádí dva argumenty.

i) K prvnímu argumentu, vycházejícímu z údajného vlivu rozhodčího nálezu ze dne 17. prosince 2010 na rozhodnutí nerekonstruovat železniční trať

203 Prvním argumentem žalobkyně uvádí, že tvrzení o neexistenci dobré víry, které podle ní vyplývá z bodu 192 odůvodnění napadeného rozhodnutí, je velmi málo věrohodné, neboť rozhodčí nález ze dne 17. prosince 2010 jí motivoval k tomu, aby již nepokračovala v rekonstrukci železniční trati. Žalobkyně upřesňuje, že před tímto rozhodčím nálezem, a zejména v době rozhodné z hlediska skutkového stavu, pokračovala v projektu rekonstrukce, protože se domnívala, že má smluvní povinnost rekonstruovat železniční trať.

204 Nejprve je třeba uvést, že jak vyplývá z bodů 196 a 197 výše, Komise nezaložila své tvrzení uvedené v bodě 192 odůvodnění napadeného rozhodnutí na tvrzení o neexistenci dobré víry žalobkyně stran jejího úmyslu rekonstruovat železniční trať, ale spokojila se pouze s poukázáním na skutkovou okolnost, podle které se žalobkyně po demontáži nesnažila rekonstruovat železniční trať. Kromě toho je třeba uvést, že zjištění Komise, podle kterého se žalobkyně po demontáži železniční tratě ve skutečnosti nesnažila ji rekonstruovat, má pouze podpořit závěr, vyvozený v bodě 193 odůvodnění napadeného rozhodnutí ze souhrnu dalších skutečností uvedených v bodech 184 až 191 odůvodnění uvedeného rozhodnutí, podle kterého bylo odstranění železniční tratí žalobkyní provedeno ve spěchu a aniž předtím obdržela nezbytné finanční prostředky.

205 Z napadeného rozhodnutí dále vyplývá, že i před přijetím rozhodčího nálezu ze dne 17. prosince 2010 žalobkyně několikrát informovala litevskou vládu o nevýhodách rekonstrukce železniční trati (body 92 až 95 a 103 odůvodnění napadeného rozhodnutí).

206 Konečně žalobkyně nemůže tvrdit, že před přijetím rozhodčího nálezu ze dne 17. prosince 2010, a zejména v době rozhodné z hlediska skutkového stavu, pokračovala v projektu rekonstrukce železniční trati. V období delším než dva roky, které uplynulo mezi odstraněním železniční trati a rozhodčím nálezem, totiž žalobkyně neprovedla opravy, a to i když v několika dokumentech tvrdila, že rekonstrukce by mohla být dokončena za více méně dva roky.

207 S ohledem na výše uvedené je třeba zamítnout první argument žalobkyně.

ii) K druhému argumentu, vycházejícímu z údajného nesprávného posouzení tří skutečností uvedených v bodě 192 odůvodnění napadeného rozhodnutí

208 Druhým argumentem žalobkyně Komisi v podstatě vytýká, že se dopustila nesprávného posouzení, pokud jde o tři skutečnosti uvedené v bodě 192 odůvodnění napadeného rozhodnutí. Žalobkyně konkrétně zpochybňuje jednak opodstatněnost těchto tří skutečností a jednak možnost zohlednit je jako důkazy, které mohou prokázat, že v okamžiku odstranění železniční trati neměla v úmyslu jí rekonstruovat.

209 V tomto ohledu stačí připomenout, jak bylo konstatováno v bodech 196 a 197 výše, že se Komise v napadeném rozhodnutí neopřela o protisoutěžní úmysl nebo strategii společnosti LG, aby odůvodnila svůj závěr o existenci porušení práva hospodářské soutěže.

210 Z toho vyplývá, že druhý argument druhé výtky v rámci třetí části druhého žalobního důvodu musí být odmítnut jako irelevantní.

211 Z toho vyplývá, že druhá výtka v rámci třetí části, a tudíž třetí část druhého žalobního důvodu, musí být zamítnuty.

d) Ke čtvrté části druhého žalobního důvodu, vycházející z nesprávného posouzení skutkového stavu a nesprávného právního posouzení při analýze případných vlivů dotčeného jednání na hospodářskou soutěž

212 Ve čtvrté části se žalobkyně snaží zpochybnit zjištění uvedené v bodech 202 a 203 odůvodnění napadeného rozhodnutí, podle kterého odstranění železniční trati v podstatě zbavilo LDZ nejkratší a nejpřímější trasy z rafinérie na lotyšské námořní terminály v Rize a Ventspils a že toto jednání mohlo mít protisoutěžní účinky. Zpochybňuje rovněž tři úvahy, na nichž je podle ní tento závěr založen, a sice zaprvé, že před odstraněním železniční tratě měla LDZ věrohodnou možnost nabízet služby železniční přepravy pro ropné produkty společnosti Orlen z rafinérie na sousední námořní terminál, a vyvinout na ni tak konkurenční tlak, zadruhé, že LDZ tuto možnost již neměla po odstranění železniční trati, a zatřetí, že tato situace by vedla k uzavření trhu poskytování služeb železniční přepravy ropných produktů z rafinerie na námořní terminály v Klaipėda, Rize a Ventspils. Podle žalobkyně žádný právní ani skutkový poznatek tyto závěry nepodporuje.

213 Žalobkyně zejména tvrdí, že argumentace Komise je stižena zaprvé nesprávným právním posouzením (první výtka) a zadruhé nesprávným posouzením skutkového stavu (druhá výtka).

1) K první výtce, vycházející z nesprávného právního posouzení

214 Na podporu první výtky, vycházející z nesprávného právního posouzení, uplatňuje žalobkyně v podstatě dva argumenty. V rámci prvního argumentu tvrdí, že odstranění železniční trati dne 3. října 2008 nemohlo mít protisoutěžní účinky. V rámci druhého argumentu žalobkyně tvrdí, že chybějící oprava železniční trati nebránila LDZ, aby byla výkonným soutěžitelem a přepravovala do Lotyšska náklad, jehož přeprava předtím probíhala na krátké trase a poté byla ovlivněna odstraněním železniční trati, prostřednictvím dlouhé trasy (dále jen „dotčený náklad“).

i) K prvnímu argumentu, vycházejícímu z neexistence protisoutěžních účinků spojených s odstraněním železniční trati

215 Žalobkyně tvrdí, že odstranění železniční trati dne 3. října 2008 nemohlo mít protisoutěžní účinky, jelikož železniční trať již nebyla po přerušení přepravy dne 2. září 2008 provozuschopnou. Podle žalobkyně totiž odstranění trati jako takové nezbavilo LDZ nejkratší a nejpřímější trasy z rafinérie na

lotyšské námořní terminály v Rize a Ventspils, protože jí této trasy zbavilo přerušení přepravy o měsíc dřív. Dokonce ještě před odstraněním železniční trati neměly LDZ ani žalobkyně možnost nabízet přepravní služby na dané železniční trati, a to od 2. září 2008. Podle názoru žalobkyně je tedy důvod, pro který již nemohla být železniční trať používána, bezvýznamný.

216 Kromě toho podle žalobkyně neexistuje žádný důkaz, který by prokazoval, že by situace byla pro LDZ odlišná, kdyby si dne 18. září 2008 zvolila variantu 1, a sice postupnou rekonstrukci, včetně vstupních oprav, namísto varianty 2. Napadené rozhodnutí pouze předpokládalo, že v rámci tohoto hypotetického srovnávacího scénáře (a sice v případě neodstranění železniční trati dne 3. října 2008), by LG mohla plánovat provedení vstupních oprav v pozdější fázi. Žalobkyně však považuje tento scénář za velmi nepravděpodobný. Nejprve vzhledem k tomu, že v důsledku finanční krize nezískala prostředky na investici ve výši 40 milionů LTL v období 2009-2010, není důvod předpokládat, že by obdržela značné finanční prostředky požadované pro vstupní opravy ve výši 21,3 milionu LTL. Pro vstupní opravy by musela sledovat stejný postup jako pro samotnou bezprostřední rekonstrukci, včetně žádosti o státní finanční prostředky nebo unijní fondy. Dále varianta 1 zahrnující vstupní opravy byla mnohem méně účinná než varianta 2 a z její strany by bylo mimořádně iracionální přesto zvolit variantu 1 v pozdějším okamžiku. Konečně, rozhodčí nález ze dne 17. prosince 2010 by ji pravděpodobně rovněž motivoval k tomu, aby nepokračovala ve vstupních opravách. Podle žalobkyně tedy žádná skutečnost nepodporuje domněnku Komise, že pokud by nedošlo k odstranění železniční trati, mohla by zvažovat variantu omezených oprav, to znamená vstupní opravy v rámci postupné rekonstrukce k pozdějšímu okamžiku. Soutěžní situace v rámci hypotetického srovnávacího scénáře, kdy by trať nebyla odstraněna, by se tedy pravděpodobně nelišila od situace *statu quo*.

217 Žalobkyně dále uvádí, že jakožto provozovatel infrastruktury má zvláštní odpovědnost zejména za bezpečnost své železniční sítě, pokud jde o konstrukci, údržbu a provoz. Povinnost minimalizovat narušení železniční sítě tedy podléhá nadřízené povinnosti každého provozovatele infrastruktury zabránit nehodám a zaručit bezpečnost dopravy.

218 Komise a vedlejší účastnice s tímto argumentem nesouhlasí.

219 Úvodem je třeba připomenout, že Komise v napadeném rozhodnutí přezkoumala chování žalobkyně spočívající ve spěšném odstranění železniční trati, aniž vynaložila nezbytné finanční prostředky a aniž sledovala běžné přípravné fáze pro její rekonstrukci (body 182 až 201 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Toto jednání kvalifikovala jako zneužívající jednání spočívající ve využití prostředků odlišných od těch, kterými se řídí běžná hospodářská soutěž, a které jsou způsobilé vyvolat protisoutěžní účinky spočívající ve vyloučení hospodářské soutěže na trhu poskytování služeb železniční přepravy ropných produktů mezi rafinérií a sousedními námořními terminály, a to vytvořením překážek vstupu na trh, aniž by existovalo objektivní odůvodnění.

220 Komise tedy skutečně kvalifikovala jako zneužívající jednání odstranění železniční trati jako takové a domnívala se, že toto odstranění mohlo mít protisoutěžní účinky na relevantním trhu nezávisle na přerušení přepravy na železniční trati dne 2. září 2008. Komise měla zejména za to, že odstranění železniční trati může bránit LDZ, jednající jako účinný soutěžitel, nabízet služby na relevantním navazujícím trhu a vyvíjet konkurenční tlak na žalobkyni.

221 V projednávané věci je třeba zaprvé uvést, jak zdůrazňuje Komise, že použitelný právní rámec ukládal provozovatelům železniční infrastruktury, jako je žalobkyně, povinnost minimalizovat narušování a zlepšovat výkon železniční sítě. V případě narušení železniční dopravy měl provozovatel železniční infrastruktury přijmout veškerá opatření nezbytná k obnovení běžného stavu.

222 Pokud, jak tvrdí žalobkyně, měla jako provozovatel infrastruktury na základě použitelného právního rámce zvláštní povinnost týkající se zejména bezpečnosti její železniční sítě, pokud jde o její konstrukci, údržbu a bezpečný provoz [bod 17 odůvodnění směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES ze dne 29. dubna 2004 o bezpečnosti železnic Společenství a o změně směrnice Rady

95/18/ES o vydávání licencí železničním podnikům a směrnice 2001/14/ES (směrnice o bezpečnosti železnic, Úř. věst. 2004, L 164, s. 44; Zvl. vyd. 07/08, s. 227), a článek 24 litevského zákona o železniční přepravě], nelze než konstatovat, že provozovatel infrastruktury nemá podle téhož právního rámce pouze povinnost zajistiti bezpečnost přepravy, ale rovněž povinnost minimalizovat narušení železniční sítě a obnovit po narušení provozu vlaků běžný stav. Provozovatel infrastruktury musí tyto dvě povinnosti zohlednit. Je tedy třeba konstatovat, že v projednávaném případě nemohlo být odstranění celé železniční trati odůvodněno pouze bezpečnostními důvody, jelikož bezpečnost již byla řádně zajištěna přerušením dopravy dne 2. září 2008.

223 Zadruhé vzhledem k tomu, že žalobkyně měla dominantní postavení na relevantním trhu, měla zvláštní odpovědnost nezasahovat svým chováním do účinné a nenarušené hospodářské soutěže na tomto trhu. Žalobkyně tedy měla v okamžiku rozhodnutí o vyřešení deformace železniční trati zohlednit odpovědnost, která pro ni vyplývá z článku 102 SFEU, a zabránit tomu, aby byla vyloučena jakákoli možnost vrátit železniční trať v krátké době do provozu prostřednictvím postupné rekonstrukce, čímž by splnila svou povinnost minimalizovat narušení železniční sítě tím, že obnoví po narušení provozu běžný stav.

224 Z toho vyplývá, že bez ohledu na dřívější přerušení přepravy, žalobkyně tím, že za skutkových a právních okolností zohledněných v napadeném rozhodnutí odstranila celou železniční trať, nezohlednila zvláštní odpovědnost, která pro ni vyplývá z článku 102 SFEU.

225 Zatřetí je třeba uvést, že i když přerušení přepravy na železniční trati dne 2. září 2008 již LDZ zbavilo možnosti využívat krátkou trasu pro vstup na litevské území, jak tvrdí žalobkyně, nelze zpochybnit, že – jak uvádí Komise – odstranění železniční trati zhoršilo situaci, která panovala po přerušení přepravy. Odstranění železniční trati totiž přeměnilo přerušení přepravy, což je ze své povahy dočasná situace, na trvalý stav, kdy není vůbec možné používat železniční trať. Změna dočasné situace v trvalý stav přitom může mít dopad na soutěžní situaci v rozsahu, v němž se potenciální soutěžitelé nebudou chovat stejným způsobem podle toho, zda se domnívají, že obnovení „běžného“ stavu může nastat v krátké době, v střednědobém časovém horizontu nebo že k němu nikdy nedojde. V tomto ohledu je ostatně třeba uvést, že když se společnost Orlen nakonec domnívala, že žalobkyně nemá v úmyslu opravit v krátké době železniční trať, LDZ vzala zpět svou žádost o licenci na provoz litevské části krátké trasy do Lotyšska (viz výše bod 26). Kromě toho odstranění železniční trati *de facto* znemožnilo realizaci varianty 1, jelikož již nebylo možné uvažovat o první etapě této varianty, a sice místních opravách na částech železniční trati, které neumožňovaly bezpečnou železniční dopravu. Navíc spěšné odstranění železniční trati, bez předchozího získání finančních prostředků nezbytných pro její rekonstrukci, zvýšilo riziko, že na krátké trase bude obnovena bezpečná železniční doprava za více než deset let, k čemuž v projednávaném případě došlo.

226 Toto odstranění mohlo vyvolat účinky vyloučení z trhu spočívající v tom, že se přístup na trh stane obtížnější, neboť podléhá méně výhodným podmínkám. Je tedy třeba konstatovat, že odstranění železniční trati mohlo mít protisoutěžní účinky na relevantním trhu.

227 S ohledem na výše uvedené je třeba mít za to, že žalobkyně nesprávně tvrdí, že v rámci hypotetického srovnávacího scénáře by se soutěžní situace nelišila od situace *statu quo*. Tato situace se totiž mohla lišit, jelikož odstranění železniční tratě spěšně a bez zajištění finančních prostředků nezbytných pro její rekonstrukci zhoršilo situaci existující v okamžiku přerušení dopravy tím, že toto přerušení přeměnilo z dočasné situace na situaci, kdy je zcela nemožné použít železniční trať. Rovněž ztížila opravu železniční trati, neboť znemožnila variantu 1 a neumožnila provedení varianty 2 v plném rozsahu.

228 Ostatní argumenty, které žalobkyně vznáší, nemohou tento závěr zpochybnit.

229 Zaprvé, pokud jde o argument, podle kterého žalobkyně, která z důvodu finanční krize neobdržela finanční prostředky na investici ve výši 40 milionů LTL (pro rekonstrukci), v období let 2009-2010, nemá žádný důvod předpokládat, že by obdržela značné finanční prostředky vyžadované pro vstupní opravy ve výši 21,3 milionu LTL, a to tím spíše, že pro tyto vstupní opravy by musela sledovat stejný postup, jaký sledovala pro samotnou okamžitou rekonstrukci, včetně požádání o státní finanční prostředky nebo unijní fondy, je třeba konstatovat, že tento argument žalobkyně má v zásadě odůvodnit provedení varianty 2. Nicméně Komise nevytýká žalobkyni, že si vybrala variantu 2 namísto varianty 1, ale způsob provedení varianty 2 a zejména skutečnost, že žalobkyně zahájila práce na odstranění železniční trati bez jakýchkoliv příprav na rekonstrukci, což znemožnilo provedení varianty 1. Vzhledem k tomu, že odstranění železniční trati vedlo k omezení volby mezi variantami a zabránilo tomu, aby byla na krátké trase do Lotyšska obnovena přeprava, žalobkyně nemohla splnit povinnosti, které jí příslušely jako podniku v monopolním postavení, který stát pověřil provozem železniční sítě. Otázka, zda žalobkyně mohla obdržet značné finanční prostředky na vstupní opravy, tudíž nemůže zpochybnit analýzu Komise.

230 V každém případě tímto argumentem žalobkyně potvrzuje, že si byla vědoma vhodného postupu, který měla sledovat po přerušení dopravy na železniční trati dne 2. září 2008. V tomto ohledu Komise v bodě 49 odůvodnění napadeného rozhodnutí uvedla, že žalobkyně vynaložila částku 107 000 eur na spěšné odstranění železniční trati, aniž požádala o finanční prostředky nezbytné pro její rekonstrukci, nebo zahájila správní řízení za účelem jejich získání. Přitom v projednávaném případě žalobkyně nejenže požádala pozdě o státní finanční prostředky (viz bod 173 výše), ale rovněž nedokončila správní postup nezbytný pro získání unijních fondů (viz bod 175 výše).

231 Zadruhé argument, podle kterého varianta 1 byla mnohem méně účinná než varianta 2 a ze strany žalobkyně by bylo extrémně iracionální přesto realizovat variantu 1 v pozdějším okamžiku, nemůže obstát, jelikož Komise nevytýkala žalobkyni, že zvolila variantu 2 namísto varianty 1, ale vytýkala jí spíše, že spěšně odstranila celou železniční trať a předem nezajistila finanční prostředky nezbytné pro její rekonstrukci.

232 Zatřetí, pokud jde o argument, podle kterého rozhodčí nález ze dne 17. prosince 2010 pravděpodobně motivoval žalobkyni k tomu, aby v rámci hypotetického uplatnění varianty 1 nepokračovala ve vstupních opravách, je třeba připomenout, jak uvedla Komise v bodě 89 odůvodnění napadeného rozhodnutí, že tento rozhodčí nález měl omezený dosah, pokud jde o předmět jeho analýzy a zohledňované období. Dotčený rozhodčí nález se totiž týkal pouze výkladu článku obchodní smlouvy uzavřené v roce 1999 mezi žalobkyní a společností Orlen a analyzoval skutkové okolnosti, ke kterým došlo do 30. září 2008. Tento rozhodčí nález tak nepřezkoumal odstranění železniční trati, ke kterému došlo v říjnu 2008. Kromě toho je třeba připomenout, že žalobkyně byla na základě použitelného právního rámce povinna přijmout veškerá opatření nezbytná k obnovení běžného stavu na železniční trati po narušení provozu. Žalobkyně se tedy nemůže dovolávat rozhodčího nálezu ze dne 17. prosince 2010, aby tvrdila, že mohla rozhodnout o tom, že nepožádá o finanční prostředky nezbytné k provedení prací spojených s rekonstrukcí železniční trati a obnovení přepravy na ní.

233 Je tudíž třeba mít za to, že se Komise nedopustila nesprávného právního posouzení, když měla v napadeném rozhodnutí za to, že odstranění železniční trati jako takové může mít, nezávisle na předchozím přerušení přepravy na této trati, protisoutěžní účinky na trhu.

234 Z toho vyplývá, že první argument v rámci první výtky uvedené ve čtvrté části je třeba zamítnout.

ii) Ke druhému argumentu v rámci první výtky, vycházejícímu z toho, že chybějící oprava železniční trati nebránila LDZ, aby byla výkonným soutěžitelem

235 Žalobkyně tvrdí, že chybějící oprava železniční trati nebránila LDZ, aby byla výkonným soutěžitelem a přepravovala dotčený náklad po dlouhé trase do Lotyšska. Zaprvé tvrdí, že po přerušení přepravy dne 2. září 2008 mohla být železniční trať znovu využita až po provedení rozsáhlých renovačních prací, nezávisle na tom, zda byla provedena varianta 1 nebo varianta 2. Podle žalobkyně tedy jediná důležitá právní otázka spočívá v určení, zda chybějící oprava železniční trati mohla zabránit LDZ, jednající jako výkonný soutěžitel, nabízet služby na relevantním trhu a vyvíjet konkurenční tlak na tomto trhu. Napadené rozhodnutí však tuto otázku nepřezkoumalo, když pouze kvalifikovalo odstranění železniční trati jako protisoutěžní jednání, ačkoliv toto odstranění trati nemělo jako takové žádný dopad na hospodářskou soutěž. Zadruhé Komise neprokázala, že chybějící oprava měla pravděpodobně vylučující účinek, ale pouze nesprávně uvedla mnohem méně striktní právní kritérium, a sice kritérium potenciálního omezení hospodářské soutěže. Zatřetí napadené rozhodnutí nezkoumá ani to, zda LDZ mohla po přerušení přepravy konkurovat LG, pokud jde o dotčený náklad na téže trase, to znamená dlouhé trase do Lotyšska.

236 Komise a vedlejší účastnice tento argument zpochybňují.

237 Pokud jde v projednávané věci o skutečnost, že odstranění železniční trati nemělo účinky na hospodářskou soutěž, jelikož takové účinky vyvolala neexistence opravy po přerušení přepravy, je třeba úvodem konstatovat, že napadené rozhodnutí nepřezkoumává, zda neexistence opravy železniční trati mohla zabránit LDZ v tom, aby nabízela služby na relevantním trhu a vyvíjela konkurenční tlak na žalobkyni. Nicméně vzhledem k tomu, že se Komisi podařilo prokázat, že odstranění železniční trati jako takové může být kvalifikováno jako potenciálně zneužívající jednání, tento přezkum nebyl vyžadován.

238 Na rozdíl od toho, co tvrdí žalobkyně, tedy v rozsahu, v němž se Komisi podařilo prokázat, že odstranění železniční trati mohlo mít potenciální účinky na hospodářskou soutěž, nebyla povinna zkoumat, zda chybějící oprava železniční trati může mít rovněž takové účinky. V každém případě je třeba uvést, že Komise zohlednila chybějící opravu železniční trati v rámci její analýzy protisoutěžních účinků odstranění železniční trati. Komise totiž přezkoumala vliv odstranění železniční trati na možnost ji opravit, a tedy na možnost žalobkyně splnit povinnost obnovit po deformaci běžný stav, kterou má jakožto provozovatel litevské železniční infrastruktury a podnik v dominantním postavení na trhu.

239 Pokud jde o skutečnost, že Komise právně dostačujícím způsobem neprokázala, že chybějící oprava železniční trati mohla mít protisoutěžní účinky v rozsahu, v němž se spokojila s méně přísným právním kritériem, než je kritérium vylučujícího účinku, je třeba, bez ohledu na tom, zda jsou výrazy „schopný“ (*capable* v angličtině) a „pravděpodobný“ (*likely* v angličtině) zaměnitelné, poznamenat, že v projednávané věci Komise přezkoumala pravděpodobné účinky odstranění železniční trati (napadené rozhodnutí, body 317 až 324 a 363 odůvodnění).

240 Pokud jde o skutečnost, že Komise měla přezkoumat, zda chybějící oprava železniční trati po přerušení přepravy mohla LDZ zabránit v tom, aby žalobkyni konkurovala na dlouhé trase do Lotyšska, pokud jde o dotčený náklad, to znamená, pokud jde o objem, který byl odesílán po krátké trase až do 2. září 2008, je třeba poznamenat, stejně jako Komise, že tento argument spočívá na předpokladu, že odstraněním železniční trati byl dotčen pouze objem přepravovaný prostřednictvím krátké trasy do Lotyšska do 2. září 2008.

241 V bodě 158 odůvodnění napadeného rozhodnutí přitom Komise vymezila relevantní trh na základě přístupu O & D jako trh ropných produktů společnosti Orlen vyvážených po moři, tedy trhu železniční přepravy ropných produktů z rafinérie na námořní terminály Klaipėda, Riga a Ventspils. Náklad potenciálně dotčený odstraněním železniční trati se tedy neomezoval na relativně malé objemy

ropných produktů přepravovaných po železniční trati před přerušením přepravy v září 2008, ale představoval velmi významnou část výroby rafinerie společnosti Orlen, která byla určena k vývozu po moři na mezinárodní trhy.

242 Vzhledem k tomu, že žalobkyně nezpochybnila definici relevantního trhu navrženou v napadeném rozhodnutí, nelze Komisi vytýkat žádné pochybení z důvodu, že nepřezkoumala, zda chybějící oprava železniční trati po přerušení přepravy mohla bránit LDZ v tom, aby konkurovala žalobkyni na dlouhé trase do Lotyšska jedině ve vztahu k dotčenému nákladu.

243 S ohledem na všechno výše uvedené je třeba konstatovat, že Komisi nelze vytýkat žádné pochybení z důvodu, že nepřezkoumala, zda chybějící oprava železniční trati mohla mít protisoutěžní účinky na relevantním trhu.

244 Proto je třeba druhý argument v rámci první výtky uvedené ve čtvrté části zamítnout, a tedy zamítnout první výtku v plném rozsahu.

2) Ke druhé výtce, vycházející z nesprávného posouzení možnosti společnosti LDZ konkurovat LG na dlouhé trase do Lotyšska

245 Druhou výtkou žalobkyně Komisi v podstatě vytýká, že se dopustila nesprávného posouzení, když měla za to, že LDZ disponovala hodnověrnou možností soutěžit s ní na krátké trase do Lotyšska, ale nikoliv na dlouhé trase.

246 Na podporu své druhé výtky žalobkyně v podstatě uvádí dvě řady argumentů. První řadou argumentů žalobkyně zpochybňuje analýzu v napadeném rozhodnutí týkající se existence překážek vstupu na trh a zejména závěru, že na dlouhých trasách do lotyšských námořních terminálů byla LDZ závislá na LG ve větším rozsahu (body 290 až 308 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Druhou řadou argumentů se žalobkyně snaží zpochybnit závěr napadeného rozhodnutí, podle kterého dlouhé trasy směrem do lotyšských námořních terminálů nebyly rentabilní ve srovnání s trasou do Klaipėda (body 309 až 316 odůvodnění napadeného rozhodnutí).

i) K argumentům směřujícím ke zpochybnění existence překážek vstupu na trh

247 První řadou argumentů žalobkyně zpochybňuje existenci údajných překážek vstupu na trh a zejména tvrzení v napadeném rozhodnutí, podle kterého LDZ byla ve větší míře závislá (bod 300 odůvodnění napadeného rozhodnutí) na místním provozovateli, který je vertikálně integrovaný (bod 293 odůvodnění napadeného rozhodnutí), a sice samotné žalobkyni, nejen na vzdálenosti 34 km na litevském území (krátká trasa), ale rovněž na delší vzdálenosti 152 km (dlouhá trasa). Žalobkyně rovněž zpochybňuje závěr v napadeném rozhodnutí, podle kterého z pohledu *ex ante* tato situace představovala pro LDZ značně vyšší riziko než výkon činnosti na krátkých trasách do lotyšských námořních terminálů (bod 301 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Konkrétně se žalobkyně snaží zpochybnit závěr napadeného rozhodnutí, podle kterého se žádost o přidělení kapacit pro dlouhou trasu do Lotyšska, podaná LDZ, týkala mnohem delších a značně frekventovanějších tras v Litvě, a v důsledku toho byla komplexnější, což zvýšilo napětí s provozovatelem železniční infrastruktury, a sice LG (bod 297 odůvodnění napadeného rozhodnutí).

248 V tomto ohledu žalobkyně zaprvé tvrdí, že rozhodnutí týkající se přidělování kapacity infrastruktury v Litvě nejsou přijímána žalobkyní, ale litevskými orgány inspekce železnic (dále jen „VGI“) pod dohledem ministerstva dopravy a spojů. VGI musí přijímat rozhodnutí nediskriminačním způsobem a ve striktní lhůtě čtyř měsíců. Zadruhé LDZ získala ve lhůtě 28 dnů od své žádosti všechna regulační povolení nezbytná k nezávislému výkonu činností na první části dlouhé trasy v Litvě, tedy z lotyšské hranice do Radviliškis (Litva). Nic nenasvědčuje tomu, že by pro LDZ bylo obtížné nebo složitější získat rovněž nezbytná povolení pro druhý úsek dlouhé trasy. Zatřetí Komise v napadeném rozhodnutí

uznala, že na dlouhé trase neexistovalo riziko nadbytečné kapacity, a v důsledku toho nehrozilo napětí s žalobkyní. Začtvrté jakožto jediný provozovatel železniční infrastruktury v Litvě měla žalobkyně povinnost nediskriminace rovněž ve vztahu k doplňujícím železničním službám. Nic neumožňuje předpokládat, že nedodržela své povinnosti. Zapáté je velmi málo pravděpodobné, že schvalovací řízení, jakož i poskytování doplňkových služeb bylo snadné, pokud jde o 34 km (krátká trasa) nebo 60 km (první úsek dlouhé trasy) na litevském území, ale velmi obtížné pro dalších 92 km (druhý úsek dlouhé trasy).

249 Žalobkyně dále zpochybňuje skutečnost, že LDZ na ní mohla být více závislá, aby získala informace o podmínkách přístupu a poplatcích týkající se dlouhé trasy, než pokud jde o informace a podmínky týkající se krátké trasy. Podle žalobkyně jsou totiž všechny relevantní informace zveřejněny v litevském úředním věstníku a na internetové stránce VGI, která je povinna zajistit nediskriminační přístup k infrastrukturám a stanovit poplatky. Přestože zpráva o síti z období let 2008-2009 neupřesňuje přesnou výši poplatků za doplňkové železniční služby, všechny poplatky za infrastrukturu byly zveřejněny a veřejnosti známy. Vzorce použité pro výpočet poplatků jsou mimoto uvedeny mezi těmito informacemi. Jakmile VGI vypočítala tyto poplatky, byly zveřejněny před zavedením zvláštního jízdního řádu, což každému žadateli umožňovalo snadno vypočítat skutečné poplatky. Navíc, i kdyby stále existovala určitá nejistota ohledně přesné výše poplatků za doplňkové služby, nebylo by hodnověrné, že by tento údajný nedostatek transparentnosti nepředstavoval překážku vstupu na krátkou trasu a první úsek dlouhé trasy v Litvě (pro který LDZ získala všechna požadovaná povolení), ale představoval významnou překážku vstupu, pokud jde o druhý úsek dlouhé trasy.

250 Komise a vedlejší účastnice řízení tuto řadu argumentů zpochybňují.

251 V tomto ohledu je třeba uvést, že Komise měla v napadeném rozhodnutí v podstatě za to, že odstranění celých 19 km železniční tratě, které učinilo nejkratší a nejpřímější trasu z rafinerie na lotyšskou hranici nepřístupnou soutěžitelům, je jednáním spočívajícím v použití prostředků odlišných od prostředků, kterými se řídí běžná hospodářská soutěž, a které mohou mít potenciální protisoutěžní účinky na navazujícím trhu poskytování služeb železniční přepravy ropných produktů na námořní terminály Klaipėda, Riga a Ventspils (body 2, 177 a 202 odůvodnění napadeného rozhodnutí).

252 Komise měla nejprve za to, že před odstraněním železniční trati měla LDZ skutečnou příležitost přepravovat ropné produkty společnosti Orlen určené na vývoz po moři z rafinérie na lotyšské námořní terminály prostřednictvím krátké trasy do Lotyšska. Komise rovněž uvedla, že žalobkyně byla vážně znepokojena možností, že společnost Orlen využije služeb železniční přepravy společnosti LDZ. Komise dále poznamenala, že Orlen a LDZ věnovaly dva roky na prozkoumání této možnosti, že předseda správní rady společnosti Orlen prohlásil, že tato jednání vedla k vyvinutí tlaku na LG, a že LDZ podala žádost o udělení licence na litevskou část krátké trasy do Lotyšska, avšak nikoli na dlouhé trasy do lotyšských námořních terminálů. Komise však poté provedla analýzu kapacit a přepravních nákladů. K potvrzení tohoto posouzení totiž Komise uvedla zaprvé, že na základě technických úvah a úvah ohledně kapacity mohou být ropné produkty společnosti Orlen přepravovány do lotyšských námořních terminálů, zadruhé, že lotyšské námořní terminály představují věrohodnou alternativu k přístavu Klaipėda pro manipulaci s ropnými produkty, zatřetí, že pro společnost Orlen byla otázka nákladů na železniční přepravu hlavním prvkem při výběru trasy, začtvrté, že náklady na železniční dopravu závisely na cestovní vzdálenosti a členském státu, kde byla přeprava provedena, a zapáté, že LDZ byla schopna předložit konkurenceschopnou nabídku na krátké trase na lotyšské námořní terminály.

253 Dále měla Komise za to, že po odstranění železniční trati již LDZ nemá tuto možnost nabízet konkurenceschopné služby železniční přepravy pro ropné produkty společnosti Orlen z rafinérie do sousedních námořních terminálů, a proto již nemůže vyvíjet konkurenční tlak na společnost LG z důvodu existence významných překážek vstupu do odvětví železniční přepravy a konkurenčních nevýhod vlastních tomuto odvětví, kterými trpěli železniční provozovatelé, kteří konkurovali provozovateli již činnému na trhu, který byl rovněž pověřen provozováním infrastruktury.

254 Podle Komise bylo jedinou možností LDZ, jak nabízet konkurenceschopné služby železniční přepravy pro ropné produkty společnosti Orlen, aby se pokusila působit na trase do Klaipėda nebo na dlouhých trasách do lotyšských námořních terminálů. Komise přitom uvedla, že trasa do Klaipėda, dlouhá 228 km, se nacházela v plném rozsahu na území Litvy a že dlouhé trasy do lotyšských námořních terminálů procházely z velké části územím Litvy (152 km). Komise se tedy domnívala, že žalobkyně měla soutěžní výhodu ve vztahu ke své vlastní síti a že soutěžní postavení LDZ na trase do Klaipėda a na dlouhých trasách do lotyšských námořních terminálů bylo slabší než na krátkých trasách na tyto námořní terminály.

255 Komise rovněž upřesnila překážky vstupu na trh a soutěžní nevýhody, s nimiž se takový potenciální soutěžitel, jako je LDZ, mohl setkat na síti žalobkyně. Komise se soustředila na nejdůležitější překážky vstupu na trh, a sice přístup k železniční infrastruktuře a doplňkovým železničním službám (body 293 až 304 odůvodnění napadeného rozhodnutí) a nedostatek informací a průhlednosti podmínek vstupu na trh (body 305 až 308 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Dodala, že i kdyby LDZ byla schopna nabízet služby železniční přepravy pro ropné produkty společnosti Orlen na dlouhých trasách do lotyšských námořních terminálů, aniž by se setkala s překážkami vstupu na trh, tyto trasy by byly méně rentabilní ve srovnání s trasou do Klaipėda, takže by tyto dlouhé trasy směrem k lotyšským námořním terminálům nepředstavovaly konkurenceschopnou alternativu k trase do Klaipėda.

256 Konečně Komise dospěla k závěru, že z toho vyplynulo uzavření trhu poskytování služeb železniční přepravy ropných produktů z rafinérie na námořní terminály Klaipėda, Riga a Ventspils.

257 Zaprvé je v projednávané věci třeba bez dalšího uvést, že žalobkyně svou argumentací směřuje pouze ke zpochybnění doplňujících posouzení provedených Komisí v bodech 208 a následujících odůvodnění napadeného rozhodnutí, ale nezpochybňuje hlavní posouzení, která jsou uvedena v bodech 205 až 207 odůvodnění napadeného rozhodnutí a podle kterých měla LDZ před odstraněním železniční tratě v zásadě věrohodnou příležitost přepravovat ropné produkty společnosti Orlen určené na vývoz po moři do lotyšských námořních terminálů prostřednictvím krátké tratě do Lotyšska. Pokud jde o rozhodnutí týkající se přidělení kapacity železniční infrastruktury, je třeba uvést, stejně jako to učinila Komise, že napadené rozhodnutí nezpochybňuje skutečnost, že tato rozhodnutí jsou přijímána VGI. V tomto ohledu Komise v bodě 296 odůvodnění napadeného rozhodnutí uznala, že pokud jde o přidělování kapacity v Litvě, žádosti o přístup k železniční infrastruktuře byly předloženy VGI, která je plně ověřovala. Komise však pokračovala tím, že vysvětlila, aniž jí žalobkyně v tomto bodě odporovala, že právě posledně uvedená prováděla technické hodnocení žádostí a připravovala projekt železničního jízdního řádu pro VGI. Proto, jak tvrdí Komise, žádost LDZ o přidělení kapacit závisela konkrétně na posouzení provedeném žalobkyní. Kromě toho se žádost o přidělení kapacit lišila od žádosti o získání takových regulačních povolení, jako je bezpečnostní osvědčení nezbytné pro provoz v Litvě. V důsledku toho, jak správně uvádí Komise, je irelevantní, že LDZ potřebovala, jak tvrdí žalobkyně, 28 dnů, aby získala veškerá regulační povolení nezbytná k tomu, aby mohla působit nezávisle na části litevského úseku dlouhých tras do lotyšských námořních terminálů. Posouzení překážek vstupu provedené v napadeném rozhodnutí totiž není založeno na obtížnosti získání regulačních povolení, ale na obtížnosti získat přidělení kapacit.

258 Zadruhé, pokud jde o argument týkající se údajných omezení kapacit dlouhých tras do lotyšských námořních terminálů, je třeba uvést, podobně jako to učinila Komise, že napadené rozhodnutí netvrdilo, že taková omezení na těchto trasách existovala. Napadené rozhodnutí naproti tomu uvedlo, že žádosti o kapacity byly složitější. Tyto žádosti totiž závisely na hodnocení provedeném žalobkyní pro trasu, která byla v Litvě delší a frekventovanější než litevská část krátké trasy do Lotyšska (bod 297 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Nebezpečí konfliktu železničních tras bylo vyšší na dlouhých trasách do lotyšských námořních terminálů, jelikož tyto trasy již byly používány, zatímco litevská část krátké trasy byla využívána výlučně k přepravě ropných produktů společnosti Orlen (bod 298 odůvodnění napadeného rozhodnutí).

259 Zatřetí, pokud jde o argument, že žalobkyně podléhala povinnosti zákazu diskriminace rovněž ve vztahu k doplňujícím železničním službám, je třeba uvést, že napadené rozhodnutí v bodech 293 až 300 a 303 odůvodnění uvedlo, že provedení zásady zákazu diskriminace zakotvené směrnicí 2001/14 do litevského práva ponechává žalobkyni rozhodovací prostor, který jí umožňuje uložit nepříznivé podmínky pro přístup k železniční infrastruktuře a poskytování doplňujících železničních služeb. Konkrétně v bodech 293 a 294 odůvodnění napadeného rozhodnutí Komise upřesnila, že poskytování doplňujících železničních služeb není nutně regulováno nebo že je regulováno způsobem, který ponechává určitý rozhodovací prostor, pokud jde o ceny a kvalitu poskytované služby. Tak je tomu v případě některých služeb údržby (pro kolejová vozidla), přístupu k určitým zařízením (jako jsou seřaďovací nádraží nebo parkovací plochy a zařízení na čištění kolejových vozidel) nebo pomoci (zejména v případě, že vlak bude mít poruchu a naruší provoz). Pokud by tedy takový nový hospodářský subjekt, jako je LDZ, používal služby historicky zavedeného provozovatele, v projednávaném případě žalobkyně, tento provozovatel mohl z velké části stanovit podmínky, za kterých byly tyto služby poskytovány, což vyvolávalo nejistotu ohledně kvality a nákladů těchto služeb. Je přitom třeba poznamenat, že žalobkyně žádná tato zjištění nenapadla, jelikož se omezuje pouze na tvrzení, že nic neumožňovalo předpokládat, že nesplnila své povinnosti.

260 Začtvrté, pokud jde o argumenty směřující ke zpochybnění závěru v napadeném rozhodnutí, podle kterého LDZ byla více závislá na žalobkyni, aby získala informace o podmínkách přístupu a poplatcích za dlouhou trasu než o těchto podmínkách pro krátkou trasu, je třeba upřesnit, stejně jako to učinila Komise, že napadené rozhodnutí uznává, že vzorce použité pro výpočet poplatků za infrastrukturu byly zveřejněny. Měla však rovněž za to, že na delší trase v Litvě byla LDZ o to více vystavena nedostatku informací a transparentnosti ohledně podmínek přístupu a cenách za doplňující železniční služby. Konkrétně v bodě 308 odůvodnění napadeného rozhodnutí Komise zdůraznila, že zpráva žalobkyně o síti z období let 2008-2009 (Network Statement of 2008-2009) definuje pouze vzorec pro výpočet poplatků za přístup k litevské železniční infrastruktuře. Tento dokument totiž neupřesňoval skutečné poplatky týkající se doplňujících železničních služeb, ale pouze uváděl, že tyto doplňující služby jsou fakturovány v souladu s platnou právní úpravou. Nezdá se přitom, že by toto tvrzení bylo zpochybněno žalobkyní, která ve svých písemnostech tvrdí, že i kdyby stále existovala určitá nejistota ohledně přesné výše poplatků za doplňující služby, nebylo by hodnověrné analyzovat, že by tato údajná neexistence transparentnosti nepředstavovala překážku vstupu na krátkou trasu a na první úsek dlouhé trasy v Litvě, ale představovala významnou překážku vstupu, pokud jde o druhý úsek dlouhé trasy. Kromě toho argumentem, že i když zpráva o síti z období let 2008-2009 neupřesňuje přesnou výši poplatků za doplňující železniční služby, všechny poplatky za infrastrukturu byly zveřejněny a veřejnosti známy, žalobkyně implicitně potvrzuje, že dokument neupřesňuje skutečné poplatky týkající se doplňujících železničních služeb. V tomto ohledu je třeba uvést, že tento dokument byl Tribunálu předán v reakci na jedno z organizačních procesních opatření přijatých v projednávané věci (viz bod 65 výše) a že opravdu neupřesňuje výši skutečných poplatků týkajících se doplňujících železničních služeb. Navíc je třeba uvést, stejně jako to učinila Komise, že napadené rozhodnutí nedospělo k závěru, že existuje pouze nedostatek transparentnosti, pokud jde o dlouhou trasu do Lotyšska, ale že nedostatek transparentnosti cen účtovaných za doplňující železniční služby zvyšuje riziko pro LDZ jak na dlouhé trase, tak na trase do Klaipėda, zatímco tak tomu nebylo na krátké trase, protože na této trase LDZ nebyla závislá na doplňujících službách žalobkyně nebo přinejmenším závisela na nich v nižší míře (bod 307 odůvodnění napadeného rozhodnutí).

261 Na rozdíl od toho, co tvrdí žalobkyně, se tedy Komise nedopustila nesprávného posouzení, když měla za to, že nedostatek transparentnosti, pokud jde o přesnou výši poplatků za doplňující služby, představuje překážku vstupu na dlouhou trasu, jakož i na trasu do Klaipėda.

262 Zapáté a na posledním místě, pokud jde o argument předložený žalobkyní v replice, podle kterého se ručně psaná a nedatovaná poznámka uvedená Komisí v její žalobní odpovědi netýkala otázky, zda provoz na dlouhé trase představoval pro LDZ vyšší riziko (bod 283 odůvodnění napadeného rozhodnutí), je třeba bez dalšího zdůraznit, že ačkoliv je dotčený dokument zmíněn v bodech 97 až 99 odůvodnění, jakož i v bodě 316 odst. 3 odůvodnění napadeného rozhodnutí, žalobkyně jej zpochybnila

jen ve své replice. Kromě toho, i když se dokument netýkal výslovně LDZ, ale lotyšského provozovatele, který je potenciálním konkurentem společnosti LG, zkoumá možné hrozby pro zájmy námořního terminálu Klaipėda a v rubrice „Ochrana Lotyšska“ uvádí různé překážky vstupu, které by žalobkyně mohla zavést vůči všem konkurentům pocházejícím z Lotyšska, včetně LDZ. Proto na rozdíl od toho, co tvrdí žalobkyně, mohl být dotčený dokument v napadeném rozhodnutí analyzován jako jeden z důkazů o tom, že provoz na dlouhé trase představoval pro LDZ citelně vyšší riziko.

263 Ze všeho výše uvedeného vyplývá, že žádný z argumentů předložených žalobkyní nemůže zpochybnit zjištění obsažená v napadeném rozhodnutí týkající se překážek vstupu na trh, a zejména závěr, podle kterého LDZ byla ve větší míře závislá na žalobkyni jakožto stávajícím provozovateli, který je vertikálně integrovaný.

264 Z toho vyplývá, že je třeba zamítnout první řadu argumentů obsažených ve druhé výtce v rámci čtvrté části.

ii) K argumentům, jejichž cílem je zpochybnit skutečnost, že dlouhé trasy směrem k lotyšským námořním terminálům nebyly ve srovnání s trasou do Klaipėda konkurenceschopné

265 V rámci druhé řady argumentů žalobkyně zpochybňuje tvrzení napadeného rozhodnutí, podle kterého dlouhé trasy směrem k lotyšským námořním terminálům nebyly konkurenceschopné ve srovnání s trasou do Klaipėda (body 288 a 310 odůvodnění napadeného rozhodnutí), takže LDZ mohla vyvíjet konkurenční tlak na LG pouze na krátkých trasách směrem k těmto terminálům, a sice pokud by železniční trať byla opravena.

266 Na prvním místě je žalobkyně toho názoru, že toto tvrzení není z různých důvodů věrohodné.

267 Zaprvé LDZ po přerušení přepravy nabídla dopisem ze dne 29. září 2008 společnosti Orlen, že jí bude poskytovat služby železniční přepravy do Rigy prostřednictvím jak krátké, tak dlouhé trasy do Lotyšska. LDZ tedy zjevně sama předpokládala, že je schopna účinně soutěžit na dlouhé trase rovněž ohledně výroby společnosti Orlen, kterou LG přepravovala do Klaipėda. Zadruhé společnost LG dospěla v interním dokumentu z roku 2009 k závěru, že rozdíly mezi krátkou a dlouhou trasou nejsou podstatné z hlediska vzdálenosti a ceny. V důsledku toho není věrohodné, že by LDZ mohla společnosti LG konkurovat pouze na krátké trase, ale nikoli na dlouhé trase. Zatřetí mezi třemi trasami neexistují významné rozdíly v nákladech, což se zdá být rovněž přirozené vzhledem k tomu, že všechny jsou součástí téhož zeměpisného trhu. Okolnost, že by LDZ mohla na žalobkyni vyvinout tlak ohledně výroby společnosti Orlen přepravované do Klaipėda pouze na krátké trase (v případě, že by železniční trať byla rekonstruována nebo opravena), je tudíž mimořádně málo hodnověrná.

268 Na druhém místě podle žalobkyně srovnání nákladů, které provedla Komise, obsahuje rovněž četné chyby.

269 Podle žalobkyně již výrazy použité Komisí prokazují, že srovnání nákladů nebylo založeno na spolehlivé a hodnověrné analýze. Komise tak uznala, že „nemůže přesně vyčíslit dopad těchto strukturálních rozdílů na dopravní náklady“ a že „metody rozdělení nákladů používané LG a LDZ se mohou lišit, což může mít vliv na jejich odhady [nákladů]“. Rovněž uvádí, že není jasné, „zda“ lotyšské přístavy měly významnou konkurenční výhodu ve srovnání s přístavem Klaipėda, pokud jde o celkové náklady na námořní dopravu, a upřesňuje, že krátká trasa do Rigy je „zřejmě nejzajímavější“. Mimoto, když Komise porovnala odhad nákladů žalobkyně a LDZ, nejdůležitějším nákladovým prvkem LDZ na lotyšském úseku dlouhé trasy do Rigy byla kategorie „ostatní“ náklady, zatímco „ostatní“ náklady žalobkyně představovaly pouze mnohem menší procento jejích nákladů na litevském úseku dlouhé trasy do Rigy nebo Ventspils. Mimoto Komise nezohlednila skutečnost, že žalobkyně a LDZ používaly zcela odlišné metody rozdělení nákladů, což vedlo ke zcela svévolnému srovnání nákladů. Například na základě údajů použitých Komisí byly náklady žalobkyně na tunokilometr (tkm) dosti statické

a neměnily se podle vzdálenosti, zatímco odhadované náklady LDZ klesaly na delších trasách z důvodu odhadu, podle kterého náklady na nakládku a vykládku nákladu byly fixními náklady, ke kterým byly následně připočteny skutečné náklady na přepravu úměrně délce trasy a objemu nákladu.

270 Kromě toho podle žalobkyně, i když údaje uvedené v tabulce č. 5 napadeného rozhodnutí, nadepsané „Tunové náklady na přepravu ropných produktů společnosti Orlen (dlouhé trasy a trasa do Klaipėda)“, vycházejí z metod odhadu srovnatelných nákladů, nepodporují tvrzení, podle kterého LDZ nemohla na dlouhé trase věrohodně soutěžit ve vztahu k výrobě společnosti Orlen přepravované do Klaipėda. Kromě toho žalobkyně zdůrazňuje, že Komise v napadeném rozhodnutí uznala, že náklady uvedené v tabulce č. 5 pro dlouhé trasy byly pravděpodobně nadhodnoceny. Bez ohledu na to se zdá, že náklady na těchto trasách jsou do značné míry srovnatelné s náklady na trase do Klaipėda, takže LDZ byla schopna vyvíjet konkurenční tlak, zejména s přihlédnutím k obecným výhodám v oblasti nákladů, které měla podle Komise ve vztahu k žalobkyni, pokud jde například o ceny energie a mzdové náklady, jakož i náklady na námořní dopravu. Podle názoru žalobkyně jsou všechny tyto skutečnosti potvrzeny tím, že LDZ navrhla společnosti Orlen v září 2008 přepravit její produkci z Klaipėda do lotyšských námořních terminálů na dlouhé trase. Navíc údaje o nákladech použitých v tabulce č. 5 jsou jasně nižší než ceny, které společnost Orlen skutečně platila na tunu za služby železniční přepravy na trase do Klaipėda v letech 2008 a 2009.

271 Komise a vedlejší účastnice řízení tuto řadu argumentů zpochybňují.

272 Pokud jde v projednávaném případě zaprvé o dopis ze dne 29. září 2008, kterým LDZ předložila společnosti Orlen nabídku na služby železniční přepravy do Rigy jak na krátké trase, tak na dlouhé trase do lotyšských námořních terminálů, je třeba upřesnit, že LDZ tímto dopisem navrhla stanovení sazeb na rok 2008 pro přepravu ropných produktů přes území Lotyšska směrem do přístavu v Rize. Ze znění tohoto dopisu zejména vyplývá, že návrh stanovení sazeb nabídnutý společností LDZ se týkal pouze lotyšských úseků dlouhé a krátké trasy do Rigy. Dopis totiž uváděl trasy Maitene – Mangali (Riga) a Rengė – Mangali (Riga). Žalobkyně tedy nemůže pouze na základě dotčeného dopisu dospět k závěru o konkurenceschopnosti nabídky společnosti LDZ, jelikož tato společnost nezohlednila ceny, které uplatňovala na litevských úsecích obou tras. Kromě toho žalobkyně nepředkládá žádný důkaz na podporu svého argumentu předloženého v replice, podle kterého byla LDZ v okamžiku předložení nabídky společnosti Orlen zjevně zcela obeznámena se soutěžní situací a relevantními cenami a náklady. Navíc pouhá existence nabídky neznamená, že by byla LDZ skutečně konkurenceschopná a v každém případě stejně konkurenceschopná, jakou by mohla být, kdyby železniční trať nebyla odstraněna. Žalobkyně tedy nemůže z tohoto dopisu vyvodit žádný závěr, pokud jde o schopnost LDZ vykonávat na ní účinný konkurenční tlak na dlouhé trase.

273 Zadruhé, pokud jde o interní dokument z roku 2009, v němž žalobkyně dospěla k závěru, že rozdíly mezi krátkou a dlouhou trasou nejsou podstatné z hlediska vzdálenosti a ceny, je třeba zdůraznit, že dotčeným dokumentem je dokument s referenčním číslem ES 9/VJ6. Závěr, na který žalobkyně odkazuje, je obsažen na třetí a poslední straně tohoto dokumentu, na níž srovnávala přepravu produktů společnosti Orlen do Jelgava (Lotyšsko) přes Šiauliai (Litva) s přímou přepravou přes Rengė. Tento závěr tedy neporovnává náklady na celých trasách do lotyšských námořních terminálů a netýká se přepravy ropných produktů společnosti Orlen za účelem vývozu po moři. Navíc okolnost, že rozdíly mezi krátkou trasou a dlouhou trasou do lotyšských námořních terminálů nejsou pro žalobkyni zásadní z hlediska vzdálenosti a ceny, neplatí nutně pro LDZ.

274 Z toho vyplývá, že ani nabídka uvedená v bodě 272 výše, ani interní dokument uvedený v bodě 273 výše nemohou zpochybnit zjištění Komise, podle kterého dlouhé trasy do lotyšských námořních terminálů byly v porovnání s trasou do Klaipėda méně výnosné.

275 Zatřetí, pokud jde o argument, podle kterého neexistují značné rozdíly v nákladech mezi dlouhými trasami do lotyšských námořních terminálů, krátkými trasami do lotyšských námořních terminálů a trasou do Klaipėda, je třeba uvést, že i když je pravda, že na rozdíl od trasy do Klaipėda dlouhá trasa

do Rigy zahrnovala významnou část (86 km) v Lotyšsku, kde byly podle napadeného rozhodnutí náklady na železniční přepravu, zejména cena energie a mzdové náklady, nižší než v Litvě (bod 253 odůvodnění napadeného rozhodnutí), je rovněž pravda, že dlouhá trasa do Rigy zahrnovala část, a sice 152 km, v Litvě. Vzhledem k tomu, že Komise vypočítala náklady týkající se tras do lotyšských námořních terminálů tak, že sečetla náklady žalobkyně a LDZ na jejich příslušných etapách trasy, aby posoudila rozdíl v nákladech mezi trasami, do nákladů týkajících se lotyšské části dlouhé trasy do Rigy musí být připočteny náklady týkající se litevské části téže trasy. Kromě toho totéž platí pro výpočet nákladů týkajících se dlouhé trasy do Ventspils. Mimoto žalobkyně nezpochybňuje náklady předložené Komisí v tabulce č. 5 v bodě 311 odůvodnění napadeného rozhodnutí. Tato tabulka ukazuje, že na rozdíl od toho, co tvrdí žalobkyně, v letech 2008 a 2009 byly náklady na přepravu ropných produktů společnosti Orlen za tunu mezi [*důvěrné*] a [*důvěrné*] % vyšší na dlouhé trase do Rigy než na trase do Klaipėda a mezi [*důvěrné*] a [*důvěrné*] % vyšší na dlouhé trase do Ventspils než na trase do Klaipėda. Proto na rozdíl od toho, co tvrdí žalobkyně, neexistují dostatečně průkazné skutečnosti prokazující, že LDZ mohla jakožto výkonný soutěžitel nabízet služby na relevantním trhu v konkurenci s žalobkyní na dlouhé trase, a vykonávat tak na ni konkurenční tlak.

276 Začtvrté, pokud jde o argumenty směřující ke zpochybnění srovnání nákladů provedeného Komisí, je třeba uvést následující.

277 Pokud jde o úvahy týkající se výrazů použitých Komisí v její analýze týkající se srovnání nákladů, je třeba uvést, že z některých použitých výrazů nelze vyvodit, že srovnání nákladů není založeno na důkladné a spolehlivé analýze. Kromě toho je třeba zdůraznit, podobně jako to učinila Komise, že zmínka o nemožnosti přesně vyčíslit dopad těchto strukturálních rozdílů na dopravní náklady (bod 253 odůvodnění napadeného rozhodnutí) je součástí analýzy faktorů, které mají vliv na náklady železniční dopravy, a nijak nemění závěr analýzy týkající se výnosnosti krátké trasy do Rigy (body 254 a 255 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Zmínka o tom, že metody rozdělení nákladů použité žalobkyní a LDZ mohly být odlišné, což by mohlo ovlivnit jejich odhady nákladů (body 271 až 273 odůvodnění napadeného rozhodnutí), je objasněna v napadeném rozhodnutí, které vysvětluje, proč tato skutečnost postrádá význam a nemá vliv na srovnání nákladů žalobkyně a LDZ. Dále jedna z vět napadeného rozhodnutí zpochybněná žalobkyní je vytržena ze svého kontextu. Celá věta rozhodnutí byla totiž následující: „[p]řístavy Riga a Ventspils tedy mohly přinejmenším představovat hodnověrné řešení nahrazení přístavu Klaipėda, nezávisle na skutečnosti, že mohly být považovány za přístavy s významnou konkurenční výhodou na úrovni celkových nákladů námořní dopravy“ (bod 240 odůvodnění napadeného rozhodnutí). Konečně, pokud jde o zmínku, která pochází z jiné části napadeného rozhodnutí, že na základě analýzy faktorů majících vliv na náklady železniční dopravy je podle všeho trasa do Rigy nejpřitažlivější, je toto tvrzení dále podloženo podrobnějším srovnáním nákladů na trasách v bodech 255 až 266 odůvodnění napadeného rozhodnutí, které dokazuje, že krátká trasa do Rigy je skutečně nejpřitažlivější.

278 Kromě toho, pokud jde o argument žalobkyně, podle kterého napadené rozhodnutí nesrovnává „jablka s jablky“, Komise správně uvádí, že napadené rozhodnutí dlouze odpovídá na argumenty žalobkyně týkající se analýzy nákladů a zejména na námitky, pokud jde o možnost jejich srovnání. Z bodu 269 odůvodnění napadeného rozhodnutí totiž vyplývá, že žalobkyně již ve své odpovědi na oznámení námitek tvrdila, že její náklady a náklady společnosti LDZ nebyly srovnatelné. Komise argumenty žalobkyně podrobně vyvrátila v bodech 270 až 284 odůvodnění napadeného rozhodnutí. V bodech 272 a 273 odůvodnění napadeného rozhodnutí zejména vysvětlila, že zohlednila okolnost, že metody výpočtu nákladů žalobkyně a LDZ mohly být odlišné a mohlo to ovlivnit odhady určité složky nákladů, jako jsou administrativní výdaje. Nicméně rovněž upřesnila, že takový rozdíl v metodice mohl vést pouze k mírnému rozdílu v nákladech. Stejně tak v bodě 274 odůvodnění napadeného rozhodnutí Komise vysvětlila, z jakého důvodu měla za to, že odhad nákladů žalobkyně a LDZ pokrýval tytéž služby a obsahoval stejné nákladové složky, přinejmenším za rok 2009. Jak totiž vyplývá z poznámky pod čarou č. 406 napadeného rozhodnutí, jelikož žalobkyně neposkytla odhad nákladů za rok 2008, Komise analyzovala údaje týkající se nákladů žalobkyně za rok 2009.

279 Žalobkyně se tedy nemůže dovolávat argumentu, podle kterého je metoda hodnocení nákladů nesprávná, aby zpochybnila srovnání nákladů provedené Komisí v napadeném rozhodnutí, a tvrdit, že toto srovnání je svévolné.

280 Tento závěr nemůže být ostatními argumenty žalobkyně zpochybněn.

281 Zaprvé, pokud jde o argument, že i kdyby údaje uvedené v tabulce č. 5 napadeného rozhodnutí vycházely ze srovnatelných metod odhadu nákladů, nepodpořily by tvrzení, že LDZ nemohla být věrohodným konkurentem na dlouhých trasách do lotyšských námořních terminálů, je třeba konstatovat, že žalobkyně nepředložila důkazy, které by měly prokázat, že rozdíl ve výši [*důvěrné*] % mezi náklady na dlouhé trase do Rigy v roce 2008 [*důvěrné*] a náklady na trase do Klaipėda [*důvěrné*], by měl zcela zmizet s ohledem na skutečnost, že náklady použité Komisí v tabulce č. 5 napadeného rozhodnutí pro dlouhé trasy byly „pravděpodobně nadhodnocené“. Kromě toho v rozsahu, v němž žalobkyně svým argumentem tvrdí, že rozdíl ve výši [*důvěrné*] % mezi náklady na dlouhé trase do Rigy v roce 2008 [*důvěrné*] a náklady na trase do Klaipėda [*důvěrné*] nebyl významný, je třeba zdůraznit, stejně jako to učinila Komise, že napadené rozhodnutí rovněž prokázalo, že i při obezřetném přístupu byly náklady na dlouhou trasu do Ventspils vyšší o [*důvěrné*] % v roce 2008 a o [*důvěrné*] % v roce 2009 než na trase do Klaipėda. Rozdíl ve výši [*důvěrné*] % nebo [*důvěrné*] % je přitom významný a obtížně může být vyvrácen nadhodnocením.

282 Zadruhé, pokud jde o argument, že údaje o nákladech použitých v tabulce č. 5 [*důvěrné*] jsou jasně nižší než ceny, které společnost Orlen skutečně zaplatila na tunu za služby železniční přepravy na trase do Klaipėda v roce 2008 [*důvěrné*] a v roce 2009 [*důvěrné*], takže podle logiky použité Komisí v bodech 281 až 284 odůvodnění napadeného rozhodnutí mohla LDZ vyvíjet konkurenční tlak na žalobkyni, pokud by se tak rozhodla učinit, je třeba uvést, že na rozdíl od toho, co tvrdí žalobkyně, jsou náklady vypočtené Komisí pro dlouhou trasu do Rigy jen nepatrně nižší než cena, kterou Orlen skutečně zaplatila za služby železniční přepravy na trase do Klaipėda. Přitom pokud jde o náklady, a nikoli o cenu, je třeba k nim přidat i velmi nízkou ziskovou marži, což ještě více sníží rozdíl s cenami, které Orlen skutečně zaplatila za služby železniční přepravy na trase do Klaipėda.

283 S ohledem na všechno výše uvedené je třeba konstatovat, že Komisi nelze vytýkat žádné nesprávné posouzení, když dospěla k závěru, že dlouhé trasy do lotyšských námořních terminálů nebyly konkurenceschopné v porovnání s trasou do Klaipėda.

284 V důsledku toho musí být druhá výtka v rámci čtvrté části, a tudíž čtvrtá část druhého žalobního důvodu v plném rozsahu zamítnuty.

285 Ze všeho výše uvedeného vyplývá, že je namístě druhý žalobní důvod zamítnout jako neopodstatněný.

3. Ke třetímu žalobnímu důvodu, vycházejícímu z porušení článku 296 SFEU a článku 2 nařízení č. 1/2003 z důvodu nedostatečnosti důkazů a nedostatku odůvodnění

286 Třetím žalobním důvodem žalobkyně v podstatě tvrdí, že Komise porušila článek 296 SFEU z důvodu nedostatečného odůvodnění, jakož i článek 2 nařízení č. 1/2003, jelikož v napadeném rozhodnutí nepředložila dostatečné důkazy na podporu konstatování porušení článku 102 SFEU.

287 Komise a vedlejší účastnice řízení tuto argumentaci zpochybňují.

288 Třetí žalobní důvod se v zásadě skládá ze dvou částí: první se týká tvrzení o porušení článku 296 SFEU z důvodu nedostatečného odůvodnění a druhá uvádí porušení článku 2 nařízení č. 1/2003.

a) K první části třetího žalobního důvodu, vycházející z porušení článku 296 SFEU z důvodu nedostatečného odůvodnění

289 Na podporu první části žalobkyně uvádí v podstatě dvě výtky, které je třeba zkoumat společně. První výtka vychází z toho, že Komise neuvedla, proč se odchýlila od ustálené judikatury v oblasti odmítnutí poskytnout základní infrastruktury, a druhá vychází z toho, že Komise neposkytla dostatečné důvody prokazující, že v projednávaném případě existují výjimečné okolnosti týkající se železniční trati, které odůvodňovaly konstatování zneužívajícího jednání.

290 Úvodem je třeba uvést, že argumenty uplatněné žalobkyní na podporu dvou výtek v rámci první části se netýkají chybějícího nebo nedostatečného odůvodnění napadeného rozhodnutí. Takové argumenty jsou ve skutečnosti zaměněny za kritiku opodstatněnosti napadeného rozhodnutí. Povinnost odůvodnit rozhodnutí je přitom podstatnou formální náležitostí, která musí být odlišena od otázky opodstatněnosti odůvodnění, která spadá pod legalitu sporného aktu po materiální stránce. Odůvodnění rozhodnutí je totiž formálním vyjádřením důvodů, na kterých toto rozhodnutí spočívá. Jestliže jsou tyto důvody stiženy vadami, je jimi stižena materiální legalita rozhodnutí, avšak nikoli jeho odůvodnění, které může být dostačující, i když obsahuje vadné důvody (viz rozsudek ze dne 10. července 2008, Bertelsmann a Sony Corporation of America v. Impala, C-413/06 P, EU:C:2008:392, bod 181 a citovaná judikatura). Je mimoto třeba poznamenat, že takové argumenty již byly předloženy, přezkoumány a zamítnuty v rámci prvního a druhého žalobního důvodu.

291 Z toho plyne, že první část třetího žalobního důvodu musí být zamítnuta.

b) K druhé části třetího žalobního důvodu, vycházející z porušení článku 2 nařízení č. 1/2003

292 Úvodem je třeba konstatovat, podobně jako to činí Komise, že kromě stručné zmínky o článku 2 nařízení č. 1/2003 v bodě 143 žaloby žalobkyně nepodložila své tvrzení tím, že by uvedla části napadeného rozhodnutí, které jsou podle ní stiženy nedostatkem důkazů. Žalobkyně však svůj argument upřesnila v bodech 28 a 29 svého vyjádření ke spisu vedlejšího účastníka. Konkrétně v bodě 29 tohoto vyjádření tvrdí, že se Komise neopřela o přímé nebo listinné důkazy, které jsou přesné a přesvědčivé a které prokazují protiprávní jednání právně dostačujícím způsobem. V každém případě žalobkyně tvrdí, že v souladu s judikaturou předložila argumentaci, která poskytuje jiné vysvětlení skutkového stavu zjištěného Komisí, a umožňuje tak nahradit vysvětlení skutkového stavu, které Komise použila k učinění závěru o existenci protiprávního jednání, jiným přijatelným vysvětlením.

293 V tomto ohledu je třeba uvést, že z článku 2 nařízení č. 1/2003, jakož i z ustálené judikatury vyplývá, že v oblasti práva hospodářské soutěže je Komise v případě sporu o existenci protiprávního jednání povinna prokázat protiprávní jednání, jejichž existenci zjistila, a předložit důkazy, které mohou právně dostačujícím způsobem prokázat skutečnosti zakládající protiprávní jednání (viz rozsudek ze dne 12. dubna 2013, GEMA v. Komise, T-410/08, nezveřejněný, EU:T:2013:171, bod 68 a ustálená judikatura).

294 I když je nezbytné, aby Komise za účelem odůvodnění pevného přesvědčení, že došlo k protiprávnímu jednání, předložila přesné a shodující se důkazy, je třeba zdůraznit, že není nutné, aby každý z důkazů předložených Komisí odpovídal těmto kritériím se zřetelem na každý prvek protiprávního jednání. Stačí, aby tomuto požadavku odpovídal soubor nepřímých důkazů, kterého se orgán odvolává, posuzovaný jako celek, jak uvádí judikatura týkající se provádění článku 101 SFEU. Tato zásada se použije rovněž ve věcech týkajících se provádění článku 102 SFEU (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 1. července 2010, AstraZeneca v. Komise, T-321/05, EU:T:2010:266, bod 477 a citovaná judikatura).

295 Pokud jde o důkazní sílu důkazů použitých Komisí, je třeba rozlišovat dvě situace.

296 Zaprvé, pokud Komise konstatuje porušení pravidel hospodářské soutěže na základě předpokladu, že zjištěné skutkové okolnosti nelze vysvětlit jinak než existencí protisoutěžního jednání, unijní soud zruší předmětné rozhodnutí, předloží-li dotyčné podniky argumentaci, která poskytuje jiné vysvětlení skutkových okolností zjištěných Komisí, a umožní tak nahradit vysvětlení skutkových okolností, na základě kterého Komise konstatovala existenci protiprávního jednání, jiným přijatelným vysvětlením. V takovém případě totiž nelze mít za to, že Komise předložila důkaz o existenci protiprávního jednání porušujícího právo hospodářské soutěže (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 28. března 1984, Compagnie royale asturienne des mines a Rheinzink v. Komise, 29/83 a 30/83, EU:C:1984:130, bod 16, jakož i ze dne 31. března 1993, Ahlström Osakeyhtiö a další v. Komise, C-89/85, C-104/85, C-114/85, C-116/85, C-117/85 a C-125/85 až C-129/85, EU:C:1993:120, body 126 a 127).

297 Zadruhé, vychází-li Komise z důkazů, které v zásadě dostatečně prokazují existenci protiprávního jednání, nepostačuje, aby dotyčný podnik tvrdil, že případně došlo k okolnosti, která by mohla ovlivnit průkaznost těchto důkazů, k tomu, aby na Komisi přenesl povinnost prokázat, že tato okolnost nemohla mít vliv na jejich průkaznost. Naopak, s výjimkou případu, kdy dotyčný podnik nemůže takový důkaz předložit z důvodu jednání samotné Komise, je dotyčný podnik povinen právně dostačujícím způsobem prokázat zaprvé, že okolnost, které se dovolává, skutečně nastala, a zadruhé, že tato okolnost zpochybňuje průkaznost důkazů, z nichž Komise vychází (viz rozsudek ze dne 15. prosince 2010, E.ON Energie v. Komise, T-141/08, EU:T:2010:516, bod 56 a citovaná judikatura).

298 V projednávaném případě z analýzy druhého žalobního důvodu vyplývá, že Komise nekonstatovala zneužití dominantního postavení na základě předpokladu, že zjištěné skutečnosti nelze vysvětlit jinak než tím, že došlo k protisoutěžnímu jednání. Naopak vycházela z důkazů, které v zásadě postačovaly k prokázání existence zpochybněného protiprávního jednání. Kromě toho argumentace, kterou žalobkyně uvádí, aby poskytla jiné vysvětlení skutkových okolností zjištěných Komisí, neumožňuje nahradit vysvětlení skutkového stavu, na základě kterého Komise dospěla k závěru o existenci protiprávního jednání, jiným přijatelným vysvětlením.

299 S ohledem na judikaturu uvedenou v bodech 292 až 297 výše je tedy třeba konstatovat, že Komise neporušila článek 2 nařízení č. 1/2003.

300 Z toho vyplývá, že je třeba zamítnout druhou část třetího žalobního důvodu, a tudíž třetí žalobní důvod v plném rozsahu.

4. K pátému žalobnímu důvodu, vycházejícímu z porušení článku 7 nařízení č. 1/2003 v rozsahu, v němž bylo rozhodnutím nařízeno nepřiměřené nápravné opatření

301 Pátým žalobním důvodem žalobkyně tvrdí, že napadené rozhodnutí porušuje článek 7 nařízení č. 1/2003 v rozsahu, v němž jí nařizuje nepřiměřené nápravné opatření.

302 Žalobkyně zejména zaprvé tvrdí, že podle článku 7 nařízení č. 1/2003 mohla být povinna pouze obnovit konkurenční stav, který existoval před odstraněním železniční trati, a že před tímto odstraněním již nemohla být železniční trať využívána od přerušení dopravy dne 2. září 2008. Investice požadovaná do nové, nikoliv základní infrastruktury, by šla nad rámec obnovení předchozí situace a byla by zcela nová a nepřiměřená.

303 Zadruhé žalobkyně tvrdí, že vzhledem k tomu, že železniční trať byla před přerušením přepravy využívána pouze jediným zákazníkem pro malou část jeho výroby a že tento zákazník nyní využívá jinou trasu, není jisté, že by tento zákazník používal novou železniční trať.

304 Zatřetí žalobkyně tvrdí, že dotčená rekonstrukce vyžaduje velmi významnou investici, která ji nutí vyčlenit její finanční prostředky ve prospěch jediného zákazníka, jehož poptávka je omezená, a to na úkor jiných tras.

305 Začtvrté žalobkyně uvádí, že povinnost obnovit železniční trať je nepřiměřeným opatřením v případě, že by nebyla oprávněna požadovat, aby jediní dva potenciální uživatelé nové infrastruktury uhradili spravedlivou a přiměřenou část nákladů na rekonstrukci.

306 Zapáté žalobkyně v odpovědi na žalobní odpověď Komise tvrdí, že na rozdíl od „věci Microsoft“ uvedené Komisí se v projednávaném případě jedná o investici do zcela nové infrastruktury, a nikoliv o sdílení stávající infrastruktury.

307 Kromě toho je třeba uvést, že dne 9. března 2018 zveřejnila žalobkyně tiskovou zprávu, v níž uvedla, že uzavřela akční plán se souhlasem Komise, podle kterého bude železniční trať obnovena před koncem roku 2019. Podle informací zpřístupněných tiskem byla kromě toho žalobkyní a společností Orlen podepsána dne 14. srpna 2018 dohoda, jejímž předmětem bylo opětovné zahájení přepravy na železniční trati. Žalobkyně a vedlejší účastnice na jednání potvrdily, že práce na rekonstrukci železniční trati byly dokončeny v prosinci 2019 a že po zkouškách, které probíhaly ke dni jednání, měla být železniční trať znovu otevřena pro přepravu do konce února 2020.

308 Komise a vedlejší účastnice řízení argumentaci žalobkyně zpochybňují.

309 Úvodem je třeba připomenout, že v čl. 7 odst. nařízení č. 1/2003 se zejména stanoví, že pokud Komise na základě stížnosti nebo z vlastního podnětu zjistí jednání v rozporu s články 101 nebo 102 SFEU, může svým rozhodnutím nařídit, aby dotyčné podniky a sdružení podniků zjištěné protiprávní jednání ukončily. Tento odstavec kromě toho stanoví, že má-li na tom Komise oprávněný zájem, může rovněž konstatovat, že došlo k protiprávnímu jednání v minulosti (rozsudek ze dne 9. září 2015, Philips v. Komise, T-92/13, nezveřejněný, EU:T:2015:605, bod 132).

310 Zásada proporcionality, jež je jednou z obecných zásad unijního práva, vyžaduje, aby akty unijních orgánů nepřekročily meze toho, co je přiměřené a nezbytné k dosažení legitimních cílů sledovaných dotčenou právní úpravou, přičemž se rozumí, že pokud se nabízí volba mezi více přiměřenými opatřeními, je třeba zvolit nejméně omezující opatření a způsobené nevýhody nesmějí být nepřiměřené vzhledem ke sledovaným cílům (viz rozsudek ze dne 24. května 2012, MasterCard a další v. Komise, T-111/08, EU:T:2012:260, bod 323 a citovaná judikatura).

311 V tomto ohledu již Soudní dvůr rozhodl, že článek 7 nařízení č. 1/2003 výslovně uvádí rozsah působnosti zásady proporcionality v situacích, které spadají do jeho působnosti. Podle čl. 7 odst. 1 nařízení č. 1/2003 totiž Komise může uložit dotyčným podnikům jakákoliv nápravná opatření z hlediska tržního chování nebo nápravná opatření strukturální, která jsou přiměřená protiprávnímu jednání a nezbytná k tomu, aby bylo toto jednání účinně ukončeno (rozsudek ze dne 29. června 2010, Komise v. Alrosa, C-441/07 P, EU:C:2010:377, bod 39).

312 Kromě toho bylo upřesněno, že i když je pravda, že Komise má pravomoc konstatovat protiprávní jednání a nařídit dotčeným účastníkům řízení jeho ukončení, nepřísluší jí ukládat stranám svůj výběr z různých možností chování, které jsou všechny v souladu se Smlouvou (rozsudek ze dne 18. září 1992, Automec v. Komise, T-24/90, EU:T:1992:97, bod 52) ani rozhodovat o přesných podmínkách uplatnění různých možností chování (v tomto smyslu viz usnesení ze dne 20. listopadu 2008, SIAE v. Komise, T-433/08 R, nezveřejněné, EU:T:2008:520, bod 37).

313 V projednávaném případě napadené rozhodnutí kromě uložení pokuty ve výši 27 873 000 eur v souladu s čl. 23 odst. 2 nařízení č. 1/2003 na základě článku 7 téhož nařízení požadovalo, aby žalobkyně ukončila protiprávní jednání tím, že ve lhůtě tří měsíců Komisi předloží návrh opatření v tomto smyslu (bod 395 odůvodnění a článek 3 napadeného rozhodnutí). Konkrétně v bodě 394 odůvodnění napadeného rozhodnutí Komise uvedla, že několik strukturálních řešení nebo řešení vztahujících se ke způsobu chování by mohlo vést k ukončení protiprávního jednání tím, že obnoví stav hospodářské

soutěže, který existoval před odstraněním železniční trati, buď její rekonstrukcí, nebo odstraněním znevýhodnění soutěžitelů na alternativních trasách do námořních terminálů Klaipėda, Riga a Ventspils popsaných v bodě 7.4.2 napadeného rozhodnutí.

314 Napadené rozhodnutí tedy žalobkyni uložilo, aby skutečně ukončila protiprávní jednání, a tím, že v něm Komise měla za to, že by několik strukturálních řešení nebo řešení vztahujících se ke způsobu chování mohlo být v tomto ohledu relevantní, navrhla, jak připouští žalobkyně, dvě možnosti, a sice rekonstrukci železniční tratě nebo odstranění znevýhodnění soutěžitelů na alternativních trasách do námořních terminálů Klaipėda, Riga a Ventspils. Z toho vyplývá, že v souladu s judikaturou uvedenou v bodech 311 a 312 výše napadené rozhodnutí stanovilo různá nápravná opatření, která mohou vést k ukončení protiprávního jednání, aniž by ukládalo volbu mezi nimi. Komise totiž tím, že žalobkyni vyzvala, aby předložila návrh nápravných opatření, jí ponechala volnost rozhodnout, jak zasáhnout za účelem ukončení protiprávního jednání. Komise zejména ponechala žalobkyni volnost zvolit, jak odstranit znevýhodnění soutěžitelů na alternativních trasách do námořních terminálů Klaipėda, Riga a Ventspils v případě, že by si žalobkyně nezvolila rekonstrukci železniční tratě.

315 Zaprvé žalobkyně tvrdí, že druhá možnost, a sice odstranění znevýhodnění soutěžitelů na alternativních trasách do námořních terminálů Klaipėda, Riga a Ventspils, nebyla životaschopným řešením. Vyloučení těchto nevýhod, a zejména závislosti LDZ na ní jakožto vertikálně integrovaném provozovateli by totiž znamenalo, že by byla rozdělena s cílem převést funkce provozovatele železniční infrastruktury na jiný subjekt a zachovat pouze činnosti vykonávané jako poskytovatel služeb železniční přepravy. Takové rozdělení podle žalobkyně vyžaduje, aby litevský parlament přijal nové právní předpisy, na což nemá žádný vliv. Kromě toho by nemohla v takovém scénáři hospodářsky přežít, protože by čelila hospodářské soutěži ze strany železničních nákladních přepravců ze zemí Společenství nezávislých států (SNS). Z tohoto důvodu byla jedinou životaschopnou možností rekonstrukce železniční tratě. Ve své replice dodává, že legislativní činnost je rovněž nezbytná k tomu, aby byla zproštěna odpovědnosti, která jí přísluší podle čl. 24 bodu 6 zákona o železniční dopravě, poskytovat VGI technické hodnocení.

316 V tomto ohledu je třeba uvést, že jak bylo konstatováno v bodě 314 výše, Komise v souladu s judikaturou připomenutou v bodě 312 výše ani neuložila, ani nestanovila zvláštní podmínky směřující k odstranění znevýhodnění soutěžitelů na alternativních trasách do námořních terminálů Klaipėda, Riga a Ventspils, za předpokladu, že by žalobkyně nezvolila rekonstrukci železniční trati. Komise zejména neuložila rozdělení podniku ani přijetí nových právních předpisů.

317 V každém případě je třeba konstatovat, podobně jako to učinila Komise, že argument žalobkyně, podle kterého odstranění znevýhodnění, kterým čelili soutěžitelé na ostatních trasách vedoucích do námořních terminálů Klaipėda, Riga a Ventspils, by nutně vyžadovalo úplné rozdělení vlastnictví, není podložen. Okolnost, že Komise během správního řízení vyžadovala takové rozdělení vlastnictví jako podmínku pro rozhodnutí o závazcích založené na článku 9 nařízení č. 1/2003, i kdyby byla prokázaná, nedokazuje, že takové rozdělení bylo jediným způsobem, jak odstranit znevýhodnění, se kterými se soutěžitelé setkávali na ostatních trasách vedoucích do námořních terminálů Klaipėda, Riga a Ventspils, a zejména závislost LDZ na žalobkyni. Totéž platí pro neúspěšnost návrhu původně předloženého Komisí v rámci čtvrtého železničního balíčku, způsobenou tlaky různých zúčastněných stran, zavést přísné oddělení provozovatele infrastruktury od železničního provozovatele. I když dokument Evropského parlamentu, nazvaný „Čtvrtý železniční balíček“ z března 2016, na který žalobkyně odkazuje, stanoví, že konečná verze návrhu čtvrtého železničního balíčku nestanoví „povinné oddělení“, dodává, že vertikálně integrované podniky jsou povoleny za podmínky, že provozovatel infrastruktury je zcela nezávislý a má účinná rozhodovací práva. Z toho vyplývá, že dokument uvedený samotnou žalobkyní potvrzuje, že existuje alternativa k úplnému rozdělení vlastnictví.

318 Je třeba konstatovat, že s ohledem na analýzu protisoutěžních účinků provedenou Komisí v napadeném rozhodnutí představovalo odstranění znevýhodnění soutěžitelů na alternativních trasách do námořních terminálů Klaipėda, Riga a Ventspils, popsaných v bodě 7.4.2 napadeného rozhodnutí, nápravné

opatření vhodné k ukončení sporného protiprávního jednání. Toto nápravné opatření, jakožto jedna z možností ukončení protiprávního jednání (bod 394 odůvodnění napadeného rozhodnutí), tedy představovalo přiměřené opatření za účelem ukončení napadeného protiprávního jednání.

319 Zadruhé žalobkyně tvrdí, že rekonstrukce železniční trati představuje nepřiměřené a bezprecedentní nápravné opatření.

320 V tomto ohledu je třeba – podobně jako to učinila Komise – uvést, že nápravné opatření spočívající v rekonstrukci železniční trati představuje jakožto jedna z možností pro zajištění účinnosti napadeného rozhodnutí (bod 394 odůvodnění) přímý důsledek konstatování protiprávnosti, které se dopustila žalobkyně, a sice odstranění této trati a omezuje se na ukončení dotčeného protiprávního jednání (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 24. května 2012, MasterCard a další v. Komise, T-111/08, EU:T:2012:260, bod 325).

321 Tento závěr nelze ostatními argumenty žalobkyně vyvrátit.

322 Zaprvé, pokud jde o argument, podle kterého byla železniční trať před jejím odstraněním ve velmi špatném stavu a od přerušení dopravy dne 2. září 2008 již nemohla být používána, a že Komise nepřezkoumala, zda byla žalobkyně povinna podle článku 102 SFEU provést opravy, je třeba konstatovat, že tento argument je založen na chybném předpokladu. Jedná se o předpoklad, podle kterého měla Komise kvalifikovat neopravení železniční trati po přerušení dopravy na této trati jako zneužívající jednání a přezkoumat projednávanou věc ve světle judikatury týkající se přístupu k základním infrastrukturám. S ohledem na úvahy rozvinuté v rámci analýzy prvního žalobního důvodu tedy tento argument nemůže obstát.

323 Zadruhé, pokud jde o argument, podle kterého napadené rozhodnutí podle všeho vyžaduje, aby žalobkyně investovala do nové infrastruktury dostupné pouze za účelem pomoci soutěžiteli, což by šlo nad rámec pouhého obnovení předchozí situace a bylo by nejen bezprecedentní, ale rovněž nepřiměřené, je třeba uvést, že na rozdíl od toho, co tvrdí žalobkyně, napadené rozhodnutí nevyžadovalo, aby žalobkyně investovala své finanční prostředky do nové infrastruktury, která je dostupná pouze za účelem pomoci soutěžiteli. Z napadeného rozhodnutí naopak vyplývá, že žalobkyně byla na základě platné právní úpravy povinna zajistit dobré podmínky přepravy na železniční trati a že stát měl zajistit jejich financování. Konkrétně z vnitrostátní právní úpravy vyplývá, že žalobkyně byla povinna přijmout veškerá opatření nezbytná k opravě železniční trati, včetně toho, aby se obrátila na litevskou vládu za účelem dosažení rozhodnutí příznivého k provedení oprav nebo rekonstrukce železniční trati, jakož i získání veřejných finančních prostředků nezbytných k tomuto provedení. Na rozdíl od toho, co tvrdí žalobkyně, tedy napadené rozhodnutí tím, že požaduje rekonstrukci železniční trati, nejde nad rámec pouhého obnovení dřívějšího stavu.

324 Kromě toho rozhodnutí Komise uvedená žalobkyní za účelem prokázání bezprecedentní povahy dotčeného nápravného opatření nemohou toto zjištění zpochybnit, jelikož se na rozdíl od projednávané věci týkají odmítnutí poskytnout přístup k základní infrastruktuře. Navíc je irelevantní, že před přerušením dopravy dne 2. září 2008 byla železniční trať využívána pouze jedním zákazníkem a pouze pro údajně malou část jeho výroby. Stejně tak je irelevantní, že existuje jiná trasa, kterou tento zákazník použil bezprostředně po přerušení dopravy.

325 Mimoto se žalobkyně nemůže dovolávat argumentu, podle kterého rekonstrukce železniční tratě vyžaduje velmi významnou investici (přibližně 40 milionů LTL v roce 2008) a ukládá jí povinnost vyčlenit její velmi omezené finanční prostředky ve prospěch jediného zákazníka, aby napadla nepřiměřenost uloženého nápravného opatření. I když je totiž žalobkyně povinna rekonstruovat železniční trať, aniž disponuje nezbytnými finančními prostředky, je to pouze důsledkem jejího jednání, a sice jejího rozhodnutí odstranit železniční trať spěšně a bez vyžádání souhlasu státu či zabezpečení finančních prostředků nezbytných pro její rekonstrukci.

326 Zatřetí, pokud jde o argument žalobkyně, podle kterého je povinnost rekonstruovat železniční trať nepřiměřená, pokud by nebyla oprávněna požadovat, aby se jediní dva potenciální příjemci této nové infrastruktury, a sice Orlen a LDZ, podíleli na nákladech na rekonstrukci, je třeba uvést následující.

327 Na prvním místě, jak vyplývá z bodů 73 a 74 odůvodnění napadeného rozhodnutí, dne 22. října 2009 společnost Orlen kontaktovala žalobkyni dopisem a prohlásila, že je připravena pokrýt náklady na rekonstrukci železniční trati a diskutovat o možnostech návratnosti své investice. Společnost Orlen nikdy neobdržela oficiální odpověď na svou nabídku a na jednání s předsedou správní rady žalobkyně (který byl v té době náměstkem ministra dopravy a spojů) byla pouze ústně informována o jejím odmítnutí. Žalobkyně konkrétně upřesnila, že v souladu se zákonem upravujícím činnosti provozu železniční infrastruktury nelze vytvoření, modernizaci a rozvoj veřejné železniční infrastruktury financovat soukromými investicemi. Kromě toho ve svém strategickém plánu činnosti z roku 2009 týkajícím se období let 2010-2012 žalobkyně poskytla další dvě vysvětlení, pokud jde o odmítnutí nabídky společnosti Orlen. Upřesnila totiž jednak, že k tomu, aby mohla sjednat půjčku, by musela vyhlásit otevřené zadávací řízení, ve kterém by nebylo možné zajistit úspěch společnosti Orlen, a jednak, že dosáhla svého úvěrového limitu a nemohla by si vypůjčit více bez souhlasu svých věřitelů. Žalobkyně se tedy nemůže dovolávat údajné nepřiměřenosti uloženého nápravného opatření z důvodu, že nebyla oprávněna požadovat, aby se společnosti Orlen a LDZ podílely na nákladech na rekonstrukci.

328 Na druhém místě žalobkyně nemůže od Komise očekávat, že jí povolí požadovat od společností Orlen a LDZ, aby se podílely na nákladech na rekonstrukci, jelikož takové povolení by jí umožnilo přeměnit výhody plynoucí ze zneužití na odměnu (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 27. června 2012, Microsoft v. Komise, T-167/08, EU:T:2012:323, body 141 a 142). V tomto ohledu není srovnání s věcí, v níž byl vydán rozsudek ze dne 6. dubna 1995, RTE a ITP v. Komise (C-241/91 P a C-242/91 P, EU:C:1995:98), které provedla žalobkyně, relevantní. Zneužití konstatované ve věci, v níž byl vydán tento rozsudek, se totiž týkalo odmítnutí poskytnout přístup k nezpracovaným informacím obsaženým v přehledu televizních programů. Tento přístup přitom obvykle podléhá zaplacení poplatku jako protiplnění.

329 Z toho vyplývá, že Komise tím, že žalobkyni uložila povinnost ukončit protiprávní jednání tak, že buď obnoví konkurenční situaci, která existovala před odstraněním železniční trati, a to její rekonstrukcí, nebo že odstraní znevýhodnění soutěžitelů na alternativních trasách do námořních terminálů Klaipėda, Riga a Ventspils, neporušila článek 7 nařízení č. 1/2003.

330 Pátý žalobní důvod je tedy třeba zamítnout v plném rozsahu.

5. Ke čtvrtému žalobnímu důvodu, vycházejícímu z porušení čl. 23 odst. 3 nařízení č. 1/2003 v rozsahu, v němž je napadené rozhodnutí stiženo nesprávným právním posouzením a nesprávným posouzením, pokud jde o stanovení výše pokuty

331 Na podporu čtvrtého žalobního důvodu žalobkyně vytýká Komisi, že se dopustila různých nesprávných právních posouzení a nesprávných posouzení skutkového stavu tím, že jí uložila pokutu.

332 Žalobní důvod se skládá v podstatě ze dvou částí. V první části žalobkyně tvrdí, že se Komise tím, že jí uložila pokutu, dopustila nesprávného právního posouzení a nesprávného posouzení skutkového stavu. V druhé části, předložené podpůrně a směřující ke snížení výše pokuty, žalobkyně vytýká Komisi nesprávné právní posouzení a nesprávné posouzení skutkového stavu z důvodu stanovení pokuty v nepřiměřené výši. Tato druhá část, s výjimkou argumentu v rámci druhé výtky, která se týká údajně nepřiměřené délky řízení a směřuje ke zrušení napadeného rozhodnutí, bude proto přezkoumána níže v části tohoto rozsudku věnované podpůrně uplatněným návrhovým žádáním směřujícím ke snížení výše pokuty.

333 Na podporu první části čtvrtého žalobního důvodu žalobkyně tvrdí, že se Komise dopustila nesprávného právního posouzení a nesprávného posouzení skutkového stavu tím, že jí uložila pokutu. V tomto ohledu žalobkyně poté, co připomněla, že podle článku 23 nařízení č. 1/2003 může Komise uložit pokutu podniku, který porušil článek 102 SFEU, ale nemá povinnost ji uložit, tvrdí, že uložení pokuty je nepřiměřené, pokud je věc nová, což je případ projednávané věci. Komise a Soudní dvůr Evropské unie konkrétně potvrdily, že pokuty nejsou vhodné ve věcech, v nichž byly uvedeny nové teorie újmy. Mimoto Komise potvrdila, že pokuta není přiměřená, když měla za to, že věc může být předmětem rozhodnutí o závazcích.

334 Zaprvé žalobkyně tvrdí, že věc je nová a bezprecedentní, jelikož se vyšlo z předpokladu, že podniku v dominantním postavení přísluší povinnost investovat do infrastruktury, i když přístup k ní není zásadní ani nezbytný k tomu, aby s ním mohl jiný podnik konkurovat. Mimoto žalobkyně nemohla předvídat, že pochybnosti o závažnosti vad železniční trati, jakož i její úmysly mohou být považovány za okolnosti dostatečné k prokázání zneužívajícího jednání.

335 Zadruhé žalobkyně popírá, že by jednala přinejmenším z nedbalosti. Naopak tvrdí, že rozhodnutí o odstranění železniční trati bylo přijato v dobré víře s úmyslem ji později rekonstruovat. Novost teorie, na které je napadené rozhodnutí založeno, vylučuje, že by v tomto ohledu existoval úmysl dopustit se protiprávního jednání nebo nedbalosti.

336 Druhou výtkou v rámci druhé části čtvrtého žalobního důvodu žalobkyně tvrdí, že se Komise dopustila nesprávného právního posouzení a nesprávného posouzení doby trvání údajného protiprávního jednání, když konstatovala, že protiprávní jednání začalo přinejmenším na začátku prací na odstranění železniční trati v říjnu 2008 a ke dni přijetí napadeného rozhodnutí stále ještě probíhalo. Zaprvé podle žalobkyně mohlo dotčené protiprávní jednání začít nejdříve až poté, co se rozhodla nadále aktivně nepokračovat v projektu rekonstrukce, tedy po vydání rozhodčího nálezu ze dne 17. prosince 2010. Zadruhé má žalobkyně za to, že správní řízení před Komisí mělo nepřiměřenou délku, která jednak neoprávněně prodloužila dobu trvání údajného protiprávního jednání a jednak porušila její právo na obhajobu, jelikož někteří z jejích zaměstnanců zapojených do rozhodovacího procesu v průběhu tohoto období opustili podnik, což narušilo přípravu její žaloby. V důsledku toho se žalobkyně domnívá, že výše pokuty by měla být podstatně snížena.

337 Komise argumentaci žalobkyně zpochybňuje.

a) K první výtce v rámci první části vycházející z novosti právní teorie, na které je založeno napadené rozhodnutí

338 Podstatou první výtky žalobkyně je tvrzení, že jednání vytýkané v napadeném rozhodnutí představuje novou kategorii zneužití, o jehož protiprávnosti nevěděla.

339 V tomto ohledu je zaprvé třeba uvést, že argument žalobkyně týkající se údajné novosti zpochybněného zneužívajícího jednání je založen na nesprávném výkladu napadeného rozhodnutí. Na rozdíl od toho, co tvrdí žalobkyně a jak již bylo uvedeno, jí totiž napadené rozhodnutí neuložilo povinnost investovat do infrastruktury, která není zásadní ani nezbytná k tomu, aby soutěžiteli umožnila konkurovat jí. Neuložilo ani žalobkyni, jakožto podniku v dominantním postavení, dotovat soutěžitele pouze za účelem snížení jeho rizik vstupu na trh. Jak již bylo několikrát konstatováno, Komise v napadeném rozhodnutí správně uvedla, že žalobkyně tím, že odstranila spěšně železniční trať, aniž si obstarala nezbytné finanční prostředky a aniž sledovala běžné přípravné fáze pro její rekonstrukci (body 182 až 201 odůvodnění napadeného rozhodnutí), jednala zneužívajícím způsobem, který spočíval v tom, že využila jiné prostředky než ty, kterými je vedena běžná hospodářská soutěž. Rovněž konstatovala, že toto jednání mohlo vyvolat potenciální protisoutěžní účinky vyloučení hospodářské soutěže na trhu poskytování služeb železniční přepravy ropných produktů mezi rafinérií a sousedními námořními terminály vytvořením překážek vstupu na trh, aniž by existovalo objektivní odůvodnění. V tomto

ohledu je přitom třeba uvést, že zneužívající povaha takového jednání, jako je jednání žalobkyně, jehož cílem je udržet soutěžitele mimo trh, již bylo unijními soudy odsouzeno (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 6. prosince 2012, AstraZeneca v. Komise, C-457/10 P, EU:C:2012:770, bod 164). Zneužívající povahu takového chování tudíž nelze kvalifikovat jako novou.

340 Zadruhé je třeba poznamenat, že skutečnost, že jednání napadené Komisí může být kvalifikováno jako nové, nevylučuje uložení pokuty. Tribunál již totiž konstatoval, že i když existují věci, ve kterých Komise neuložila žádnou pokutu nebo uložila symbolickou pokutu v případě neexistence předchozích rozhodnutí, Komise v jiných věcech uložila vysoké pokuty i v situacích, kdy neexistoval precedent týkající se chování vykazujícího stejné charakteristiky (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 26. října 2017, Marine Harvest v. Komise, T-704/14, EU:T:2017:753, bod 392). Kromě tohoto je třeba upřesnit, že rozhodnutí uvedené žalobkyní na podporu její argumentace, a sice rozhodnutí Komise C(2014) 2892 final ze dne 29. dubna 2014, v řízení podle článku 102 [SFEU] a článku 54 Dohody o EHP (Věc AT.39985 – Motorola – prosazování patentů vázaných ke standardu GPRS, bod 561), se nejeví jako relevantní. Toto rozhodnutí se totiž neopírá pouze o okolnost, že dotčené jednání nebylo dosud unijním soudem nikdy kvalifikováno jako zneužívající, ale rovněž o skutečnost, že vnitrostátní soudy dospěly k odlišným závěrům ohledně této otázky.

341 Kromě toho z judikatury vyplývá, že okolnost, že zneužití je nové, nemůže zpochybnit závažnost protiprávního jednání ani vést ke snížení výše pokuty. Konkrétně i v oblasti stanovení pokut Tribunál již konstatoval, že skutečnost, že v předchozích rozhodnutích ještě nebylo zkoumáno jednání, jež by vykazovalo stejné znaky, nezbavuje podnik jeho odpovědnosti (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 9. listopadu 1983, Nederlandsche Banden-Industrie-Michelin v. Komise, 322/81, EU:C:1983:313, bod 107, a ze dne 1. července 2010, AstraZeneca v. Komise, T-321/05, EU:T:2010:266, body 901 až 903).

342 S ohledem na výše uvedené je třeba první výtku v rámci první části zamítnout.

b) Ke druhé výtce v rámci první části, vycházející z toho, že žalobkyně nejednala z nedbalosti

343 Pokud jde o druhou výtku vycházející z toho, že žalobkyně nejednala přinejmenším z nedbalosti, je třeba připomenout, že v bodě 371 odůvodnění napadeného rozhodnutí měla Komise za to, že na základě skutečností popsaných v napadeném rozhodnutí a hodnocení, které je v něm uvedeno, došlo k protiprávnímu jednání buď s úmyslem vyloučení hospodářské soutěže, nebo přinejmenším z nedbalosti, neboť žalobkyně nevzala v úvahu skutečnost, že odstraněním železniční trati zabránila hospodářské soutěži na trhu poskytování služeb železniční přepravy ropných produktů mezi rafinérií a námořními terminály Klaipėda, Riga a Ventspils.

344 Žalobkyně tento závěr zpochybňuje a v podstatě tvrdí, že když provedla své rozhodnutí zvolit si variantu 2 tím, že odstranila železniční trať, což podle ní představovalo první nezbytnou etapu této volby, jednala v dobré víře a s úmyslem rekonstruovat železniční trať později.

345 V tomto ohledu je třeba připomenout, že podle ustálené judikatury je podmínka, podle které bylo protiprávní jednání spácháno úmyslně nebo z nedbalosti, splněna, jestliže dotčený podnik nemohl nevědět o protisoutěžní povaze svého jednání bez ohledu na to, zda věděl, či nevěděl o tom, že porušuje pravidla Smlouvy v oblasti hospodářské soutěže. Podnik si je vědom protisoutěžní povahy svého chování, pokud mu byly známy skutkové okolnosti odůvodňující jak konstatování dominantního postavení na dotčeném trhu, tak posouzení uvedeného chování Komisí jako zneužití tohoto postavení (rozsudek ze dne 29. března 2012, Telefónica a Telefónica de España v. Komise, T-336/07, EU:T:2012:172, body 319 a 320; viz rovněž rozsudek ze dne 13. července 2018, Stührk Delikatessen Import v. Komise, T-58/14, nezveřejněný, EU:T:2018:474, bod 226 a citovaná judikatura).

346 Z ustálené judikatury rovněž vyplývá, že obezřetný hospodářský subjekt nemůže mít pochybnosti o tom, že držení významných podílů na trhu, ačkoliv není nutně a ve všech případech jediným rozhodujícím nepřímým důkazem o dominantním postavení, má přesto značný význam, který uvedený subjekt musí v rámci svého případného chování na trhu nezbytně zohlednit (rozsudek ze dne 13. února 1979, Hoffmann-La Roche v. Komise, 85/76, EU:C:1979:36, bod 133). Společnost LG tak jako historický železniční operátor a provozovatel jediné infrastruktury existující v Litvě pro poskytování služeb železniční nákladní dopravy nemohla nevědět, že má na relevantních trzích dominantní postavení.

347 Kromě toho je třeba uvést, že úmysl nebo údajně dobrá víra žalobkyně nejsou relevantní za účelem vyvrácení zjištění, podle kterého k dotčenému protiprávnímu jednání došlo úmyslně nebo z nedbalosti, a že může být z tohoto důvodu sankcionováno pokutou ve smyslu čl. 23 odst. 2 nařízení č. 1/2003 (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 6. dubna 1995, Boël v. Komise, T-142/89, EU:T:1995:63, bod 116 a citovaná judikatura). Společnost LG měla být totiž, jako hospodářský subjekt jednající s řádnou péčí, obeznámena se zásadami upravujícími právo hospodářské soutěže a případně využít odborného poradenství pro přiměřené posouzení důsledků, které mohou za okolností konkrétního případu z určitého jednání, jako je v projednávané věci odstranění železniční trati, vyplývat. To platí zvláště pro výdělečně činné osoby, které musejí při výkonu svého povolání prokazovat značnou obezřetnost. Lze od nich rovněž očekávat, že zvlášť pečlivě vyhodnotí rizika spojená s výkonem jejich činnosti (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 29. března 2012, Telefónica a Telefónica de España v. Komise, T-336/07, EU:T:2012:172, bod 323 a citovaná judikatura).

348 Tribunál má tudíž za to, že žalobkyně nemohla nevědět, že dotčené jednání mohlo vést k závažným omezením hospodářské soutěže, zejména s ohledem na její monopolní, legální nebo faktické postavení na relevantních trzích, takže Komise mohla mít důvodně za to, že dotčené protiprávní jednání bylo spácháno přinejmenším z nedbalosti, a z tohoto důvodu odůvodňovalo uložení pokuty.

349 Žalobkyně se navíc nemůže dovolávat údajné novosti teorie, na které je napadené rozhodnutí založeno, aby vyloučila, že v tomto ohledu měla v úmyslu dopustit se protiprávního jednání nebo že k němu došlo z nedbalosti. Je totiž třeba konstatovat, že cílem takové argumentace je pouze prokázat skutečnost, že nevěděla o protiprávnosti jednání vytýkaného v napadeném rozhodnutí s ohledem na článek 102 SFEU. Na základě judikatury uvedené v bodě 341 výše musí být tedy zamítnuta. V každém případě z důvodů uvedených v bodě 339 výše žalobkyně v projednávané věci nemohla nevědět o protisoutěžní povaze svého jednání.

350 Z toho vyplývá, že se Komise nedopustila nesprávného právního posouzení nebo nesprávného posouzení skutkového stavu, když měla za to, že žalobkyně jednala přinejmenším z nedbalosti (bod 371 odůvodnění napadeného rozhodnutí).

351 Tento závěr nemůže být mimoto zpochybněn okolností, že Komise měla v průběhu správního řízení za to, že věc může být předmětem rozhodnutí o závazcích. Jak totiž uvádí Komise, okolnost, že mohla v rámci správního řízení uvažovat o přijetí návrhu závazků ze strany žalobkyně jako prostředku k tomu, aby zabránila pokutě, neznamená, že Komise považovala stanovení takové pokuty za nepřiměřené, ale pouze to, že nevyloučila možnost nekonstatovat protiprávní jednání a neuložit pokutu. Tato okolnost tedy Komisi nebránila v konečném závěru, že bylo nezbytné konstatovat existenci protiprávního jednání a uložit pokutu.

352 S ohledem na všechno výše uvedené je třeba zamítnout druhou výtku, a tudíž první část čtvrtého žalobního důvodu.

c) K druhé výtce v rámci druhé části v rozsahu, v němž se týká údajně nepřiměřené délky řízení

353 Pokud jde o argument týkající se údajné nepřiměřené délky správního řízení, je třeba uvést, že žalobkyně tvrdí, že tato jednak zasáhla do jejího práva na obhajobu a jednak, že měla vést ke snížení pokuty, která jí byla uložena v napadeném rozhodnutí.

354 Úvodem je třeba připomenout, že podle ustálené judikatury dodržení přiměřené lhůty při vedení správních řízení v oblasti politiky hospodářské soutěže představuje obecnou zásadu unijního práva, jejíž dodržování zajišťují unijní soudy (viz rozsudek ze dne 19. prosince 2012, Heineken Nederland a Heineken v. Komise, C-452/11 P, nezveřejněný, EU:C:2012:829, bod 97 a citovaná judikatura).

355 Zásada přiměřené délky správního řízení byla znovu potvrzena v čl. 41 odst. 1 Listiny základních práv Evropské unie, podle kterého platí, že „každý má právo na to, aby jeho záležitosti byly orgány, institucemi a jinými subjekty Unie řešeny nestranně, spravedlivě a v přiměřené lhůtě“ (viz rozsudek ze dne 5. června 2012, Imperial Chemical Industries v. Komise, T-214/06, EU:T:2012:275, bod 284 a citovaná judikatura).

356 Kromě toho z judikatury vyplývá, že pokud má porušení požadavku přiměřené lhůty vliv na výsledek řízení, může takové porušení vést ke zrušení napadeného rozhodnutí (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 21. září 2006, Technische Unie v. Komise, C-113/04 P, EU:C:2006:593, bod 48 a citovaná judikatura).

357 Je třeba upřesnit, že co se týče použití pravidel hospodářské soutěže, překročení přiměřené lhůty může být důvodem zrušení rozhodnutí konstatujících protiprávní jednání pouze, bylo-li prokázáno, že porušení zásady přiměřené lhůty zasáhlo do práva dotčených podniků na obhajobu. Mimo tento specifický případ nemá nedodržení povinnosti rozhodnout v přiměřené lhůtě vliv na platnost správního řízení podle nařízení č. 1/2003 (rozsudek ze dne 21. září 2006, Nederlandse Federatieve Vereniging voor de Groothandel op Elektrotechnisch Gebied v. Komise, C-105/04 P, EU:C:2006:592, bod 42).

358 Z toho vyplývá, že i za předpokladu, že by byla konstatována případná nepřiměřená celková délka správního řízení a porušení zásady přiměřené lhůty, takové konstatování by s ohledem na judikaturu citovanou v bodech 356 a 357 výše samo o sobě nestačilo k učinění závěru o zrušení napadeného rozhodnutí.

359 Kromě toho je třeba připomenout, že bylo rozhodnuto, že nepřiměřená délka první fáze správního řízení může mít dopad na budoucí možnosti obrany dotyčných podniků, zejména snížením účinnosti práva na obhajobu, pokud by bylo toto právo uplatněno v druhé fázi, z důvodu uplynutí času a obtížnosti, které z toho vyplynuly při získávání důkazů ve prospěch. V takovém případě je nicméně třeba, aby dotčené podniky dostatečně přesně prokázaly, že se při své obhajobě proti tvrzením Komise potýkaly s obtížemi, a upřesnily přitom, jaké dokumenty či svědectví si již nemohly vyžádat a důvod, pro které toto mohlo narušit jejich obhajobu (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 21. září 2006, Technische Unie v. Komise, C-113/04 P, EU:C:2006:593, body 54 a 60 až 71, a ze dne 29. března 2011, ArcelorMittal Luxembourg v. Komise a Komise v. ArcelorMittal Luxembourg a další, C-201/09 P a C-216/09 P, EU:C:2011:190, bod 118).

360 I když žalobkyně v projednávané věci uplatňuje argument vycházející z obtíží shromáždit některé důkazy ve prospěch, a to z důvodu odchodu některých svých zaměstnanců, opomenula toto tvrzení podložit konkrétními důkazy. Uvádí sice datum, kdy dotčení zaměstnanci opustili podnik, avšak neuvádí přesné důvody, pro které by bylo zásadní získat od těchto osob informace pro účely výkonu práva na obhajobu, a zejména okolnosti, pro které již nebylo možné od těchto osob získat tyto informace (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 16. června 2011, Bavaria v. Komise, T-235/07, EU:T:2011:283, bod 331).

361 Za těchto podmínek je třeba konstatovat, že žalobkyně neprokázala zásah do svého práva na obhajobu vyplývajícího z nadměrné délky správního řízení.

362 S ohledem na vše výše uvedené je třeba druhou výtku v rámci druhé části čtvrtého žalobního důvodu zamítnout v rozsahu, v němž se týká údajně nepřiměřené doby trvání správního řízení.

363 Ze všeho výše uvedeného vyplývá, že hlavní návrhová žádání směřující ke zrušení napadeného rozhodnutí musí být zamítnuta v plném rozsahu.

B. K podpůrně uplatněným návrhovým žádáním týkajícím se výše pokuty

364 Druhým bodem návrhových žádání žalobkyně podpůrně navrhuje, aby Tribunál snížil výši pokuty, která jí byla uložena na základě článku 2 napadeného rozhodnutí, z důvodu, že tato pokuta byla stanovena v nepřiměřené výši. V podstatě zpochybňuje zaprvé procentní podíl hodnoty tržeb stanovený Komisí na základě faktoru závažnosti, zadruhé dobu trvání protiprávního jednání a zatřetí rozhodnutí zahrnout do základní částky dodatečnou částku za účelem odrazení. Návrhovými žádáními žalobkyně zpochybňuje výši pokuty z důvodu porušení zásady proporcionality a navrhuje, aby Tribunál snížil výši pokuty, která jí byla uložena.

1. K výtkám týkajícím se přiměřenosti výše pokuty

a) K první výtce, vycházející z údajné nepřiměřenosti koeficientu závažnosti ve výši [důvěrné] % použitého Komisí

365 Na podporu první výtky žalobkyně tvrdí, že koeficient závažnosti [*důvěrné*] % použitý Komisí je nepřiměřený a že nebyl uveden žádný důvod, pokud jde o povahu nebo závažnost vytýkaného jednání. Zaprvé se žalobkyně dovolává novosti dotčeného jednání. Zadruhé vzhledem k tomu, že přeprava na železniční trati již byla od přerušení dopravy dne 2. září 2008 znemožněna, nemělo její odstranění žádný vylučující účinek ani žádný jiný negativní dopad na pokračování konsolidace jednotného evropského železničního prostoru, kterého se dovolává Komise v napadeném rozhodnutí. Zatřetí neexistuje žádná jistota ohledně pravděpodobnosti, že kdyby nedošlo k odstranění železniční trati, byly by nezbytné opravy skutečně provedeny. Začtvrté použitý koeficient závažnosti je nepřiměřený s ohledem na praxi Komise ve srovnatelných případech použití článku 102 SFEU.

366 V tomto ohledu je třeba připomenout, že v bodech 377 až 380 odůvodnění napadeného rozhodnutí Komise za účelem určení stupně závažnosti dotčeného protiprávního jednání zohlednila následující čtyři skutečnosti:

– zaprvé povahu protiprávního jednání, zejména skutečnost, že jednání spočívající v odstranění veřejné železniční tratě mezi dvěma členskými státy narušilo konsolidaci jednotného trhu, zejména jednotného evropského trhu v oblasti železniční dopravy;

– zadruhé situaci na relevantních trzích žalobkyně, a sice skutečnost, že žalobkyně byla jediným poskytovatelem služeb v Litvě jak na předcházejícím trhu provozu železniční infrastruktury, tak na navazujícím trhu poskytování služeb železniční dopravy ropných produktů;

– zatřetí zeměpisný rozsah protiprávního jednání, které se vztahovalo na železniční spojení mezi rafinérií a námořními terminály v Klaipėda, Rize a Ventspils, ve dvou členských státech, a sice Litvě a Lotyšsku;

– začtvrté podmínky skutečného provádění protiprávního jednání, a sice že zneužívající jednání spočívající v odstranění železniční tratě začalo dne 3. října 2008.

367 V bodě 381 odůvodnění napadeného rozhodnutí Komise poté, co zvážila jednak omezený zeměpisný rozsah protiprávního jednání a jednak velmi významné tržní podíly vlastněné žalobkyní a negativní dopad dotčeného protiprávního jednání na konsolidaci jednotného trhu, dospěla k závěru, že podíl hodnoty tržeb, který je třeba zohlednit z titulu faktoru závažnosti, činil [*důvěrné*] %, což ji vedlo k určení částky ve výši [*důvěrné*] eur.

368 Zaprvé v projednávaném případě v rozsahu, v němž žalobkyně odkazuje na argumenty předložené na podporu první části čtvrtého žalobního důvodu týkající se údajně nové a bezprecedentní povahy věci, a to za účelem zpochybnění údajné nepřiměřenosti koeficientu závažnosti ve výši [*důvěrné*] % použitého Komisí, stačí uvést, že zneužívající povaha takového jednání, jako je jednání žalobkyně, jehož cílem bylo udržet soutěžitele mimo trh, byla, jak již bylo uvedeno v bodě 339 výše, několikrát odsouzena unijními soudy (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 6. prosince 2012, AstraZeneca v. Komise, C-457/10 P, EU:C:2012:770, bod 164). Takové jednání tudíž nelze kvalifikovat jako nové a žalobkyně nemůže platně tvrdit, že se jedná o novou kategorii zneužití, o jehož protiprávnosti nevěděla. Argumentace žalobkyně v tomto ohledu tedy nemůže vést k závěru, že koeficient závažnosti ve výši [*důvěrné*] % je nepřiměřený.

369 Zadruhé, pokud jde o argument, podle kterého odstranění železniční trati nemělo žádný účinek vyloučení ani žádný jiný negativní dopad na pokračování v konsolidaci jednotného evropského železničního prostoru, je třeba uvést, že jak bylo rozhodnuto v bodě 233 výše, Komise měla v napadeném rozhodnutí správně za to, že odstranění železniční trati jako takové mohlo mít protisoutěžní účinky na trh bez ohledu na předchozí přerušení dopravy na této trati. Z přezkumu druhého žalobního důvodu zejména vyplývá, jak konstatovala Komise v napadeném rozhodnutí, že odstranění železniční trati vedlo k uzavření trhu poskytování služeb železniční dopravy ropných produktů z rafinérie do námořních terminálů Klaipėda, Riga a Ventspils. Za těchto podmínek se žalobkyně nemůže platně dovolávat neexistence vylučujících nebo záporných účinků za účelem prokázání, že koeficient závažnosti ve výši [*důvěrné*] % je nepřiměřený.

370 Kromě toho žalobkyně nesprávně tvrdí, že odstranění železniční trati nemělo žádný vylučující účinek ani žádný jiný negativní dopad na pokračování v konsolidaci jednotného evropského železničního prostoru. Jak Komise uvedla v bodě 361 odůvodnění napadeného rozhodnutí, odstranění bez objektivního odůvodnění úseku železniční trati o délce 19 km spojujícího dva členské státy (v projednávané věci Litevskou republiku a Lotyšskou republiku), což může bránit významnému zákazníkovi ve využívání služeb jiného provozovatele železniční dopravy, ovlivňuje obchod mezi členskými státy a představuje jednání, které se jeví být v rozporu s cíli, které jsou základem pro konsolidaci jednotného trhu železničních služeb, a zejména trhu železniční nákladní dopravy v Unii. Konsolidace takového trhu by totiž byla narušena, pokud by se provozovatel železniční dopravy, který má dominantní postavení na trhu, mohl chránit před hospodářskou soutěží tím, že by bez jakéhokoli objektivního odůvodnění odstranil veřejnou železniční infrastrukturu spojující dva členské státy.

371 Komise se tedy nedopustila pochybení, když v bodě 381 odůvodnění napadeného rozhodnutí vzhledem k povaze protiprávního jednání a zejména ke skutečnosti, že odstranění veřejné železniční trati mezi dvěma členskými státy poškodilo konsolidaci jednotného evropského trhu železniční dopravy, a vzhledem k omezenému zeměpisnému rozsahu protiprávního jednání, mohla mít za to, že podíl hodnoty tržeb, který musí být v projednávaném případě zohledněn z titulu faktoru závažnosti, může činit [*důvěrné*] %.

372 Zatřetí, pokud jde o argument, podle kterého koeficient závažnosti ve výši [*důvěrné*] % byl rovněž nepřiměřený s ohledem na praxi Komise ve srovnatelných případech použití článku 102 SFEU a porušoval z tohoto důvodu zásadu rovného zacházení, je třeba připomenout, že podle ustálené judikatury předchozí rozhodovací praxe Komise nemůže sloužit jako právní rámec pro stanovení pokut v oblasti hospodářské soutěže a že rozhodnutí týkající se jiných věcí mají jen orientační povahu, pokud jde o případnou existenci porušení zásady rovného zacházení, jelikož je nepravděpodobné, že by okolnosti v těchto věcech, jako jsou trhy, výrobky, podniky a dotčená období, byly totožné (v tomto

smyslu viz rozsudky ze dne 21. září 2006, JCB Service v. Komise, C-167/04 P, EU:C:2006:594, body 201 a 205; ze dne 7. června2007, Britannia Alloys & Chemicals v. Komise, C-76/06 P, EU:C:2007:326, bod 60, a ze dne 16. června 2011, Caffaro v. Komise, T-192/06, EU:T:2011:278, bod 46).

373 Nicméně dodržování zásady rovného zacházení, která brání tomu, aby se srovnatelnými situacemi bylo zacházeno odlišně a s odlišnými situacemi stejně, není-li takové zacházení objektivně odůvodněno, přísluší Komisi, stejně jako každému orgánu při všech činnostech, pokud ukládá pokutu podniku za porušení pravidel hospodářské soutěže. Nic to nemění na tom, že dřívější rozhodnutí Komise ve věci pokuty mohou být relevantní s ohledem na dodržování zásady rovného zacházení pouze tehdy, je-li prokázáno, že okolnosti věcí týkající se těchto jiných rozhodnutí, jako jsou dotčené trhy, výrobky, země, podniky a období, jsou srovnatelné s projednávaným případem (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 29. června 2012, E.ON Ruhrgas a E.ON v. Komise, T-360/09, EU:T:2012:332, body 261 a 262 a citovaná judikatura).

374 Přitom v projednávaném případě žalobkyně neprokazuje, že okolnosti věcí týkající se těchto dřívějších rozhodnutí, kterých se dovolává, jsou srovnatelné s okolnostmi projednávaného případu. Žalobkyně se totiž dovolává rozhodnutí Komise ze dne 20. září 2016 v řízení podle článku 102 SFEU a článku 54 Dohody o EHP (věc AT.39759 – ARA Foreclosure). V tomto ohledu je však nutno konstatovat, že se toto rozhodnutí týkalo zneužívajícího jednání, které není na rozdíl od toho, co tvrdí žalobkyně, srovnatelné s jednáním, které je předmětem projednávané věci. Tato dřívější věc se totiž týká odmítnutí přístupu k základní infrastruktuře, zatímco v projednávaném případě bylo v rámci přezkumu prvního žalobního důvodu prokázáno, že odstranění železniční trati s cílem udržet soutěžitele mimo trh tím, že se jim poskytne přístup na trh za méně výhodných podmínek, nemůže být takto analyzováno. Rovněž pokud jde o rozhodnutí Komise ze dne 13. května 2009, v řízení podle článku [102 SFEU] a článku 54 Dohody o EHP (věc COMP/C-3/37.990 – Intel), žalobkyně tím, že tvrdí, že jednání napadené tímto rozhodnutím se týkalo podmíněných slev, sama prokazuje, že okolnosti této věci nejsou srovnatelné s okolnostmi projednávaného případu. V důsledku toho nejsou tato rozhodnutí relevantní s ohledem na dodržování zásady rovného zacházení.

375 S ohledem na vše výše uvedené je třeba konstatovat, že Komise neporušila zásadu proporcionality, když pro účely stanovení základní částky pokuty uložené žalobkyni stanovila podíl hodnoty tržeb použitý na základě faktoru závažnosti na [*důvěrné*] %.

b) K druhé výtce v rozsahu, v němž se týká nadměrné doby trvání protiprávního jednání z důvodu nesprávné volby, pokud jde o datum jeho začátku

376 Pokud jde o argumenty směřující ke zpochybnění doby trvání protiprávního jednání z důvodu dne jeho začátku zvoleného Komisí, je třeba připomenout, že Komise v napadeném rozhodnutí poté, co konstatovala, že protiprávní jednání začalo dne 3. října 2008 a ke dni přijetí napadeného rozhodnutí stále probíhalo, stanovila násobící koeficient, který se má použít na stanovený podíl tržeb, na devět.

377 Stačí tedy uvést, že argument žalobkyně, podle kterého přijala rozhodnutí nerekonstruovat železniční trať až po rozhodčím nálezu ze dne 17. prosince 2010, byl již odmítnut v rámci analýzy druhého žalobního důvodu. Žalobkyně se tedy nemůže dovolávat tohoto rozhodčího nálezu pro účely tvrzení, že již nebyla povinna rekonstruovat železniční trať.

378 Z toho vyplývá, že Komise v napadeném rozhodnutí správně konstatovala, že protiprávní jednání začalo dne 3. října 2008, když žalobkyně začala odstraňovat železniční trať, a že odstranění železniční trati mohlo mít protisoutěžní účinky bez ohledu na přerušení dopravy. Komise se tedy nedopustila pochybení, když stanovila násobící koeficient, který se má použít na podíl tržeb stanovený za účelem zohlednění doby trvání protiprávního jednání, na devět.

379 Pokud jde o žádost žalobkyně o podstatné snížení pokuty, která jí byla uložena, z důvodu nepřiměřené délky správního řízení, k jejímu zamítnutí stačí připomenout, že Soudní dvůr již rozhodl, že pokud porušení zásady dodržení přiměřené lhůty Komisí může odůvodnit zrušení rozhodnutí přijatého Komisí na základě správního řízení založeného na článcích 101 a 102 SFEU, jelikož toto porušení vedlo rovněž k porušení práva dotčeného podniku na obhajobu, nemůže takové porušení zásady dodržení přiměřené lhůty, i kdyby bylo prokázané, vést ke snížení uložené pokuty (viz rozsudek ze dne 26. ledna 2017, Villeroy & Boch v. Komise, C-644/13 P, EU:C:2017:59, bod 79 a citovaná judikatura).

380 Bylo rovněž rozhodnuto, že žádost o náhradu škody podaná proti Unii na základě článku 268 SFEU a čl. 340 druhého pododstavce SFEU představuje v rozsahu, v němž může pokrýt všechny situace překročení přiměřené délky řízení, účinný a obecný prostředek nápravy k uplatnění a sankcionování takového porušení (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 26. listopadu 2013, Groupe Gascogne v. Komise, C-58/12 P, EU:C:2013:770, bod 82).

c) Ke třetí výtce, vycházející z údajné nepřiměřenosti dodatečné částky ve výši [důvěrné] % použité Komisí

381 Třetí výtkou žalobkyně tvrdí, že použití dodatečné částky za účelem odrazení ve výši [*důvěrné*] % je rovněž nepřiměřené. Zaprvé vzhledem k tomu, že věc byla podle žalobkyně nová, nemohla předvídat použití nového a mnohem méně striktního právního kritéria. Dále Komise v žádné jiné věci neuložila dodatečnou částku v souvislosti se samostatným protiprávním jednáním podle článku 102 SFEU a neposkytla žádný důkaz, který by umožnil vysvětlit, proč se odchýlila od své předchozí praxe. Mimoto výše pokuty je již odrazující vzhledem k velikosti podniku, způsobu jeho financování a zisku. Konečně, jakýkoliv odrazující faktor by měl být omezen z důvodů uvedených v souvislosti s faktorem závažnosti.

382 Úvodem je třeba připomenout, že v bodě 383 odůvodnění napadeného rozhodnutí Komise zdůraznila, že v souladu s bodem 25 pokynů z roku 2006 může bez ohledu na dobu trvání účasti dotčeného podniku na protiprávním jednání zahrnout do základní částky pokuty dodatečnou částku nepřesahující 25 % hodnoty tržeb za účelem odrazení. V témže bodě odůvodnění rovněž připomněla, že pro určení hodnoty tržeb, která má být v dané věci zohledněna, zohlednila určitý počet faktorů, a zejména faktory uvedené v bodě 22 pokynů z roku 2006. V bodě 384 odůvodnění napadeného rozhodnutí Komise tedy uložila s ohledem na protiprávní jednání (viz bod 377 odůvodnění napadeného rozhodnutí) dodatečnou částku ve výši [*důvěrné*] % hodnoty tržeb, tedy [*důvěrné*] eur.

383 Pokud jde o první argument, je třeba konstatovat, že se neliší od argumentu uplatněného na podporu první výtky v rámci druhé části čtvrtého žalobního důvodu za účelem zpochybnění závažnosti protiprávního jednání. Vzhledem k tomu, že tento argument byl zamítnut v rámci přezkumu první výtky v rámci druhé části čtvrtého žalobního důvodu, musí být rovněž zamítnut v rozsahu, v němž směřuje ke zpochybnění nepřiměřenosti dodatečné částky ve výši [*důvěrné*] %.

384 Pokud jde o druhý argument, který vychází z toho, že Komise v žádné jiné věci neuložila dodatečnou částku za samostatné protiprávní jednání podle článku 102 SFEU a neposkytla žádný důkaz, který by umožnil vysvětlit, proč se odchýlila od své předchozí praxe, je třeba připomenout, že ke dni přijetí napadeného rozhodnutí již Komise uplatnila dodatečnou částku v souvislosti se samostatným protiprávním jednáním podle článku 102 SFEU přinejmenším v jednom rozhodnutí přijatém k dřívějšímu datu, a sice rozhodnutí C(2017) 4444 final, ze dne 27. června2017, v řízení podle článku 102 Smlouvy o fungování Evropské unie a článku 54 Dohody o EHP [Věc AT.39740 – Vyhledávač Google (Shopping)]. Kromě toho je třeba připomenout, že zaprvé podle ustálené judikatury a s výhradou dodržení zásady rovného zacházení nevytváří předchozí rozhodovací praxe Komise právní rámec pro pokuty v oblasti hospodářské soutěže a že zadruhé Komise disponuje v rámci nařízení č. 1/2003 prostorem pro uvážení při stanovování výše pokut za účelem směrování chování podniků ve smyslu dodržování pravidel hospodářské soutěže a možností kdykoli přizpůsobit tuto úroveň pokut

potřebám této politiky (rozsudek ze dne 16. června 2011, Bavaria v. Komise, T-235/07, EU:T:2011:283, bod 288; viz rovněž rozsudek ze dne 16. června 2011, Heineken Nederland a Heineken v. Komise, T-240/07, EU:T:2011:284, bod 345 a citovaná judikatura). Z toho vyplývá, že tato praxe Komise nebyla nová a Komise každopádně nebyla povinna uvést v napadeném rozhodnutí důvody směřující k vysvětlení, proč se případně odchýlila od své předchozí praxe.

385 Kromě toho bod 25 pokynů z roku 2006 stanoví, že v případě protiprávních jednání, která se netýkají kartelových dohod, může být uložena dodatečná částka. Tento odstavec totiž uvádí následující:

„[B]ez ohledu na dobu účasti podniku na protiprávním jednání, Komise zahrne do základní výše pokuty částku v hodnotě 15 až 25 % hodnoty tržeb podle definice ve výše uvedeném oddíle A, aby podniky odradila i od pouhé účasti na horizontálních dohodách o stanovení cen, rozdělení trhů a omezení produkce. Komise může tuto dodatečnou částku použít i v případě jiného protiprávního jednání. Komise při rozhodování o podílu tržeb, z kterého bude v konkrétním případě vycházet, přihlédne k určitému počtu faktorů, zejména k těm, které jsou uvedeny v bodě 22.“

386 V projednávaném případě Komise v souladu s bodem 22 pokynů z roku 2006 odůvodnila použití dodatečné částky s ohledem na povahu protiprávního jednání, a zejména na skutečnost, že toto protiprávní jednání, spočívající v odstranění veřejné železniční trati mezi dvěma členskými státy, narušilo konsolidaci jednotného trhu, a zejména jednotného evropského trhu železniční dopravy (body 377 a 384 odůvodnění napadeného rozhodnutí).

387 Pokud jde o třetí argument vznesený žalobkyní, podle kterého má pokuta bezprecedentní rozsah pro malou železniční společnost, která má pouze minimální, nebo dokonce nulový zisk, je třeba připomenout, že žalobkyně je státní železniční společností Litvy, že má v Litvě zákonný monopol na provoz železniční infrastruktury a faktický monopol na trhu železniční nákladní dopravy v Litvě a že v roce 2016 její celkový obrat, jak vyplývá z bodu 5 odůvodnění napadeného rozhodnutí, dosáhl 409,5 milionu eur. S ohledem na tyto skutečnosti ji nelze kvalifikovat jako malou železniční společnost. Komise v každém případě není povinna snížit částky pokut, jestliže dotčené podniky patří mezi malé nebo střední podniky. Velikost podniku je již totiž zohledněna maximální výší stanovenou v čl. 23 odst. 2 nařízení č. 1/2003 a ustanoveními pokynů z roku 2006. Kromě těchto úvah o velikosti, není žádný důvod zacházet s malými a středními podniky odlišně od jiných podniků. Skutečnost, že dotyčné podniky jsou malé a střední podniky, je nezbavuje povinnosti dodržovat pravidla hospodářské soutěže (rozsudek ze dne 28. dubna 2010, Amann Söhne a Cousin Filterie v. Komise, T-446/05, EU:T:2010:165, bod 200).

388 Konečně v rozsahu, v němž žalobkyně čtvrtým argumentem usiluje o snížení dodatečné částky zahrnuté do základní částky z důvodu údajně nepřiměřené délky správního řízení, je třeba konstatovat, že tento argument musí být odmítnut ze stejných důvodů, jaké byly uvedeny v bodech 379 a 380 výše.

2. K určení konečné částky pokuty uložené žalobkyni v rámci pravomoci soudního přezkumu v plné jurisdikci

389 Úvodem je třeba připomenout, že teprve poté, co unijní soud ukončil přezkum legality rozhodnutí, které mu bylo předloženo, s ohledem na důvody, které mu byly předloženy, jakož i důvody, které případně vznesl i bez návrhu, přísluší mu, nedojde-li k úplnému zrušení tohoto rozhodnutí, provést přezkum v plné jurisdikci, aby vyvodil důsledky ze svého rozsudku týkajícího se legality téhož rozhodnutí a dále určil, na základě skutečností, které mu byly předloženy k přezkoumání, zda je třeba, ke dni přijetí jeho rozhodnutí nahradit posouzení Komise svým posouzením, aby výše pokuty byla přiměřená (viz rozsudky ze dne 17. prosince 2015, Orange Polska v. Komise, T-486/11, EU:T:2015:1002, bod 67 a citovaná judikatura, a ze dne 12. července 2019, Hitachi-LG Data Storage a Hitachi-LG Data Storage Korea v. Komise, T-1/16, EU:T:2019:514, bod 56 a citovaná judikatura)

390 Je třeba rovněž připomenout, že v rámci výkonu pravomoci soudního přezkumu v plné jurisdikci je unijní soud oprávněn, nad rámec pouhého přezkumu legality sankce, nahradit za účelem stanovení výše této sankce vlastním posouzením posouzení Komise, která je autorem aktu, v němž byla tato výše původně stanovena, avšak s vyloučením jakékoli změny skutečností zakládajících protiprávní jednání, které Komise v souladu s právem konstatovala v rozhodnutí, jež bylo Tribunálu předloženo (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 21. ledna 2016, Galp Energía España a další v. Komise, C-603/13 P, EU:C:2016:38, body 75 až 77).

391 V důsledku toho může unijní soud napadený akt změnit, aniž jej zruší, s cílem zrušit, snížit nebo zvýšit uloženou pokutu, jelikož v rámci výkonu této pravomoci na něj s konečnou platností přechází oprávnění ukládat sankce (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 15. října 2002, Limburgse Vinyl Maatschappij a další v. Komise, C-238/99 P, C-244/99 P, C-245/99 P, C-247/99 P, C-250/99 P až C-252/99 P a C-254/99 P, EU:C:2002:582, body 692 a 693; ze dne 3. září 2009, Prym a Prym Consumer v. Komise, C-534/07 P, EU:C:2009:505, bod 86, a usnesení ze dne 7. července2016, Westfälische Drahtindustrie a Pampus Industriebeteiligungen v. Komise, C-523/15 P, EU:C:2016:541, body 32 až 34).

392 Posouzení přiměřenosti výše pokut s ohledem na kritéria stanovená v čl. 23 odst. 3 nařízení č. 1/2003 Tribunálem může odůvodnit předložení a zohlednění doplňujících informací, které nejsou uvedeny v rozhodnutí Komise ukládajícím pokutu (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 16. listopadu 2000, Stora Kopparbergs Bergslags v. Komise, C-286/98 P, EU:C:2000:630, bod 57, a ze dne 12. července 2011, Fuji Electric v. Komise, T-132/07, EU:T:2011:344, bod 209).

393 Při výkonu pravomoci soudního přezkumu v plné jurisdikci přísluší tedy Tribunálu stanovit výši pokuty s přihlédnutím ke všem okolnostem projednávaného případu (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 26. září 2013, Alliance One International v. Komise, C-679/11 P, nezveřejněný, EU:C:2013:606, bod 104, a ze dne 16. června 2011, Putters International v. Komise, T-211/08, EU:T:2011:289, bod 75).

394 Tento postup předpokládá podle čl. 23 odst. 3 nařízení č. 1/2003, že bude zohledněna závažnost protiprávního jednání, kterého se dopustila žalobkyně, jakož i doba jeho trvání, přičemž je třeba dodržet zejména zásadu uvést odůvodnění, zásadu proporcionality, individualizace sankcí a rovného zacházení, aniž je Tribunál naopak vázán indikativními pravidly, která Komise definovala ve svých pokynech z roku 2006 (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 21. ledna 2016, Galp Energía España a další v. Komise, C-603/13 P, EU:C:2016:38, bod 90 a citovaná judikatura).

395 Z toho vyplývá, že v mezích horní hranice 10 % celkového obratu dotyčného podniku v předchozím hospodářském roce je posuzovací pravomoc Tribunálu omezena pouze kritérii týkajícími se závažnosti a doby trvání protiprávního jednání uvedenými v čl. 23 odst. 3 nařízení č. 1/2003, který přiznává příslušnému orgánu široký prostor pro uvážení, s výhradou dodržení zásad připomenutých v bodě 394 výše.

396 V této souvislosti přísluší Tribunálu v rámci jeho povinnosti uvést odůvodnění, aby poskytl podrobný popis faktorů, které zohlednil pro své rozhodnutí o stanovení výše pokuty (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 14. září 2016, Trafilerie Meridionali v. Komise, C-519/15 P, EU:C:2016:682, bod 52).

397 V projednávané věci zaprvé, pokud jde o použití právního kritéria závažnosti protiprávního jednání, je ustálenou judikaturou, že určení výše pokuty Tribunálem není přesným aritmetickým výpočtem (rozsudky ze dne 5. října 2011, Romana Tabacchi v. Komise, T-11/06, EU:T:2011:560, bod 266, a ze dne 15. července 2015, SLM a Ori Martin v. Komise, spojené věci T-389/10 a T-419/10, EU:T:2015:513, bod 436).

398 Tribunálu nicméně přísluší určit výši pokuty, která bude s ohledem na kritéria, která Tribunál považuje za vhodná, přiměřená závažnosti protiprávního jednání, kterého se dopustila žalobkyně, a zároveň bude mít dostatečně odrazující účinek.

399 Tribunál považuje za vhodné při výkonu své pravomoci soudního přezkumu v plné jurisdikci zohlednit povahu protiprávního jednání, situaci společnosti LG na relevantních trzích, jakož i zeměpisný rozsah tohoto protiprávního jednání.

400 Pokud jde nejprve o povahu protiprávního jednání, je třeba uvést, že ze skutečností ve spisu vyplývá, že úplná demontáž úseku krátké trasy v délce 19 km, na kterém byla doprava původně přerušena a která umožňovala využít nejkratší a nejméně nákladnější trasu pro spojení rafinérie žalobkyně s lotyšským námořním terminálem, může mít protisoutěžní účinek vyloučení hospodářské soutěže na trhu poskytování služeb železniční přepravy ropných produktů z rafinerie do sousedních námořních terminálů tím, že vytváří překážky vstupu na trh, aniž by existovalo objektivní odůvodnění.

401 Pokud jde dále o situaci LG na relevantních trzích, je třeba uvést, že společnost LG měla na předcházejícím trhu provozu železniční infrastruktury v Litvě monopolní postavení a byla jediným podnikem působícím na navazujícím trhu poskytování služeb železniční přepravy ropných produktů, což jí poskytovalo monopolní postavení na tomto trhu. Z důvodu tohoto postavení měla LG zvláštní odpovědnost za to, že svým chováním nebude na újmu účinné a nenarušené hospodářské soutěži na trhu.

402 Konečně, pokud jde o zeměpisný rozsah protiprávního jednání, je třeba konstatovat, že i když toto protiprávní jednání mělo dopad na část území dvou členských států, zůstává relativně omezené. Odstranění železniční trasy se totiž týkalo pouze úseku trasy, který umožnil zajistit jedno z různých možných železničních spojení mezi Lotyšskem a Litvou.

403 Dále, pokud jde o dobu trvání protiprávního jednání, je třeba uvést, že toto protiprávní jednání začalo dne 3. října 2008 a pokračovalo až do dne přijetí napadeného rozhodnutí.

404 Tribunál se proto domnívá, že při stanovení výše pokuty na 20 068 650 eur bude správně posouzena závažnost protiprávního jednání a doba jeho trvání.

405 Kromě toho Tribunál konstatuje, že výše pokuty je přiměřená vzhledem k nutnosti uložit žalobkyni pokutu v odrazující výši.

406 V důsledku toho je třeba stanovit výši pokuty, ke které je žalobkyně povinna, na 20 068 650 eur.

K nákladům řízení

407 Podle čl. 134 odst. 3 jednacího řádu ponese každý z účastníků řízení vlastní náklady, pokud měl ve věci částečně úspěch i neúspěch.

408 V projednávané věci je důvodné uložit žalobkyni a Komisi nést vlastní náklady řízení.

409 Dále podle čl. 138 odst. 3 jednacího řádu může Tribunál rozhodnout, že vlastní náklady řízení nesou i jiní vedlejší účastníci, než jsou účastníci uvedení v odstavcích 1 a 2 tohoto článku. V projednávané věci je třeba rozhodnout, že společnost Orlen ponese vlastní náklady řízení.

Z těchto důvodů

TRIBUNÁL (první rozšířený senát)

rozhodl takto:

1) **Výše pokuty uložené Lietuvos geležinkeliai AB v článku 2 rozhodnutí Evropské komise C(2017) 6544 final ze dne 2. října 2017 v řízení podle článku 102 SFEU (věc AT.39813 – Baltic Rail) se stanoví na 20 068 650 eur.**

2) **Ve zbývající části se žaloba zamítá.**

3) **Společnost Lietuvos geležinkeliai a Komise ponesou vlastní náklady řízení.**

4) **Společnost Orlen Lietuva AB ponese vlastní náklady řízení.**

Papasavvas Kanninen Półtorak

Porchia Stancu

Takto vyhlášeno na veřejném zasedání v Lucemburku dne 18. listopadu 2020.

Podpisy.

Obsah

I. Skutečnosti předcházející sporu 2

A. Skutkový rámec 2

B. Správní řízení 4

C. Napadené rozhodnutí 5

1. Vymezení relevantních trhů a dominantní postavení žalobkyně na nich 5

2. Zneužívající jednání 6

3. Pokuta a příkaz 7

4. Výrok napadeného rozhodnutí 7

II. Řízení a návrhová žádání účastníků řízení 7

III. Právní otázky 9

A. K návrhovým žádáním, směřujícím ke zrušení napadeného rozhodnutí 9

1. K prvnímu žalobnímu důvodu, vycházejícímu z nesprávného posouzení a nesprávného právního posouzení při použití článku 102 SFEU, pokud jde o zneužívající povahu jednání žalobkyně 9

2. Ke druhému žalobnímu důvodu, vycházejícímu z nesprávného posouzení skutkového stavu a nesprávného právního posouzení při použití článku 102 SFEU, pokud jde o posouzení dotčené praktiky 14

a) K první části druhého žalobního důvodu, vycházející z chybného posouzení „pochybností“ Komise ohledně toho, zda má železniční trať skutečně vady 14

1) K první výtce v rámci první části, vycházející z pochybností o tom, že došlo k deformaci železniční tratě 15

2) Ke druhé výtce v rámci první části, vycházející z nesprávného posouzení tvrzení, podle kterého odstranění železniční trati vyplývalo pouze z její deformace 15

3) Ke třetí výtce v rámci první části, vycházející z nesprávného posouzení rozdílů mezi zprávami ze dne 5. září 2008 a dopisy ze dne 4. a 5. září 2008 16

4) Ke čtvrté výtce v rámci první části, vycházející z toho, že Komise neprávem odmítla argumenty týkající se systémových problémů kolejového lože železniční trati 17

b) Ke druhé části druhého žalobního důvodu, vycházející z nesprávného posouzení v rozsahu, v němž Komise měla za to, že odstranění železniční trati bylo „mimořádně neobvyklé“ 19

c) Ke třetí části druhého žalobního důvodu, vycházející z nesprávného posouzení záměrů LG v okamžiku odstranění železniční trati ze strany Komise 25

1) K první výtce v rámci třetí části, vycházející z nesprávného právního posouzení souvisejícího se zohledněním protisoutěžního záměru žalobkyně 26

2) Ke druhé výtce v rámci třetí části, vycházející z věcné nesprávnosti skutkových zjištění zohledněných při posouzení neexistence dobré víry žalobkyně 27

i) K prvnímu argumentu, vycházejícímu z údajného vlivu rozhodčího nálezu ze dne 17. prosince 2010 na rozhodnutí nerekonstruovat železniční trať 28

ii) K druhému argumentu, vycházejícímu z údajného nesprávného posouzení tří skutečností uvedených v bodě 192 odůvodnění napadeného rozhodnutí 29

d) Ke čtvrté části druhého žalobního důvodu, vycházející z nesprávného posouzení skutkového stavu a nesprávného právního posouzení při analýze případných vlivů dotčeného jednání na hospodářskou soutěž 29

1) K první výtce, vycházející z nesprávného právního posouzení 29

i) K prvnímu argumentu, vycházejícímu z neexistence protisoutěžních účinků spojených s odstraněním železniční trati 29

ii) Ke druhému argumentu v rámci první výtky, vycházejícímu z toho, že chybějící oprava železniční trati nebránila LDZ, aby byla výkonným soutěžitelem 33

2) Ke druhé výtce, vycházející z nesprávného posouzení možnosti společnosti LDZ konkurovat LG na dlouhé trase do Lotyšska 34

i) K argumentům směřujícím ke zpochybnění existence překážek vstupu na trh 34

ii) K argumentům, jejichž cílem je zpochybnit skutečnost, že dlouhé trasy směrem k lotyšským námořním terminálům nebyly ve srovnání s trasou do Klaipėda konkurenceschopné 38

3. Ke třetímu žalobnímu důvodu, vycházejícímu z porušení článku 296 SFEU a článku 2 nařízení č. 1/2003 z důvodu nedostatečnosti důkazů a nedostatku odůvodnění 41

a) K první části třetího žalobního důvodu, vycházející z porušení článku 296 SFEU z důvodu nedostatečného odůvodnění 42

b) K druhé části třetího žalobního důvodu, vycházející z porušení článku 2 nařízení č. 1/2003 42

4. K pátému žalobnímu důvodu, vycházejícímu z porušení článku 7 nařízení č. 1/2003 v rozsahu, v němž bylo rozhodnutím nařízeno nepřiměřené nápravné opatření 43

5. Ke čtvrtému žalobnímu důvodu, vycházejícímu z porušení čl. 23 odst. 3 nařízení č. 1/2003 v rozsahu, v němž je napadené rozhodnutí stiženo nesprávným právním posouzením a nesprávným posouzením, pokud jde o stanovení výše pokuty 47

a) K první výtce v rámci první části vycházející z novosti právní teorie, na které je založeno napadené rozhodnutí 48

b) Ke druhé výtce v rámci první části, vycházející z toho, že žalobkyně nejednala z nedbalosti 49

c) K druhé výtce v rámci druhé části v rozsahu, v němž se týká údajně nepřiměřené délky řízení 51

B. K podpůrně uplatněným návrhovým žádáním týkajícím se výše pokuty 52

1. K výtkám týkajícím se přiměřenosti výše pokuty 52

a) K první výtce, vycházející z údajné nepřiměřenosti koeficientu závažnosti ve výši [důvěrné] % použitého Komisí 52

b) K druhé výtce v rozsahu, v němž se týká nadměrné doby trvání protiprávního jednání z důvodu nesprávné volby, pokud jde o datum jeho začátku 54

c) Ke třetí výtce, vycházející z údajné nepřiměřenosti dodatečné částky ve výši [důvěrné] % použité Komisí 55

2. K určení konečné částky pokuty uložené žalobkyni v rámci pravomoci soudního přezkumu v plné jurisdikci 56

K nákladům řízení 58