Συλλογή της Νομολογίας

ΑΠΟΦΑΣΗ ΤΟΥ ΓΕΝΙΚΟΥ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟΥ (πρώτο πενταμελές τμήμα)

της 18ης Νοεμβρίου 2020 *

«Ανταγωνισμός – Κατάχρηση δεσπόζουσας θέσεως – Αγορά των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών – Απόφαση διαπιστώνουσα παράβαση του άρθρου 102 ΣΛΕΕ – Πρόσβαση τρίτων επιχειρήσεων στις υποδομές που διαχειρίζεται η εθνική εταιρία σιδηροδρόμων της Λιθουανίας – Αποξήλωση τμήματος σιδηροδρομικής γραμμής – Έννοια "καταχρήσεως" – Πραγματικός ή πιθανός εξοβελισμός ανταγωνιστή – Υπολογισμός του προστίμου – Κατευθυντήριες γραμμές του 2006 για τον υπολογισμό του ύψους των προστίμων – Διορθωτικά μέτρα – Αναλογικότητα – Πλήρης δικαιοδοσία»

Στην υπόθεση T-814/17,

Lietuvos geležinkeliai AB, με έδρα το Βίλνιους (Λιθουανία), εκπροσωπούμενη από τον W. Deselaers, την K. Apel και τον P. Kirst, δικηγόρους,

προσφεύγουσα,

κατά

Ευρωπαϊκής Επιτροπής, εκπροσωπούμενης από την A. Cleenewerck de Crayencour και τους A. Dawes, H. Leupold και G. Meessen,

καθής,

υποστηριζόμενης από την

Orlen Lietuva AB, με έδρα το Mažeikiai (Λιθουανία), εκπροσωπούμενη από τον C. Thomas και την C. Conte, δικηγόρους,

παρεμβαίνουσα,

με αντικείμενο προσφυγή δυνάμει του άρθρου 263 ΣΛΕΕ με αίτημα την ακύρωση της αποφάσεως C(2017) 6544 τελικό της Επιτροπής, της 2ας Οκτωβρίου 2017, σχετικά με διαδικασία βάσει του άρθρου 102 ΣΛΕΕ (υπόθεση AT.39813 – Baltic Rail), και, επικουρικώς, τη μείωση του προστίμου που επιβλήθηκε στην προσφεύγουσα,

ΤΟ ΓΕΝΙΚΟ ΔΙΚΑΣΤΗΡΙΟ (πρώτο πενταμελές τμήμα),

συγκείμενο από τους Σ. Παπασάββα, πρόεδρο, H. Kanninen, N. Półtorak (εισηγήτρια), O. Porchia και M. Stancu, δικαστές,

γραμματέας: Ε. Αρτεμίου, διοικητική υπάλληλος,

* Γλώσσα διαδικασίας: η αγγλική.

έχοντας υπόψη την έγγραφη διαδικασία και κατόπιν της επ' ακροατηρίου συζητήσεως της 5ης Φεβρουαρίου 2020,

εκδίδει την ακόλουθη

Απόφαση

I. Το ιστορικό της διαφοράς

A. Τα πραγματικά περιστατικά

1 Η Lietuvos geležinkeliai AB (στο εξής: προσφεύγουσα ή LG) είναι η εθνική εταιρία σιδηροδρόμων της Λιθουανίας, με έδρα το Βίλνιους (Λιθουανία). Η LG είναι δημόσια επιχείρηση, μοναδικός μέτοχος της οποίας είναι το Λιθουανικό Δημόσιο. Ως καθετοποιημένη επιχείρηση, η LG είναι συγχρόνως διαχειρίστρια των σιδηροδρομικών υποδομών, οι οποίες παραμένουν πάντως ιδιοκτησία του Λιθουανικού Δημοσίου, και πάροχος υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών, τόσο εμπορευματικών όσο και επιβατικών, στη Λιθουανία.

2 Η Orlen Lietuva AB (στο εξής: παρεμβαίνουσα ή Orlen) είναι επιχείρηση με έδρα το Juodeikiai, στην περιφέρεια Mažeikiai (Λιθουανία), η οποία ειδικεύεται στη διύλιση αργού πετρελαίου και στη διανομή διυλισμένων προϊόντων πετρελαίου. Η Orlen είναι 100 % θυγατρική της πολωνικής επιχειρήσεως PKN Orlen SA.

3 Στο πλαίσιο των δραστηριοτήτων της, η Orlen εκμεταλλεύεται διάφορες εγκαταστάσεις στη Λιθουανία, μεταξύ των οποίων ένα σημαντικό διυλιστήριο (στο εξής: διυλιστήριο), το οποίο βρίσκεται στο Bugeniai, στην περιφέρεια Mažeikiai, στο βορειοδυτικό τμήμα της Λιθουανίας, κοντά στα σύνορα με τη Λεττονία. Το διυλιστήριο αυτό είναι η μοναδική εγκατάσταση του είδους αυτού στα τρία βαλτικά κράτη. Κατά τα τέλη της δεκαετίας του 2000, το 90 % της παραγωγής διυλισμένων προϊόντων πετρελαίου του διυλιστηρίου αυτού μεταφερόταν σιδηροδρομικώς, με αποτέλεσμα η Orlen να αποτελεί έναν από τους σημαντικότερους πελάτες της προσφεύγουσας.

4 Κατά την περίοδο εκείνη, η Orlen παρήγε στο διυλιστήριο περί τους 8 εκατομμύρια τόνους διυλισμένων προϊόντων πετρελαίου ανά έτος. Τα τρία τέταρτα της παραγωγής αυτής προορίζονταν για εξαγωγή, ιδίως διά θαλάσσης προς τις χώρες της Δυτικής Ευρώπης. Ως εκ τούτου, 4,5 έως 5,5 εκατομμύρια τόνοι διυλισμένων προϊόντων πετρελαίου μεταφέρονταν σιδηροδρομικώς μέσω της Λιθουανίας προς τον θαλάσσιο τερματικό σταθμό της Klaipėda (Λιθουανία).

5 Η υπόλοιπη εξαγόμενη παραγωγή, ήτοι περίπου 1 έως 1,5 εκατομμύριο τόνοι, μεταφερόταν, επίσης σιδηροδρομικώς, προς τη Λεττονία ή μέσω Λεττονίας και προοριζόταν κυρίως για κατανάλωση στις εσωτερικές αγορές της Λεττονίας και της Εσθονίας. Περίπου το 60 % της παραγωγής αυτής που μεταφερόταν σιδηροδρομικώς προς τη Λεττονία ή μέσω Λεττονίας χρησιμοποιούσε τη σιδηροδρομική γραμμή «Bugeniai-Mažeikiai-Rengė», δηλαδή διαδρομή που συνέδεε το διυλιστήριο, κείμενο πλησίον του σιδηροδρομικού κόμβου του Mažeikiai, με την πόλη Rengė στη Λεττονία και από την οποία 34 χιλιόμετρα ευρίσκονταν στο λιθουανικό έδαφος (στο εξής: σύντομη διαδρομή προς τη Λεττονία). Το υπόλοιπο της παραγωγής αυτής που μεταφερόταν σιδηροδρομικώς προς τη Λεττονία ή μέσω Λεττονίας χρησιμοποιούσε τη σιδηροδρομική γραμμή «Bugeniai-Kužiai-Joniškis-Meitene», δηλαδή μακρύτερη διαδρομή, από την οποία 152 χιλιόμετρα ευρίσκονταν στο λιθουανικό έδαφος (στο εξής: μακρά διαδρομή προς τη Λεττονία).

6 Για τη μεταφορά των προϊόντων της μέσω της σύντομης διαδρομής προς τη Λεττονία, η Orlen χρησιμοποιούσε τις υπηρεσίες της προσφεύγουσας ως προς το λιθουανικό τμήμα της διαδρομής, δηλαδή από το διυλιστήριο έως τα λεττονικά σύνορα. Κατά την εποχή εκείνη, η LG είχε συνάψει

σύμβαση υπεργολαβίας με τη Latvijas dzelzceļš, την εθνική εταιρία σιδηροδρόμων της Λεττονίας (στο εξής: LDZ), για τη μεταφορά στο λιθουανικό αυτό τμήμα της διαδρομής. Επειδή δεν διέθετε τις απαραίτητες κανονιστικές άδειες για να ασκεί τις δραστηριότητές της κατά τρόπο ανεξάρτητο στο λιθουανικό έδαφος, η LDZ ενεργούσε ως υπεργολάβος της προσφεύγουσας. Μετά τη διέλευση των συνόρων, η LDZ εξακολουθούσε τη μεταφορά των προϊόντων της Orlen στο λεττονικό έδαφος βάσει διαφόρων συμβάσεων.

7 Οι εμπορικές σχέσεις μεταξύ της Orlen και της προσφεύγουσας όσον αφορά τις υπηρεσίες μεταφοράς που παρείχε η δεύτερη στο λιθουανικό σιδηροδρομικό δίκτυο, περιλαμβανομένων και των υπηρεσιών μεταφοράς μέσω της σύντομης διαδρομής προς τη Λεττονία, διέπονταν, έως τον Σεπτέμβριο του 2008, από συμφωνία που είχε υπογραφεί το 1999 (στο εξής: συμφωνία του 1999).

8 Πέραν του καθορισμού πλαισίου για τις χρεώσεις που εφάρμοζε η προσφεύγουσα για τις υπηρεσίες μεταφοράς, η συμφωνία του 1999 περιελάμβανε μεταξύ άλλων ειδική δέσμευση της προσφεύγουσας να μεταφέρει τα φορτία της Orlen μέσω της σύντομης διαδρομής προς τη Λεττονία. Ειδικότερα, το άρθρο 6.1 της συμφωνίας αυτής επέτρεπε στην Orlen να «χρησιμοποιεί το δρομολόγιο Bugeniai-Rengė (περίπου 34 χιλιόμετρα) για να μεταφέρει εμπορεύματα στη Λεττονία, στην Εσθονία ή στην Κοινοπολιτείας Ανεξαρτήτων Κρατών» καθ' όλη τη διάρκεια ισχύος της συμφωνίας, ήτοι μέχρι το 2024.

9 Κατά τις αρχές του έτους 2008 ανέκυψε εμπορική διαφορά μεταξύ της προσφεύγουσας και της Orlen σε σχέση με το τίμημα που κατέβαλλε η δεύτερη για τη μεταφορά των πετρελαϊκών προϊόντων της.

10 Λόγω της εμπορικής διαφοράς με την προσφεύγουσα σε σχέση με τις χρεώσεις, η Orlen εξέτασε τη δυνατότητα να συμβληθεί απευθείας με την LDZ για τις υπηρεσίες σιδηροδρομικής μεταφοράς των φορτίων της μέσω της σύντομης διαδρομής προς τη Λεττονία καθώς και να μετατοπίσει τις δραστηριότητές της που αφορούσαν τις διά θαλάσσης εξαγωγές από την Klaipėda της Λιθουανίας στους λεττονικούς θαλάσσιους τερματικούς σταθμούς της Ρίγας και της Ventspils.

11 Προς τούτο, στις 4 Απριλίου 2008 η Orlen απευθύνθηκε εγγράφως στο λεττονικό Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών προκειμένου να το ενημερώσει για το σχέδιό της να μεταφέρει τις δραστηριότητές της που αφορούσαν τις διά θαλάσσης εξαγωγές στον λεττονικό θαλάσσιο τερματικό σταθμό της Ventspils, με τη βοήθεια των υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς της LDZ, και πρότεινε τη διεξαγωγή συνάντησης ώστε να συζητήσει το σχέδιο αυτό με το Υπουργείο. Η Orlen ζήτησε επίσης πληροφορίες σχετικά με τις χρεώσεις που θα μπορούσε να αναμένει για τις υπηρεσίες σιδηροδρομικής μεταφοράς της LDZ. Στην από 7 Μαΐου 2008 απάντησή του, το Υπουργείο επισήμανε στην Orlen ότι δεν θα παρενέβαινε στις εμπορικές αποφάσεις της LDZ, αλλά ότι πάντως ενδιαφερόταν έντονα για την ανάπτυξη των εμπορευματικών μεταφορών στη Λεττονία.

12 Στις 12 Ιουνίου 2008 πραγματοποιήθηκε συνάντηση μεταξύ της προσφεύγουσας και της Orlen, κατά τη διάρκεια της οποίας έγινε αναφορά στο ως άνω σχέδιο αναδιοργάνωσης των εξαγωγικών δραστηριοτήτων της Orlen. Επιπλέον, επειδή η Orlen είχε αποφασίσει μονομερώς, από την άνοιξη του 2008, να εφαρμόσει χρέωση χαμηλότερη από εκείνη που ζητούσε η προσφεύγουσα και να παρακρατήσει τη διαφορά, η προσφεύγουσα κίνησε στις 17 Ιουλίου 2008 διαιτητική διαδικασία κατά της Orlen.

13 Στις 28 Ιουλίου 2008, η LG ενημέρωσε την Orlen ότι κατήγγελλε τη συμφωνία του 1999 από 1ης Σεπτεμβρίου 2008. Κατά τη διοικητική διαδικασία ενώπιον της Επιτροπής των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων, η Orlen διευκρίνισε ότι η καταγγελία της συμφωνίας του 1999 με ισχύ από 1ης Σεπτεμβρίου 2008 είχε αναγγελθεί από την LG τρεις ημέρες αφότου η ίδια είχε ζητήσει επισήμως από την LDZ προσφορά προκειμένου να αντικαταστήσει τις υπηρεσίες της προσφεύγουσας όσον αφορά τη μεταφορά, από το διυλιστήριο και μέσω της σύντομης διαδρομής προς τη Λεττονία, περίπου

4,5 έως 5 εκατομμυρίων τόνων διυλισμένων προϊόντων πετρελαίου προς τους θαλάσσιους τερματικούς σταθμούς που βρίσκονταν στο λεττονικό έδαφος. Η Orlen ανέφερε επίσης ότι η προσφεύγουσα ενδεχομένως είχε ενημερωθεί για την πρόσκληση υποβολής προσφοράς απευθείας από την LDZ.

14 Στις 2 Σεπτεμβρίου 2008, κατόπιν εντοπισμού μιας παραμόρφωσης της σιδηροδρομικής γραμμής σε μήκος μερικών δεκάδων μέτρων (στο εξής: παραμόρφωση), η LG, επικαλούμενη κυρίως λόγους ασφαλείας, ανέστειλε την κυκλοφορία σε τμήμα της σύντομης διαδρομής προς τη Λεττονία, το οποίο είχε μήκος 19 χιλιομέτρων και βρισκόταν μεταξύ του Mažeikiai και των συνόρων με τη Λεττονία (στο εξής: σιδηροδρομική γραμμή).

15 Στις 3 Σεπτεμβρίου 2008, η προσφεύγουσα συνέστησε επιτροπή ελέγχου την οποία αποτελούσαν στελέχη της τοπικής θυγατρικής της προκειμένου να διερευνήσει τους λόγους της παραμόρφωσης. Η επιτροπή ελέγχου υπέβαλε δύο εκθέσεις, ήτοι την έκθεση έρευνας της 5 Σεπτεμβρίου 2008 και την τεχνική έκθεση της 5 Σεπτεμβρίου 2008 (στο εξής, από κοινού: εκθέσεις της 5ης Σεπτεμβρίου 2008).

16 Σύμφωνα με την έκθεση έρευνας της 5ης Σεπτεμβρίου 2008, την παραμόρφωση είχε προκαλέσει η φυσική φθορά διαφόρων στοιχείων της σιδηροδρομικής επιδομής. Η έκθεση έρευνας της 5ης Σεπτεμβρίου 2008 επιβεβαίωσε επίσης ότι η αναστολή της κυκλοφορίας έπρεπε να εξακολουθήσει «μέχρις ότου ολοκληρωθούν όλες οι εργασίες αποκατάστασης και επισκευής».

17 Οι παρατηρήσεις που περιέχονταν στην έκθεση έρευνας της 5ης Σεπτεμβρίου 2008 επιβεβαιώθηκαν από την τεχνική έκθεση της 5ης Σεπτεμβρίου 2008, η οποία, όπως ακριβώς και η πρώτη έκθεση, αναφερόταν αποκλειστικώς στο σημείο της παραμόρφωσης και υποδείκνυε ως αιτία της διάφορα προβλήματα της σιδηροδρομικής επιδομής. Η τεχνική έκθεση της 5ης Σεπτεμβρίου 2008 κατέληξε στο συμπέρασμα ότι το κυκλοφοριακό ατύχημα που είχε σημειωθεί υπό τη μορφή παραμόρφωσης της σιδηροδρομικής γραμμής έπρεπε να χαρακτηριστεί ως συμβάν και οφειλόταν στη φυσική φθορά στοιχείων του ανώτερου τμήματος της επιδομής.

18 Η LDZ υπέβαλε στην Orlen προσφορά για τη μεταφορά των πετρελαϊκών προϊόντων της στις 29 Σεπτεμβρίου 2008, κατόπιν συναντήσεως που πραγματοποιήθηκε στις 22 Σεπτεμβρίου 2008. Κατά την Orlen, η προσφορά αυτή ήταν «συγκεκριμένη και ελκυστική».

19 Από τις 3 Οκτωβρίου 2008, η LG επιδόθηκε σε πλήρη αποξήλωση της σιδηροδρομικής γραμμής. Κατά τα τέλη Οκτωβρίου 2008, η σιδηροδρομική γραμμή είχε πλήρως αποξηλωθεί.

20 Στις 17 Οκτωβρίου 2008, η Orlen απέστειλε έγγραφο στην LDZ, με το οποίο επιβεβαίωνε την πρόθεσή της να προβαίνει σε μεταφορά περίπου 4,5 εκατομμυρίων τόνων πετρελαϊκών προϊόντων από το διυλιστήριο προς τους λεττονικούς θαλάσσιους τερματικούς σταθμούς, στη συνέχεια πραγματοποιήθηκε συνάντηση στις 20 Φεβρουαρίου 2009 και περαιτέρω συζητήσεις διεξήχθησαν την άνοιξη του 2009.

21 Τον Ιανουάριο του 2009 συνήφθη μεταξύ της προσφεύγουσας και της Orlen νέα γενική συμφωνία μεταφοράς για περίοδο δεκαπέντε ετών, έως την 1η Ιανουαρίου 2024 (στο εξής: συμφωνία του 2009). Η συμφωνία αυτή αντικατέστησε μια ενδιάμεση συμφωνία που είχε υπογραφεί την 1η Οκτωβρίου 2008.

22 Η συμφωνία του 2009 στηριζόταν στην πάγια πολιτική τιμών της προσφεύγουσας όσον αφορά τις χρεώσεις, η οποία καθόριζε μια βασική χρέωση για κάθε σιδηροδρομική γραμμή στη Λιθουανία. Επιπλέον, η συμφωνία του 2009 εφάρμοζε ένα σύστημα εκπτώσεων στις χρεώσεις [*εμπιστευτικό*] [1].

23 [*εμπιστευτικό*]

1 Μη δημοσιοποιούμενα εμπιστευτικά στοιχεία.

24 Οι διαπραγματεύσεις μεταξύ Orlen και LDZ συνεχίστηκαν έως τα τέλη του Ιουνίου του 2009, όταν η LDZ υπέβαλε αίτηση να της χορηγηθεί άδεια άσκησης της δραστηριότητάς της στο λιθουανικό τμήμα της σύντομης διαδρομής προς τη Λεττονία.

25 Στις 10 Νοεμβρίου 2009, το διαιτητικό δικαστήριο έκρινε ότι η μονομερής καταγγελία της συμφωνίας του 1999 από την προσφεύγουσα ήταν παράνομη και ότι η συμφωνία αυτή έπρεπε να θεωρηθεί ως ισχύσασα μέχρι την 1η Οκτωβρίου 2008, ημερομηνία κατά την οποία η Orlen και η προσφεύγουσα είχαν συνάψει προσωρινή συμφωνία μεταφοράς.

26 Κατά την Orlen, οι συζητήσεις με την LDZ διακόπηκαν στα μέσα του 2010, όταν έκρινε τελικά ότι η προσφεύγουσα δεν είχε την πρόθεση να επισκευάσει τη σιδηροδρομική γραμμή στο προσεχές διάστημα. Η LDZ απέσυρε τότε την αίτησή της να της χορηγηθεί άδεια άσκησης της δραστηριότητάς της στο λιθουανικό τμήμα της σύντομης διαδρομής προς τη Λεττονία.

Β. Η διοικητική διαδικασία

27 Στις 14 Ιουλίου 2010, η Orlen υπέβαλε στην Επιτροπή επίσημη καταγγελία δυνάμει του άρθρου 7 του κανονισμού (ΕΚ) 1/2003 του Συμβουλίου, της 16ης Δεκεμβρίου 2002, για την εφαρμογή των κανόνων ανταγωνισμού που προβλέπονται στα άρθρα [101] και [102 ΣΛΕΕ] (ΕΕ 2003, L 1, σ. 1).

28 Στην καταγγελία της, η Orlen εξέθεσε κατ' ουσίαν ότι, κατόπιν εμπορικής διαφωνίας της με την LG, η δεύτερη είχε καταργήσει τη σιδηροδρομική γραμμή, πράγμα που είχε ως συνέπεια να καταστεί μη διαθέσιμη η σύντομη διαδρομή προς τη Λεττονία και να εξαναγκαστεί η ίδια να χρησιμοποιήσει τη μόνη διαθέσιμη διαδρομή, ήτοι τη μακρά διαδρομή προς τη Λεττονία, προκειμένου να μεταφέρει σιδηροδρομικώς το τμήμα της παραγωγής της που προοριζόταν να μεταφερθεί προς τη Λεττονία ή μέσω Λεττονίας.

29 Ειδικότερα, η Orlen διευκρίνισε ότι η εμπορική διαφωνία περί της οποίας επρόκειτο αφορούσε τις χρεώσεις που εφάρμοζε η LG για τη σιδηροδρομική μεταφορά εμπορευμάτων και ότι, λόγω της διαφωνίας αυτής, είχε αρχίσει να εξετάζει τη δυνατότητα να χρησιμοποιήσει αποκλειστικώς τις υπηρεσίες της LDZ για τη μεταφορά των διυλισμένων πετρελαϊκών προϊόντων της μέσω της σύντομης διαδρομής προς τη Λεττονία καθώς και να μετατοπίσει, χρησιμοποιώντας τη συγκεκριμένη διαδρομή, τις δραστηριότητές της σχετικά με τις διά θαλάσσης εξαγωγές από τον θαλάσσιο τερματικό σταθμό της Klaipėda στους θαλάσσιους τερματικούς σταθμούς της Ρίγας και της Ventspils, πράγμα του οποίου είχε λάβει γνώση η LG. Η Orlen υποστήριξε ως εκ τούτου ότι τα μέτρα που είχε λάβει η προσφεύγουσα, ήτοι η αναστολή της κυκλοφορίας και, στη συνέχεια, η κατάργηση της σιδηροδρομικής γραμμής, δεν δικαιολογούνταν αντικειμενικώς και είχαν ως μόνο σκοπό να την εμποδίσουν να μετατοπίσει τις διά θαλάσσης εξαγωγές της προς τους λεττονικούς θαλάσσιους τερματικούς σταθμούς χρησιμοποιώντας τις υπηρεσίες σιδηροδρομικής μεταφοράς της LDZ.

30 Από τις 8 έως τις 10 Μαρτίου 2011, η Επιτροπή, επικουρούμενη από τις εθνικές αρχές ανταγωνισμού της Δημοκρατίας της Λεττονίας και της Δημοκρατίας της Λιθουανίας, διενήργησε ελέγχους, δυνάμει του άρθρου 20 του κανονισμού 1/2003, στις εγκαταστάσεις της προσφεύγουσας στο Βίλνιους και στις εγκαταστάσεις της LDZ στη Ρίγα. Κατά τη διάρκεια των ελέγχων αυτών, η Επιτροπή κατέσχεσε μεταξύ άλλων έγγραφα τα οποία, κατ' αυτήν, αποδείκνυαν ότι η προσφεύγουσα είχε επίγνωση του δυνητικού ανταγωνισμού που θα μπορούσε να ασκήσει η LDZ καθώς και του κινδύνου να μετατοπίσει η Orlen τις διά θαλάσσης εξαγωγές της προς τους λεττονικούς θαλάσσιους τερματικούς σταθμούς.

31 Στις 6 Μαρτίου 2013, η Επιτροπή αποφάσισε να κινήσει εις βάρος της LG διαδικασία κατά την έννοια του άρθρου 2 του κανονισμού (ΕΚ) 773/2004 της Επιτροπής, της 7ης Απριλίου 2004, σχετικά με τη διεξαγωγή από την Επιτροπή των διαδικασιών δυνάμει των άρθρων [101 και 102 ΣΛΕΕ] (ΕΕ 2004, L 123, σ. 18).

32 Στις 5 Ιανουαρίου 2015, η Επιτροπή απηύθυνε στην προσφεύγουσα ανακοίνωση αιτιάσεων. Στην εν λόγω ανακοίνωση αιτιάσεων η Επιτροπή κατέληγε καταρχάς στο συμπέρασμα ότι η προσφεύγουσα είχε ενδεχομένως παραβεί το άρθρο 102 ΣΛΕΕ.

33 Στις 25 Μαρτίου 2015, η Orlen υπέβαλε παρατηρήσεις επί ενός μη εμπιστευτικού κειμένου της ανακοίνωσης αιτιάσεων.

34 Στις 8 Απριλίου 2015, η προσφεύγουσα απάντησε στην ανακοίνωση αιτιάσεων και υπέβαλε παρατηρήσεις σχετικά με τις παρατηρήσεις της Orlen. Εν συνεχεία, διεξήχθη ακρόαση στις 27 Μαΐου 2015.

35 Στις 23 Οκτωβρίου 2015, η Επιτροπή απέστειλε στην προσφεύγουσα έκθεση των πραγματικών περιστατικών, στην οποία η προσφεύγουσα απάντησε στις 2 Δεκεμβρίου 2015. Στις 29 Φεβρουαρίου 2016 η προσφεύγουσα υπέβαλε εκ νέου παρατηρήσεις στην Επιτροπή.

36 Στις 2 Οκτωβρίου 2017, η Επιτροπή εξέδωσε την απόφαση C(2017) 6544 τελικό, σχετικά με διαδικασία βάσει του άρθρου 102 ΣΛΕΕ (υπόθεση AT.39813 – Baltic Rail) (στο εξής: προσβαλλόμενη απόφαση), περίληψη της οποίας δημοσιεύθηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* (ΕΕ 2017, C 383, σ. 7).

Γ. Η προσβαλλόμενη απόφαση

37 Στην προσβαλλόμενη απόφαση, η Επιτροπή έκρινε κατ' ουσίαν ότι, καταργώντας τη σιδηροδρομική γραμμή, η προσφεύγουσα είχε προβεί σε κατάχρηση της δεσπόζουσας θέσεως που κατείχε ως διαχειρίστρια των σιδηροδρομικών υποδομών στη Λιθουανία, εμποδίζοντας κατ' αυτόν τον τρόπο την LDZ να εισέλθει στη λιθουανική αγορά. Η Επιτροπή επέβαλε πρόστιμο στην προσφεύγουσα και τη διέταξε να θέσει τέλος στην παράβαση.

1. Προσδιορισμός των σχετικών αγορών και δεσπόζουσα θέση της προσφεύγουσας σε αυτές

38 Στην προσβαλλόμενη απόφαση, η Επιτροπή προσδιόρισε δύο σχετικές αγορές, ήτοι:

– την αγορά προηγούμενης οικονομικής βαθμίδας που αφορά τη διαχείριση των σιδηροδρομικών υποδομών·

– την αγορά επόμενης οικονομικής βαθμίδας που αφορά την παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς πετρελαϊκών προϊόντων.

39 Ως σχετική γεωγραφική αγορά για τη διαχείριση των σιδηροδρομικών υποδομών θεωρείται η λιθουανική εθνική αγορά. Όσον αφορά τη σχετική γεωγραφική αγορά για τη σιδηροδρομική μεταφορά πετρελαϊκών προϊόντων, η Επιτροπή έκρινε, με βάση την προσέγγιση «σημείο αφετηρίας – σημείο προορισμού (point of origin – point of destination)», που αποκαλείται κοινώς «προσέγγιση O & D», ότι επρόκειτο για την αγορά των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών με αφετηρία το διυλιστήριο και προορισμό τους τρεις θαλάσσιους τερματικούς σταθμούς της Klaipėda, της Ρίγας και της Ventspils.

40 Η Επιτροπή διαπίστωσε ότι, κατ' εφαρμογήν της εθνικής νομοθεσίας, η προσφεύγουσα κατείχε νόμιμο μονοπώλιο στην αγορά προηγούμενης οικονομικής βαθμίδας, η οποία αφορούσε τη διαχείριση των σιδηροδρομικών υποδομών στη Λιθουανία. Συναφώς, το άρθρο 5, παράγραφος 1, του Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodekso patvirtinimo, įsigaliojimo ir taikymo įstatymas (κώδικα σιδηροδρομικών μεταφορών της Δημοκρατίας της Λιθουανίας) της 22ας Απριλίου 2004 (Žin., 2004,

αριθ. IX-2152, στο εξής: κώδικας σιδηροδρομικών μεταφορών), προέβλεπε ότι οι δημόσιες σιδηροδρομικές υποδομές ανήκαν στο Λιθουανικό Δημόσιο και ότι η διαχείρισή τους είχε ανατεθεί στην προσφεύγουσα.

41 Η Επιτροπή διαπίστωσε επίσης ότι, με εξαίρεση πολύ μικρές ποσότητες που μεταφέρονταν από την LDZ, η LG ήταν η μόνη επιχείρηση που δραστηριοποιούνταν στην αγορά επόμενης οικονομικής βαθμίδας, η οποία αφορούσε την παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς πετρελαϊκών προϊόντων, πράγμα που, ως εκ τούτου, της προσέδιδε δεσπόζουσα θέση στην αγορά αυτή.

2. Η καταχρηστική συμπεριφορά

42 Στην προσβαλλόμενη απόφαση, η Επιτροπή έκρινε ότι η προσφεύγουσα είχε προβεί σε κατάχρηση της δεσπόζουσας θέσεως που κατείχε ως διαχειρίστρια των σιδηροδρομικών υποδομών στη Λιθουανία, καθόσον κατήργησε τη σιδηροδρομική γραμμή, γεγονός που μπορούσε να παραγάγει αντίθετα προς τον ανταγωνισμό αποτελέσματα εξοβελισμού του ανταγωνισμού στην αγορά παροχής υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς πετρελαϊκών προϊόντων μεταξύ του διυλιστηρίου και των γειτονικών θαλάσσιων τερματικών σταθμών, δημιουργώντας φραγμούς για την είσοδο στην αγορά χωρίς να υφίσταται αντικειμενική δικαιολογία. Ειδικότερα, η Επιτροπή έκρινε, στις αιτιολογικές σκέψεις 182 έως 201 της προσβαλλομένης αποφάσεως, ότι, καταργώντας εξ ολοκλήρου τη σιδηροδρομική γραμμή, η LG είχε χρησιμοποιήσει μεθόδους διαφορετικές από εκείνες που χαρακτηρίζουν έναν φυσιολογικό ανταγωνισμό. Συναφώς, η Επιτροπή επισήμανε, πρώτον, ότι η LG γνώριζε το σχέδιο της Orlen να στραφεί προς τους θαλάσσιους τερματικούς σταθμούς της Λεττονίας χρησιμοποιώντας τις υπηρεσίες της LDZ, δεύτερον, ότι η LG είχε σπεύσει να καταργήσει τη γραμμή, χωρίς να εξασφαλίσει την αναγκαία χρηματοδότηση και χωρίς να λάβει κανένα από τα συνήθη προπαρασκευαστικά μέτρα για την ανακατασκευή της, τρίτον, ότι η κατάργηση της σιδηροδρομικής γραμμής ήταν αντίθετη προς τις συνήθεις πρακτικές του τομέα, τέταρτον, ότι η LG είχε επίγνωση του κινδύνου να απολέσει κάθε δραστηριότητα μεταφοράς των προϊόντων της Orlen σε περίπτωση ανακατασκευής της σιδηροδρομικής γραμμής και, πέμπτον, ότι η LG είχε προβεί σε διαβήματα για να πείσει τη Λιθουανική Κυβέρνηση να μην ανακατασκευάσει τη σιδηροδρομική γραμμή.

43 Η Επιτροπή παρατήρησε ότι η σιδηροδρομική γραμμή παρείχε τη δυνατότητα να χρησιμοποιηθεί το συντομότερο και οικονομικότερο δρομολόγιο από το διυλιστήριο σε λεττονικό θαλάσσιο τερματικό σταθμό. Κατά την άποψη της Επιτροπής, λόγω της εγγύτητάς του με τη Λεττονία και με την υλικοτεχνική βάση της LDZ, το δρομολόγιο αυτό αποτελούσε εξαιρετικά πρόσφορη ευκαιρία για να εισέλθει η LDZ στη λιθουανική αγορά.

44 Σχετικά με τα αντίθετα προς τον ανταγωνισμό αποτελέσματα της συμπεριφοράς της προσφεύγουσας, η Επιτροπή έκρινε, κατόπιν αναλύσεως την οποία πραγματοποίησε στις αιτιολογικές σκέψεις 202 έως 324 της προσβαλλομένης αποφάσεως, ότι η κατάργηση της σιδηροδρομικής γραμμής ήταν ικανή να εμποδίσει την LDZ να εισέλθει στην αγορά ή, τουλάχιστον, είχε καταστήσει πολύ δυσχερέστερη την είσοδό της στην αγορά, και τούτο παρά το γεγονός ότι, κατά την άποψη της Επιτροπής, πριν από την κατάργηση της σιδηροδρομικής γραμμής, η LDZ είχε μια αξιόλογη ευκαιρία να μεταφέρει τα πετρελαϊκά προϊόντα της Orlen που εξάγονταν διά θαλάσσης, από το διυλιστήριο προς τους λεττονικούς θαλάσσιους τερματικούς σταθμούς, μέσω της σύντομης διαδρομής προς τη Λεττονία. Με την κατάργηση της σιδηροδρομικής γραμμής, οποιαδήποτε σιδηροδρομική μεταφορά από το διυλιστήριο προς λεττονικό θαλάσσιο τερματικό σταθμό έπρεπε να ακολουθήσει μια πολύ μακρύτερη διαδρομή στο έδαφος της Λιθουανίας. Ιδίως, η Επιτροπή έκρινε ότι, μετά την κατάργηση της σιδηροδρομικής γραμμής, η μοναδική δυνατότητα της LDZ να ανταγωνιστεί την προσφεύγουσα θα ήταν να προσπαθήσει να δραστηριοποιηθεί στη διαδρομή προς την Klaipėda ή στη μακρά διαδρομή προς τη Λεττονία. Η LDZ θα αναγκαζόταν ως εκ τούτου να ασκήσει τις δραστηριότητές της μακριά από την υλικοτεχνική βάση της στη Λεττονία και θα εξηρτάτο από τις υπηρεσίες διαχείρισης των

υποδομών της ανταγωνίστριάς της LG. Υπό τις συνθήκες αυτές, η Επιτροπή έκρινε ότι, βάσει μιας ex ante θεώρησης, η LDZ ήταν εκτεθειμένη σε σημαντικούς εμπορικούς κινδύνους, τους οποίους ήταν λιγότερο πιθανό να αναλάβει.

45 Η Επιτροπή έκρινε επίσης, στις αιτιολογικές σκέψεις 325 έως 357 της προσβαλλομένης αποφάσεως, ότι η προσφεύγουσα δεν είχε παράσχει καμία αντικειμενική δικαιολογία για την κατάργηση της σιδηροδρομικής γραμμής, καθόσον οι εξηγήσεις τις οποίες έδωσε δεν συμφωνούσαν μεταξύ τους, ενίοτε παρουσίαζαν αντιφάσεις και ήταν ελάχιστα πειστικές.

3. Πρόστιμο και διαταγή

46 Η Επιτροπή, εφαρμόζοντας τις κατευθυντήριες γραμμές για τη μέθοδο υπολογισμού των προστίμων που επιβάλλονται κατ' εφαρμογήν του άρθρου 23, παράγραφος 2, στοιχείο α', του κανονισμού 1/2003 (ΕΕ 2006, C 210, σ. 2, στο εξής: κατευθυντήριες γραμμές του 2006), επέβαλε στην προσφεύγουσα, λαμβανομένης υπόψη της σοβαρότητας και της διάρκειας της παραβάσεως, πρόστιμο 27 873 000 ευρώ.

47 Η Επιτροπή έκρινε επίσης ότι διάφορα διορθωτικά μέτρα συμπεριφοράς ή διαρθρωτικού χαρακτήρα μπορούσαν είτε να αποκαταστήσουν την κατάσταση του ανταγωνισμού που ίσχυε πριν από την κατάργηση της σιδηροδρομικής γραμμής είτε να εξαλείψουν τα μειονεκτήματα που αντιμετώπιζαν οι δυνητικοί ανταγωνιστές στις εναλλακτικές διαδρομές προς τους θαλάσσιους τερματικούς σταθμούς. Προς τούτο, διέταξε την LG να παύσει την παράβαση και να υποβάλει, εντός τριών μηνών από την ημερομηνία κοινοποίησης της προσβαλλομένης αποφάσεως, πρόταση με τέτοιου είδους μέτρα.

4. Διατακτικό της προσβαλλομένης αποφάσεως

48 Το διατακτικό της προσβαλλομένης αποφάσεως έχει ως εξής:

«Άρθρο πρώτο

Η [LG] παρέβη το άρθρο 102 ΣΛΕΕ καταργώντας τη σιδηροδρομική γραμμή μεταξύ του Mažeikiai στη Λιθουανία και των λεττονικών συνόρων. Η παράβαση άρχισε στις 3 Οκτωβρίου 2008 και συνεχίζεται κατά την ημερομηνία εκδόσεως της παρούσας αποφάσεως.

Άρθρο 2

Για την παράβαση που περιγράφεται στο άρθρο 1, επιβάλλεται στην [LG] πρόστιμο 27 873 000 [ευρώ].

[…]

Άρθρο 3

Η [LG] οφείλει να παύσει την παράβαση που περιγράφεται στο άρθρο 1 και να υποβάλει στην Επιτροπή, εντός 3 μηνών, πρόταση με σχετικά μέτρα. Η πρόταση αυτή είναι λεπτομερής σε επαρκή βαθμό ώστε να παράσχει στην Επιτροπή τη δυνατότητα να διενεργήσει προκαταρκτική εκτίμηση προκειμένου να κρίνει αν τα προτεινόμενα μέτρα θα διασφαλίσουν την αποτελεσματική τήρηση της αποφάσεως.

Η [LG] θα απόσχει από την επανάληψη κάθε συμπεριφοράς που έχει αντικείμενο ή αποτέλεσμα παρόμοιο προς τη συμπεριφορά που περιγράφεται στο άρθρο 1 […]».

II. Η διαδικασία και τα αιτήματα των διαδίκων

49 Με δικόγραφο που κατέθεσε στη Γραμματεία του Γενικού Δικαστηρίου στις 14 Δεκεμβρίου 2017, η προσφεύγουσα άσκησε την υπό κρίση προσφυγή.

50 Με δικόγραφο που κατέθεσε στη Γραμματεία του Γενικού Δικαστηρίου στις 5 Απριλίου 2018, η Orlen ζήτησε να παρέμβει στην παρούσα διαδικασία υπέρ της Επιτροπής.

51 Κατ' αίτηση της Επιτροπής, η προθεσμία για την υποβολή αιτήσεως εμπιστευτικής μεταχειρίσεως παρατάθηκε και προσδιορίστηκε στις 4 Ιουνίου 2018.

52 Με έγγραφα που κατέθεσαν στη Γραμματεία του Γενικού Δικαστηρίου, αντιστοίχως, την 1η και την 4η Ιουνίου 2018, η Επιτροπή και η προσφεύγουσα ζήτησαν την εμπιστευτική μεταχείριση, έναντι της παρεμβαίνουσας, ορισμένων στοιχείων που περιέχονταν στο δικόγραφο της προσφυγής και στο υπόμνημα αντικρούσεως καθώς και σε ορισμένα από τα παραρτήματά τους. Η προσφεύγουσα και η Επιτροπή κατέθεσαν κοινά μη εμπιστευτικά κείμενα του δικογράφου της προσφυγής και του υπομνήματος αντικρούσεως.

53 Με έγγραφο της 15ης Ιουνίου 2018, η προσφεύγουσα ζήτησε την εμπιστευτική μεταχείριση, έναντι της παρεμβαίνουσας, ορισμένων στοιχείων που περιέχονταν στο υπόμνημα απαντήσεως και στο παράρτημά του.

54 Με διάταξη του προέδρου του τρίτου τμήματος του Γενικού Δικαστηρίου της 13ης Ιουλίου 2018, επιτράπηκε στην Orlen να παρέμβει υπέρ της Επιτροπής. Το Γενικό Δικαστήριο επιφυλάχθηκε ως προς την απόφασή του επί της βασιμότητας των αιτήσεων εμπιστευτικής μεταχειρίσεως και στην Orlen κοινοποιήθηκαν μη εμπιστευτικά κείμενα των διαφόρων εγγράφων της διαδικασίας, τα οποία είχαν προετοιμάσει οι κύριοι διάδικοι.

55 Με έγγραφο της 31ης Ιουλίου 2018, η Επιτροπή ζήτησε την εμπιστευτική μεταχείριση, έναντι της παρεμβαίνουσας, ορισμένων στοιχείων που περιέχονταν στο υπόμνημα απαντήσεως. Την ίδια ημέρα, η προσφεύγουσα και η Επιτροπή κατέθεσαν κοινό μη εμπιστευτικό κείμενο του υπομνήματος απαντήσεως.

56 Με έγγραφο της 5ης Αυγούστου 2018, η παρεμβαίνουσα αμφισβήτησε τον εμπιστευτικό χαρακτήρα ορισμένων χωρίων που είχαν απαλειφθεί από τα μη εμπιστευτικά κείμενα ορισμένων εγγράφων της διαδικασίας, ήτοι των παραρτημάτων Α.14 και Α.26.

57 Με έγγραφο της 30ής Αυγούστου 2018, η προσφεύγουσα ζήτησε την εμπιστευτική μεταχείριση, έναντι της παρεμβαίνουσας, ορισμένων στοιχείων που περιέχονταν στο υπόμνημα ανταπαντήσεως. Οι κύριοι διάδικοι κατέθεσαν στη Γραμματεία κοινό μη εμπιστευτικό κείμενο του υπομνήματος ανταπαντήσεως.

58 Στις 15 Σεπτεμβρίου 2018, η παρεμβαίνουσα κατέθεσε υπόμνημα παρεμβάσεως.

59 Με έγγραφο της 22ας Σεπτεμβρίου 2018, η παρεμβαίνουσα δήλωσε ότι δεν είχε αντιρρήσεις κατά των αιτήσεων εμπιστευτικής μεταχειρίσεως που είχαν υποβάλει οι κύριοι διάδικοι για ορισμένα στοιχεία που περιέχονταν στο υπόμνημα απαντήσεως και στο υπόμνημα ανταπαντήσεως.

60 Στις 24 Σεπτεμβρίου 2018, το Γενικό Δικαστήριο (τρίτο τμήμα), στο πλαίσιο των μέτρων οργανώσεως της διαδικασίας που προβλέπονται στο άρθρο 89, παράγραφος 3, του Κανονισμού Διαδικασίας του, έθεσε γραπτώς ερωτήσεις στην προσφεύγουσα και στην παρεμβαίνουσα. Αυτές απάντησαν εμπροθέσμως στις εν λόγω ερωτήσεις.

61 Στις 13 Δεκεμβρίου 2018, το Γενικό Δικαστήριο (τρίτο τμήμα), στο πλαίσιο των μέτρων οργανώσεως της διαδικασίας που προβλέπονται στο άρθρο 89, παράγραφος 3, του Κανονισμού Διαδικασίας, έθεσε γραπτώς ερωτήσεις στην προσφεύγουσα και στην παρεμβαίνουσα.

62 Στις 21 Δεκεμβρίου 2018, κατόπιν των ερωτήσεων του Γενικού Δικαστηρίου, η παρεμβαίνουσα απέσυρε τις αντιρρήσεις της σχετικά με το παράρτημα Α.26, ενώ, στις 7 Ιανουαρίου 2019, η προσφεύγουσα απέσυρε την αίτησή της περί εμπιστευτικής μεταχειρίσεως του παραρτήματος Α.14. Επομένως, εξέλιπαν όλες οι αντιρρήσεις όσον αφορά τις αιτήσεις εμπιστευτικής μεταχειρίσεως τις οποίες είχε υποβάλει η προσφεύγουσα.

63 Κατόπιν μεταβολής της σύνθεσης των τμημάτων του Γενικού Δικαστηρίου, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 27, παράγραφος 5, του Κανονισμού Διαδικασίας, η εισηγήτρια δικαστής τοποθετήθηκε στο πρώτο τμήμα, στο οποίο και ανατέθηκε, κατά συνέπεια, η υπό κρίση υπόθεση.

64 Κατόπιν προτάσεως του πρώτου τμήματος, το Γενικό Δικαστήριο αποφάσισε, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 28 του Κανονισμού Διαδικασίας, να παραπέμψει την υπόθεση σε πενταμελές τμήμα.

65 Στις 28 Νοεμβρίου 2019, κατόπιν προτάσεως της εισηγήτριας δικαστή, το Γενικό Δικαστήριο (πρώτο πενταμελές τμήμα) αποφάσισε να προχωρήσει στην προφορική διαδικασία και, στο πλαίσιο των μέτρων οργανώσεως της διαδικασίας που προβλέπονται στο άρθρο 89 του Κανονισμού Διαδικασίας, έθεσε στους διαδίκους γραπτές ερωτήσεις και ζήτησε την προσκόμιση ενός εγγράφου. Οι διάδικοι συμμορφώθηκαν εμπροθέσμως στα αιτήματα αυτά.

66 Οι διάδικοι αγόρευσαν και απάντησαν στις προφορικές ερωτήσεις του Γενικού Δικαστηρίου κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση της 5ης Φεβρουαρίου 2020.

67 Η προσφεύγουσα ζητεί από το Γενικό Δικαστήριο:

– να ακυρώσει την προσβαλλόμενη απόφαση·

– επικουρικώς, να μειώσει το πρόστιμο που της επιβλήθηκε δυνάμει του άρθρου 2 της προσβαλλομένης αποφάσεως·

– να καταδικάσει την Επιτροπή στα δικαστικά έξοδα.

68 Η Επιτροπή και η παρεμβαίνουσα ζητούν από το Γενικό Δικαστήριο:

– να απορρίψει εξ ολοκλήρου την προσφυγή·

– να καταδικάσει την προσφεύγουσα στα δικαστικά έξοδα.

III. Σκεπτικό

Α. Επί του κυρίου αιτήματος για ακύρωση της προσβαλλομένης αποφάσεως

69 Η προσφεύγουσα προβάλλει πέντε λόγους προς στήριξη του κύριου αιτήματός της, με το οποίο ζητεί την ακύρωση της προσβαλλομένης αποφάσεως. Κατ' ουσίαν, ο πρώτος λόγος αντλείται από πρόδηλη πλάνη εκτιμήσεως και πρόδηλη πλάνη περί το δίκαιο κατά την εφαρμογή του άρθρου 102 ΣΛΕΕ όσον αφορά τον καταχρηστικό χαρακτήρα της συμπεριφοράς της προσφεύγουσας, ο δεύτερος λόγος από πλάνη εκτιμήσεως και πλάνη περί το δίκαιο κατά την εφαρμογή του άρθρου 102 ΣΛΕΕ όσον αφορά την εκτίμηση της επίμαχης πρακτικής, ο τρίτος λόγος από παράβαση του άρθρου 296 ΣΛΕΕ

και του άρθρου 2 του κανονισμού 1/2003 λόγω ανεπάρκειας των αποδεικτικών στοιχείων και έλλειψης αιτιολογίας, ο τέταρτος λόγος, μόνον κατά το πρώτο σκέλος του, από πλάνη κατά τον καθορισμό του ύψους του προστίμου και, ο πέμπτος λόγος από πλάνη σχετικά με την επιβολή διορθωτικού μέτρου.

1. Επί του πρώτου λόγου, που αντλείται από πλάνη εκτιμήσεως και πλάνη περί το δίκαιο κατά την εφαρμογή του άρθρου 102 ΣΛΕΕ όσον αφορά τον καταχρηστικό χαρακτήρα της συμπεριφοράς της προσφεύγουσας

70 Προς στήριξη του πρώτου λόγου, η προσφεύγουσα αμφισβητεί, κατ' ουσίαν, το νομικό κριτήριο που εφάρμοσε η Επιτροπή στην προσβαλλόμενη απόφαση προκειμένου να χαρακτηρίσει τη συμπεριφορά της ως κατάχρηση δεσπόζουσας θέσεως, κατά την έννοια του άρθρου 102 ΣΛΕΕ. Κατά την προσφεύγουσα, η Επιτροπή όφειλε να εκτιμήσει την υπό κρίση υπόθεση υπό το πρίσμα της πάγιας νομολογίας σχετικά με τη μη παροχή προσβάσεως σε ουσιώδεις υποδομές, η οποία θέτει όριο για να συναχθεί ο καταχρηστικός χαρακτήρας μιας πρακτικής πολύ υψηλότερο από εκείνο που εφαρμόστηκε στην προσβαλλόμενη απόφαση.

71 Καταρχάς, κατά την προσφεύγουσα, τα αντίθετα προς τον ανταγωνισμό αποτελέσματα δεν προκύπτουν από την κατάργηση της σιδηροδρομικής γραμμής. Τέτοια αποτελέσματα έχει στην πραγματικότητα η αναστολή της κυκλοφορίας, που εχώρησε ένα μήνα νωρίτερα. Κατά τη γνώμη της προσφεύγουσας, ακόμη και αν η σιδηροδρομική γραμμή δεν είχε καταργηθεί στις 3 Οκτωβρίου 2008 και ανεξάρτητα από το γεγονός ότι δεν επισκευάστηκε μετά την αναστολή της κυκλοφορίας στις 2 Σεπτεμβρίου 2008, η LDZ, εν πάση περιπτώσει, δεν μπορούσε να τη χρησιμοποιήσει. Κατά συνέπεια, κατά την προσφεύγουσα, το νομικό ζήτημα συνοψίζεται στο αν, υπό τις περιστάσεις της υπό κρίση υποθέσεως, το άρθρο 102 ΣΛΕΕ τής επέβαλλε υποχρέωση να επισκευάσει τη σιδηροδρομική γραμμή. Εάν δεν υπήρχε τέτοια υποχρέωση, δεν θα ετίθετο ζήτημα υπάρξεως ή μη αντικειμενικών λόγων για την κατάργηση της σιδηροδρομικής γραμμής.

72 Εν συνεχεία, η προσφεύγουσα υποστηρίζει, κατ' ουσίαν, ότι η υποχρέωση να επισκευάσει ή να πραγματοποιήσει επενδύσεις σε υποδομή στην οποία ένας ανταγωνιστής μπορεί να ζητήσει πρόσβαση δεν μπορεί να της επιβληθεί, δυνάμει του άρθρου 102 ΣΛΕΕ, παρά μόνο στην περίπτωση που η σιδηροδρομική γραμμή θα ήταν ουσιώδης υποδομή, ήτοι στην περίπτωση που θα ήταν απαραίτητη προκειμένου η LDZ να μπορέσει να ασκήσει τις δραστηριότητές της στη σχετική αγορά επόμενης οικονομικής βαθμίδας και η μη επισκευή από την προσφεύγουσα θα εξάλειφε κάθε ανταγωνισμό στην αγορά αυτή. Ωστόσο, κατά την προσφεύγουσα, εν προκειμένω δεν πληρούνται οι δύο αυτές προϋποθέσεις. Ειδικότερα, η πρόσβαση στη σιδηροδρομική γραμμή δεν είναι απαραίτητη για να μπορέσει η LDZ να ασκήσει ανταγωνισμό στη σχετική αγορά επόμενης οικονομικής βαθμίδας.

73 Γενικότερα, η προσφεύγουσα υποστηρίζει ότι το γεγονός ότι μια εναλλακτική λύση μπορεί να είναι λιγότερο ευνοϊκή για έναν ανταγωνιστή δεν καθιστά μια υποδομή «ουσιώδη» ή «απαραίτητη». Επομένως, η προσφεύγουσα θα υφίστατο αδικαιολόγητο περιορισμό της επιχειρηματικής ελευθερίας και των δικαιωμάτων ιδιοκτησίας της αν ήταν υποχρεωμένη, δυνάμει του άρθρου 102 ΣΛΕΕ, να επενδύσει σημαντικά ποσά σε μια μη ουσιώδη υποδομή η οποία τελεί υπό κατάρρευση και δεν είναι ικανή να λειτουργήσει, αποκλειστικώς προκειμένου να παράσχει δυνατότητα εισόδου στην αγορά ενός και μόνον ανταγωνιστή, θέτοντας στη διάθεσή του ένα ελκυστικότερο δρομολόγιο για την εξυπηρέτηση ενός και μόνον πελάτη και για μικρό μέρος της παραγωγής του πελάτη αυτού.

74 Τέλος, η προσφεύγουσα παρατηρεί ότι το νομικό κριτήριο που στηρίζεται στη νομολογία σχετικά με τις ουσιώδεις υποδομές ήταν αυτό που η Επιτροπή σχεδίαζε να εφαρμόσει πριν από την ανακοίνωση των αιτιάσεων. Ειδικότερα, κατά τη διάρκεια μιας συνάντησης με την προσφεύγουσα στις 25 Μαρτίου 2013, οι υπηρεσίες της Επιτροπής εξήγησαν ότι η θεωρία περί ζημίας στηριζόταν στην παραδοχή ότι η κατάργηση της σιδηροδρομικής γραμμής συνιστούσε άρνηση παροχής ουσιωδών υπηρεσιών υποδομής στην LDZ.

75 Η Επιτροπή και η παρεμβαίνουσα αντικρούουν την επιχειρηματολογία αυτή.

76 Συναφώς, υπενθυμίζεται ότι το άρθρο 102 ΣΛΕΕ απαγορεύει, μεταξύ άλλων, σε κατέχουσα δεσπόζουσα θέση επιχείρηση να εφαρμόζει πρακτικές που οδηγούν σε εξοβελισμό των θεωρούμενων ως εξίσου αποτελεσματικών με αυτήν ανταγωνιστών της και να ενισχύει τη δεσπόζουσα θέση της καταφεύγοντας σε άλλα μέσα εκτός από εκείνα που εντάσσονται στο πλαίσιο του υγιούς ανταγωνισμού (βλ. απόφαση της 6ης Σεπτεμβρίου 2017, Intel κατά Επιτροπής, C-413/14 P, EU:C:2017:632, σκέψη 136 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

77 Κατά πάγια νομολογία, η κατέχουσα δεσπόζουσα θέση επιχείρηση υπέχει ειδική υποχρέωση να μη θίγει με τη συμπεριφορά της τον αποτελεσματικό και ανόθευτο ανταγωνισμό στην εσωτερική αγορά (βλ. απόφαση της 6ης Σεπτεμβρίου 2017, Intel κατά Επιτροπής, C-413/14 P, EU:C:2017:632, σκέψη 135 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

78 Συναφώς, έχει κριθεί ότι η καταχρηστική εκμετάλλευση δεσπόζουσας θέσεως, την οποία απαγορεύει το άρθρο 102 ΣΛΕΕ, αποτελεί αντικειμενική έννοια που αφορά τις συμπεριφορές κατέχουσας δεσπόζουσα θέση επιχειρήσεως οι οποίες, σε μια αγορά όπου, ακριβώς λόγω της παρουσίας της εν λόγω επιχειρήσεως, ο ανταγωνισμός είναι ήδη εξασθενημένος, έχουν ως αποτέλεσμα να κωλύεται η διατήρηση του υφισταμένου στην αγορά ανταγωνισμού ή η ανάπτυξή του, λόγω της χρησιμοποιήσεως διαφορετικών μέσων από εκείνα που διέπουν τον συνήθη ανταγωνισμό μεταξύ των προσφερομένων από τους επιχειρηματίες προϊόντων ή υπηρεσιών (βλ. αποφάσεις της 19ης Απριλίου 2012, Tomra Systems κ.λπ. κατά Επιτροπής, C-549/10 P, EU:C:2012:221, σκέψη 17 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία, και της 9ης Σεπτεμβρίου 2009, Clearstream κατά Επιτροπής, T-301/04, EU:T:2009:317, σκέψη 140 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

79 Το άρθρο 102 ΣΛΕΕ δεν αφορά μόνον τις πρακτικές που δύνανται να προκαλέσουν άμεση ζημία στους καταναλωτές αλλά και τις πρακτικές που τους προκαλούν ζημία πλήττοντας τη λειτουργία του ανταγωνισμού (βλ. απόφαση της 27ης Μαρτίου 2012, Post Danmark, C-209/10, EU:C:2012:172, σκέψη 20 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία· πρβλ., επίσης, απόφαση της 29ης Μαρτίου 2012, Telefónica και Telefónica de España κατά Επιτροπής, T-336/07, EU:T:2012:172, σκέψη 171).

80 Δεν έχει κατ' ανάγκην σημασία το συγκεκριμένο αποτέλεσμα της συμπεριφοράς που επικρίνεται ως καταχρηστική. Για να διαπιστωθεί παράβαση του άρθρου 102 ΣΛΕΕ, πρέπει να αποδειχθεί ότι η καταχρηστική συμπεριφορά της κατέχουσας δεσπόζουσα θέση επιχειρήσεως τείνει να περιορίσει τον ανταγωνισμό ή, άλλως, ότι η συμπεριφορά αυτή ενδέχεται να έχει τέτοιο αποτέλεσμα (απόφαση της 19ης Απριλίου 2012, Tomra Systems κ.λπ. κατά Επιτροπής, C-549/10 P, EU:C:2012:221, σκέψη 68· βλ., επίσης, αποφάσεις της 9ης Σεπτεμβρίου 2009, Clearstream κατά Επιτροπής, T-301/04, EU:T:2009:317, σκέψη 144 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία, και της 29ης Μαρτίου 2012, Telefónica και Telefónica de España κατά Επιτροπής, T-336/07, EU:T:2012:172, σκέψη 268 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία). Εξάλλου, το γεγονός ότι η καταχρηστική συμπεριφορά μιας κατέχουσας δεσπόζουσα θέση επιχειρήσεως έχει δυσμενή αποτελέσματα σε άλλες αγορές πλην των αγορών στις οποίες υπάρχει δεσπόζουσα θέση δεν εμποδίζει την εφαρμογή του άρθρου 102 ΣΛΕΕ (πρβλ. απόφαση της 14ης Νοεμβρίου 1996, Tetra Pak κατά Επιτροπής, C-333/94 P, EU:C:1996:436, σκέψη 25).

81 Υπό το πρίσμα των αρχών αυτών πρέπει να εξεταστούν τα επιχειρήματα που προβάλλει η προσφεύγουσα προς στήριξη του πρώτου λόγου ακυρώσεως.

82 Εν προκειμένω, διευκρινίζεται ότι η επιχειρηματολογία που προβάλλει η προσφεύγουσα με τον πρώτο λόγο ακυρώσεως αφορά αποκλειστικώς το νομικό κριτήριο που εφάρμοσε η Επιτροπή προκειμένου να χαρακτηρίσει τη συμπεριφορά της ως κατάχρηση δεσπόζουσας θέσεως.

83 Στις αιτιολογικές σκέψεις 177 και 178 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή έκρινε ότι, καταργώντας τη σιδηροδρομική γραμμή χωρίς αντικειμενική δικαιολογία, η προσφεύγουσα προέβη σε κατάχρηση της δεσπόζουσας θέσεως την οποία κατείχε στη λιθουανική αγορά διαχείρισης των

σιδηροδρομικών υποδομών. Ειδικότερα, η Επιτροπή έκρινε ότι, υπό τις επίμαχες νομικές και πραγματικές περιστάσεις, η κατάργηση της σιδηροδρομικής γραμμής δεν ήταν πρακτική σύμφωνη με εκείνες που διέπουν τον φυσιολογικό ανταγωνισμό. Κατά την Επιτροπή, τούτο επέφερε δυνητικά αντίθετα προς τον ανταγωνισμό αποτελέσματα στην αγορά παροχής υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς πετρελαϊκών προϊόντων μεταξύ του διυλιστηρίου και των θαλάσσιων τερματικών σταθμών της Klaipėda, της Ρίγας και της Ventspils, διά της δημιουργίας φραγμών για την είσοδο στην αγορά.

84 Συνεπώς, εν προκειμένω, η επικρινόμενη με την προσβαλλόμενη απόφαση συμπεριφορά συνίσταται σε αυτή καθεαυτήν την κατάργηση της σιδηροδρομικής γραμμής, ανεξάρτητα από την αναστολή της κυκλοφορίας στη σιδηροδρομική γραμμή στις 2 Σεπτεμβρίου 2008 και τη μη επισκευή της.

85 Συναφώς, καταρχάς, στο μέτρο που, με την επιχειρηματολογία της, η προσφεύγουσα αμφισβητεί ότι αυτή καθεαυτήν η κατάργηση της σιδηροδρομικής γραμμής μπορεί να χαρακτηριστεί ως δυνητικώς καταχρηστική συμπεριφορά, υπενθυμίζεται ότι ο κατάλογος των καταχρηστικών πρακτικών που περιλαμβάνεται στο άρθρο 102 ΣΛΕΕ δεν είναι περιοριστικός, οπότε η απαρίθμηση των καταχρηστικών πρακτικών που περιέχεται στη διάταξη αυτή δεν εξαντλεί τους τρόπους καταχρηστικής εκμετάλλευσης δεσπόζουσας θέσεως που απαγορεύονται από το δίκαιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης (βλ. απόφαση της 17ης Φεβρουαρίου 2011, TeliaSonera Sverige, C-52/09, EU:C:2011:83, σκέψη 26 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία). Επομένως, καταρχήν, οποιαδήποτε συμπεριφορά μιας κατέχουσας δεσπόζουσα θέση επιχειρήσεως η οποία είναι ικανή να περιορίσει τον ανταγωνισμό σε μια αγορά μπορεί να χαρακτηριστεί καταχρηστική. Εξ αυτού προκύπτει ότι δεν αποκλείεται το ενδεχόμενο η κατάργηση της σιδηροδρομικής γραμμής να μπορεί, αφ' εαυτής, ανεξάρτητα από την αναστολή της κυκλοφορίας και τη μη επισκευή, να χαρακτηριστεί ως δυνητικώς καταχρηστική συμπεριφορά.

86 Ως εκ τούτου, πρέπει να εξακριβωθεί αν, εν προκειμένω, η Επιτροπή εφάρμοσε, στην προσβαλλόμενη απόφαση, το κατάλληλο νομικό κριτήριο για να διαπιστώσει ότι η επίμαχη πρακτική, ήτοι η κατάργηση της σιδηροδρομικής γραμμής, συνιστούσε κατάχρηση δεσπόζουσας θέσεως, κατά την έννοια του άρθρου 102 ΣΛΕΕ.

87 Εκ προοιμίου, υπογραμμίζεται ότι η νομολογία σχετικά με τις ουσιώδεις υποδομές αφορά, κατ' ουσίαν, τις περιπτώσεις στις οποίες η εκ μέρους μιας κατέχουσας δεσπόζουσα θέση επιχειρήσεως άρνηση εφοδιασμού, μέσω, ειδικότερα, της ασκήσεως δικαιώματος ιδιοκτησίας, δύναται να στοιχειοθετεί κατάχρηση δεσπόζουσας θέσεως. Συνεπώς, η νομολογία αυτή αφορά ιδίως καταστάσεις στις οποίες η ελεύθερη άσκηση αποκλειστικού δικαιώματος, διά του οποίου αναγνωρίζεται η επένδυση ή η δημιουργία, δύναται να περιορίζεται χάριν του ανόθευτου ανταγωνισμού στην εσωτερική αγορά (βλ. απόφαση της 1ης Ιουλίου 2010, AstraZeneca κατά Επιτροπής, T-321/05, EU:T:2010:266, σκέψη 679 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

88 Ειδικότερα, ο περιορισμός αυτός, ο οποίος εν τέλει συνεπάγεται την επιβολή υποχρέωσης εφοδιασμού, επιτρέπεται υπό την προϋπόθεση ότι συντρέχουν οι τρεις εξαιρετικές περιστάσεις τις οποίες προσδιόρισε το Δικαστήριο ιδίως με την απόφαση της 26ης Νοεμβρίου 1998, Bronner (C-7/97, EU:C:1998:569).

89 Στην υπόθεση επί της οποίας εκδόθηκε η απόφαση της 26ης Νοεμβρίου 1998, Bronner (C-7/97, EU:C:1998:569), το Δικαστήριο έκρινε ότι, προκειμένου να συνιστά κατάχρηση κατά την έννοια του άρθρου 102 ΣΛΕΕ η άρνηση μιας κατέχουσας δεσπόζουσα θέση επιχειρήσεως να παράσχει πρόσβαση σε υπηρεσία, έπρεπε η άρνηση αυτή να μπορεί να εξαφανίσει οποιονδήποτε ανταγωνισμό στην αγορά εκ μέρους του αιτούντος την υπηρεσία, να μη μπορεί να δικαιολογηθεί αντικειμενικά και να είναι η υπηρεσία αυτή καθεαυτήν απαραίτητη για την άσκηση της δραστηριότητας του αιτούντος την υπηρεσία (απόφαση της 26ης Νοεμβρίου 1998, Bronner, C-7/97, EU:C:1998:569, σκέψη 41· βλ., επίσης, απόφαση της 9ης Σεπτεμβρίου 2009, Clearstream κατά Επιτροπής, T-301/04, EU:T:2009:317, σκέψη 147 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

90 Ο σκοπός των εξαιρετικών περιστάσεων που εκτίθενται στην απόφαση της 26ης Νοεμβρίου 1998, Bronner (C-7/97, EU:C:1998:569), είναι να διασφαλιστεί ότι η υποχρέωση που επιβάλλεται σε κατέχουσα δεσπόζουσα θέση επιχείρηση να παράσχει πρόσβαση στην υποδομή της δεν παρακωλύει εν τέλει τον ανταγωνισμό μειώνοντας, για την επιχείρηση, το αρχικό κίνητρο να κατασκευάσει την υποδομή αυτή. Ειδικότερα, μια κατέχουσα δεσπόζουσα θέση επιχείρηση θα ωθείτο λιγότερο να επενδύσει σε υποδομές αν οι ανταγωνιστές της μπορούσαν, κατόπιν αιτήσεως, να μοιραστούν με αυτήν τα οφέλη (πρβλ. προτάσεις του γενικού εισαγγελέα F. G. Jacobs στην υπόθεση Bronner, C-7/97, EU:C:1998:264, σημείο 57).

91 Εντούτοις, μια τέτοια απαίτηση προστασίας του κινήτρου για μια κατέχουσα δεσπόζουσα θέση επιχείρηση να επενδύσει στην κατασκευή ουσιωδών εγκαταστάσεων δεν υφίσταται όταν το εφαρμοστέο κανονιστικό πλαίσιο επιβάλλει ήδη υποχρέωση εφοδιασμού στην κατέχουσα δεσπόζουσα θέση επιχείρηση ή όταν η δεσπόζουσα θέση την οποία η επιχείρηση έχει αποκτήσει στην αγορά απορρέει από πρώην κρατικό μονοπώλιο.

92 Ειδικότερα, η νομολογία έχει αναγνωρίσει ότι οι εξαιρετικές περιστάσεις που είχαν προσδιοριστεί με την απόφαση της 26ης Νοεμβρίου 1998, Bronner (C-7/97, EU:C:1998:569), είχαν θεσπιστεί και εφαρμοστεί στο πλαίσιο υποθέσεων στις οποίες ετίθετο το ζήτημα αν το άρθρο 102 ΣΛΕΕ ήταν ικανό να επιβάλει στην κατέχουσα δεσπόζουσα θέση επιχείρηση την υποχρέωση να παράσχει σε άλλες επιχειρήσεις πρόσβαση σε προϊόν ή υπηρεσία, χωρίς οποιαδήποτε σχετική κανονιστική υποχρέωση (απόφαση της 13ης Δεκεμβρίου 2018, Slovak Telekom κατά Επιτροπής, T-851/14, κατά της οποίας εκκρεμεί αίτηση αναιρέσεως, EU:T:2018:929, σκέψη 118). Ειδικότερα, όταν υφίσταται εκ του νόμου υποχρέωση εφοδιασμού, η αναγκαία στάθμιση των οικονομικών κινήτρων, των οποίων η προστασία δικαιολογεί την εφαρμογή των εξαιρετικών περιστάσεων που εκτέθηκαν στην απόφαση της 26ης Νοεμβρίου 1998, Bronner (C-7/97, EU:C:1998:569), έχει ήδη πραγματοποιηθεί από τον νομοθέτη κατά τον χρόνο επιβολής της υποχρέωσης αυτής.

93 Η νομολογία έχει επίσης αναγνωρίσει ότι η ύπαρξη δεσπόζουσας θέσεως η οποία αποτέλεσε συνέπεια νόμιμου μονοπωλίου έπρεπε να λαμβάνεται υπόψη στο πλαίσιο της εφαρμογής του άρθρου 102 ΣΛΕΕ (πρβλ. απόφαση της 27ης Μαρτίου 2012, Post Danmark, C-209/10, EU:C:2012:172, σκέψη 23 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία). Τούτο ισχύει κατά μείζονα λόγο όταν, σε μια περίπτωση υπάρξεως νομίμου μονοπωλίου, η επιχείρηση δεν έχει επενδύσει στην κατασκευή της υποδομής, δεδομένου ότι αυτή είχε κατασκευαστεί και αναπτυχθεί με δημόσιους πόρους.

94 Εν προκειμένω, κατά πρώτον, επισημαίνεται ότι η προσφεύγουσα κατέχει δεσπόζουσα θέση στην αγορά διαχείρισης των σιδηροδρομικών υποδομών η οποία απορρέει από νόμιμο μονοπώλιο. Εξάλλου, η προσφεύγουσα δεν έχει επενδύσει στο λιθουανικό σιδηροδρομικό δίκτυο, το οποίο ανήκει στο Λιθουανικό Δημόσιο και έχει κατασκευαστεί και αναπτυχθεί με δημόσιους πόρους.

95 Κατά δεύτερον, υπενθυμίζεται ότι η προσφεύγουσα δεν απολαύει της ελεύθερης ασκήσεως ενός αποκλειστικού δικαιώματος ιδιοκτησίας, διά του οποίου αναγνωρίζεται η επένδυση ή η δημιουργία. Υπό την ιδιότητά της ως διαχειρίστρια των λιθουανικών σιδηροδρομικών υποδομών, είναι επιφορτισμένη, τόσο βάσει του δικαίου της Ένωσης όσο και βάσει του εθνικού δικαίου, με το να παρέχει πρόσβαση στις δημόσιες σιδηροδρομικές υποδομές καθώς και να εξασφαλίζει την καλή τεχνική κατάσταση των υποδομών αυτών και μια ασφαλή και αδιάλειπτη σιδηροδρομική κυκλοφορία, σε περίπτωση δε διατάραξης της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας, να λαμβάνει όλα τα αναγκαία μέτρα για να αποκαταστήσει την ομαλότητα.

96 Ειδικότερα, επισημαίνεται ότι το άρθρο 10 της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 29ης Ιουλίου 1991, για την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων (ΕΕ 1991, L 237, σ. 25), παρείχε στις εγκατεστημένες στην Ένωση σιδηροδρομικές επιχειρήσεις πρόσβαση στις σιδηροδρομικές υποδομές υπό δίκαιους όρους με σκοπό την εκμετάλλευση των υπηρεσιών αυτών σε όλα τα κράτη μέλη. Εξάλλου, το άρθρο 5 της οδηγίας 2001/14/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2001, σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών

και τις χρεώσεις για τη χρήση σιδηροδρομικής υποδομής καθώς και με την πιστοποίηση ασφαλείας (ΕΕ 2001, L 75, σ. 29), απένειμε στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, χωρίς διακρίσεις, δικαίωμα πρόσβασης στην ελάχιστη δέσμη πρόσβασης και τροχαία πρόσβαση σε εγκαταστάσεις υπηρεσιών που περιγράφονται στο παράρτημά της ΙΙ. Ομοίως, όπως επισημάνθηκε στην αιτιολογική σκέψη 131 της προσβαλλομένης αποφάσεως, σε εθνικό επίπεδο, οι κανόνες κατανομής της χωρητικότητας των υποδομών των δημόσιων σιδηροδρόμων καθορίζουν τις κατηγορίες υπηρεσιών υποδομής που αντιστοιχούν στον κατάλογο υπηρεσιών του παραρτήματος ΙΙ της οδηγίας 2001/14. Ειδικότερα, κατά την παράγραφο 57 των εν λόγω κανόνων, το «πακέτο ελάχιστης πρόσβασης» και η πρόσβαση στις σιδηροδρομικές υποδομές πρέπει να παρέχονται χωρίς διακρίσεις.

97 Εξάλλου, όπως προκύπτει από την αιτιολογική σκέψη 122 της προσβαλλομένης αποφάσεως, το άρθρο 29, παράγραφος 1, της οδηγίας 2001/14 προέβλεπε ότι «[σ]περίπτωση διαταραχής της σιδηροδρομικής κίνησης λόγω τεχνικής βλάβης ή ατυχήματος, ο διαχειριστής υποδομής λαμβάνει όλα τα μέτρα που απαιτούνται για την αποκατάσταση της ομαλότητας». Ομοίως, κατά το άρθρο 8, παράγραφος 1, σημείο 4, του Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto sektoriaus reformos įstatymas (νόμου για τη μεταρρύθμιση του τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών της Δημοκρατίας της Λιθουανίας), της 27ης Απριλίου 2004 (Žin., 2004, αριθ. 61-2182), ο οποίος ίσχυσε έως τις 8 Οκτωβρίου 2011, η προσφεύγουσα όφειλε να εξασφαλίσει την καλή τεχνική κατάσταση των δημόσιων σιδηροδρομικών υποδομών και την ασφαλή και αδιάλειπτη σιδηροδρομική κυκλοφορία. Επιπλέον, η παράγραφος 69 των κανόνων κατανομής της χωρητικότητας των δημόσιων σιδηροδρομικών υποδομών, οι οποίοι θεσπίστηκαν στις 19 Μαΐου 2004 με την υπ' αριθ. 611 απόφαση της Κυβερνήσεως της Δημοκρατίας της Λιθουανίας, που τροποποιήθηκε με την υπ' αριθ. 167 απόφαση της 15ης Φεβρουαρίου 2006, ορίζει ότι, σε περίπτωση διατάραξης της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας εξαιτίας σιδηροδρομικού ατυχήματος, ο διαχειριστής των υποδομών οφείλει να λάβει όλα τα αναγκαία μέτρα για να αποκαταστήσει την ομαλότητα.

98 Λαμβανομένων υπόψη των ανωτέρω, διαπιστώνεται ότι, αντιθέτως προς ό,τι υποστηρίζει η προσφεύγουσα, υπό το φως του σχετικού κανονιστικού πλαισίου, η επίμαχη συμπεριφορά, δηλαδή η κατάργηση ολόκληρης της σιδηροδρομικής γραμμής, δεν μπορεί να αναλυθεί υπό το πρίσμα της πάγιας νομολογίας σχετικά με τη μη παροχή προσβάσεως σε ουσιώδεις υποδομές, αλλά πρέπει να θεωρηθεί συμπεριφορά ικανή να εμποδίσει την είσοδο στην αγορά καθιστώντας δυσχερέστερη την πρόσβαση σε αυτή και παράγουσα έτσι αποτελέσματα επιζήμιου για τον ανταγωνισμό εξοβελισμού από την αγορά. Επομένως, το ζήτημα αν το άρθρο 102 ΣΛΕΕ επέβαλλε στην προσφεύγουσα την υποχρέωση να επισκευάσει τη σιδηροδρομική γραμμή δεν έχει σημασία για την υπό κρίση υπόθεση.

99 Συνεπώς, η Επιτροπή δεν υπέπεσε σε πλάνη καθόσον παρέλειψε να εκτιμήσει αν η επίμαχη συμπεριφορά πληρούσε τις προϋποθέσεις περί αναγκαιότητας της υπηρεσίας στην οποία δεν είχε παρασχεθεί πρόσβαση και περί εξαλείψεως οποιουδήποτε ανταγωνισμού που τίθενται στη σκέψη 41 της αποφάσεως της 26ης Νοεμβρίου 1998, Bronner (C-7/97, EU:C:1998:569). Ειδικότερα, ήταν αρκετό, υπό την επιφύλαξη τυχόν αντικειμενικής δικαιολογίας, να αποδειχθεί ότι επρόκειτο για συμπεριφορά ικανή να περιορίσει τον ανταγωνισμό και, ιδίως, να αποτελέσει εμπόδιο για την είσοδο στην αγορά (πρβλ. απόφαση της 6ης Δεκεμβρίου 2012, AstraZeneca κατά Επιτροπής, C-457/10 P, EU:C:2012:770, σκέψεις 149 και 153).

100 Σε απάντηση της επιχειρηματολογίας της Επιτροπής, η προσφεύγουσα επιδιώκει να κλονίσει το συμπέρασμα αυτό, υποστηρίζοντας ότι δεν ήταν υποχρεωμένη βάσει του άρθρου 102 ΣΛΕΕ να επενδύσει τους πόρους της σε νέα υποδομή, δεδομένου ότι η σιδηροδρομική γραμμή ήταν υπό κατάρρευση και δεν μπορούσε πλέον να χρησιμοποιηθεί. Ειδικότερα, κατά την προσφεύγουσα, καμία διάταξη του εθνικού δικαίου δεν της επέβαλλε απόλυτο καθήκον να επενδύσει τους πολύ περιορισμένους πόρους της σε νέα υποδομή η οποία θα αντικαθιστούσε μία υπό κατάρρευση σιδηροδρομική γραμμή, ενώ στο δίκτυο ήταν διαθέσιμες και άλλες διαδρομές.

101 Συναφώς, επισημαίνεται ότι η επιχειρηματολογία αυτή στηρίζεται στην υπόθεση ότι η Επιτροπή, αντί να εξετάσει κατά πόσον αποτελούσε καταχρηστική πρακτική η κατάργηση της σιδηροδρομικής γραμμής, όφειλε να εξετάσει αν, υπό το φως της νομολογίας σχετικά με τις ουσιώδεις υποδομές, η μη επισκευή της σιδηροδρομικής γραμμής μπορούσε να χαρακτηριστεί ως καταχρηστική πρακτική. Πλην όμως, από την ανάλυση που διενεργήθηκε στις σκέψεις 98 και 99 ανωτέρω προκύπτει ότι η υπόθεση αυτή είναι εσφαλμένη.

102 Όσον αφορά το επιχείρημα ότι το νομικό κριτήριο που στηρίζεται στη νομολογία σχετικά με την πρόσβαση στις ουσιώδεις υποδομές ήταν αυτό που η ίδια η Επιτροπή είχε κατά νου πριν από την ανακοίνωση των αιτιάσεων, δεδομένου ότι, κατά τη διάρκεια συνάντησης με την προσφεύγουσα στις 25 Μαρτίου 2013, οι υπηρεσίες της Επιτροπής είχαν εξηγήσει ότι η θεωρία περί ζημίας στην υπό κρίση υπόθεση στηριζόταν στην παραδοχή ότι η κατάργηση της σιδηροδρομικής γραμμής συνιστούσε άρνηση παροχής στην LDZ προσβάσεως σε ουσιώδεις υπηρεσίες υποδομής, επισημαίνεται ότι το γεγονός ότι τα πρακτικά μιας προγενέστερης της ανακοίνωσης αιτιάσεων συνάντησης με τους εκπροσώπους των υπηρεσιών της Επιτροπής, τα οποία καταρτίσθηκαν αποκλειστικώς από τον νομικό σύμβουλο της προσφεύγουσας και τα οποία δεν εγκρίθηκαν από την Επιτροπή, αναφέρουν ότι η «θεωρία περί ζημίας» την οποία είχε προηγουμένως εφαρμόσει η Επιτροπή ενδεχομένως ήταν άρνηση παροχής ουσιωδών υπηρεσιών στην LDZ δεν μπορεί να δεσμεύσει την εκτίμηση στην οποία προέβη η Επιτροπή στην προσβαλλόμενη απόφαση. Εξάλλου, από τα επίμαχα πρακτικά προκύπτει ρητώς ότι οι απόψεις που εκφράστηκαν κατά τη συνάντηση δεν ήταν παρά προκαταρκτικές θέσεις και ότι η Επιτροπή μπορούσε να εξετάζει και άλλες θεωρίες περί ζημίας. Ειδικότερα, από τη δεύτερη παράγραφο του τμήματος «Θεωρία περί ζημίας» των πρακτικών αυτών προκύπτει ότι, κατά την Επιτροπή, η κατάργηση της σιδηροδρομικής γραμμής μπορούσε επίσης να θεωρηθεί ως περιορισμός του ανταγωνισμού ως εκ του αντικειμένου, στο μέτρο που θα μπορούσε να εμποδίσει τον ανταγωνισμό κατά την παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς.

103 Λαμβανομένων υπόψη των ανωτέρω, συνάγεται ότι η Επιτροπή δεν ήταν υποχρεωμένη να εκτιμήσει τη συμβατότητα της συμπεριφοράς της προσφεύγουσας με το άρθρο 102 ΣΛΕΕ υπό το πρίσμα της πάγιας νομολογίας σχετικά με τη μη παροχή προσβάσεως σε ουσιώδεις υποδομές.

104 Ως εκ τούτου, ο πρώτος λόγος πρέπει να απορριφθεί ως αβάσιμος.

2. Επί του δευτέρου λόγου, που αντλείται από πλάνη εκτιμήσεως και πλάνη περί το δίκαιο κατά την εφαρμογή του άρθρου 102 ΣΛΕΕ όσον αφορά την εκτίμηση της επίμαχης πρακτικής

105 Με τον δεύτερο λόγο, η προσφεύγουσα προβάλλει, κατ' ουσίαν, παράβαση του άρθρου 102 ΣΛΕΕ καθώς και πρόδηλη πλάνη εκτιμήσεως όσον αφορά την εκτίμηση της επίμαχης πρακτικής, διότι, κατ' αυτήν, υπό τις νομικές και πραγματικές περιστάσεις της συγκεκριμένης περιπτώσεως, η κατάργηση της σιδηροδρομικής γραμμής, η οποία ήταν μη ουσιώδης και υπό κατάρρευση υποδομή, δεν συνιστούσε κατάχρηση δεσπόζουσας θέσεως. Ειδικότερα, κατά την προσφεύγουσα, ακόμη και αν η κατάργηση μιας τέτοιας υποδομής μπορούσε, υπό όλως εξαιρετικές περιστάσεις, να συνιστά καταχρηστική πρακτική μολονότι οι προϋποθέσεις που τίθενται από τη νομολογία και υπενθυμίζονται στο πλαίσιο του πρώτου λόγου δεν πληρούντο, η Επιτροπή δεν απέδειξε επαρκώς κατά νόμον ότι εν προκειμένω συνέτρεχαν τέτοιες όλως εξαιρετικές περιστάσεις όσον αφορά τη σιδηροδρομική γραμμή.

106 Η προσφεύγουσα υποδιαιρεί τον δεύτερο λόγο σε τέσσερα σκέλη.

107 Εκ προοιμίου, υπενθυμίζεται ότι η έκταση του κατ' άρθρο 263 ΣΛΕΕ ελέγχου νομιμότητας καλύπτει όλα τα στοιχεία των αποφάσεων της Επιτροπής οι οποίες αφορούν τις διαδικασίες εφαρμογής των άρθρων 101 και 102 ΣΛΕΕ, τον εμπεριστατωμένο έλεγχο των οποίων διασφαλίζει το Γενικό Δικαστήριο, τόσο από νομικής όσον και από πραγματικής απόψεως, υπό το πρίσμα των λόγων που

προβάλλουν οι προσφεύγοντες και λαμβανομένου υπόψη του συνόλου των στοιχείων που αυτοί υποβάλλουν στην κρίση του (βλ. απόφαση της 21ης Ιανουαρίου 2016, Galp Energía España κ.λπ. κατά Επιτροπής, C-603/13 P, EU:C:2016:38, σκέψη 72 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

α) Επί του πρώτου σκέλους του δευτέρου λόγου, που αντλείται από πλάνη όσον αφορά τις «αμφιβολίες» που εξέφρασε η Επιτροπή ως προς το υποστατό των ελαττωμάτων της σιδηροδρομικής γραμμής

108 Με το πρώτο σκέλος του δευτέρου λόγου, η προσφεύγουσα αιτιάται την Επιτροπή ότι υπέπεσε σε πλάνη περί το δίκαιο συνοδευόμενη από πλάνη εκτιμήσεως καθόσον οι αμφιβολίες τις οποίες εξέφρασε ως προς την ύπαρξη και τη σπουδαιότητα των ελαττωμάτων της σιδηροδρομικής γραμμής για την ασφάλεια της κυκλοφορίας είναι αβάσιμες. Ειδικότερα, η προσφεύγουσα επικρίνει την Επιτροπή καθόσον δήλωσε ότι η κατάργηση της σιδηροδρομικής γραμμής ήταν «μη δικαιολογημένη» και ότι οι τεχνικές εξηγήσεις που είχε παράσχει η ίδια όσον αφορά τη σιδηροδρομική γραμμή και τα ελαττώματά της ήταν «ελάχιστα πειστικές». Υποστηρίζει επίσης ότι οι «αμφιβολίες» που εκφράστηκαν σχετικά με την ύπαρξη και τη σπουδαιότητα των ελαττωμάτων της σιδηροδρομικής γραμμής οφείλονταν στην πραγματικότητα στο ότι η Επιτροπή την υποπτευόταν ότι είχε χρησιμοποιήσει προβλήματα ασφαλείας ως πρόφαση για να συγκαλύψει τη συμπεριφορά της.

109 Προς στήριξη του πρώτου αυτού σκέλους, η προσφεύγουσα διατυπώνει τέσσερις αιτιάσεις.

1) Επί της πρώτης αιτιάσεως του πρώτου σκέλους, που αντλείται από την ύπαρξη αμφιβολιών ως προς την επέλευση της παραμόρφωσης της σιδηροδρομικής γραμμής

110 Με την πρώτη αιτίαση, η προσφεύγουσα υποστηρίζει ότι οι αμφιβολίες τις οποίες εξέφρασε η Επιτροπή ως προς την επέλευση της παραμόρφωσης είναι όλως αβάσιμες. Η προσφεύγουσα υποστηρίζει ότι οι αμφιβολίες τις οποίες εξέφρασε η Επιτροπή ως προς την ύπαρξη της παραμόρφωσης στηρίζονται σε υπόνοιες συναρτώμενες προς το ότι η ίδια επικαλέστηκε προβλήματα ασφαλείας για να δικαιολογήσει τη συμπεριφορά της. Συναφώς, προβάλλει ότι στην πραγματικότητα η παραμόρφωση αναφέρθηκε αμέσως από διάφορους εργαζομένους της που συμμετείχαν στην εποπτεία της σιδηροδρομικής γραμμής ή που ήταν υπεύθυνοι για την εν λόγω εποπτεία και ότι όλες οι εκθέσεις τους συμφωνούσαν μεταξύ τους ως προς την περιγραφή της παραμόρφωσης. Επομένως, κατά την προσφεύγουσα, ουδείς λόγος υφίσταται ώστε να δημιουργηθούν υπόνοιες ότι όλοι τους ενδεχομένως «συνωμότησαν» για να «επινοήσουν» μια παραμόρφωση η οποία δεν υπήρχε.

111 Η Επιτροπή και η παρεμβαίνουσα αντικρούουν την αιτίαση αυτή.

112 Εν προκειμένω, αρκεί η διαπίστωση ότι, όπως δέχεται και η προσφεύγουσα, η Επιτροπή επισήμανε, στην αιτιολογική σκέψη 181 της προσβαλλομένης αποφάσεως, ότι, παρά τις αμφιβολίες της ως προς την ύπαρξη της παραμόρφωσης, είχε στηρίξει την ανάλυσή της στην υπόθεση ότι η παραμόρφωση αυτή είχε εμφανιστεί με τη μορφή που εξέθεσε η προσφεύγουσα. Ειδικότερα, η Επιτροπή έκρινε ότι δεν υπήρχαν επαρκείς αποδείξεις ώστε να απορριφθούν τα όσα υποστήριζε η προσφεύγουσα όσον αφορά την επέλευση και την έκταση της παραμόρφωσης, πράγμα το οποίο επιβεβαίωσε εκ νέου κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, σε απάντηση ερωτήματος του Γενικού Δικαστηρίου. Εξάλλου, συμφωνώντας με την προσφεύγουσα, η Επιτροπή αναγνώρισε ότι η παραμόρφωση είχε καταγραφεί σε διάφορα έγγραφα που προσκόμισε η προσφεύγουσα. Από την αιτιολογική σκέψη 179 της προσβαλλομένης αποφάσεως προκύπτει επίσης ότι η Επιτροπή εξέτασε τις περιστάσεις υπό τις οποίες εμφανίστηκε η παραμόρφωση όχι για να επιχειρήσει να αποδείξει ότι η προσφεύγουσα είχε ενεργήσει κακόπιστα επινοώντας απλώς την παραμόρφωση, αλλά αποκλειστικώς διότι η παρεμβαίνουσα είχε υποστηρίξει ότι η παραμόρφωση δεν μπορούσε να επέλθει με τον τρόπο που περιέγραψε η προσφεύγουσα, πράγμα το οποίο αυτή αμφισβήτησε έντονα.

113 Κατά συνέπεια, διαπιστώνεται ότι η επιχειρηματολογία της προσφεύγουσας που αντλείται από την ύπαρξη αμφιβολιών τις οποίες υποτίθεται ότι εξέφρασε η Επιτροπή ως προς την ύπαρξη της παραμόρφωσης της σιδηροδρομικής γραμμής πρέπει να απορριφθεί.

2) Επί της δεύτερης αιτιάσεως του πρώτου σκέλους, που αντλείται από πλάνη κατά την εκτίμηση της διαβεβαιώσεως ότι η κατάργηση της σιδηροδρομικής γραμμής οφειλόταν αποκλειστικά στην παραμόρφωση

114 Με τη δεύτερη αιτίαση, η προσφεύγουσα αμφισβητεί τη διαπίστωση που περιέχεται στην αιτιολογική σκέψη 329 της προσβαλλομένης αποφάσεως, κατά την οποία είχε αρχικώς υποστηρίξει, στην απάντησή της στην πρώτη αίτηση παροχής πληροφοριών της 6ης Ιανουαρίου 2012, ότι η κατάργηση ολόκληρης της σιδηροδρομικής γραμμής οφειλόταν αποκλειστικά στην επέλευση της παραμόρφωσης. Συναφώς, η προσφεύγουσα υποστηρίζει ότι, στην απάντησή της, παρέπεμψε στη λεπτομερή περιγραφή της διαδικασίας που είχε οδηγήσει στο κλείσιμο και στην κατάργηση της σιδηροδρομικής γραμμής. Επομένως, όπως υποστηρίζει η προσφεύγουσα, τόσο στην απάντησή της στην πρώτη αίτηση παροχής πληροφοριών όσο και στις παρατηρήσεις της επί της ανακοίνωσης αιτιάσεων, προέβαλε τα ίδια επιχειρήματα, ήτοι ότι ναι μεν η παραμόρφωση την είχε οδηγήσει στο να αξιολογήσει τη σιδηροδρομική γραμμή στο σύνολό της, πλην όμως η γενική κατάσταση της σιδηροδρομικής γραμμής και όχι η επέλευση αποκλειστικώς της παραμόρφωσης δικαιολόγησαν την κατάργησή της.

115 Η Επιτροπή και η παρεμβαίνουσα αντικρούουν την αιτίαση αυτή.

116 Εν προκειμένω, επισημαίνεται ότι, όπως διαπιστώθηκε στην αιτιολογική σκέψη 329 της προσβαλλομένης αποφάσεως, με την απάντησή της στην πρώτη αίτηση παροχής πληροφοριών, η προσφεύγουσα διαβεβαίωσε ότι «[τ]ο κλείσιμο και η μετέπειτα κατάργηση του λιθουανικού τμήματος της [σιδηρο]γραμμής [ήταν] συνέπεια του συμβάντος που [είχε σημειωθεί] στη σιδηροδρομική γραμμή στις 2 Σεπτεμβρίου 2008». Ωστόσο, αμέσως μετά τη φράση αυτή, η προσφεύγουσα παρέπεμψε στη «λεπτομερή περιγραφή της διαδικασίας που [είχε οδηγήσει] στο κλείσιμο και στην κατάργηση [της σιδηροδρομικής γραμμής]».

117 Έστω όμως και αν υποτεθεί ότι η διαπίστωση, που περιέχεται στην προσβαλλόμενη απόφαση, ότι η προσφεύγουσα είχε αρχικώς υποστηρίξει ότι η κατάργηση της σιδηροδρομικής γραμμής αποτελούσε συνέπεια της εμφάνισης της παραμόρφωσης, δεν παρατέθηκε ορθώς, όπως υποστηρίζει η προσφεύγουσα, διαπιστώνεται ότι τούτο δεν ασκεί επιρροή, δεδομένου ότι η Επιτροπή, στην προσβαλλόμενη απόφαση, δεν στήριξε την ανάλυσή της στη διαπίστωση αυτή, αλλά στην επιχειρηματολογία που ανέπτυξε η προσφεύγουσα σε απάντηση της ανακοίνωσης αιτιάσεων. Ειδικότερα, η επίμαχη διαπίστωση χρησίμευσε μόνο για να αποκλειστεί το ενδεχόμενο να μπορούσε η παραμόρφωση αφ' εαυτής να δικαιολογήσει την κατάργηση ολόκληρης της σιδηροδρομικής γραμμής.

118 Επομένως, η αιτίαση της προσφεύγουσας πρέπει να απορριφθεί.

3) Επί της τρίτης αιτιάσεως του πρώτου σκέλους, που αντλείται από πλάνη κατά την εκτίμηση των διαφορών μεταξύ των εκθέσεων της 5ης Σεπτεμβρίου 2008 και των εγγράφων της 4ης και της 5ης Σεπτεμβρίου 2008

119 Με την τρίτη αιτίαση, η προσφεύγουσα υποστηρίζει ότι οι υποτιθέμενες ανεξήγητες αποκλίσεις, τις οποίες επισήμανε η Επιτροπή στην αιτιολογική σκέψη 334 της προσβαλλομένης αποφάσεως, μεταξύ, αφενός, των εκθέσεων της 5ης Σεπτεμβρίου 2008 και, αφετέρου, των δύο εγγράφων του τοπικού διευθυντή ενός υποκαταστήματος της προσφεύγουσας (στο εξής: τοπικός διευθυντής) της 4ης και της 5ης Σεπτεμβρίου 2008, συνιστάμενες στο ότι οι μεν εκθέσεις ανέφεραν ότι αρκούσε η τοπική επισκευή του σημείου της παραμόρφωσης, τα δε έγγραφα του τοπικού διευθυντή αναφέρονταν στην ανάγκη πληρέστερων εργασιών στη σιδηροδρομική γραμμή, οφείλονται στο γεγονός ότι η αποστολή των τεσσάρων μελών της επιτροπής ελέγχου περιοριζόταν στην ανάλυση της παραμόρφωσης και τα μέλη

αυτά εξέτασαν αποκλειστικώς το σημείο της παραμόρφωσης και όχι ολόκληρη τη σιδηροδρομική γραμμή. Αντιθέτως, η αποστολή του τοπικού διευθυντή, στον οποίο υπέβαλαν τις εκθέσεις τους τα μέλη της επιτροπής ελέγχου, δεν ήταν περιορισμένη. Ειδικότερα, ήταν ο πλέον έμπειρος εργαζόμενος, δεδομένου ότι ήταν υπεύθυνος για τις υποδομές και την ασφάλεια της κυκλοφορίας στην περιοχή του και δεδομένου ότι η κύρια ευθύνη του έγκειτο στο να αξιολογήσει το τι σήμαινε το συμβάν για την ασφάλεια ολόκληρης της σιδηροδρομικής γραμμής. Με βάση την εμπειρία του όσον αφορά τη σιδηροδρομική γραμμή και δεδομένου ότι όλα τα μέτρα που είχαν ληφθεί προηγουμένως, ειδικότερα οι ήσσονος σημασίας επισκευές και η μείωση της ταχύτητας στα 25 km/h, δεν είχαν εμποδίσει ένα τόσο σοβαρό συμβάν όπως η παραμόρφωση, η οποία θα μπορούσε να έχει δυνητικώς καταστροφικές επιπτώσεις στο περιβάλλον (πετρελαϊκή ρύπανση) και το οποίο μπορούσε επίσης να σημειωθεί σε οποιοδήποτε άλλο τμήμα της σιδηροδρομικής γραμμής, κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η ανακαίνιση, ήτοι η ανακατασκευή ολόκληρης της σιδηροδρομικής γραμμής, ήταν αναγκαία ώστε η κυκλοφορία να επαναληφθεί με πλήρη ασφάλεια. Εξάλλου, η προσφεύγουσα διευκρινίζει ότι η ίδια ασφαλώς γνώριζε τον περιορισμό της ταχύτητας στη σιδηροδρομική γραμμή και κατά συνέπεια η Επιτροπή δεν μπορεί να συναγάγει κανένα συμπέρασμα από το γεγονός ότι ο τοπικός διευθυντής δεν είχε αναφέρει ρητώς στα έγγραφα της 4ης και της 5ης Σεπτεμβρίου 2008 ότι η μείωση της μέγιστης ταχύτητας δεν είχε εμποδίσει την παραμόρφωση.

120 Η Επιτροπή και η παρεμβαίνουσα αντικρούουν την αιτίαση αυτή.

121 Συναφώς, υπενθυμίζεται ότι, στις 3 Σεπτεμβρίου 2008, η προσφεύγουσα συνέστησε επιτροπή ελέγχου την οποία αποτελούσαν στελέχη της τοπικής θυγατρικής της προκειμένου να διερευνήσει τους λόγους της παραμόρφωσης. Η επιτροπή ελέγχου επισκέφθηκε και επιθεώρησε μόνον το σημείο της παραμόρφωσης. Επομένως, τα συμπεράσματά της αφορούσαν την κατάσταση της σιδηροδρομικής γραμμής μόνον ως προς το σημείο αυτό. Η επιτροπή ελέγχου υπέβαλε δύο εκθέσεις, ήτοι την έκθεση έρευνας της 5ης Σεπτεμβρίου 2008 και την τεχνική έκθεση της 5ης Σεπτεμβρίου 2008.

122 Σύμφωνα με την έκθεση έρευνας της 5ης Σεπτεμβρίου 2008, η παραμόρφωση προκλήθηκε από τη φυσική φθορά διαφόρων στοιχείων της σιδηροδρομικής επιδομής. Η εν λόγω έκθεση έρευνας επιβεβαίωσε επίσης ότι η αναστολή της κυκλοφορίας έπρεπε να εξακολουθήσει «μέχρις ότου ολοκληρωθούν όλες οι εργασίες αποκατάστασης και επισκευής».

123 Οι παρατηρήσεις που περιέχονταν στην έκθεση έρευνας της 5ης Σεπτεμβρίου 2008 επιβεβαιώθηκαν από την τεχνική έκθεση της 5ης Σεπτεμβρίου 2008, η οποία, όπως ακριβώς και η πρώτη έκθεση, αναφερόταν αποκλειστικώς στο σημείο της παραμόρφωσης και υποδείκνυε ως αιτία της διάφορα προβλήματα της σιδηροδρομικής επιδομής. Η τεχνική έκθεση της 5ης Σεπτεμβρίου 2008 κατέληξε στο συμπέρασμα ότι το κυκλοφοριακό ατύχημα που είχε σημειωθεί υπό τη μορφή παραμόρφωσης της σιδηροδρομικής γραμμής έπρεπε να χαρακτηριστεί ως συμβάν και οφειλόταν στη φυσική φθορά στοιχείων του ανώτερου τμήματος της επιδομής.

124 Στις 4 Σεπτεμβρίου 2008, μία ημέρα πριν η επιτροπή ελέγχου υποβάλει τις εκθέσεις της 5ης Σεπτεμβρίου 2008, ο τοπικός διευθυντής απέστειλε ένα έγγραφο στη διεύθυνση σιδηροδρομικών υποδομών της LG. Με το έγγραφο αυτό, ο τοπικός διευθυντής προέβαινε στις ίδιες διαπιστώσεις με εκείνες των εκθέσεων της 5ης Σεπτεμβρίου 2008, αλλά κατέληγε στο συμπέρασμα ότι «η μερική επισκευή της σιδηροδρομικής γραμμής δεν θα επέλυε το πρόβλημα» και ζητούσε την έγκριση και τη χρηματοδότηση που ήταν αναγκαίες για την υλοποίηση σχεδίου επισκευής ολόκληρης της σιδηροδρομικής γραμμής.

125 Ο τοπικός διευθυντής επανέλαβε τα συμπεράσματά του σε δεύτερο έγγραφο της 5ης Σεπτεμβρίου 2008, με το οποίο εκτίμησε το κόστος των εργασιών σε 38 εκατομμύρια λιθουανικά λίτας (LTL), που αντιστοιχούσαν σε περίπου 11,2 εκατομμύρια ευρώ.

126 Ως εκ τούτου, πρώτον, επισημαίνεται ότι από το περιεχόμενο των από 4 και 5 Σεπτεμβρίου 2008 εγγράφων του τοπικού διευθυντή δεν προκύπτει ότι, όπως υποστηρίζει η προσφεύγουσα, οι εξουσίες του δεν περιορίζονταν στο σημείο της παραμόρφωσης, εξ αυτού δε του λόγου αυτός κλήθηκε να αξιολογήσει την κατάσταση ολόκληρης της σιδηροδρομικής γραμμής ενώ η επιτροπή ελέγχου της 3ης Σεπτεμβρίου 2008 είχε περιορίσει την εξέτασή της στο σημείο της παραμόρφωσης. Ειδικότερα, στο έγγραφο της 4ης Σεπτεμβρίου 2008, ο συντάκτης περιορίστηκε να επισημάνει ότι κατά τη διάρκεια τακτικού ελέγχου είχε διαπιστωθεί παραμόρφωση στο δέκατο όγδοο χιλιόμετρο της σιδηροδρομικής γραμμής, εν συνεχεία δε παρέθεσε τα πορίσματα του ελέγχου σε σχέση με την αιτία της παραμόρφωσης και κατέληξε στη διαπίστωση ότι «οι μερικές επισκευές δεν [θα] επ[έλυαν] το πρόβλημα». Στο τέλος ζήτησε επίσης την έγκριση και τη χρηματοδότηση που ήταν αναγκαίες για την υλοποίηση σχεδίου επισκευής ολόκληρης της σιδηροδρομικής γραμμής. Ομοίως, το έγγραφο της 5ης Σεπτεμβρίου 2008 είναι συνοπτικό έγγραφο στο οποίο ο τοπικός διευθυντής ανέφερε την ημερομηνία και την ώρα της παραμόρφωσης και εκτίμησε ότι, προκειμένου να αποκατασταθεί η κυκλοφορία στη σιδηροδρομική γραμμή, ήταν αναγκαίες εργασίες στο σύνολο της σιδηροδρομικής γραμμής. Εκτίμησε επίσης το κόστος των εργασιών σε 38 εκατομμύρια LTL και ζήτησε από τον αποδέκτη τη συνδρομή του για τη χορήγηση κεφαλαίων προς εκτέλεση των εργασιών αυτών.

127 Δεύτερον, όπως επισημαίνει η Επιτροπή, επιβάλλεται η διαπίστωση ότι τα μέλη της επιτροπής ελέγχου της 3ης Σεπτεμβρίου 2008, τα οποία κατήρτισαν τις εκθέσεις της 5ης Σεπτεμβρίου 2008 και συνέστησαν την τοπική επισκευή της παραμόρφωσης, ήταν ανώτερα στελέχη ανήκοντα στο ίδιο υποκατάστημα της LG με τον τοπικό διευθυντή, τα οποία, όπως και ο τοπικός διευθυντής, πιθανότατα γνώριζαν το ιστορικό της σιδηροδρομικής γραμμής.

128 Τρίτον, όπως διαπιστώθηκε στην αιτιολογική σκέψη 332 της προσβαλλομένης αποφάσεως, πρέπει να παρατηρηθεί ότι από τη σύγκριση των εκθέσεων της 5ης Σεπτεμβρίου 2008 με το από 4 Σεπτεμβρίου 2008 έγγραφο του τοπικού διευθυντή, όπως αυτό συνοψίζεται στον πίνακα αριθ. 2 που παρατίθεται στην αιτιολογική σκέψη 46 της προσβαλλομένης αποφάσεως, προκύπτει ότι και τα τρία έγγραφα αναφέρουν τα ίδια προβλήματα της σιδηροδρομικής επιδομής. Κατά συνέπεια, δύσκολα μπορούν να γίνουν αντιληπτοί οι λόγοι για τους οποίους οι εκθέσεις της 5ης Σεπτεμβρίου 2008 συνιστούσαν τοπικές επισκευές στο σημείο της παραμόρφωσης ενώ τα έγγραφα της 4ης και της 5ης Σεπτεμβρίου 2008 συνιστούσαν πλήρεις εργασίες επισκευής σε ολόκληρη τη σιδηροδρομική γραμμή.

129 Τέταρτον, πρέπει να κριθεί ότι η προσφεύγουσα αβασίμως υποστηρίζει ότι ο τοπικός διευθυντής είχε διαπιστώσει την ανάγκη κατάργησης και πλήρους ανακατασκευής της σιδηροδρομικής γραμμής με βάση την εμπειρία του σε σχέση με τη σιδηροδρομική γραμμή και για τον λόγο ότι τα προηγουμένως ληφθέντα μέτρα, ιδίως οι μειώσεις ταχύτητας, δεν είχαν εμποδίσει την επέλευση της παραμόρφωσης. Ειδικότερα, τα από 4 και 5 Σεπτεμβρίου 2008 έγγραφα του τοπικού διευθυντή δεν αναφέρονται σε δήθεν αποτυχία των προγενέστερων μέτρων, όπως ο περιορισμός της ταχύτητας. Ειδικότερα, το από 4 Σεπτεμβρίου 2008 έγγραφο του τοπικού διευθυντή περιορίστηκε να διαπιστώσει, χωρίς περαιτέρω διευκρινίσεις, ότι «οι μερικές επισκευές δεν [θα] επ[έλυαν] το πρόβλημα». Εξάλλου, το ότι το ζήτημα του περιορισμού της ταχύτητας στη σιδηροδρομική γραμμή ήταν ευρέως γνωστό στο πλαίσιο της LG, ακόμη και αν θεωρηθεί αποδεδειγμένο, δεν μπορεί να αντισταθμίσει την έλλειψη αναφοράς στην αποτυχία των προγενέστερων μέτρων ούτε, εν πάση περιπτώσει, να δικαιολογήσει τις ανακολουθίες μεταξύ των εκθέσεων της 5 Σεπτεμβρίου 2008 και των εγγράφων του τοπικού διευθυντή.

130 Επομένως οι δικαιολογίες τις οποίες προέβαλε η προσφεύγουσα για να εξηγήσει τις διαφορές μεταξύ των εκθέσεων της 5ης Σεπτεμβρίου 2008 και των από 4 και 5 Σεπτεμβρίου 2008 εγγράφων του τοπικού διευθυντή δεν αρκούν για να ανατρέψουν τη διαπίστωση των ανακολουθιών τις οποίες επισήμανε η Επιτροπή στην προσβαλλόμενη απόφαση.

131 Ως εκ τούτου, η αιτίαση της προσφεύγουσας πρέπει να απορριφθεί.

4) Επί της τέταρτης αιτιάσεως του πρώτου σκέλους, που αντλείται από το ότι η Επιτροπή κακώς απέρριψε τα επιχειρήματα που αφορούσαν τα συστημικά προβλήματα της έδρασης της σιδηροδρομικής γραμμής

132 Με την τέταρτη αιτίαση, η προσφεύγουσα υποστηρίζει ότι τα επιχειρήματα που προέβαλε σε σχέση με τα συστημικά προβλήματα της έδρασης της σιδηροδρομικής γραμμής δεν ήταν, όπως εκτίμησε η Επιτροπή στην προσβαλλόμενη απόφαση, αντιφατικά ή ελάχιστα πειστικά. Τα επιχειρήματα αυτά δικαιολογούνται, κατ' αυτήν, από την ιδιαίτερη περίσταση ότι μόνον καθυστερημένα, στις 11 Σεπτεμβρίου 2008, κατέστη δυνατόν να εξετάσει τη σιδηροδρομική γραμμή ειδικός εμπειρογνώμονας στον τομέα των εδράσεων σιδηροδρομικών γραμμών και του έρματος. Η συσταθείσα στις 10 Σεπτεμβρίου 2018 έκτακτη επιτροπή η οποία εξέτασε τη σιδηροδρομική γραμμή επισήμανε, μεταξύ άλλων, έντονη φθορά του έρματος, τέσσερις «αύλακες» που αποδείκνυαν «ελαττώματα της έδρασης» καθώς και πλάτος έδρασης που δεν ανταποκρινόταν στους τεχνικούς κανονισμούς. Βάσει των διαπιστώσεων αυτών, η έκτακτη επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι, στην περίπτωση αυτή, η παραμόρφωση πιθανότατα είχε προκληθεί από συστημικά προβλήματα του συστήματος σύνδεσης και της έδρασης της σιδηροδρομικής γραμμής. Κατά την προσφεύγουσα, το συμπέρασμα αυτό δεν προϋπέθετε την εκσκαφή του έρματος. Ειδικότερα, τα ελαττώματα αυτά, που ήταν απολύτως ορατά, αφορούσαν ιδίως την κατάσταση και τη μορφή του έρματος και παρείχαν ισχυρές ενδείξεις για την κακή κατάσταση της έδρασης εν γένει, αρκούσαν από μόνα τους για να μπορέσουν οι εμπειρογνώμονες να καταλήξουν στα συμπεράσματά τους.

133 Κατά την προσφεύγουσα, η σιδηροδρομική γραμμή ήταν εξάλλου σε πολύ κακή γενική κατάσταση, η δε εμφάνιση της παραμόρφωσης κατέστησε σαφές στην έκτακτη επιτροπή ότι τα μέχρι τότε ληφθέντα μεμονωμένα μέτρα (ήσσονος σημασίας επισκευές της σιδηροδρομικής επιδομής και μειώσεις ταχύτητας) δεν είχαν αρκέσει για την επίλυση των ανακυψάντων σοβαρών προβλημάτων ασφαλείας. Κατά συνέπεια, βάσει των σαφών τεχνικών πορισμάτων τόσο του εμπειρογνώμονα στον τομέα των εδράσεων σιδηροδρομικών γραμμών και του έρματος όσο και της έκτακτης επιτροπής συνολικά, δεν υφίσταντο κατά τη γνώμη της προσφεύγουσας άλλες λύσεις πέραν της ανακατασκευής ολόκληρης της σιδηροδρομικής γραμμής προκειμένου να αποφευχθεί η επέλευση άλλων επικίνδυνων συμβάντων ή και ατυχημάτων. Επομένως, κατά την προσφεύγουσα, η νέα αυτή σφαιρική και λεπτομερής αξιολόγηση της σιδηροδρομικής γραμμής στο σύνολό της αποτέλεσε τη βάση της αποφάσεως να καταργηθεί η σιδηροδρομική γραμμή.

134 Η Επιτροπή και η παρεμβαίνουσα αντικρούουν την αιτίαση αυτή.

135 Εν προκειμένω, υπενθυμίζεται ότι, στην αιτιολογική σκέψη 336 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή παρατήρησε ότι, στην αλληλογραφία της με τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών και στις παρατηρήσεις που υπέβαλε κατά τη διοικητική διαδικασία, η προσφεύγουσα είχε δηλώσει συχνά ότι ο κύριος λόγος της κατάργησης ολόκληρης της σιδηροδρομικής γραμμής έγκειτο σε συστημικό πρόβλημα της έδρασης της σιδηροδρομικής γραμμής, ήτοι σε φθορά του έρματος που είχε καταστήσει στενότερη την έδραση, για την αποκατάσταση του οποίου ήταν αναγκαία η αφαίρεση της σιδηροδρομικής επιδομής. Ωστόσο, στην αιτιολογική σκέψη 337 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή υπογράμμισε ότι η κατάσταση της σιδηροδρομικής γραμμής ήταν γνωστή τουλάχιστον από μια προηγούμενη έκθεση της 3ης Σεπτεμβρίου 2004 και ότι, παρά ταύτα, κανένα συστημικό πρόβλημα της έδρασης της σιδηροδρομικής γραμμής δεν είχε επισημανθεί κατά την εποχή εκείνη ούτε μέχρι την κατάρτιση έκτακτης έκθεσης ελέγχου στις 12 Σεπτεμβρίου 2008, μολονότι η σιδηροδρομική γραμμή είχε υποβληθεί σε τακτικούς ελέγχους μεταξύ των δύο αυτών χρονικών σημείων.

136 Εξάλλου, στην αιτιολογική σκέψη 338 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή διευκρίνισε ότι, στην απάντησή της στην ανακοίνωση αιτιάσεων, η προσφεύγουσα είχε δηλώσει ότι, σε αντίθεση με την επιτροπή ελέγχου η οποία είχε καταρτίσει τις εκθέσεις της 5ης Σεπτεμβρίου 2008 και η οποία δεν είχε εντοπίσει κανένα πρόβλημα στην έδραση της σιδηροδρομικής γραμμής, η συσταθείσα στις

10 Σεπτεμβρίου 2008 έκτακτη επιτροπή ελέγχου περιελάμβανε ειδικούς στον τομέα των εδράσεων σιδηροδρομικών γραμμών και του έρματος, οι οποίοι είχαν εκτιμήσει ότι «για να εξεταστεί η έδραση έπρεπε να εκσκαφεί το έρμα, δεδομένου ότι η κακή κατάσταση της έδρασης δεν ήταν ορατή».

137 Ωστόσο, από την αιτιολογική σκέψη 339 της προσβαλλομένης αποφάσεως προκύπτει ότι, όταν η Επιτροπή επιδίωξε, εν συνεχεία, να λάβει διευκρινίσεις επί της νέας αυτής εξήγησης, η προσφεύγουσα επισήμανε ότι η έκτακτη επιτροπή ελέγχου δεν είχε προβεί σε καμία εκσκαφή έρματος από τη σιδηροδρομική γραμμή.

138 Εξάλλου, από την αιτιολογική σκέψη 340 της προσβαλλομένης αποφάσεως προκύπτει ότι, στην απάντησή της στην έκθεση των πραγματικών περιστατικών, η προσφεύγουσα μετέβαλε εκ νέου τις εξηγήσεις της, υποστηρίζοντας ότι κύριος σκοπός της έκτακτης επιτροπής ελέγχου ήταν να πραγματοποιήσει οπτική εκτίμηση της σιδηροδρομικής γραμμής ούτως ώστε να εντοπίσει τα ορατά ελαττώματά της. Κατά την προσφεύγουσα, μόνο μετά τον εντοπισμό των οπτικών αυτών ελαττωμάτων μπορούσε να πραγματοποιηθεί ειδική εξέταση. Στην ίδια αιτιολογική σκέψη, η προσβαλλόμενη απόφαση επισημαίνει πάντως ότι κανένα από τα ελαττώματα αυτά δεν είχε αναφερθεί στην έκτακτη έκθεση ελέγχου της 12ης Σεπτεμβρίου 2008 και ότι η απόφαση να καταργηθεί η σιδηροδρομική γραμμή είχε ληφθεί πριν η επιτροπή ελέγχου προβεί σε οποιαδήποτε ειδική εξέταση η οποία υποτίθεται ότι θα συμπεριελάμβανε εκσκαφή του έρματος.

139 Συνεπώς, κατά πρώτον, διαπιστώνεται ότι η από 12 Σεπτεμβρίου 2008 έκθεση ελέγχου της έκτακτης επιτροπής περιελάμβανε δύο διαφορετικά τμήματα, εκ των οποίων το ένα αφορούσε τα κύρια χαρακτηριστικά της σιδηροδρομικής γραμμής και το άλλο τα ελαττώματα που είχαν εντοπιστεί κατά μήκος της σιδηροδρομικής γραμμής συνεπεία της παραμόρφωσης. Η εν λόγω έκθεση ελέγχου δεν μνημόνευε το επίπεδο φθοράς του έρματος μεταξύ των ελαττωμάτων που είχαν εντοπιστεί κατά μήκος της σιδηροδρομικής γραμμής, πλην όμως το στοιχείο αυτό μνημονευόταν στο τμήμα που αφορούσε τα κύρια χαρακτηριστικά της σιδηροδρομικής γραμμής, παράλληλα με άλλα στοιχεία όπως, μεταξύ άλλων, το είδος των σιδηροτροχιών, το είδος των στρωτήρων και η ένταση της κυκλοφορίας. Εξ αυτού συνάγεται ότι η φθορά του έρματος, όπως παρατίθεται στην από 12 Σεπτεμβρίου 2008 έκθεση ελέγχου της έκτακτης επιτροπής, ήτοι μεταξύ των πάγιων και αντικειμενικών χαρακτηριστικών της σιδηροδρομικής γραμμής, δεν είναι πρόσφορη να δικαιολογήσει την ανάγκη να καταργηθεί ολόκληρη η σιδηροδρομική γραμμή.

140 Εξάλλου, το μόνο ελάττωμα της έδρασης της σιδηροδρομικής γραμμής που αναφέρεται στην επίμαχη έκθεση συνίστατο σε τέσσερις «αύλακες» που αποδείκνυαν «ελαττώματα της έδρασης», καθώς και σε πλάτος έδρασης που δεν ανταποκρινόταν στους τεχνικούς κανονισμούς. Ωστόσο, όπως παρατηρεί η Επιτροπή, η προσφεύγουσα δεν εξηγεί τον λόγο για τον οποίο η εμφάνιση τεσσάρων αυλάκων κατά μήκος της σιδηροδρομικής γραμμής καθιστούσε επιβεβλημένη την κατάργηση ολόκληρης της σιδηροδρομικής γραμμής.

141 Κατά δεύτερον, όσον αφορά το επιχείρημα ότι δεν ήταν αναγκαία η εκσκαφή του έρματος ώστε η έκτακτη επιτροπή να μπορέσει να διαπιστώσει την ύπαρξη προβλημάτων της έδρασης, επισημαίνεται ότι το επιχείρημα αυτό, ακόμη και αν θεωρηθεί αποδεδειγμένο, έρχεται σε αντίθεση με το επιχείρημα που προέβαλε η προσφεύγουσα με την απάντησή της στην ανακοίνωση αιτιάσεων, κατά το οποίο η κακή κατάσταση της έδρασης δεν ήταν ορατή και η εξέτασή της απαιτούσε εκσκαφή του έρματος. Η αντίφαση αυτή επιβεβαιώνει τις δυσκολίες της προσφεύγουσας να δικαιολογήσει κατά τρόπο συνεπή την κατάργηση της σιδηροδρομικής γραμμής.

142 Τρίτον και τελευταίο, διαπιστώνεται ότι τα επιχειρήματα που προβάλλει η προσφεύγουσα προς στήριξη της τέταρτης αιτιάσεως δεν αρκούν για να εξηγήσουν τις άλλες ανακολουθίες που επισήμανε η Επιτροπή με την προσβαλλόμενη απόφαση, ιδίως στην αιτιολογική σκέψη 340.

143 Λαμβανομένων υπόψη όλων των ανωτέρω, διαπιστώνεται ότι η Επιτροπή δεν υπέπεσε σε πλάνη εκτιμήσεως καθόσον έκρινε ότι τα επιχειρήματα της προσφεύγουσας σχετικά με τα συστημικά προβλήματα της έδρασης της σιδηροδρομικής γραμμής ήταν αντιφατικά ή ελάχιστα πειστικά.

144 Το συμπέρασμα αυτό δεν κλονίζεται από το επιχείρημα της προσφεύγουσας ότι η πολύ κακή γενική κατάσταση της σιδηροδρομικής γραμμής, σε συνδυασμό με τη νέα λεπτομερή σφαιρική αξιολόγηση ολόκληρης της σιδηροδρομικής γραμμής, την οποία πραγματοποίησε η έκτακτη επιτροπή κατόπιν της διαπίστωσης της παραμόρφωσης, την είχε οδηγήσει στο να εκτιμήσει ότι η ανακατασκευή ολόκληρης της σιδηροδρομικής γραμμής ήταν αναγκαία για την αποκατάσταση της κυκλοφορίας με πλήρη ασφάλεια. Ειδικότερα, ένα τέτοιο επιχείρημα δεν είναι κατάλληλο ώστε να αντικρούσει τις αμφιβολίες που προέβαλε η Επιτροπή όσον αφορά τα συστημικά προβλήματα της έδρασης της σιδηροδρομικής γραμμής, βάσει των εγγράφων που προσκόμισε η προσφεύγουσα. Εν πάση περιπτώσει, δεδομένου ότι το επιχείρημα αυτό επαναλαμβάνεται στο πλαίσιο του δευτέρου σκέλους του δευτέρου λόγου, θα εξεταστεί στο πλαίσιο του σκέλους αυτού.

145 Ως εκ τούτου, η αιτίαση της προσφεύγουσας πρέπει να απορριφθεί.

146 Υπό το πρίσμα όλων των ανωτέρω, διαπιστώνεται ότι καμία από τις αιτιάσεις που προέβαλε η προσφεύγουσα προς στήριξη του πρώτου σκέλους του δευτέρου λόγου δεν είναι ικανή να κλονίσει το συμπέρασμα στο οποίο κατέληξε η Επιτροπή στην προσβαλλόμενη απόφαση, κατά το οποίο οι εξηγήσεις που προβλήθηκαν σχετικά με την ύπαρξη και τη σημασία των ελαττωμάτων της σιδηροδρομικής γραμμής για την ασφάλεια της κυκλοφορίας ήταν ασυμβίβαστες μεταξύ τους, αντιφατικές και ελάχιστα πειστικές.

147 Κατά συνέπεια, το πρώτο σκέλος του δευτέρου λόγου πρέπει να απορριφθεί.

β) Επί του δευτέρου σκέλους του δευτέρου λόγου που αντλείται από πλάνη εκτιμήσεως καθόσον η Επιτροπή έκρινε ότι η κατάργηση της σιδηροδρομικής γραμμής ήταν «εξαιρετικά ασυνήθης»

148 Η προσφεύγουσα, αφού υπενθύμισε ότι διέθετε, βάσει των τεχνικών πορισμάτων που είχαν διατυπωθεί κατόπιν του ελέγχου της έκτακτης επιτροπής, δύο επιλογές, ήτοι, αφενός, στοχευμένες αρχικές επισκευές ακολουθούμενες από πλήρη ανακατασκευή ολόκληρης της σιδηροδρομικής γραμμής εντός πέντε ετών (στο εξής: επιλογή 1) ή, αφετέρου, πλήρη και άμεση ανακατασκευή της σιδηροδρομικής γραμμής (στο εξής: επιλογή 2), υποστηρίζει ότι, υπό τις ειδικές περιστάσεις της υπό κρίση υποθέσεως, η απευθείας υλοποίηση της επιλογής 2 δεν ήταν «εξαιρετικά ασυνήθης», οπότε η περίσταση αυτή δεν μπορούσε να θεωρηθεί ως στοιχείο που συνιστά καταχρηστική πρακτική.

149 Συναφώς, κατά πρώτον, η προσφεύγουσα υποστηρίζει ότι «εξαιρετικά ασυνήθης» ήταν η ίδια η σιδηροδρομική γραμμή, δεδομένου ότι, κατά τον χρόνο των πραγματικών περιστατικών, είχε ηλικία σχεδόν 140 ετών ενώ από το 1972 δεν είχε πραγματοποιηθεί καμία εκτεταμένη ανακαίνιση. Είχαν εντοπιστεί διάφορα ελαττώματα σε ολόκληρη τη σιδηροδρομική γραμμή, αλλά δεν είχαν γίνει παρά μόνο μικρές επιδιορθώσεις, συνοδευόμενες από μειώσεις της ταχύτητας των τραίνων στα 25 km/h. Τέτοια μέτρα, τα οποία κάθε άλλο παρά συνάδουν με την πρακτική του τομέα στην Ευρώπη, αποτελούν, κατά την προσφεύγουσα, έκφραση της πολύ επισφαλούς οικονομικής κατάστασης της ίδιας και του μοναδικού μετόχου της, του Λιθουανικού Δημοσίου.

150 Δεύτερον, κατόπιν της εμφάνισης της παραμόρφωσης και της λεπτομερούς αξιολόγησης της κατάστασης ολόκληρης της σιδηροδρομικής γραμμής στην οποία προέβη η έκτακτη επιτροπή, η προσφεύγουσα υποστηρίζει ότι είχε καταστεί προφανές ότι μια νέα μερική και χαμηλού κόστους επισκευή δεν θα είχε επιλύσει τα προβλήματα ασφαλείας της σιδηροδρομικής γραμμής. Για τον λόγο αυτό, στις 19 Σεπτεμβρίου 2008 η προσφεύγουσα αποφάσισε ότι η ανακατασκευή της σιδηροδρομικής γραμμής (είτε στο πλαίσιο της επιλογής 1 είτε της επιλογής 2) ήταν ο μόνος τρόπος να διασφαλιστεί η ασφάλεια της κυκλοφορίας.

151 Τρίτον, η προσφεύγουσα υποστηρίζει ότι, από τις δύο επιλογές μεταξύ των οποίων υποχρεώθηκε να επιλέξει, η επιλογή 2 ήταν η μόνη κατάλληλη και οικονομικώς εύλογη λύση. Κατ' αυτήν, οι αρχικές επισκευές δεν θα είχαν πράγματι επιλύσει τα διάφορα προβλήματα, δεδομένου ότι, ακόμη και αν εφαρμοζόταν η επιλογή 1, η ανακατασκευή ολόκληρης της σιδηροδρομικής γραμμής θα είχε καταστεί αναγκαία εντός πέντε ετών. Εξάλλου, η επιλογή 1 θα ήταν, εν τέλει, δαπανηρότερη από την επιλογή 2. Ακόμη, η επιλογή 1 θα είχε απαιτήσει σε σημαντικό βαθμό τη διπλή εκτέλεση των εργασιών, σε αντίθεση με την επιλογή 2, με την οποία οι εργασίες θα εκτελούνταν άπαξ. Επιπλέον, όλα τα υλικά που θα χρησιμοποιούνταν για τις αρχικές επισκευές θα έπρεπε να αντικατασταθούν εκ νέου κατά τη μεταγενέστερη ανακατασκευή.

152 Τέταρτον, η προσφεύγουσα υποστηρίζει ότι, δεδομένου ότι η επιλογή 2 ήταν η μόνη κατάλληλη και οικονομικώς εύλογη λύση, δεν είχε κανένα λόγο να καθυστερήσει την εφαρμογή της. Εξάλλου, η ίδια η LDZ είχε εξηγήσει ότι μια σιδηροδρομική γραμμή κανονικά καταργείται όταν δεν υπάρχει κανένας λόγος να θεωρηθεί ότι πρόκειται να επαναχρησιμοποιηθεί. Η LDZ επιβεβαίωσε επίσης ότι η αφαίρεση αποτελούσε συνήθη πρακτική που επιβαλλόταν στην περίπτωση κατά την οποία οι υφιστάμενες σιδηροτροχιές έπρεπε να αντικατασταθούν από άλλες ή στην περίπτωση που ήταν αναγκαία η εκτέλεση εργασιών ανακαίνισης, παραδείγματος χάριν ανακαίνιση της έδρασης και του έρματος οι οποίες, από τεχνικής απόψεως, δεν μπορούσαν να πραγματοποιηθούν ενόσω οι σιδηροτροχιές δεν είχαν αφαιρεθεί. Εξάλλου, η προσφεύγουσα υποστηρίζει ότι είχε αποφασίσει να επαναχρησιμοποιήσει ορισμένα από τα υλικά της σιδηροδρομικής γραμμής για να επισκευάσει άλλες γραμμές. Κατά την προσφεύγουσα, τα υλικά αυτά θα είχαν υποστεί ζημία κατά τη διάρκεια του χειμώνα αν δεν τα είχε αφαιρέσει ταχέως τον Οκτώβριο του 2008 προκειμένου να τα αποθηκεύσει με πλήρη ασφάλεια. Τέλος, η προσφεύγουσα υποστηρίζει ότι, αφαιρώντας ταχέως τη σιδηροδρομική γραμμή και ζητώντας συγχρόνως τη χορήγηση κεφαλαίων για την ανακατασκευή της, είχε αποδείξει επαρκώς στην Orlen, η οποία τής ασκούσε μόνιμη πίεση, την αποφασιστικότητά της για την ανακατασκευή της σιδηροδρομικής γραμμής, σύμφωνα με τις επιβαλλόμενες συμβατικές υποχρεώσεις.

153 Πέμπτον, η προσφεύγουσα υποστηρίζει ότι, κατά τον χρόνο της αποξήλωσης της σιδηροδρομικής γραμμής, ήτοι στις 3 Οκτωβρίου 2008, η ίδια είχε την εύλογη προσδοκία ότι θα εξασφάλιζε τα αναγκαία κεφάλαια για την ανακατασκευή της, διότι δεν είχε συναισθανθεί ακόμη τα αποτελέσματα της οικονομικής κρίσης που ξεκίνησε με την πτώχευση της τράπεζας Lehman Brothers τον Σεπτέμβριο του 2008. Ειδικότερα, κατά την προσφεύγουσα, κατά τον χρόνο των πραγματικών περιστατικών δεν μπορούσε να προβλέψει μια τόσο δυσμενή εξέλιξη της κατάστασης, η οποία την υποχρέωσε να σταματήσει, από τα τέλη του έτους 2008, την υλοποίηση των κύριων σχεδίων της ανακαίνισης, ένα εκ των οποίων αφορούσε τη σιδηροδρομική γραμμή. Εξάλλου, η προσφεύγουσα υπογραμμίζει ότι, κατά τον χρόνο των πραγματικών περιστατικών, υφίσταντο ακόμη διαθέσιμα κεφάλαια της Ένωσης για σημαντικές επενδύσεις στις σιδηροδρομικές υποδομές κατά το διάστημα 2007-2013 και η ίδια είχε τη θεμιτή προσδοκία ότι θα μπορούσε να λάβει τα κεφάλαια αυτά για να χρηματοδοτήσει την ανακατασκευή της σιδηροδρομικής γραμμής. Η διαπίστωση της προσβαλλομένης αποφάσεως ότι, στο έγγραφο της 2ας Οκτωβρίου 2008 προς τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών, δεν είχε καταβάλει πραγματική προσπάθεια να εξασφαλίσει χρηματοδότηση για την ανακαίνιση της σιδηροδρομικής γραμμής είναι κατά συνέπεια αβάσιμη.

154 Με τις παρατηρήσεις της επί του υπομνήματος παρεμβάσεως, η προσφεύγουσα διευκρινίζει ότι δεν διέθετε επαρκή κεφάλαια για να πραγματοποιήσει το σύνολο των μεγάλης έκτασης εργασιών ανακαίνισης στο δίκτυό της και ότι έπρεπε να αποφασίσει πώς θα χρησιμοποιούσε τους πολύ περιορισμένους πόρους της κατά τον πλέον κατάλληλο τρόπο. Κατά τον χρόνο κατάργησης της σιδηροδρομικής γραμμής, υπήρχαν διαθέσιμα κεφάλαια της Ένωσης και παρέμενε μόνον το ζήτημα της χρησιμοποιήσεως ενός μέρους των κεφαλαίων αυτών για τη σιδηροδρομική γραμμή. Πλην όμως το συμβάν μετέβαλε άρδην την ανάλυση των προτεραιοτήτων. Εξάλλου, κατά την προσφεύγουσα, λαμβανομένων υπόψη των πραγματοποιηθέντων το 2008 καθαρών κερδών, τα ίδια κεφάλαιά της από μόνα τους θα είχαν αρκέσει και ήταν διαθέσιμα για την πλήρη χρηματοδότηση της ανακατασκευής της σιδηροδρομικής γραμμής στην περίπτωση που δεν θα εξασφαλιζόταν χρηματοδότηση από την Ένωση ή από το κράτος.

155 Η Επιτροπή και η παρεμβαίνουσα αντικρούουν την επιχειρηματολογία αυτή.

156 Διαπιστώνεται ότι, με την επιχειρηματολογία της, η προσφεύγουσα αμφισβητεί τις εκτιμήσεις στις οποίες προέβη η Επιτροπή με τις αιτιολογικές σκέψεις 184 έως 198 της προσβαλλομένης αποφάσεως, σύμφωνα με τις οποίες, κατ' ουσίαν, αφενός, η κατάργηση της σιδηροδρομικής γραμμής πραγματοποιήθηκε εσπευσμένως χωρίς να ληφθεί κανένα προπαρασκευαστικό μέτρο για την ανακατασκευή (αιτιολογικές σκέψεις 184 έως 193 της προσβαλλομένης αποφάσεως) και, αφετέρου, η κατάργηση αυτή ήταν αντίθετη προς τη συνήθη πρακτική στον σιδηροδρομικό τομέα (αιτιολογικές σκέψεις 194 έως 198 της προσβαλλομένης αποφάσεως).

157 Συναφώς, πρώτον, υπενθυμίζεται ότι, στην αιτιολογική σκέψη 184 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή έκρινε ότι η προσφεύγουσα είχε καταργήσει τη σιδηροδρομική γραμμή εσπευσμένως χωρίς να συγκεντρώσει τα αναγκαία κεφάλαια και χωρίς να ακολουθήσει τα κανονικά προπαρασκευαστικά στάδια για την ανακατασκευή της. Από την αιτιολογική σκέψη 185 της προσβαλλομένης αποφάσεως προκύπτει ότι, σε απάντηση της αίτησης παροχής πληροφοριών της Επιτροπής, η προσφεύγουσα διευκρίνισε ότι «[τ]ο λιθουανικό τμήμα [της σιδηροδρομικής γραμμής] [είχε] αφαιρεθεί [...] προκειμένου να εκτελεστούν εργασίες ανακατασκευής και να ανοίξει στην κυκλοφορία το συντομότερο δυνατόν, διότι η σιδηροδρομική γραμμή ήταν σημαντική για την Orlen, έναν από τους κυριότερους πελάτες της». Η προσφεύγουσα διευκρινίζει επίσης ότι «ενήργησε υπό τη μόνιμη πίεση της Orlen να επιταχύνει την ανακατασκευή στη σιδηροδρομική γραμμή αυτή και, κατά συνέπεια, κατέβαλε κάθε δυνατή προσπάθεια να πραγματοποιήσει τις αναγκαίες εργασίες το συντομότερο δυνατόν».

158 Δεύτερον, στην αιτιολογική σκέψη 186 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή επισήμανε ότι η προσφεύγουσα είχε θεωρήσει κατά την εποχή εκείνη ότι δεν διέθετε επαρκή κεφάλαια για να ανακαινίσει τη σιδηροδρομική γραμμή και ότι ήταν πρόδηλο ότι απαιτούνταν η περάτωση μακροχρόνιας διοικητικής διαδικασίας πριν μπορέσουν να εξασφαλιστούν κεφάλαια για ένα τέτοιας εμβέλειας έργο. Ειδικότερα, σύμφωνα με τους κανόνες που είχαν καθοριστεί από το Λιθουανικό Δημόσιο κατά την εποχή εκείνη, τα μεγάλα έργα υποδομής χρηματοδοτούνταν με κεφάλαια της Ένωσης, ενώ οι περιορισμένοι πόροι της προσφεύγουσας έπρεπε να χρησιμοποιούνται μόνο για την τρέχουσα συντήρηση των υποδομών. Μια αίτηση για χρηματοδότηση εκ μέρους της Ένωσης έπρεπε να συμπληρώνεται από προπαρασκευαστικά μέτρα, συμπεριλαμβανομένης μιας μελέτης σκοπιμότητας η οποία, εν προκειμένω, χρειάστηκε δύο έτη για να πραγματοποιηθεί. Η τελική απόφαση να διατεθούν κεφάλαια των διαρθρωτικών ταμείων της Ένωσης σε σχέδιο λαμβανόταν από τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών. Δεν υπήρχε επομένως καμία εγγύηση ότι θα εξασφαλίζονταν κεφάλαια και κατά συνέπεια δεν υπήρχε καμία επείγουσα ανάγκη να καταργηθεί η σιδηροδρομική γραμμή. Τέλος, στην αιτιολογική σκέψη 187 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή παρατήρησε επίσης ότι με την κατάργηση ολόκληρης της σιδηροδρομικής γραμμής δεν επετεύχθη σημαντική εξοικονόμηση χρόνου από τη στιγμή που η ανακατασκευή αυτή καθεαυτήν μπορούσε να αρχίσει μετά την περάτωση όλων των προκαταρκτικών διοικητικών σταδίων.

159 Εξάλλου, από την αιτιολογική σκέψη 188 της προσβαλλομένης αποφάσεως προκύπτει ότι η Επιτροπή ζήτησε από την προσφεύγουσα να της εξηγήσει πώς η κατάργηση της σιδηροδρομικής γραμμής τον Οκτώβριο του 2008 μπορούσε να επιταχύνει την ανακατασκευή της, στο μέτρο που έπρεπε ακόμη να περατωθεί μια μακρά και αβέβαιης έκβασης διαδικασία υποβολής αιτήσεως για τα αναγκαία κεφάλαια. Από την ίδια αιτιολογική σκέψη προκύπτει ότι, στην απάντησή της, η προσφεύγουσα επανέλαβε, κατ' ουσίαν, το επιχείρημα ότι η αφαίρεση της σιδηροδρομικής γραμμής αποτελούσε αναγκαίο στάδιο για την ανακατασκευή της και θα χρησίμευε για τη μείωση του χρόνου που απαιτούνταν για τις υπόλοιπες εργασίες. Πρόσθεσε ότι η διαδικασία δεν ήταν μακροχρόνια αλλά μάλλον απλή, ότι, «[ό]ταν [είχε] υποβάλει την αίτηση χρηματοδότησης, μπορούσε να έχει την εύλογη προσδοκία ότι θα χορηγούνταν τα κεφάλαια για το σχέδιο αυτό» και ότι «[η] εμπιστοσύνη αυτή ενισχύθηκε από το γεγονός ότι της [είχε ζητηθεί] να υποβάλει μελέτη σκοπιμότητας για το σχέδιο». Κατά την αιτιολογική σκέψη 189 της προσβαλλομένης αποφάσεως, στην απάντησή της στην ανακοίνωση αιτιάσεων η προσφεύγουσα επανέλαβε το επιχείρημα ότι είχε αφαιρέσει τη σιδηροδρομική γραμμή αποκλειστικώς με την πρόθεση

να την επισκευάσει το συντομότερο δυνατόν. Η προσφεύγουσα υποστήριξε ότι η αφαίρεση της σιδηροδρομικής γραμμής δεν ήταν έκτακτο αλλά απαραίτητο μέτρο πριν μπορέσει να επισκευαστεί πλήρως η σύντομη διαδρομή και πριν μπορέσει να επαναληφθεί η κυκλοφορία.

160 Τρίτον, στην αιτιολογική σκέψη 190 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή επισήμανε ότι η προσφεύγουσα είχε υποβάλει αίτηση χρηματοδότησης στις 2 Οκτωβρίου 2008 με σύντομο έγγραφο προς τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών, ζητώντας 620 εκατομμύρια LTL (περίπου 179,71 εκατομμύρια ευρώ) για την ανακαίνιση οκτώ διαφορετικών σιδηροδρομικών γραμμών, μεταξύ των οποίων και η επίμαχη σιδηροδρομική γραμμή, χωρίς να προβεί σε καμία ειδική δήλωση όσον αφορά τη συγκεκριμένη σιδηροδρομική γραμμή. Εξάλλου, η Επιτροπή υπογράμμισε ότι η συνήθης διαδικασία έγκρισης θα κρατούσε πολύ χρόνο και το αποτέλεσμά της δεν ήταν εγγυημένο. Εντούτοις, η προσφεύγουσα άρχισε να αφαιρεί τη σιδηροδρομική γραμμή την επομένη, 3 Οκτωβρίου 2008, χωρίς καν να αναμείνει την απάντηση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών. Από την αιτιολογική σκέψη 191 της προσβαλλομένης αποφάσεως προκύπτει ότι, στην απάντηση που περιήλθε σε αυτή στις 28 Οκτωβρίου 2008, το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών υπογράμμισε ότι, καθόσον τα σχέδια αυτά δεν είχαν εγκριθεί κατά το παρελθόν, δεν είχε προβλεφθεί καμία χρηματοδότηση. Εξάλλου, το Υπουργείο Μεταφορών και Επικοινωνιών υπενθύμισε στην προσφεύγουσα ότι τα κεφάλαια της Ένωσης ήταν ακόμη διαθέσιμα και την κάλεσε να υποδείξει σχέδια προς χρηματοδότηση. Ωστόσο, δεδομένου ότι η ευδοκίμηση της αίτησης χρηματοδότησης εξηρτάτο από τα αποτελέσματα μιας μελέτης σκοπιμότητας και από την απόφαση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, η προσφεύγουσα δεν μπορούσε, κατά την Επιτροπή, να αναμένει ευλόγως ότι τα τυχόν χορηγούμενα κεφάλαια της Ένωσης θα καταβάλλονταν σύντομα.

161 Τέταρτον, στην αιτιολογική σκέψη 192 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή εκτίμησε ότι οι μεταγενέστερες ενέργειες της προσφεύγουσας επίσης αποδεικνύουν ότι δεν είχε επιδιώξει να ανακατασκευάσει τη σιδηροδρομική γραμμή. Συναφώς, υπογράμμισε μεταξύ άλλων ότι η προσφεύγουσα είχε καταρτίσει σημειώματα προς τη Λιθουανική Κυβέρνηση με τα οποία ετάσσετο κατά της ανακατασκευής της σιδηροδρομικής γραμμής και ότι είχε συστήσει να προστεθεί η ανακαίνισή της στον κατάλογο κατά προτεραιότητα χρηματοδότησης αποκλειστικώς διότι της το είχε ζητήσει η Κυβέρνηση.

162 Εξάλλου, στις αιτιολογικές σκέψεις 194 επ. της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή εξέθεσε λεπτομερώς τους λόγους για τους οποίους εκτιμούσε ότι η κατάργηση της σιδηροδρομικής γραμμής ήταν «εξαιρετικά ασυνήθης» και αντέβαινε στην «κοινή πρακτική» του σιδηροδρομικού τομέα. Ειδικότερα, αφενός, η Επιτροπή επισήμανε ότι, μολονότι στη Λιθουανία υπήρχαν περισσότερες σιδηροδρομικές γραμμές στις οποίες είχε ανασταλεί η κυκλοφορία, η προσφεύγουσα δεν είχε μπορέσει να παράσχει άλλο παράδειγμα σιδηροδρομικής γραμμής που να έχει αφαιρεθεί πριν μπορέσουν να αρχίσουν οι εργασίες ανακαίνισης.

163 Αφετέρου, η Επιτροπή υπενθύμισε ότι είχε απευθύνει αιτήσεις παροχής πληροφοριών στους διαχειριστές σιδηροδρομικών υποδομών στα δύο άλλα βαλτικά κράτη, τη Δημοκρατία της Εσθονίας και τη Δημοκρατία της Λεττονίας. Ο εσθονικός φορέας διαχείρισης των σιδηροδρομικών υποδομών δεν μπόρεσε να παράσχει παρά ένα μόνον παράδειγμα αφαίρεσης μεγάλου τμήματος σιδηροδρομικής γραμμής. Στην περίπτωση αυτή, η σιδηροδρομική γραμμή είχε αφαιρεθεί για τον λόγο ότι η ίδια η διαδρομή είχε κλείσει, εγκαταλειφθεί και αντικατασταθεί από άλλη. Ο εσθονικός φορέας διαχείρισης των σιδηροδρομικών υποδομών ανέφερε επίσης ότι οι εργασίες που απαιτούσαν την αφαίρεση σιδηροδρομικών γραμμών δεν εκτελούνταν συγχρόνως σε ολόκληρη τη σιδηροδρομική γραμμή αλλά κατά περιοδικά διαστήματα που συνεπάγονταν διακοπή της κυκλοφορίας για μέγιστο χρόνο δώδεκα ωρών. Οι μείζονες εργασίες επισκευής, περιλαμβανομένης της αφαίρεσης σιδηροδρομικής γραμμής, δεν άρχιζαν πριν από την περάτωση της διοικητικής διαδικασίας που να τις εγκρίνει. Η δε LDZ, που είναι η λεττονική διαχειρίστρια εταιρία των σιδηροδρομικών υποδομών, δήλωσε ότι κατά κανόνα μια σιδηροδρομική γραμμή δεν αφαιρούνταν παρά μόνον κατόπιν πολυετούς περιόδου κατά τη διάρκεια της οποίας δεν είχε χρησιμοποιηθεί και μόνον αν δεν υπήρχε κανένας λόγος να θεωρηθεί ότι θα επαναχρησιμοποιούνταν. Στα δύο παραδείγματα που παρέθεσε η LDZ, οι σιδηροδρομικές γραμμές

είχαν αφαιρεθεί μετά από δέκα και δεκατρία έτη κλεισίματος. Εξάλλου, η αφαίρεση σιδηροδρομικής γραμμής ενόψει εργασιών επισκευής πραγματοποιούνταν στη Λεττονία κατά τρόπο σταδιακό. Τέτοιες εργασίες δεν άρχιζαν πριν από την περάτωση της διοικητικής διαδικασίας και την εξασφάλιση της χρηματοδότησης.

164 Εν προκειμένω, όσον αφορά, πρώτον, το ζήτημα της εσπευσμένης κατάργησης της σιδηροδρομικής γραμμής χωρίς να έχει ληφθεί κανένα προπαρασκευαστικό μέτρο για την ανακατασκευή, πρώτον, το Γενικό Δικαστήριο παρατηρεί ότι από την ανάλυση του πρώτου σκέλους του δευτέρου λόγου προκύπτει ότι η προσφεύγουσα δεν απέδειξε ότι, μετά την εμφάνιση της παραμόρφωσης και τη λεπτομερή αξιολόγηση της κατάστασης ολόκληρης της σιδηροδρομικής γραμμής, η κατάστασή της ήταν τέτοια ώστε να δικαιολογεί την άμεση και πλήρη κατάργησή της. Αντιθέτως, διαπιστώνεται ότι η από 12 Σεπτεμβρίου 2008 έκθεση ελέγχου της έκτακτης επιτροπής, η οποία εξέτασε τη σιδηροδρομική γραμμή στο σύνολό της, δεν εντόπισε ελαττώματα σε ολόκληρο το μήκος της αλλά μόνον, όπως επισήμανε η Επιτροπή βάσει των πληροφοριών που παρέσχε η προσφεύγουσα, σε μήκος 1,6 χιλιομέτρων της σιδηροδρομικής γραμμής. Εξάλλου, σε έγγραφο που απέστειλε στις 18 Σεπτεμβρίου 2008 η διεύθυνση σιδηροδρομικών υποδομών της LG στο συμβούλιο στρατηγικού σχεδιασμού της εταιρίας αυτής και το οποίο είχε καταρτιστεί με βάση την από 12 Σεπτεμβρίου 2008 έκθεση ελέγχου της έκτακτης επιτροπής, διευκρινιζόταν ότι μόνον 1,6 χιλιόμετρα σιδηροδρομικής γραμμής έπρεπε να ανακατασκευαστούν αμέσως. Όπως όμως ορθώς διαπιστώθηκε με την αιτιολογική σκέψη 348 της προσβαλλομένης αποφάσεως, προβλήματα που αφορούν 1,6 χιλιόμετρα από τα 19 χιλιόμετρα της σιδηροδρομικής γραμμής δεν μπορούν να δικαιολογήσουν την πλήρη και άμεση κατάργησή της. Ασφαλώς, το ίδιο έγγραφο της 18 Σεπτεμβρίου 2008 διευκρίνιζε επίσης ότι οι σύνδεσμοι των σιδηροτροχιών έπρεπε να αντικατασταθούν και στα 19 χιλιόμετρα της σιδηροδρομικής γραμμής, ότι η έδραση της σιδηροδρομικής γραμμής έπρεπε να επισκευαστεί, ότι τα καλώδια επικοινωνίας έπρεπε να αντικατασταθούν καθ' όλο το μήκος της σιδηροδρομικής γραμμής και ότι, προκειμένου να διασφαλιστεί η ασφάλεια της κυκλοφορίας, η σιδηροδρομική γραμμή έπρεπε να επισκευαστεί πλήρως εντός πέντε ετών. Δεν ανέφερε όμως ότι μια τέτοια επισκευή θα συνεπαγόταν την πλήρη και άμεση κατάργηση της σιδηροδρομικής γραμμής.

165 Δεύτερον, επισημαίνεται ότι η προσφεύγουσα δεν τεκμηριώνει επαρκώς τα όσα προβάλλει σχετικά με το ότι τα ελαττώματα που προκάλεσαν το συμβάν της 2ας Σεπτεμβρίου 2008 είχαν εντοπιστεί σε πολλά άλλα σημεία σε ολόκληρο το μήκος της σιδηροδρομικής γραμμής. Ειδικότερα, τα εν λόγω προβαλλόμενα στηρίζονται στην «έκθεση Wacetob», την οποία κατήρτισε το εδρεύον στη Βαρσοβία (Πολωνία) κέντρο για την πρόοδο της επιστήμης και την οργάνωση του κατασκευαστικού τομέα, την οποία η Επιτροπή θεωρεί, στις αιτιολογικές σκέψεις 349 έως 356 της προσβαλλομένης αποφάσεως, χωρίς να αντικρούεται από την προσφεύγουσα, ως στερούμενη αποδεικτικής αξίας και μη δυνάμενη να υποστηρίξει την επιχειρηματολογία της προσφεύγουσας. Εξάλλου, η διαπίστωση ότι μια νέα «χαμηλού κόστους μερική επισκευή» δεν θα επέλυε τα προβλήματα ασφαλείας της σιδηροδρομικής γραμμής, η οποία προέκυπτε από το από 4 Σεπτεμβρίου 2008 έγγραφο του τοπικού διευθυντή, ορθώς κρίθηκε, όπως προκύπτει από τις σκέψεις 126 έως 130 ανωτέρω, μη συνεπής προς τις εκθέσεις της 5ης Σεπτεμβρίου 2008 σύμφωνα με τις οποίες, κατ' ουσίαν, η τοπική επισκευή θα καθιστούσε δυνατή την αποκατάσταση της κυκλοφορίας με πλήρη ασφάλεια.

166 Επομένως, διαπιστώνεται ότι βάσει του επιχειρήματος που αντλείται, κατ' ουσίαν, από την ανάγκη να αποξηλωθεί η σιδηροδρομική γραμμή λόγω ανησυχιών σχετικά με την ασφάλεια της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας δεν μπορεί να διαπιστωθεί ότι η Επιτροπή υπέπεσε σε πλάνη εκτιμήσεως.

167 Το συμπέρασμα αυτό δεν κλονίζεται από το επιχείρημα ότι η επιλογή 2 ήταν η μόνη κατάλληλη και οικονομικώς εύλογη επιλογή και επομένως η προσφεύγουσα δεν είχε κανένα λόγο να αναμείνει προτού θέσει σε εφαρμογή την απόφασή της.

168 Ειδικότερα, ακόμη και αν υποτεθεί, όπως υποστηρίζει η προσφεύγουσα, ότι η επιλογή 2 ήταν η μόνη κατάλληλη και οικονομικώς εύλογη επιλογή, αυτή δεν συνεπαγόταν οπωσδήποτε την εσπευσμένη κατάργηση της σιδηροδρομικής γραμμής. Συναφώς, επισημαίνεται ότι, όπως υπογραμμίζει η Επιτροπή

στην αιτιολογική σκέψη 187 της προσβαλλομένης αποφάσεως, με την άμεση κατάργηση της σιδηροδρομικής γραμμής δεν εξοικονομήθηκε χρόνος εφόσον οι εργασίες ανακατασκευής δεν θα μπορούσαν να αρχίσουν παρά μόνο μετά την περάτωση όλων των προκαταρκτικών διοικητικών σταδίων, περιλαμβανομένης ιδίως της εξασφάλισης της αναγκαίας χρηματοδότησης. Επομένως, δεδομένου ότι δεν διέθετε ακόμη την αναγκαία χρηματοδότηση για την έναρξη των εργασιών ανακατασκευής της σιδηροδρομικής γραμμής, η προσφεύγουσα δεν είχε κανένα λόγο να προβεί εσπευσμένως σε κατάργησή της. Κατά συνέπεια, δεν μπορεί να υποστηρίξει ότι δεν υπήρχε κανένας λόγος να αναμείνει προτού εφαρμόσει την απόφασή της για υλοποίηση της επιλογής 2 ή και προτού προβεί σε κατάργηση της σιδηροδρομικής γραμμής.

169 Τρίτον, ούτε η πίεση την οποία υποτίθεται ότι η Orlen άσκησε στην προσφεύγουσα μπορεί να δικαιολογήσει την εσπευσμένη κατάργηση της σιδηροδρομικής γραμμής. Συναφώς, επισημαίνεται ότι το επιχείρημα αυτό διαψεύδεται από το γεγονός ότι η προσφεύγουσα επέλεξε να μην ενημερώσει προηγουμένως την Orlen για το σχέδιό της να καταργήσει τη σιδηροδρομική γραμμή. Μια τέτοια επιφυλακτικότητα δεν δικαιολογείται δεδομένης της φύσεως των αναληφθεισών εργασιών, πολλώ μάλλον καθόσον η Orlen ήταν ο μόνος πελάτης που χρησιμοποιούσε τη σιδηροδρομική γραμμή. Εξάλλου, η διαπίστωση αυτή δεν μπορεί να ανατραπεί από τις παρατηρήσεις της προσφεύγουσας επί του υπομνήματος παρεμβάσεως με τις οποίες υποστηρίζει ότι οι ενέργειες της διοικήσεώς της το 2008 δεν χαρακτηρίζονταν από καμία μυστικότητα. Ειδικότερα, όπως προκύπτει από την αιτιολογική σκέψη 55 της προσβαλλομένης αποφάσεως, στις 5 Σεπτεμβρίου 2008, η Orlen ενημερώθηκε από τους σιδηροδρομικούς σταθμούς για το απλό «προσωρινό κλείσιμο» της σιδηροδρομικής γραμμής. Δεν ενημερώθηκε για την κατάργηση της σιδηροδρομικής γραμμής. Από τις εξηγήσεις ιδίως που έδωσαν οι διάδικοι κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση προκύπτει ότι το τηλεγράφημα με το οποίο γνωστοποιήθηκε η «προσωρινή αναστολή της κυκλοφορίας» στη σιδηροδρομική γραμμή μέχρι την ολοκλήρωση εργασιών ανακατασκευής και επισκευής απεστάλη από τη διεύθυνση σιδηροδρομικών υποδομών της προσφεύγουσας προς ενημέρωση των σιδηροδρομικών σταθμών καθώς και της LDZ για την αναστολή της κυκλοφορίας, αλλά η Orlen ουδέποτε υπήρξε αποδέκτρια του εγγράφου αυτού.

170 Τέταρτον, το ίδιο ισχύει όσον αφορά τη φερόμενη ανάγκη ανάκτησης των κατάλληλων υλικών της σιδηροδρομικής γραμμής προκειμένου να αποφευχθεί η πρόκληση ζημίας σε αυτά κατά τη διάρκεια του χειμώνα, η οποία επίσης δεν μπορεί να δικαιολογήσει την εσπευσμένη κατάργηση της σιδηροδρομικής γραμμής. Ειδικότερα, αρκεί συναφώς να διαπιστωθεί, όπως επισήμανε και η Επιτροπή, ότι το επιχείρημα αυτό δεν τεκμηριώνεται.

171 Πέμπτον, το επιχείρημα ότι, κατά το χρονικό σημείο της κατάργησης της σιδηροδρομικής γραμμής, η προσφεύγουσα είχε την εύλογη προσδοκία ότι θα εξασφάλιζε τα αναγκαία κεφάλαια για την ανακατασκευή της σιδηροδρομικής γραμμής πρέπει να απορριφθεί για διάφορους λόγους.

172 Καταρχάς, παρατηρείται ότι η προσφεύγουσα, με τις παρατηρήσεις της σε απάντηση του υπομνήματος παρεμβάσεως, δέχεται ότι δεν διέθετε επαρκή κεφάλαια για να πραγματοποιήσει το σύνολο των μεγάλης έκτασης εργασιών ανακαίνισης στο δίκτυό της.

173 Εν συνεχεία, σε απάντηση αίτησης παροχής πληροφοριών της Επιτροπής, με την οποία ερωτάτο αν η προσφεύγουσα είχε σχεδιάσει να προβεί σε μείζονες εργασίες ανακαίνισης στη σιδηροδρομική γραμμή πριν από τις 2 Σεπτεμβρίου 2008, η προσφεύγουσα υπογράμμισε ότι η σιδηροδρομική γραμμή δεν συγκαταλεγόταν στις σιδηροδρομικές γραμμές προτεραιότητας και ότι, κατά κανόνα, το Λιθουανικό Δημόσιο δεν χορηγούσε επαρκή κεφάλαια από τον γενικό προϋπολογισμό για τον εκσυγχρονισμό των σιδηροδρομικών υποδομών. Εξάλλου, πρόσθεσε ότι τα κεφάλαια των διαρθρωτικών ταμείων της Ένωσης καθώς και τα ίδια κεφαλαιά της δεν επαρκούσαν για τον εκσυγχρονισμό των εθνικών σιδηροδρομικών γραμμών προτεραιότητας. Επομένως, η προσφεύγουσα είχε επίγνωση του γεγονότος ότι, μετά την κατάργηση της σιδηροδρομικής γραμμής, δεν θα διέθετε ίδια κεφάλαια για να ανακατασκευάσει τη σιδηροδρομική γραμμή και ότι θα δυσκολευόταν να εξασφαλίσει τα αναγκαία προς τούτο κεφάλαια από το κράτος ή από την Ένωση.

174 Ειδικότερα, όσον αφορά τα κρατικά κεφάλαια, δεν αμφισβητείται ότι, όπως επισημάνθηκε στην αιτιολογική σκέψη 190 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η προσφεύγουσα υπέβαλε αίτηση χρηματοδότησης στις 2 Οκτωβρίου 2008 με σύντομο έγγραφο προς τον Υπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών, ζητώντας 620 εκατομμύρια LTL (περίπου 179,71 εκατομμύρια ευρώ) για την ανακαίνιση οκτώ διαφορετικών σιδηροδρομικών γραμμών, μεταξύ των οποίων και η επίμαχη σιδηροδρομική γραμμή. Δεν προέβη σε καμία ειδική δήλωση όσον αφορά τη συγκεκριμένη σιδηροδρομική γραμμή. Εξάλλου, όπως επίσης διαπιστώθηκε στην αιτιολογική σκέψη 190 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η συνήθης διαδικασία έγκρισης θα κρατούσε πολύ χρόνο και το αποτέλεσμά της δεν ήταν εγγυημένο. Παρά ταύτα, η προσφεύγουσα άρχισε να αφαιρεί τη σιδηροδρομική γραμμή την επομένη, 3 Οκτωβρίου 2008, χωρίς καν να αναμείνει την απάντηση του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών, η οποία περιήλθε σε αυτή στις 28 Οκτωβρίου 2008 και η οποία ανέφερε ότι, αφ' ης στιγμής τα σχέδια αυτά δεν είχαν εγκριθεί κατά το παρελθόν, δεν είχε προβλεφθεί καμία χρηματοδότηση.

175 Συναφώς, επισημαίνεται ότι ο μεν Υπουργός Μεταφορών και Επικοινωνιών υπενθύμισε στην προσφεύγουσα ότι τα κεφάλαια της Ένωσης για σημαντικές επενδύσεις στις σιδηροδρομικές υποδομές όσον αφορά το διάστημα 2007-2013 ήταν ακόμη διαθέσιμα και την κάλεσε να υποδείξει σχέδια προς χρηματοδότηση, πλην όμως η Επιτροπή δεν υπέπεσε σε πλάνη εκτιμήσεως καθόσον έκρινε, στην αιτιολογική σκέψη 191 της προσβαλλομένης αποφάσεως, ότι η προσφεύγουσα δεν μπορούσε ευλόγως να αναμένει ότι θα ελάμβανε τα κεφάλαια αυτά χωρίς να έχει κινήσει εγκαίρως την απαραίτητη για τη χορήγησή τους προκαταρκτική διοικητική διαδικασία. Όπως παρατηρεί η Επιτροπή στις αιτιολογικές σκέψεις 63 και 64 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η προσφεύγουσα άρχισε να καταρτίζει μελέτη σκοπιμότητας για την ανακατασκευή και την ανάπτυξη οκτώ σιδηροδρομικών γραμμών, αλλά χρειάστηκαν οκτώ μήνες μετά την έγκριση του τεχνικού συμβουλίου της για να παρασχεθεί η έγκριση του γενικού διευθυντή της, στις 29 Ιουλίου 2009, και τρεις επιπλέον μήνες για να δημοσιευθεί η πρόσκληση υποβολής προσφορών.

176 Τέλος, η προσφεύγουσα δεν μπορεί λυσιτελώς να προβάλει το επιχείρημα ότι η οικονομική κρίση που ακολούθησε την πτώχευση της τράπεζας Lehman Brothers τον Σεπτέμβριο 2008 είχε προκαλέσει επιδείνωση της οικονομικής της κατάστασης με άμεσες συνέπειες επί της ικανότητάς της να εκτελέσει σημαντικές εργασίες ανακαίνισης, όπως η ανακατασκευή της σιδηροδρομικής γραμμής. Συναφώς, επισημαίνεται ότι από τα επιχειρήματα της προσφεύγουσας σχετικά με την κατάσταση κατάρρευσης της σιδηροδρομικής γραμμής προκύπτει ότι η ίδια ευρισκόταν σε επισφαλή οικονομική κατάσταση ήδη πριν από την οικονομική κρίση του Σεπτεμβρίου του 2008. Ειδικότερα, η προσφεύγουσα υποστηρίζει ότι ακριβώς λόγω της δυσχερούς οικονομικής της κατάστασης δεν είχε πραγματοποιηθεί στη σιδηροδρομική γραμμή καμία σημαντική εργασία επισκευής από το 1972 και ότι, παρά τον εντοπισμό διαφόρων ελαττωμάτων σε ολόκληρη τη σιδηροδρομική γραμμή πριν από τον Σεπτέμβριο του 2008, είχαν πραγματοποιηθεί μόνον ήσσονος σημασίας επισκευές, συνοδευόμενες από μειώσεις της ταχύτητας στα 25 km/h. Εξάλλου, ακόμη και αν γίνει δεκτό ότι η οικονομική κρίση του 2008 επηρέασε την ικανότητα της προσφεύγουσας να εκτελέσει σημαντικές εργασίες ανακαίνισης, όπως η ανακατασκευή της σιδηροδρομικής γραμμής, πρέπει να παρατηρηθεί, όπως επισήμανε και η Επιτροπή, ότι η πρόσβαση στα κεφάλαια της Ένωσης δεν εθίγη από την οικονομική κρίση. Η προσφεύγουσα θα μπορούσε να είχε εξασφαλίσει τέτοια κεφάλαια αν είχε κινήσει εγκαίρως την αναγκαία προς τούτο διοικητική διαδικασία.

177 Επομένως, η Επιτροπή δεν υπέπεσε σε πλάνη εκτιμήσεως καθόσον έκρινε ότι η κατάργηση της σιδηροδρομικής γραμμής είχε πραγματοποιηθεί εσπευσμένως και χωρίς προηγούμενη εξασφάλιση των αναγκαίων κεφαλαίων.

178 Όσον αφορά, δεύτερον, τον ασυνήθη χαρακτήρα της αποξήλωσης της σιδηροδρομικής γραμμής δεδομένης της πρακτικής στον σιδηροδρομικό τομέα, αφενός, το Γενικό Δικαστήριο παρατηρεί ότι, όπως επισήμανε η Επιτροπή στην αιτιολογική σκέψη 186 της προσβαλλομένης αποφάσεως, μολονότι στη Λιθουανία υπήρχαν περισσότερες σιδηροδρομικές γραμμές στις οποίες είχε ανασταλεί η κυκλοφορία, η προσφεύγουσα δεν είχε μπορέσει να παράσχει άλλο παράδειγμα σιδηροδρομικής

γραμμής που να έχει αφαιρεθεί πριν από την έναρξη των εργασιών ανακαίνισης. Εξάλλου, όπως παρατηρεί η Επιτροπή, η προσφεύγουσα ουδέποτε κατήργησε τη γραμμή Bugeniai-Skuodas-Klaipėda, ενώ αυτή είχε κλείσει από το 1995 και παρά την απουσία κυκλοφοριακής ζήτησης στην εν λόγω γραμμή.

179 Αφετέρου, επισημαίνεται ότι η Επιτροπή απηύθυνε αιτήσεις παροχής πληροφοριών στους διαχειριστές σιδηροδρομικών υποδομών στα δύο άλλα βαλτικά κράτη, τη Δημοκρατία της Εσθονίας και τη Δημοκρατία της Λεττονίας. Ο εσθονικός φορέας διαχείρισης των σιδηροδρομικών υποδομών δεν μπόρεσε να παράσχει παρά ένα μόνον παράδειγμα αφαίρεσης μεγάλου τμήματος σιδηροδρομικής γραμμής. Στην περίπτωση αυτή, η σιδηροδρομική γραμμή είχε αφαιρεθεί για τον λόγο ότι η ίδια η διαδρομή είχε κλείσει, εγκαταλειφθεί και αντικατασταθεί από άλλη. Ο εσθονικός φορέας διαχείρισης των σιδηροδρομικών υποδομών ανέφερε επίσης ότι οι εργασίες που απαιτούσαν την αφαίρεση σιδηροδρομικών γραμμών δεν εκτελούνταν συγχρόνως σε ολόκληρη τη σιδηροδρομική γραμμή αλλά κατά περιοδικά διαστήματα που συνεπάγονταν διακοπή της κυκλοφορίας για μέγιστο χρόνο δώδεκα ωρών. Εξάλλου, οι μείζονες εργασίες επισκευής, περιλαμβανομένης της αφαίρεσης σιδηροδρομικής γραμμής, δεν άρχιζαν πριν από την περάτωση της διοικητικής διαδικασίας που να τις εγκρίνει.

180 Η δε LDZ, λεττονική διαχειρίστρια εταιρία των σιδηροδρομικών υποδομών, απάντησε ότι κατά κανόνα μια σιδηροδρομική γραμμή δεν αφαιρούνταν παρά μόνον κατόπιν πολυετούς περιόδου κατά τη διάρκεια της οποίας δεν είχε χρησιμοποιηθεί και εφόσον δεν υπήρχε κανένας λόγος να θεωρηθεί ότι θα επαναχρησιμοποιούνταν. Στα δύο παραδείγματα που παρέθεσε η LDZ, οι σιδηροδρομικές γραμμές είχαν αφαιρεθεί μετά από δέκα και δεκατρία έτη κλεισίματος. Στη Λεττονία, όπως και στην Εσθονία, η αφαίρεση σιδηροδρομικής γραμμής για την εκτέλεση εργασιών επισκευής πραγματοποιείται σταδιακά. Σύμφωνα με την LDZ, οι εργασίες αυτές δεν άρχιζαν πριν από την περάτωση της διοικητικής διαδικασίας και τη διασφάλιση της χρηματοδότησης.

181 Από το σύνολο των ανωτέρω προκύπτει ότι πρέπει να κριθεί ότι η Επιτροπή δεν υπέπεσε σε πλάνη εκτιμήσεως καθόσον έκρινε, με την προσβαλλόμενη απόφαση, ότι η κατάργηση της επίμαχης στην υπό κρίση υπόθεση σιδηροδρομικής γραμμής ήταν «εξαιρετικά ασυνήθης».

182 Κατά συνέπεια, το δεύτερο σκέλος του δευτέρου λόγου πρέπει να απορριφθεί.

γ) Επί του τρίτου σκέλους του δευτέρου λόγου, που αντλείται από πλάνη κατά την εκ μέρους της Επιτροπής εκτίμηση των προθέσεων της LG κατά τον χρόνο κατάργησης της σιδηροδρομικής γραμμής

183 Με το τρίτο σκέλος του δευτέρου λόγου, η προσφεύγουσα προσάπτει στην προσβαλλόμενη απόφαση πλάνη περί το δίκαιο συνοδευόμενη από πλάνη εκτιμήσεως, στο μέτρο που, κατά τον χρόνο κατάργησης της σιδηροδρομικής γραμμής, η ίδια είχε, αντιθέτως προς όσα έκρινε η Επιτροπή στην προσβαλλόμενη απόφαση, την πρόθεση να την ανακατασκευάσει.

184 Ειδικότερα, η προσφεύγουσα υποστηρίζει ότι, διαβεβαιώνοντας ότι η ίδια ουδέποτε είχε επιδιώξει να ανακατασκευάσει τη σιδηροδρομική γραμμή, η Επιτροπή δέχθηκε ως δεδομένο ότι η κατάργηση της σιδηροδρομικής γραμμής εντασσόταν σε μια αντίθετη προς τον ανταγωνισμό στρατηγική που είχε υιοθετηθεί στις 19 Σεπτεμβρίου ή στις 3 Οκτωβρίου 2008 προκειμένου να εμποδιστεί η άσκηση ανταγωνισμού εκ μέρους της LDZ. Η προσφεύγουσα υποστηρίζει ότι το τεκμήριο ότι η ίδια ενήργησε κακόπιστα στηρίζεται σε τρία στοιχεία τα οποία έλαβε υπόψη της η Επιτροπή, ήτοι, πρώτον, στο ότι είχε ζητήσει να μεταθέσει το σχέδιο ανακατασκευής της σιδηροδρομικής γραμμής στον εφεδρικό κατάλογο των ταμείων της Ένωσης, δεύτερον, στο ότι είχε καταρτίσει τρία σημειώματα προοριζόμενα για τη Λιθουανική Κυβέρνηση με τα οποία τασσόταν κατά της ανακατασκευής της σιδηροδρομικής γραμμής και, τρίτον, στο ότι είχε συστήσει να προστεθεί η ανακαίνιση της σιδηροδρομικής γραμμής στον κατάλογο προτεραιοτήτων αποκλειστικώς διότι τούτο τής είχε υποδειχθεί από την Κυβέρνηση.

1) Επί της πρώτης αιτιάσεως του τρίτου σκέλους, που αντλείται από πλάνη περί το δίκαιο λόγω συνεκτίμησης της αντίθετης προς τον ανταγωνισμό πρόθεσης της προσφεύγουσας

185 Προς στήριξη της πρώτης αυτής αιτιάσεως, η προσφεύγουσα υποστηρίζει, κατ' ουσίαν, ότι η προσβαλλόμενη απόφαση πάσχει πλάνη περί το δίκαιο καθόσον η Επιτροπή τόνισε τον καταχρηστικό χαρακτήρα της επίμαχης πρακτικής στηριζόμενη, μεταξύ άλλων, στην αντίθετη προς τον ανταγωνισμό πρόθεσή της, ενώ, κατά τη νομολογία, η έννοια της καταχρηστικής εκμετάλλευσης αποτελεί αντικειμενική έννοια που αφορά τις συμπεριφορές μιας κατέχουσας δεσπόζουσα θέση επιχειρήσεως οι οποίες είναι ικανές να επηρεάσουν τη δομή μιας αγοράς και οι οποίες έχουν ως αποτέλεσμα να κωλύεται η διατήρηση του υφισταμένου στην αγορά ανταγωνισμού ή η ανάπτυξή του, ανεξάρτητα από την υποκειμενική πρόθεση της επιχειρήσεως αυτής.

186 Εξάλλου, η προσφεύγουσα υποστηρίζει ότι η Επιτροπή όφειλε συγκεκριμένα να αποδείξει ότι, κατά τον χρόνο των πραγματικών περιστατικών, ήτοι στις 3 Οκτωβρίου 2008, η ίδια είχε ενεργήσει κακόπιστα, με σκοπό να εμποδίσει την LDZ να την ανταγωνιστεί, και ότι δεν είχε την πρόθεση να ανακατασκευάσει τη σιδηροδρομική γραμμή. Κατά την προσφεύγουσα, οι προθέσεις τις οποίες είχε μετά τον χρόνο των πραγματικών περιστατικών δεν ασκούν επιρροή στην αξιολόγηση της επίμαχης πρακτικής.

187 Η Επιτροπή και η παρεμβαίνουσα αντικρούουν την αιτίαση αυτή.

188 Συναφώς, υπενθυμίζεται ότι από τη νομολογία προκύπτει ότι η καταχρηστική εκμετάλλευση δεσπόζουσας θέσεως, την οποία απαγορεύει το άρθρο 102 ΣΛΕΕ, αποτελεί αντικειμενική έννοια που αφορά τη συμπεριφορά κατέχουσας δεσπόζουσα θέση επιχειρήσεως η οποία, σε μια αγορά όπου, ακριβώς εξαιτίας της παρουσίας της εν λόγω επιχειρήσεως, ο ανταγωνισμός είναι ήδη εξασθενημένος, έχει ως αποτέλεσμα να κωλύεται η διατήρηση του υφισταμένου στην αγορά ανταγωνισμού ή η ανάπτυξή του, λόγω της χρησιμοποιήσεως διαφορετικών μέσων από εκείνα που διέπουν τον συνήθη ανταγωνισμό μεταξύ των προσφερομένων από τους επιχειρηματίες προϊόντων ή υπηρεσιών (βλ. αποφάσεις της 19ης Απριλίου 2012, Tomra Systems κ.λπ. κατά Επιτροπής, C-549/10 P, EU:C:2012:221, σκέψη 17 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία, και της 9ης Σεπτεμβρίου 2009, Clearstream κατά Επιτροπής, T-301/04, EU:T:2009:317, σκέψη 140 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

189 Από τον αντικειμενικό χαρακτήρα της έννοιας της καταχρήσεως προκύπτει ότι η επικρινόμενη συμπεριφορά πρέπει να αξιολογείται βάσει αντικειμενικών στοιχείων και ότι για την κατάφαση καταχρήσεως δεσπόζουσας θέσεως δεν απαιτείται απόδειξη του εσκεμμένου χαρακτήρα της συμπεριφοράς και της κακής πίστεως της κατέχουσας δεσπόζουσα θέση επιχειρήσεως (πρβλ. απόφαση της 1ης Ιουλίου 2010, AstraZeneca κατά Επιτροπής, T-321/05, EU:T:2010:266, σκέψη 356).

190 Ωστόσο, στο πλαίσιο του ελέγχου της συμπεριφοράς μιας κατέχουσας δεσπόζουσα θέση επιχειρήσεως και προκειμένου να εντοπισθεί η τυχόν καταχρηστική εκμετάλλευση τέτοιου είδους θέσεως, η Επιτροπή υποχρεούται να εκτιμήσει το σύνολο των κρίσιμων πραγματικών περιστατικών που πλαισιώνουν την εν λόγω συμπεριφορά (απόφαση της 19ης Απριλίου 2012, Tomra Systems κ.λπ. κατά Επιτροπής, C-549/10 P, EU:C:2012:221, σκέψη 18).

191 Συναφώς, παρατηρείται ότι, όταν η Επιτροπή αξιολογεί τη συμπεριφορά μιας κατέχουσας δεσπόζουσα θέση επιχειρήσεως, έλεγχος που είναι αναγκαίος προκειμένου να διαπιστωθεί η ύπαρξη καταχρηστικής εκμεταλλεύσεως της θέσεως αυτής, καλείται εκ των πραγμάτων να αξιολογήσει την εμπορική στρατηγική της οικείας επιχειρήσεως. Στο πλαίσιο αυτό, είναι φυσιολογικό να επικαλείται η Επιτροπή παράγοντες υποκειμενικής φύσεως, ήτοι τα κίνητρα στα οποία βασίστηκε η επίμαχη εμπορική στρατηγική (απόφαση της 19ης Απριλίου 2012, Tomra Systems κ.λπ. κατά Επιτροπής, C-549/10 P, EU:C:2012:221, σκέψη 19).

192 Επομένως, σε αντίθεση με τα όσα υποστηρίζει η προσφεύγουσα, η ύπαρξη τυχόν αντίθετης προς τον ανταγωνισμό πρόθεσης ενδέχεται να συνιστά μία από τις πολλές πραγματικές παραμέτρους που μπορούν να ληφθούν υπόψη προκειμένου να διαπιστωθεί η κατάχρηση δεσπόζουσας θέσεως (πρβλ. απόφαση της 19ης Απριλίου 2012, Tomra Systems κ.λπ. κατά Επιτροπής, C-549/10 P, EU:C:2012:221, σκέψη 20).

193 Εν προκειμένω, παρατηρείται ότι, στην προσβαλλόμενη απόφαση, η Επιτροπή συνήγαγε την εκ μέρους της προσφεύγουσας κατάχρηση δεσπόζουσας θέσεως λαμβάνοντας υπόψη διάφορα πραγματικά περιστατικά που πλαισίωναν την κατάργηση της σιδηροδρομικής γραμμής και αναλύοντας τα δυνητικά αποτελέσματα επί του ανταγωνισμού που θα μπορούσε να έχει η κατάργηση αυτή.

194 Η Επιτροπή έκρινε, μεταξύ άλλων, στις αιτιολογικές σκέψεις 182 έως 201 της προσβαλλομένης αποφάσεως, ότι η LG είχε χρησιμοποιήσει μεθόδους διαφορετικές από εκείνες που χαρακτηρίζουν έναν φυσιολογικό ανταγωνισμό καθόσον, κατ' ουσίαν, πρώτον, η LG γνώριζε το σχέδιο της Orlen να στραφεί προς τους θαλάσσιους τερματικούς σταθμούς της Λεττονίας χρησιμοποιώντας τις υπηρεσίες της LDZ, δεύτερον, η LG είχε καταργήσει τη γραμμή εσπευσμένως, χωρίς να εξασφαλίσει την αναγκαία χρηματοδότηση και χωρίς να λάβει κανένα από τα συνήθη προπαρασκευαστικά μέτρα για την ανακατασκευή της, τρίτον, η κατάργηση της σιδηροδρομικής γραμμής ήταν αντίθετη προς τις συνήθεις πρακτικές του τομέα και, τέταρτον, η LG είχε λάβει μέτρα για να πείσει τη Λιθουανική Κυβέρνηση να μην ανακατασκευάσει τη σιδηροδρομική γραμμή.

195 Ειδικότερα, όσον αφορά τη διαπίστωση ότι η LG είχε καταργήσει τη γραμμή εσπευσμένως, χωρίς να εξασφαλίσει την αναγκαία χρηματοδότηση και χωρίς να λάβει κανένα από τα συνήθη προπαρασκευαστικά μέτρα για την ανακατασκευή της, διαπιστώθηκε ήδη, στις σκέψεις 157 έως 161 ανωτέρω, ότι η Επιτροπή είχε διακρίνει μεταξύ, αφενός, της εκτιθέμενης στις αιτιολογικές σκέψεις 184 έως 191 της προσβαλλομένης αποφάσεως συμπεριφοράς της προσφεύγουσας πριν από την έναρξη της αποξήλωσης της σιδηροδρομικής γραμμής, ήτοι έως τις 2 Οκτωβρίου 2008, και, αφετέρου, της εκτιθέμενης στην αιτιολογική σκέψη 192 της προσβαλλομένης αποφάσεως απλώς προς επιβεβαίωση ήδη πραγματοποιηθεισών διαπιστώσεων συμπεριφοράς της προσφεύγουσας μετά τις 2 Οκτωβρίου 2008.

196 Κατόπιν της διαπίστωσης του συνόλου των διαφόρων αυτών πραγματικών περιστατικών που πλαισίωναν την κατάργηση της σιδηροδρομικής γραμμής, η Επιτροπή έκρινε, στις αιτιολογικές σκέψεις 202 έως 324 της προσβαλλομένης αποφάσεως, ότι η κατάργηση αυτή, εξεταζόμενη εντός του πλαισίου στο οποίο εντασσόταν, ήταν ικανή να παρακωλύσει τον ανταγωνισμό στην αγορά παροχής υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς πετρελαϊκών προϊόντων. Κατά συνέπεια, δεν μπορεί παρά να διαπιστωθεί ότι η Επιτροπή ουδόλως στηρίχθηκε στην πρόθεση, στην αντίθετη προς τον ανταγωνισμό στρατηγική ή στην κακή πίστη της LG για να δικαιολογήσει το συμπέρασμά της σχετικά με την ύπαρξη παραβάσεως του δικαίου του ανταγωνισμού.

197 Όσον αφορά τη διαπίστωση, που περιλαμβάνεται στην αιτιολογική σκέψη 192 της προσβαλλομένης αποφάσεως, κατά την οποία, μετά την αποξήλωση της σιδηροδρομικής γραμμής, η προσφεύγουσα δεν επιδίωξε να την ανακατασκευάσει, από την οικονομία της εν λόγω αποφάσεως προκύπτει ότι η διαπίστωση αυτή σκοπεί μόνο στο να στηρίξει το συμπέρασμα το οποίο διατυπώνεται, βάσει ενός συνόλου άλλων στοιχείων, στην αιτιολογική σκέψη 193 της αποφάσεως αυτής και κατά το οποίο η προσφεύγουσα είχε προβεί στην κατάργηση της σιδηροδρομικής γραμμής εσπευσμένως και χωρίς να έχει προηγουμένως εξασφαλίσει τα αναγκαία κεφάλαια. Με άλλα λόγια, η διαπίστωση αυτή αφορά μια αντικειμενική πραγματική περίσταση που πλαισιώνει, μεταξύ άλλων περιστάσεων, την προσαπτόμενη πρακτική και όχι μια υποκειμενική εκτίμηση σχετικά με τους επιδιωκόμενους από την προσφεύγουσα σκοπούς. Επομένως, εξ αυτού δεν μπορεί να συναχθεί ότι η Επιτροπή στηρίχθηκε σε στοιχείο που συνδέεται με την αντίθετη προς τον ανταγωνισμό πρόθεση της προσφεύγουσας. Υπό τις συνθήκες αυτές, πρέπει επίσης να απορριφθούν οι επικρίσεις της προσφεύγουσας που στηρίζονται στο ότι οι προθέσεις τις οποίες είχε μετά τον χρόνο των πραγματικών περιστατικών δεν ασκούν επιρροή στην αξιολόγηση της επίμαχης πρακτικής.

198 Επομένως, η πρώτη αιτίαση του τρίτου σκέλους πρέπει να απορριφθεί.

2) Επί της δεύτερης αιτιάσεως του τρίτου σκέλους, που αντλείται από ουσιαστικές ανακρίβειες των πραγματικών περιστατικών που ελήφθησαν υπόψη κατά την εκτίμηση της κακής πίστης της προσφεύγουσας

199 Όσον αφορά υποτιθέμενες ουσιαστικές ανακρίβειες των πραγματικών περιστατικών τα οποία έλαβε υπόψη η Επιτροπή καθόσον έκρινε, βάσει στοιχείων μεταγενέστερων της 2ας Οκτωβρίου 2008, ότι, κατά τον χρόνο των πραγματικών περιστατικών, η προσφεύγουσα είχε ενεργήσει κακόπιστα και χωρίς πραγματική πρόθεση να ανακατασκευάσει τη σιδηροδρομική γραμμή, κατά πρώτον, η προσφεύγουσα υποστηρίζει ότι τα προβαλλόμενα περί κακοπιστίας είναι ελάχιστα πειστικά, δεδομένου ότι, όπως δέχθηκε η Επιτροπή στην αιτιολογική σκέψη 90 της προσβαλλομένης αποφάσεως, έναυσμα ώστε να παύσει να επιδιώκει την ανακατασκευή της σιδηροδρομικής γραμμής αποτέλεσε μια διαιτητική απόφαση της 17ης Δεκεμβρίου 2010, εκδοθείσα κατόπιν διαδικασίας την οποία είχε κινήσει η Orlen στο πλαίσιο της υφιστάμενης μεταξύ της ίδιας και της προσφεύγουσας εμπορικής διαφωνίας. Η προσφεύγουσα υποστηρίζει ότι, πριν από την εν λόγω διαιτητική απόφαση και ειδικότερα κατά τον χρόνο των πραγματικών περιστατικών, ήτοι στις 3 Οκτωβρίου 2008, επιδίωκε να υλοποιήσει το σχέδιο ανακατασκευής, στο μέτρο που θεωρούσε ότι είχε συμβατική υποχρέωση να ανακατασκευάσει τη σιδηροδρομική γραμμή.

200 Δεύτερον, η προσφεύγουσα υποστηρίζει, κατ' ουσίαν, ότι τα τρία μεταγενέστερα της 2ας Οκτωβρίου 2008 πραγματικά στοιχεία επί των οποίων η Επιτροπή στήριξε το τεκμήριο της κακοπιστίας είναι υποθετικά και σαφώς ψευδή. Αντιθέτως, ο φάκελος περιέχει πολυάριθμα στοιχεία, μη εξετασθέντα στο πλαίσιο της προσβαλλομένης αποφάσεως, τα οποία αποδεικνύουν ότι, κατά τον χρόνο των πραγματικών περιστατικών, είχε την πρόθεση να ανακατασκευάσει τη σιδηροδρομική γραμμή, ιδίως τα έγγραφα που προσκομίστηκαν ως παραρτήματα Α.10, Α.30 και Α.31. Μεταγενέστερα έγγραφα παρέχουν επίσης, κατά την προσφεύγουσα, αδιάσειστες αποδείξεις περί του ότι, κατά τον χρόνο των πραγματικών περιστατικών, είχε όντως την πρόθεση να ανακατασκευάσει τη σιδηροδρομική γραμμή, μέχρι τη στιγμή που ωθήθηκε από τη διαιτητική απόφαση της 17ης Δεκεμβρίου 2010 να αναθεωρήσει τη θέση της. Επομένως, κατά την προσφεύγουσα, κανένα πραγματικό στοιχείο δεν τεκμηριώνει την υπόθεση της Επιτροπής ότι η ίδια ενήργησε κακόπιστα, δηλαδή μη έχοντας πράγματι την πρόθεση να ανακατασκευάσει τη σιδηροδρομική γραμμή κατά τον χρόνο κατάργησής της στις 3 Οκτωβρίου 2008.

201 Η Επιτροπή και η παρεμβαίνουσα αντικρούουν την αιτίαση αυτή.

202 Εκ προοιμίου, διαπιστώνεται ότι, με τη δεύτερη αιτίαση του τρίτου σκέλους του δευτέρου λόγου, η προσφεύγουσα αμφισβητεί, κατ' ουσίαν, τις εκτιμήσεις στις οποίες προέβη η Επιτροπή στην αιτιολογική σκέψη 192 της προσβαλλομένης αποφάσεως, το περιεχόμενο των οποίων υπομνήσθηκε στη σκέψη 161 ανωτέρω. Προς στήριξη της δεύτερης αιτιάσεως, η προσφεύγουσα προβάλλει κατ' ουσίαν δύο επιχειρήματα.

i) Επί του πρώτου επιχειρήματος, που αντλείται από τη φερόμενη επίδραση της διαιτητικής αποφάσεως της 17ης Δεκεμβρίου 2010 στην απόφαση περί μη ανακατασκευής της σιδηροδρομικής γραμμής

203 Με το πρώτο επιχείρημά της, η προσφεύγουσα υποστηρίζει ότι η αιτίαση περί κακοπιστίας η οποία, κατ' αυτήν, προκύπτει από την αιτιολογική σκέψη 192 της προσβαλλομένης αποφάσεως, είναι ελάχιστα πειστική, δεδομένου ότι έναυσμα ώστε να παύσει να επιδιώκει την ανακατασκευή της σιδηροδρομικής γραμμής αποτέλεσε η διαιτητική απόφαση της 17ης Δεκεμβρίου 2010. Η προσφεύγουσα διευκρινίζει ότι, πριν από τη διαιτητική αυτή απόφαση και ειδικότερα κατά τον χρόνο των πραγματικών περιστατικών, επιδίωκε να υλοποιήσει το σχέδιο ανακατασκευής διότι θεωρούσε ότι υπείχε συμβατική υποχρέωση να ανακατασκευάσει τη σιδηροδρομική γραμμή.

204 Καταρχάς, επισημαίνεται ότι, όπως προκύπτει από τις σκέψεις 196 και 197 ανωτέρω, η Επιτροπή δεν στήριξε τη διαπίστωσή της που περιλαμβάνεται στην αιτιολογική σκέψη 192 της προσβαλλομένης αποφάσεως σε αιτίαση περί κακοπιστίας της προσφεύγουσας όσον αφορά την πρόθεσή της να ανακατασκευάσει τη σιδηροδρομική γραμμή, αλλά περιορίστηκε να επικαλεστεί την πραγματική περίσταση που συνίσταται στο ότι, κατόπιν της αποξήλωσης, η προσφεύγουσα δεν είχε επιδιώξει να ανακατασκευάσει τη σιδηροδρομική γραμμή. Εξάλλου, επισημαίνεται ότι η διαπίστωση της Επιτροπής ότι, κατόπιν της αποξήλωσης της σιδηροδρομικής γραμμής, η προσφεύγουσα στην πραγματικότητα δεν επιδίωκε να την ανακατασκευάσει ενισχύει απλώς το συμπέρασμα το οποίο διατυπώνεται στην αιτιολογική σκέψη 193 της προσβαλλομένης αποφάσεως βάσει ενός συνόλου άλλων στοιχείων, τα οποία εκτίθενται στις αιτιολογικές σκέψεις 184 έως 191 της εν λόγω αποφάσεως, και κατά το οποίο η προσφεύγουσα προέβη στην κατάργηση της σιδηροδρομικής γραμμής εσπευσμένως και χωρίς να έχει προηγουμένως εξασφαλίσει τα αναγκαία κεφάλαια.

205 Εν συνεχεία, από την προσβαλλόμενη απόφαση προκύπτει ότι, ακόμη και πριν από την έκδοση της διαιτητικής αποφάσεως της 17ης Δεκεμβρίου 2010, η προσφεύγουσα είχε επανειλημμένως ενημερώσει τη Λιθουανική Κυβέρνηση για τα μειονεκτήματα που θα είχε η ανακατασκευή της σιδηροδρομικής γραμμής (αιτιολογικές σκέψεις 92 έως 95 και 103 της προσβαλλομένης αποφάσεως).

206 Τέλος, η προσφεύγουσα δεν μπορεί να υποστηρίξει ότι, πριν από την έκδοση της διαιτητικής αποφάσεως της 17ης Δεκεμβρίου 2010 και, ειδικότερα, κατά τον χρόνο των πραγματικών περιστατικών, επιδίωκε την υλοποίηση του σχεδίου ανακατασκευής της σιδηροδρομικής γραμμής. Πράγματι, κατά τη διάρκεια του υπερβαίνοντος τα δύο έτη χρονικού διαστήματος που μεσολάβησε μεταξύ της κατάργησης της σιδηροδρομικής γραμμής και της διαιτητικής αποφάσεως, η προσφεύγουσα δεν διεξήγαγε εργασίες επισκευής, ενώ διαβεβαίωνε σε διάφορα έγγραφα ότι η ανακατασκευή μπορούσε να ολοκληρωθεί σε περίπου δύο έτη.

207 Λαμβανομένων υπόψη των ανωτέρω, το πρώτο επιχείρημα της προσφεύγουσας πρέπει να απορριφθεί.

ii) Επί του δευτέρου επιχειρήματος, που αντλείται από πολλαπλή πλάνη εκτιμήσεως όσον αφορά τα τρία στοιχεία που μνημονεύονται στην αιτιολογική σκέψη 192 της προσβαλλομένης αποφάσεως

208 Με το δεύτερο επιχείρημά της, η προσφεύγουσα προσάπτει, κατ' ουσίαν, στην Επιτροπή ότι υπέπεσε σε πολλαπλή πλάνη εκτιμήσεως όσον αφορά τα τρία στοιχεία που μνημονεύονται στην αιτιολογική σκέψη 192 της προσβαλλομένης αποφάσεως. Ειδικότερα, η προσφεύγουσα αμφισβητεί, αφενός, το βάσιμο των τριών στοιχείων και, αφετέρου, τη δυνατότητα να ληφθούν αυτά υπόψη ως στοιχεία ικανά να αποδείξουν ότι δεν είχε πρόθεση να ανακατασκευάσει τη σιδηροδρομική γραμμή κατά τη στιγμή της κατάργησής της.

209 Συναφώς, υπενθυμίζεται ότι, όπως διαπιστώθηκε στις σκέψεις 196 και 197 ανωτέρω, η Επιτροπή δεν στηρίχθηκε, με την προσβαλλόμενη απόφαση, στην πρόθεση ή στην αντίθετη προς τον ανταγωνισμό στρατηγική της LG για να δικαιολογήσει το συμπέρασμά της περί παραβάσεως του δικαίου του ανταγωνισμού.

210 Συνεπώς, το δεύτερο επιχείρημα της δεύτερης αιτιάσεως του τρίτου σκέλους του δευτέρου λόγου πρέπει να απορριφθεί ως αλυσιτελές.

211 Επομένως, η δεύτερη αιτίαση του τρίτου σκέλους πρέπει να απορριφθεί και, ως εκ τούτου, και το τρίτο σκέλος του δευτέρου λόγου.

δ) Επί του τετάρτου σκέλους του δευτέρου λόγου, που αντλείται από πλάνη εκτιμήσεως και πλάνη περί το δίκαιο κατά την ανάλυση των δυνητικών αποτελεσμάτων της επίμαχης πρακτικής στον ανταγωνισμό

212 Με το τέταρτο σκέλος, η προσφεύγουσα βάλλει κατά της διαπιστώσεως που διατυπώνεται στις αιτιολογικές σκέψεις 202 και 203 της προσβαλλομένης αποφάσεως, κατά την οποία, κατ' ουσίαν, η κατάργηση της σιδηροδρομικής γραμμής στέρησε τη LDZ από τη συντομότερη και πιο άμεση διαδρομή από το διυλιστήριο προς τους λεττονικούς θαλάσσιους τερματικούς σταθμούς της Ρίγας και της Ventspils και ότι η συμπεριφορά αυτή ήταν ικανή να έχει αντίθετα προς τον ανταγωνισμό αποτελέσματα. Αμφισβητεί επίσης τους τρεις λόγους επί των οποίων, κατά την άποψή της, θεμελιώνεται το συμπέρασμα αυτό, ήτοι, πρώτον, ότι, πριν από την κατάργηση της σιδηροδρομικής γραμμής, η LDZ είχε μια αξιόλογη δυνατότητα να προσφέρει υπηρεσίες σιδηροδρομικής μεταφοράς για τα πετρελαϊκά προϊόντα της Orlen από το διυλιστήριο σε γειτονικό θαλάσσιο τερματικό σταθμό και να ασκήσει έτσι ανταγωνιστική πίεση στην προσφεύγουσα, δεύτερον, ότι, μετά την κατάργηση της σιδηροδρομικής γραμμής, η LDZ δεν διέθετε πλέον τη δυνατότητα αυτή και, τρίτον, ότι η κατάσταση αυτή οδήγησε σε στεγανοποίηση της αγοράς παροχής υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς των πετρελαϊκών προϊόντων από το διυλιστήριο προς τους θαλάσσιους τερματικούς σταθμούς της Klaipėda, της Ρίγας και της Ventspils. Κατά την προσφεύγουσα, κανένα νομικό ή πραγματικό στοιχείο δεν τεκμηριώνει τα συμπεράσματα αυτά.

213 Ειδικότερα, η προσφεύγουσα υποστηρίζει ότι η επιχειρηματολογία της Επιτροπής πάσχει, αφενός, πλάνη περί το δίκαιο (πρώτη αιτίαση) και, αφετέρου, πλάνη εκτιμήσεως (δεύτερη αιτίαση).

1) Επί της πρώτης αιτιάσεως, που αντλείται από πλάνη περί το δίκαιο

214 Προς στήριξη της πρώτης αιτιάσεως, που αντλείται από πλάνη περί το δίκαιο, η προσφεύγουσα προβάλλει, κατ' ουσίαν, δύο επιχειρήματα. Με το πρώτο επιχείρημα, υποστηρίζει ότι η κατάργηση της σιδηροδρομικής γραμμής, στις 3 Οκτωβρίου 2008, δεν μπορούσε να έχει αντίθετα προς τον ανταγωνισμό αποτελέσματα. Με το δεύτερο επιχείρημα, η προσφεύγουσα υποστηρίζει ότι η μη επισκευή της σιδηροδρομικής γραμμής δεν εμπόδισε την LDZ να είναι αποτελεσματικός ανταγωνιστής και να μεταφέρει τα προοριζόμενα για τη Λεττονία φορτία, τα οποία προηγουμένως μεταφέρονταν μέσω της σύντομης διαδρομής και κατά συνέπεια επηρεάστηκαν από την κατάργηση της σιδηροδρομικής γραμμής, μέσω της μακράς διαδρομής (στο εξής: επηρεαζόμενο φορτίο).

i) Επί του πρώτου επιχειρήματος, που αντλείται από απουσία αντιθέτων προς τον ανταγωνισμό αποτελεσμάτων συνδεομένων με την κατάργηση της σιδηροδρομικής γραμμής

215 Η προσφεύγουσα υποστηρίζει ότι η κατάργηση της σιδηροδρομικής γραμμής, στις 3 Οκτωβρίου 2008, δεν μπορούσε να έχει αντίθετα προς τον ανταγωνισμό αποτελέσματα, δεδομένου ότι η σιδηροδρομική γραμμή είχε παύσει να είναι διαθέσιμη στην κυκλοφορία από την αναστολή της κυκλοφορίας στις 2 Σεπτεμβρίου 2008. Ειδικότερα, κατά την προσφεύγουσα, αυτή καθεαυτήν η κατάργηση δεν στέρησε την LDZ από τη συντομότερη και πιο άμεση διαδρομή από το διυλιστήριο προς τους λεττονικούς θαλάσσιους τερματικούς σταθμούς της Ρίγας και της Ventspils διότι τη διαδρομή αυτή της είχε στερήσει η αναστολή της κυκλοφορίας ένα μήνα νωρίτερα. Ακόμη και πριν από την κατάργηση της σιδηροδρομικής γραμμής, ούτε η LDZ ούτε η προσφεύγουσα είχαν τη δυνατότητα να προσφέρουν υπηρεσίες μεταφοράς χρησιμοποιώντας τη σιδηροδρομική γραμμή, συγκεκριμένα δε από τις 2 Σεπτεμβρίου 2008. Επομένως, κατά τη γνώμη της προσφεύγουσας, ο λόγος για τον οποίο η σιδηροδρομική γραμμή δεν μπορούσε πλέον να χρησιμοποιηθεί στερείται σημασίας.

216 Εξάλλου, κατά την προσφεύγουσα, δεν υπάρχει καμία απόδειξη ότι η κατάσταση θα ήταν διαφορετική για την LDZ αν, στις 18 Σεπτεμβρίου 2008, η προσφεύγουσα είχε επιλέξει την επιλογή 1, ήτοι την τμηματική ανακατασκευή, η οποία περιελάμβανε τις αρχικές επισκευές, αντί της επιλογής 2. Η προσβαλλόμενη απόφαση απλώς τεκμαίρει ότι, στο πλαίσιο του εν λόγω αντίστροφου προς τα

πραγματικά περιστατικά σεναρίου (ήτοι μη κατάργηση της σιδηροδρομικής γραμμής στις 3 Οκτωβρίου 2008), η LG θα μπορούσε να είχε προβλέψει να προβεί στις αρχικές επισκευές σε μεταγενέστερο χρόνο. Ωστόσο, η προσφεύγουσα θεωρεί ελάχιστα πιθανό το σενάριο αυτό. Καταρχάς, δεδομένου ότι, συνεπεία της οικονομικής κρίσης, δεν εξασφάλισε κεφάλαια για επένδυση 40 εκατομμυρίων LTL για την περίοδο 2009/2010, δεν υπάρχει κανένας λόγος να θεωρηθεί ότι θα είχε λάβει τα σημαντικά κεφάλαια που απαιτούνταν για τις αρχικές επισκευές, τα οποία ανέρχονταν σε 21,3 εκατομμύρια LTL. Για τις αρχικές επισκευές θα έπρεπε να είχε τηρήσει την ίδια διαδικασία όπως και για την άμεση ανακατασκευή αυτή καθεαυτήν, περιλαμβανομένης της αίτησης χορήγησης κρατικών κεφαλαίων ή κεφαλαίων της Ένωσης. Εν συνεχεία, η επιλογή 1, η οποία περιελάμβανε τις αρχικές επισκευές, ήταν πολύ λιγότερο αποδοτική από την επιλογή 2 και θα ήταν εξαιρετικά παράλογο εκ μέρους της να επιλέξει παρά ταύτα την επιλογή 1 σε μεταγενέστερο χρονικό σημείο. Τέλος, η διαιτητική απόφαση της 17ης Δεκεμβρίου 2010 θα την είχε πιθανώς επίσης ωθήσει στο να μην επιδιώξει την υλοποίηση των αρχικών επισκευών. Επομένως, κατά την προσφεύγουσα, κανένα στοιχείο δεν τεκμηριώνει την υπόθεση της Επιτροπής ότι, αν δεν είχε καταργήσει τη σιδηροδρομική γραμμή, θα μπορούσε να είχε εξετάσει μια επιλογή περιορισμένης επισκευής, ήτοι πραγματοποίηση των αρχικών επισκευών στο πλαίσιο της τμηματικής ανακατασκευής, σε μεταγενέστερο χρονικό σημείο. Κατά συνέπεια, η κατάσταση του ανταγωνισμού στο πλαίσιο του αντίστροφου σεναρίου κατά το οποίο η σιδηροδρομική γραμμή δεν θα είχε καταργηθεί μάλλον δεν θα ήταν διαφορετική από την ισχύουσα κατάσταση.

217 Εξάλλου, η προσφεύγουσα παρατηρεί ότι, ως διαχειρίστρια των υποδομών, έχει ειδική υποχρέωση όσον αφορά, μεταξύ άλλων, τον ασφαλή σχεδιασμό, συντήρηση και λειτουργία του σιδηροδρομικού της δικτύου. Επομένως, η υποχρέωση ελαχιστοποιήσεως των διαταράξεων του σιδηροδρομικού δικτύου είναι δευτερεύουσα έναντι της υπέρτερης υποχρέωσης οποιουδήποτε διαχειριστή υποδομών να εμποδίζει τα ατυχήματα και να εγγυάται την ασφάλεια της κυκλοφορίας.

218 Η Επιτροπή και η παρεμβαίνουσα αντικρούουν το επιχείρημα αυτό.

219 Εκ προοιμίου, υπενθυμίζεται ότι, στην προσβαλλόμενη απόφαση, η Επιτροπή εξέτασε τη συμπεριφορά της προσφεύγουσας που συνίστατο στο ότι κατήργησε τη σιδηροδρομική γραμμή εσπευσμένως, χωρίς να συγκεντρώσει τα αναγκαία κεφάλαια και χωρίς να ακολουθήσει τα κανονικά προπαρασκευαστικά στάδια για την ανακατασκευή της (αιτιολογικές σκέψεις 182 έως 201 της προσβαλλομένης αποφάσεως). Η Επιτροπή χαρακτήρισε τη συμπεριφορά αυτή ως καταχρηστική πρακτική συνιστάμενη στη χρήση μέσων διαφορετικών από εκείνα που διέπουν τον φυσιολογικό ανταγωνισμό, ικανή να παραγάγει αντίθετα προς τον ανταγωνισμό αποτελέσματα εξοβελισμού του ανταγωνισμού στην αγορά παροχής υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς πετρελαϊκών προϊόντων μεταξύ του διυλιστηρίου και των γειτονικών θαλάσσιων τερματικών σταθμών, δημιουργώντας φραγμούς για την είσοδο στην αγορά χωρίς να υφίσταται αντικειμενική δικαιολογία.

220 Επομένως, η Επιτροπή χαρακτήρισε πράγματι ως καταχρηστική συμπεριφορά αυτή καθεαυτήν την κατάργηση της σιδηροδρομικής γραμμής και εκτίμησε ότι η κατάργηση αυτή, ανεξάρτητα από την αναστολή της κυκλοφορίας στη σιδηροδρομική γραμμή στις 2 Σεπτεμβρίου 2008, είχε αντίθετα προς τον ανταγωνισμό αποτελέσματα στη σχετική αγορά. Ειδικότερα, η Επιτροπή εκτίμησε ότι η κατάργηση της σιδηροδρομικής γραμμής ήταν ικανή να εμποδίσει την LDZ, δρώσα ως αποτελεσματικός ανταγωνιστής, να προσφέρει υπηρεσίες στη σχετική αγορά επόμενης οικονομικής βαθμίδας και να ασκήσει ανταγωνιστική πίεση στην προσφεύγουσα.

221 Εν προκειμένω, πρώτον, επισημαίνεται ότι, όπως υπογραμμίζει η Επιτροπή, το εφαρμοστέο κανονιστικό πλαίσιο επέβαλλε στους διαχειριστές σιδηροδρομικών υποδομών, όπως η προσφεύγουσα, την υποχρέωση να ελαχιστοποιούν τις διαταράξεις και να βελτιώνουν τις επιδόσεις του σιδηροδρομικού δικτύου. Σε περίπτωση διατάραξης της σιδηροδρομικής κυκλοφορίας, ο διαχειριστής των σιδηροδρομικών υποδομών όφειλε να λάβει όλα τα αναγκαία μέτρα για την αποκατάσταση της ομαλότητας.

222 Μολονότι, όπως υποστηρίζει η προσφεύγουσα, ως διαχειρίστρια των υποδομών είχε, βάσει του εφαρμοστέου κανονιστικού πλαισίου, ειδική υποχρέωση όσον αφορά, μεταξύ άλλων, τον ασφαλή σχεδιασμό, συντήρηση και λειτουργία του οικείου σιδηροδρομικού δικτύου [αιτιολογική σκέψη 17 της οδηγίας 2004/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, για την ασφάλεια των κοινοτικών σιδηροδρόμων, η οποία τροποποιεί την οδηγία 95/18/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με τις άδειες σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις και την οδηγία 2001/14 (οδηγία για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων) (ΕΕ 2004, L 164, σ. 44), και άρθρο 24 του κώδικα σιδηροδρομικών μεταφορών], δεν μπορεί παρά να διαπιστωθεί ότι, βάσει του ίδιου κανονιστικού πλαισίου, ο διαχειριστής των υποδομών δεν έχει μόνον την υποχρέωση να εγγυάται την ασφάλεια της κυκλοφορίας, αλλά και την υποχρέωση να ελαχιστοποιεί τις διαταράξεις του σιδηροδρομικού δικτύου και να αποκαθιστά την ομαλότητα μετά από μια διατάραξη της κυκλοφορίας των αμαξοστοιχιών. Αμφότερες οι υποχρεώσεις αυτές πρέπει να λαμβάνονται υπόψη από τον διαχειριστή των υποδομών. Διαπιστώνεται επομένως ότι, εν προκειμένω, η κατάργηση ολόκληρης της σιδηροδρομικής γραμμής δεν μπορούσε να δικαιολογηθεί αποκλειστικώς από λόγους ασφάλειας, δεδομένου ότι η ασφάλεια είχε ήδη διασφαλιστεί προσηκόντως με την αναστολή της κυκλοφορίας στις 2 Σεπτεμβρίου 2008.

223 Δεύτερον, εφόσον η προσφεύγουσα κατείχε δεσπόζουσα θέση στη σχετική αγορά, υπείχε ειδική υποχρέωση να μη θίγει με τη συμπεριφορά της τον αποτελεσματικό και ανόθευτο ανταγωνισμό στην αγορά αυτή. Επομένως, κατά τη στιγμή της αποφάσεως σχετικά με τη λύση που έπρεπε να δοθεί στην παραμόρφωση της σιδηροδρομικής γραμμής, η προσφεύγουσα όφειλε να λάβει υπόψη την ευθύνη που υπείχε από το άρθρο 102 ΣΛΕΕ και να αποφύγει να αποκλείσει πλήρως τη δυνατότητα βραχυπρόθεσμης επαναλήψεως της λειτουργίας της σιδηροδρομικής γραμμής προβαίνοντας σε τμηματική ανακατασκευή, συμμορφούμενη έτσι προς την υποχρέωσή της να ελαχιστοποιήσει τις διαταράξεις στο σιδηροδρομικό δίκτυο, μέσω αποκατάστασης της ομαλότητας μετά από μια διατάραξη.

224 Εξ αυτού συνάγεται ότι, ανεξάρτητα από την προηγουμένως χωρήσασα αναστολή της κυκλοφορίας, καταργώντας ολόκληρη τη σιδηροδρομική γραμμή, υπό τις πραγματικές και νομικές περιστάσεις που ελήφθησαν υπόψη στην προσβαλλόμενη απόφαση, η προσφεύγουσα αγνόησε την ειδική υποχρέωση που υπείχε από το άρθρο 102 ΣΛΕΕ.

225 Τρίτον, επισημαίνεται ότι, μολονότι η αναστολή της κυκλοφορίας στη σιδηροδρομική γραμμή στις 2 Σεπτεμβρίου 2008 είχε ασφαλώς στερήσει από την LDZ τη δυνατότητα να χρησιμοποιήσει τη σύντομη διαδρομή για να εισέλθει στο λιθουανικό έδαφος, όπως υποστηρίζει η προσφεύγουσα, δεν μπορεί να αμφισβητηθεί ότι, όπως επισημαίνει η Επιτροπή, η κατάργηση της σιδηροδρομικής γραμμής επιδείνωσε την κατάσταση που επικρατούσε μετά την αναστολή της κυκλοφορίας. Ειδικότερα, η κατάργηση της σιδηροδρομικής γραμμής μετέτρεψε την αναστολή της κυκλοφορίας, που ήταν εκ φύσεως προσωρινή κατάσταση, σε μόνιμη κατάσταση πλήρους αδυναμίας χρήσεως της σιδηροδρομικής γραμμής. Η δε τροπή μιας προσωρινής κατάστασης σε μόνιμη είναι ικανή να επηρεάσει την κατάσταση του ανταγωνισμού, καθόσον οι δυνητικοί ανταγωνιστές θα συμπεριφερθούν κατά διαφορετικό τρόπο, ανάλογα με το αν εκτιμούν ότι η επαναφορά της «ομαλότητας» θα γίνει βραχυπρόθεσμα, μεσοπρόθεσμα ή ποτέ. Συναφώς, επισημαίνεται εξάλλου ότι, όταν η Orlen έκρινε τελικά ότι η προσφεύγουσα δεν είχε την πρόθεση να επισκευάσει τη σιδηροδρομική γραμμή στο προσεχές διάστημα, η LDZ απέσυρε την αίτησή της να της χορηγηθεί άδεια άσκησης της δραστηριότητάς της στο λιθουανικό τμήμα της σύντομης διαδρομής προς τη Λεττονία (βλ. σκέψη 26 ανωτέρω). Εξάλλου, η κατάργηση της σιδηροδρομικής γραμμής κατέστησε de facto αδύνατη την υλοποίηση της επιλογής 1, δεδομένου ότι το πρώτο στάδιό της, ήτοι οι τοπικές επισκευές στα σημεία της σιδηροδρομικής γραμμής που δεν επέτρεπαν την ασφαλή σιδηροδρομική κυκλοφορία, δεν ήταν πλέον εφικτό. Επιπλέον, η κατάργηση της σιδηροδρομικής γραμμής, κατά τρόπο εσπευσμένο και χωρίς να αποκτηθούν προηγουμένως τα αναγκαία κεφάλαια για την ανακατασκευή της, αύξησε τον κίνδυνο, ο οποίος υλοποιήθηκε εν προκειμένω, να μην αποκατασταθεί η σιδηροδρομική κυκλοφορία στη σύντομη διαδρομή παρά μόνο δέκα και πλέον έτη αργότερα.

226 Η κατάργηση αυτή μπορούσε να έχει αποτελέσματα εξοβελισμού από την αγορά, συνιστάμενα στο να καθίσταται δυσχερέστερη η πρόσβαση σε αυτήν για τον λόγο ότι υπόκειται σε λιγότερο ευνοϊκούς όρους. Επομένως, διαπιστώνεται ότι η κατάργηση της σιδηροδρομικής γραμμής ήταν ικανή να παραγάγει αντίθετα προς τον ανταγωνισμό αποτελέσματα στη σχετική αγορά.

227 Λαμβανομένων υπόψη των ανωτέρω, πρέπει να κριθεί ότι κακώς διαβεβαιώνει η προσφεύγουσα ότι, στο πλαίσιο του αντίστροφου σεναρίου, η κατάσταση του ανταγωνισμού δεν θα ήταν διαφορετική από την ισχύουσα κατάσταση. Ειδικότερα, η κατάσταση του ανταγωνισμού θα μπορούσε να είναι διαφορετική, δεδομένου ότι η κατάργηση της σιδηροδρομικής γραμμής, εσπευσμένως και χωρίς να εξασφαλιστούν τα αναγκαία κεφάλαια για την ανακατασκευή της, επιδείνωσε την κατάσταση που υφίστατο κατά τον χρόνο της αναστολής της κυκλοφορίας, μετατρέποντας την εκ φύσεως προσωρινή αυτή αναστολή σε κατάσταση πλήρους αδυναμίας χρησιμοποιήσεως της σιδηροδρομικής γραμμής. Επιπλέον, κατέστησε δυσχερέστερη την επισκευή της σιδηροδρομικής γραμμής, διότι κατέστησε την επιλογή 1 αδύνατη και δεν επέτρεψε την πλήρη υλοποίηση της επιλογής 2.

228 Το συμπέρασμα αυτό δεν κλονίζεται από τα λοιπά επιχειρήματα που προβάλλει η προσφεύγουσα.

229 Πρώτον, όσον αφορά το επιχείρημα ότι, δεδομένου ότι, λόγω της οικονομικής κρίσης, η προσφεύγουσα δεν είχε εξασφαλίσει κεφάλαια για επένδυση ύψους 40 εκατομμυρίων LTL για την ανακατασκευή όσον αφορά την περίοδο 2009-2010, δεν υπήρχε κανένας λόγος να θεωρηθεί ότι θα είχε λάβει τα σημαντικά κεφάλαια που απαιτούνταν για τις αρχικές επισκευές, ύψους 21,3 εκατομμυρίων LTL, καθόσον μάλιστα θα έπρεπε να είχε τηρήσει για τις αρχικές αυτές επισκευές την ίδια διαδικασία που είχε τηρήσει για την άμεση ανακατασκευή αυτή καθεαυτήν, περιλαμβανομένης της αίτησης χορήγησης κρατικών κεφαλαίων ή κεφαλαίων της Ένωσης, διαπιστώνεται ότι, με το επιχείρημα αυτό, η προσφεύγουσα επιδιώκει, κατ' ουσίαν, να δικαιολογήσει την υλοποίηση της επιλογής 2. Ωστόσο, η Επιτροπή δεν επικρίνει την προσφεύγουσα για το ότι επέλεξε την επιλογή 2 αντί της επιλογής 1 αλλά για τον τρόπο υλοποίησης της επιλογής 2 και ιδίως για το ότι άρχισε τις εργασίες κατάργησης της σιδηροδρομικής γραμμής χωρίς καμιά προετοιμασία για την ανακατασκευή, γεγονός που κατέστησε αδύνατη την υλοποίηση της επιλογής 1. Εφόσον η κατάργηση της σιδηροδρομικής γραμμής είχε ως συνέπεια τον περιορισμό των διαθέσιμων επιλογών και εμπόδισε την αποκατάσταση της κυκλοφορίας στη σύντομη διαδρομή προς τη Λεττονία, η προσφεύγουσα δεν μπορούσε να συμμορφωθεί προς τις υποχρεώσεις που υπείχε ως μονοπωλιακή επιχείρηση επιφορτισμένη από το κράτος με τη διαχείριση του σιδηροδρομικού δικτύου. Ως εκ τούτου, το ερώτημα αν η προσφεύγουσα θα μπορούσε να είχε λάβει σημαντικά κεφάλαια για τις αρχικές επισκευές δεν μπορεί να θέσει υπό αμφισβήτηση την ανάλυση της Επιτροπής.

230 Εν πάση περιπτώσει, με το επιχείρημα αυτό η προσφεύγουσα επιβεβαιώνει ότι είχε επίγνωση των προσηκουσών ενεργειών στις οποίες θα έπρεπε να είχε προβεί κατόπιν της αναστολής της κυκλοφορίας στη σιδηροδρομική γραμμή στις 2 Σεπτεμβρίου 2008. Συναφώς, η Επιτροπή επισήμανε, στην αιτιολογική σκέψη 49 της προσβαλλομένης αποφάσεως, ότι η προσφεύγουσα είχε δαπανήσει 107 000 ευρώ για την εσπευσμένη κατάργηση της σιδηροδρομικής γραμμής, χωρίς να ζητήσει τα αναγκαία κεφάλαια για την ανακατασκευή της ούτε να κινήσει τη διοικητική διαδικασία χορήγησής τους. Εν προκειμένω, η προσφεύγουσα όχι μόνον καθυστέρησε να ζητήσει τα κρατικά κεφάλαια (βλ. σκέψη 173 ανωτέρω), αλλά και παρέλειψε να ολοκληρώσει τη διοικητική διαδικασία που ήταν απαραίτητη για τη χορήγηση των κεφαλαίων της Ένωσης (βλ. σκέψη 175 ανωτέρω).

231 Δεύτερον, το επιχείρημα ότι η επιλογή 1 ήταν πολύ λιγότερο αποδοτική από την επιλογή 2 και ότι θα ήταν εξαιρετικά παράλογο εκ μέρους της προσφεύγουσας να υλοποιήσει παρά ταύτα την επιλογή 1 σε μεταγενέστερο χρονικό σημείο δεν μπορεί να ευδοκιμήσει, δεδομένου ότι η Επιτροπή δεν επέκρινε την προσφεύγουσα για το ότι επέλεξε την επιλογή 2 αντί της επιλογής 1, αλλά για το ότι κατήργησε τη σιδηροδρομική γραμμή εσπευσμένως και χωρίς να εξασφαλίσει προηγουμένως τα αναγκαία κεφάλαια για την ανακατασκευή της.

232 Τρίτον, όσον αφορά το επιχείρημα ότι η διαιτητική απόφαση της 17ης Δεκεμβρίου 2010 θα είχε πιθανώς επίσης ωθήσει την προσφεύγουσα να μην επιδιώξει την εκτέλεση των αρχικών επισκευών στο πλαίσιο της υποθετικής υλοποίησης της επιλογής 1, υπενθυμίζεται ότι, όπως επισημάνθηκε από την Επιτροπή στην αιτιολογική σκέψη 89 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η εν λόγω διαιτητική απόφαση είχε περιορισμένο περιεχόμενο όσον αφορά το αντικείμενο της αναλύσεώς της και την περίοδο που έλαβε υπόψη. Ειδικότερα, η επίμαχη διαιτητική απόφαση αφορούσε μόνον την ερμηνεία ενός άρθρου εμπορικής συμφωνίας που είχε συναφθεί το 1999 μεταξύ της προσφεύγουσας και της Orlen και ανέλυε τα πραγματικά περιστατικά που είχαν λάβει χώρα μέχρι τις 30 Σεπτεμβρίου 2008. Επομένως, η εν λόγω διαιτητική απόφαση δεν εξέτασε την κατάργηση της σιδηροδρομικής γραμμής που είχε σημειωθεί τον Οκτώβριο του 2008. Εξάλλου, υπενθυμίζεται ότι η προσφεύγουσα ήταν υποχρεωμένη, βάσει του εφαρμοστέου κανονιστικού πλαισίου, να λάβει όλα τα αναγκαία μέτρα για την αποκατάσταση της ομαλότητας στη σιδηροδρομική γραμμή μετά από διατάραξη. Επομένως, η προσφεύγουσα δεν μπορεί να επικαλεστεί τη διαιτητική απόφαση της 17ης Δεκεμβρίου 2010 για να υποστηρίξει ότι είχε την ευχέρεια να αποφασίσει να μη ζητήσει τα αναγκαία κεφάλαια για την εκτέλεση των εργασιών ανακατασκευής της σιδηροδρομικής γραμμής και για την αποκατάσταση της κυκλοφορίας σε αυτήν.

233 Ως εκ τούτου, πρέπει να κριθεί ότι η Επιτροπή δεν υπέπεσε σε πλάνη περί το δίκαιο καθόσον έκρινε, με την προσβαλλόμενη απόφαση, ότι αυτή καθεαυτήν η κατάργηση της σιδηροδρομικής γραμμής, ανεξάρτητα από την προηγούμενη αναστολή της κυκλοφορίας σε αυτήν, ήταν ικανή να έχει αντίθετα προς τον ανταγωνισμό αποτελέσματα στην αγορά.

234 Επομένως, το πρώτο επιχείρημα της πρώτης αιτιάσεως του τέταρτου σκέλους πρέπει να απορριφθεί.

ii) Επί του δευτέρου επιχειρήματος, που αντλείται από το ότι η μη επισκευή της σιδηροδρομικής γραμμής δεν εμπόδισε την LDZ να είναι αποτελεσματικός ανταγωνιστής

235 Η προσφεύγουσα υποστηρίζει ότι η μη επισκευή της σιδηροδρομικής γραμμής δεν εμπόδισε την LDZ να είναι αποτελεσματικός ανταγωνιστής και να μεταφέρει το επηρεαζόμενο φορτίο μέσω της μακράς διαδρομής προς τη Λεττονία. Πρώτον, υποστηρίζει ότι, μετά την αναστολή της κυκλοφορίας στις 2 Σεπτεμβρίου 2008, η σιδηροδρομική γραμμή δεν μπορούσε να επαναχρησιμοποιηθεί παρά μόνο μετά από σημαντικές εργασίες ανακαίνισης, τούτο δε ανεξαρτήτως του αν είχε εφαρμοστεί η επιλογή 1 ή η επιλογή 2. Κατά συνέπεια, κατά την προσφεύγουσα, το μόνο σημαντικό νομικό ζήτημα είναι να καθοριστεί αν η μη επισκευή της σιδηροδρομικής γραμμής μπορούσε να εμποδίσει την LDZ, δρώσα ως αποτελεσματικός ανταγωνιστής, να προσφέρει υπηρεσίες στη σχετική αγορά και να ασκήσει ανταγωνιστική πίεση στην αγορά αυτή. Ωστόσο, η προσβαλλόμενη απόφαση δεν εξέτασε το ζήτημα αυτό, χαρακτηρίζοντας απλώς την κατάργηση της σιδηροδρομικής γραμμής ως αντίθετη προς τον ανταγωνισμό συμπεριφορά ενώ, αυτή καθεαυτήν, η εν λόγω κατάργηση δεν είχε κανένα αποτέλεσμα επί του ανταγωνισμού. Δεύτερον, η Επιτροπή δεν απέδειξε ότι η μη επισκευή είχε πιθανώς αποτέλεσμα εξοβελισμού από την αγορά, αλλά απλώς προέβη εσφαλμένως σε μνεία ενός πολύ λιγότερο αυστηρού νομικού κριτηρίου, ήτοι του κριτηρίου του δυνητικού περιορισμού του ανταγωνισμού. Τρίτον, η προσβαλλόμενη απόφαση δεν εξετάζει ούτε εάν, μετά την αναστολή της κυκλοφορίας, η LDZ μπορούσε να ανταγωνιστεί την LG όσον αφορά το επηρεαζόμενο φορτίο στο ίδιο δρομολόγιο, ήτοι στη μακρά διαδρομή προς τη Λεττονία.

236 Η Επιτροπή και η παρεμβαίνουσα αντικρούουν το επιχείρημα αυτό.

237 Εν προκειμένω, όσον αφορά το ότι η κατάργηση της σιδηροδρομικής γραμμής δεν είχε κανένα αποτέλεσμα επί του ανταγωνισμού, στο μέτρο που τέτοιο αποτέλεσμα είχε η μη επισκευή κατόπιν της αναστολής της κυκλοφορίας, διαπιστώνεται εκ προοιμίου ότι η προσβαλλόμενη απόφαση δεν εξετάζει αν η μη επισκευή της σιδηροδρομικής γραμμής μπορούσε να εμποδίσει την LDZ να προσφέρει υπηρεσίες στη σχετική αγορά και να ασκήσει ανταγωνιστική πίεση στην προσφεύγουσα. Ωστόσο, στο

μέτρο που η Επιτροπή κατόρθωσε να αποδείξει ότι αυτή καθεαυτήν η κατάργηση της σιδηροδρομικής γραμμής μπορούσε να χαρακτηριστεί ως δυνητικώς καταχρηστική πρακτική, η εξέταση αυτή δεν απαιτούνταν.

238 Επομένως, αντιθέτως προς ό,τι υποστηρίζει η προσφεύγουσα, στο μέτρο που η Επιτροπή κατόρθωσε να αποδείξει ότι η κατάργηση της σιδηροδρομικής γραμμής ήταν ικανή να έχει δυνητικά αποτελέσματα επί του ανταγωνισμού, δεν ήταν υποχρεωμένη να εξετάσει αν η μη επισκευή της σιδηροδρομικής γραμμής μπορούσε επίσης να έχει τέτοια αποτελέσματα. Εν πάση περιπτώσει, επισημαίνεται ότι μη επισκευή της σιδηροδρομικής γραμμής ελήφθη υπόψη από την Επιτροπή στο πλαίσιο της εκ μέρους της αναλύσεως των αντίθετων προς τον ανταγωνισμό αποτελεσμάτων της κατάργησης της σιδηροδρομικής γραμμής. Ειδικότερα, η Επιτροπή εξέτασε τις επιπτώσεις της κατάργησης της σιδηροδρομικής γραμμής στη δυνατότητα επισκευής της και επομένως στη δυνατότητα της προσφεύγουσας να τηρήσει την υποχρέωση να αποκαταστήσει την ομαλότητα κατόπιν της παραμόρφωσης, υποχρέωση την οποία υπείχε ως διαχειρίστρια των λιθουανικών σιδηροδρομικών υποδομών και επιχείρηση που κατέχει δεσπόζουσα θέση στην αγορά.

239 Όσον αφορά το γεγονός ότι η Επιτροπή δεν απέδειξε επαρκώς κατά νόμον ότι η μη επισκευή της σιδηροδρομικής γραμμής ήταν ικανή να έχει αντίθετα προς τον ανταγωνισμό αποτελέσματα αρκούμενη σε νομικό κριτήριο λιγότερο αυστηρό από το κριτήριο της υπάρξεως αποτελέσματος εξοβελισμού από την αγορά, ανεξαρτήτως του ζητήματος αν οι όροι «ικανός» («capable» στην αγγλική γλώσσα) και «πιθανός» («likely» στην αγγλική γλώσσα) είναι, όπως υποστηρίζει η Επιτροπή, εναλλάξιμοι μεταξύ τους, πρέπει να παρατηρηθεί ότι, εν προκειμένω, η Επιτροπή εξέτασε τα πιθανά αποτελέσματα της κατάργησης της σιδηροδρομικής γραμμής (προσβαλλόμενη απόφαση, αιτιολογικές σκέψεις 317 έως 324 και 363).

240 Όσον αφορά το γεγονός ότι η Επιτροπή όφειλε να εξετάσει αν η μη επισκευή της σιδηροδρομικής γραμμής, μετά την αναστολή της κυκλοφορίας, μπορούσε να εμποδίσει την LDZ να ανταγωνιστεί την προσφεύγουσα στη μακρά διαδρομή προς τη Λεττονία όσον αφορά το επηρεαζόμενο φορτίο, ήτοι όσον αφορά τους όγκους φορτίου που αποστέλλονταν μέσω της σύντομης διαδρομής έως τις 2 Σεπτεμβρίου 2008, πρέπει να παρατηρηθεί, όπως επισήμανε και η Επιτροπή, ότι το επιχείρημα αυτό στηρίζεται στην παραδοχή ότι η κατάργηση της σιδηροδρομικής γραμμής επηρέασε μόνον τους όγκους που μεταφέρονταν μέσω της σύντομης διαδρομής προς τη Λεττονία έως τις 2 Σεπτεμβρίου 2008.

241 Πλην όμως, στην αιτιολογική σκέψη 158 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή όρισε τη σχετική αγορά, με βάση την προσέγγιση O & D, ως την αγορά των πετρελαϊκών προϊόντων της Orlen που εξάγονται διά θαλάσσης, ήτοι ως την αγορά της σιδηροδρομικής μεταφοράς των πετρελαϊκών προϊόντων από το διυλιστήριο προς τους θαλάσσιους τερματικούς σταθμούς της Klaipėda, της Ρίγας και της Ventspils. Επομένως, το δυνητικώς επηρεαζόμενο από την κατάργηση της σιδηροδρομικής γραμμής φορτίο δεν περιοριζόταν στους σχετικά μικρούς όγκους πετρελαϊκών προϊόντων που μεταφέρονταν μέσω της σιδηροδρομικής γραμμής πριν από την αναστολή της κυκλοφορίας τον Σεπτέμβριο του 2008, αλλά αντιπροσώπευε ένα πολύ σημαντικό τμήμα της παραγωγής του διυλιστηρίου της Orlen το οποίο προοριζόταν για διά θαλάσσης εξαγωγή προς τις διεθνείς αγορές.

242 Δεδομένου ότι η προσφεύγουσα δεν αμφισβήτησε τον προτεινόμενο με την προσβαλλόμενη απόφαση ορισμό της σχετικής αγοράς, δεν μπορεί να προσαφθεί σφάλμα στην Επιτροπή καθόσον δεν εξέτασε αν η μη επισκευή της σιδηροδρομικής γραμμής, μετά την αναστολή της κυκλοφορίας, μπορούσε να εμποδίσει την LDZ να ανταγωνιστεί την προσφεύγουσα στη μακρά διαδρομή προς τη Λεττονία αποκλειστικώς όσον αφορά το επηρεαζόμενο φορτίο.

243 Λαμβανομένων υπόψη όλων των ανωτέρω, διαπιστώνεται ότι δεν μπορεί να προσαφθεί σφάλμα στην Επιτροπή καθόσον παρέλειψε να εξετάσει αν η μη επισκευή της σιδηροδρομικής γραμμής μπορούσε να έχει αντίθετα προς τον ανταγωνισμό αποτελέσματα στην οικεία αγορά.

244 Επομένως, το δεύτερο επιχείρημα της πρώτης αιτιάσεως του τέταρτου σκέλους πρέπει να απορριφθεί και, κατά συνέπεια, και η πρώτη αιτίαση στο σύνολό της.

2) Επί της δεύτερης αιτιάσεως, που αντλείται από πλάνη εκτιμήσεως όσον αφορά τη δυνατότητα της LDZ να ανταγωνιστεί την LG στη μακρά διαδρομή προς τη Λεττονία

245 Με τη δεύτερη αιτίαση, η προσφεύγουσα προσάπτει, κατ' ουσίαν, στην Επιτροπή ότι υπέπεσε σε πλάνη εκτιμήσεως καθόσον έκρινε ότι η LDZ διέθετε αξιόλογη δυνατότητα να την ανταγωνιστεί μέσω της σύντομης διαδρομής προς τη Λεττονία αλλά όχι μέσω της μακράς διαδρομής.

246 Προς στήριξη της δεύτερης αιτιάσεως, η προσφεύγουσα προβάλλει, κατ' ουσίαν, δύο σειρές επιχειρημάτων. Με την πρώτη σειρά επιχειρημάτων, η προσφεύγουσα αμφισβητεί την ανάλυση της προσβαλλομένης αποφάσεως όσον αφορά την ύπαρξη φραγμών για την είσοδο στην αγορά και, ιδίως, το συμπέρασμα ότι, στις μακρές διαδρομές προς τους λεττονικούς θαλάσσιους τερματικούς σταθμούς, η LDZ ήταν σε μεγαλύτερο βαθμό εξαρτημένη από την LG (αιτιολογικές σκέψεις 290 έως 308 της προσβαλλομένης αποφάσεως). Με μια δεύτερη σειρά επιχειρημάτων, η προσφεύγουσα επιδιώκει να κλονίσει το συμπέρασμα της προσβαλλομένης αποφάσεως ότι οι μακρές διαδρομές προς τους λεττονικούς θαλάσσιους τερματικούς σταθμούς δεν ήταν κερδοφόρες σε σύγκριση με τη διαδρομή προς την Klaipėda (αιτιολογικές σκέψεις 309 έως 316 της προσβαλλομένης αποφάσεως).

i) Επί των επιχειρημάτων με τα οποία αμφισβητείται η ύπαρξη φραγμών για την είσοδο στην αγορά

247 Με την πρώτη σειρά επιχειρημάτων, η προσφεύγουσα αμφισβητεί την ύπαρξη φραγμών για την είσοδο στην αγορά και, ιδίως, τη διαπίστωση της προσβαλλομένης αποφάσεως ότι η LDZ θα ήταν εξαρτημένη, σε μεγαλύτερο βαθμό (αιτιολογική σκέψη 300 της προσβαλλομένης αποφάσεως), από τον εγκατεστημένο στην αγορά οικονομικό φορέα, ο οποίος είναι καθετοποιημένος (αιτιολογική σκέψη 293 της προσβαλλομένης αποφάσεως), ήτοι από την προσφεύγουσα αυτή καθεαυτήν, όχι μόνο σε απόσταση 34 χιλιομέτρων στο λιθουανικό έδαφος (σύντομη διαδρομή), αλλά και σε μεγαλύτερη απόσταση 152 χιλιομέτρων (μακρά διαδρομή). Η προσφεύγουσα αμφισβητεί επίσης το συμπέρασμα της προσβαλλομένης αποφάσεως ότι, θεωρούμενη εκ των προτέρων, η κατάσταση αυτή ενείχε σημαντικά υψηλότερο κίνδυνο για την LDZ σε σχέση με την άσκηση των δραστηριοτήτων της στις σύντομες διαδρομές προς τους λεττονικούς θαλάσσιους τερματικούς σταθμούς (αιτιολογική σκέψη 301 της προσβαλλομένης αποφάσεως). Ειδικότερα, η προσφεύγουσα επιδιώκει να κλονίσει το συμπέρασμα της προσβαλλομένης αποφάσεως ότι η αίτηση διαθέσεως χωρητικότητας για τη μακρά διαδρομή προς τη Λεττονία, την οποία είχε υποβάλει η LDZ, αφορούσε διαδρομές στη Λιθουανία οι οποίες ήταν πολύ μακρύτερες και πολύ περισσότερο πολυσύχναστες, οπότε ήταν και πιο περίπλοκη, πράγμα που θα αύξανε την ένταση με τον διαχειριστή των σιδηροδρομικών υποδομών, ήτοι την LG (αιτιολογική σκέψη 297 της προσβαλλομένης αποφάσεως).

248 Συναφώς, πρώτον, η προσφεύγουσα υποστηρίζει ότι οι αποφάσεις σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των υποδομών στη Λιθουανία δεν λαμβάνονται από την ίδια, αλλά από το λιθουανικό σώμα επιθεωρήσεως σιδηροδρόμων (στο εξής: VGI), υπό την εποπτεία του Υπουργού Μεταφορών και Επικοινωνιών. Το VGI οφείλει να εκδώσει τις αποφάσεις κατά τρόπο μη εισάγοντα διακρίσεις και εντός επιτακτικής προθεσμίας τεσσάρων μηνών. Δεύτερον, η LDZ έλαβε, εντός 28 ημερών από της αιτήσεώς της, όλες τις κανονιστικές άδειες που ήταν αναγκαίες προκειμένου να ασκήσει τις δραστηριότητές της κατά τρόπο ανεξάρτητο στο πρώτο τμήμα της μακράς διαδρομής στη Λιθουανία, ήτοι από τα λεττονικά σύνορα μέχρι το Radviliškis (Λιθουανία). Ουδεμία ένδειξη υφίσταται ότι θα ήταν δυσχερέστερο ή περιπλοκότερο για την LDZ να αποκτήσει τις αναγκαίες άδειες επίσης για το δεύτερο τμήμα της μακράς διαδρομής. Τρίτον, η Επιτροπή αναγνωρίζει, με την προσβαλλόμενη απόφαση, ότι δεν υπήρχαν κίνδυνοι πλεονάζουσας χωρητικότητας στη μακρά διαδρομή και, κατά συνέπεια, δεν υπήρχε κίνδυνος εντάσεως με την προσφεύγουσα. Τέταρτον, ως μοναδικός διαχειριστής των σιδηροδρομικών υποδομών στη Λιθουανία, η προσφεύγουσα υπείχε υποχρέωση αμεροληψίας επίσης όσον αφορά τις συμπληρωματικές σιδηροδρομικές υπηρεσίες. Τίποτε δεν επιτρέπει να

θεωρηθεί ότι η προσφεύγουσα δεν τήρησε τις υποχρεώσεις της. Πέμπτον, είναι εξαιρετικά απίθανο η διαδικασία εγκρίσεως καθώς και η παροχή των συμπληρωματικών υπηρεσιών να ήταν ευχερείς όσον αφορά 34 χιλιόμετρα (σύντομη διαδρομή) ή 60 χιλιόμετρα (πρώτο τμήμα της μακράς διαδρομής) εντός του λιθουανικού εδάφους, αλλά πολύ δυσχερείς όσον αφορά επιπλέον 92 χιλιόμετρα (δεύτερο τμήμα της μακράς διαδρομής).

249 Εξάλλου, η προσφεύγουσα αμφισβητεί το γεγονός ότι η LDZ μπορούσε να είναι περισσότερο εξαρτημένη από την ίδια προκειμένου να λάβει πληροφορίες για τους όρους πρόσβασης και τα τέλη της μακράς διαδρομής από ό,τι για εκείνα της σύντομης διαδρομής. Ειδικότερα, κατά την προσφεύγουσα, όλες οι σχετικές πληροφορίες δημοσιεύονται στη λιθουανική Επίσημη Εφημερίδα και στην ιστοσελίδα του VGI, το οποίο υποχρεούται να διασφαλίζει την άνευ διακρίσεων πρόσβαση στις υποδομές και να καθορίζει τα τέλη. Μολονότι το έγγραφο αναφοράς του δικτύου για την περίοδο 2008-2009 δεν διευκρίνιζε το ακριβές ύψος των τελών για τις συμπληρωματικές σιδηροδρομικές υπηρεσίες, όλα τα τέλη των υποδομών δημοσιεύονταν και ήταν γνωστά στο κοινό. Εξάλλου, μεταξύ των στοιχείων αυτών περιλαμβάνονταν οι τύποι υπολογισμού των τελών. Κατόπιν υπολογισμού των τελών αυτών από το VGI, τα εν λόγω τέλη δημοσιεύονταν πριν από την εισαγωγή ενός συγκεκριμένου ωραρίου σιδηροδρομικών δρομολογίων, πράγμα που παρείχε σε κάθε αιτούντα δυνατότητα ευχερούς υπολογισμού των πραγματικών τελών. Επιπλέον, ακόμη και αν εξακολουθούσε να υπάρχει κάποια αβεβαιότητα ως προς το ακριβές ύψος των τελών για τις συμπληρωματικές υπηρεσίες, δεν θα ήταν εύλογο η υποτιθέμενη αυτή έλλειψη διαφάνειας να μη συνιστά φραγμό για την είσοδο στη σύντομη διαδρομή και στο πρώτο τμήμα της μακράς διαδρομής στη Λιθουανία (για το οποίο η LDZ είχε λάβει όλες τις απαιτούμενες άδειες), αλλά να συνιστά σημαντικό φραγμό εισόδου όσον αφορά το δεύτερο τμήμα της μακράς διαδρομής.

250 Η Επιτροπή και η παρεμβαίνουσα αντικρούουν την ως άνω σειρά επιχειρημάτων.

251 Συναφώς, επισημαίνεται ότι, στην προσβαλλόμενη απόφαση, η Επιτροπή έκρινε, κατ' ουσίαν, ότι η κατάργηση του συνόλου των 19 χιλιομέτρων της σιδηροδρομικής γραμμής, που κατέστησε τη συντομότερη και πιο άμεση διαδρομή από το διυλιστήριο στα λεττονικά σύνορα απρόσιτη για τους ανταγωνιστές, ήταν συμπεριφορά συνιστάμενη στη χρήση μέσων διαφορετικών από εκείνα που διέπουν τον φυσιολογικό ανταγωνισμό και ικανή να επιφέρει εν δυνάμει αντίθετα προς τον ανταγωνισμό αποτελέσματα στην αγορά επόμενης οικονομικής βαθμίδας για την παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς των πετρελαϊκών προϊόντων προς τους θαλάσσιους τερματικούς σταθμούς της Klaipėda, της Ρίγας και της Ventspils (αιτιολογικές σκέψεις 2, 177 και 202 της προσβαλλομένης αποφάσεως).

252 Καταρχάς, η Επιτροπή εκτίμησε ότι, πριν από την κατάργηση της σιδηροδρομικής γραμμής, η LDZ είχε μια αξιόλογη δυνατότητα να μεταφέρει τα πετρελαϊκά προϊόντα της Orlen που εξάγονταν διά θαλάσσης από το διυλιστήριο προς τους λεττονικούς θαλάσσιους τερματικούς σταθμούς μέσω της σύντομης διαδρομής προς τη Λεττονία. Η Επιτροπή επισήμανε ακόμη ότι η προσφεύγουσα ανησυχούσε σοβαρά για το ενδεχόμενο να χρησιμοποιήσει η Orlen τις υπηρεσίες σιδηροδρομικής μεταφοράς της LDZ. Εξάλλου, η Επιτροπή παρατήρησε ότι η Orlen και η LDZ είχαν διερευνήσει τη δυνατότητα αυτή επί δύο έτη, ότι ο πρόεδρος του διοικητικού συμβουλίου της Orlen είχε δηλώσει ότι οι διαπραγματεύσεις αυτές είχαν ως αποτέλεσμα την άσκηση πίεσης στην LG και ότι η LDZ είχε υποβάλει αίτηση λήψης άδειας για να δραστηριοποιηθεί στο λιθουανικό τμήμα της σύντομης διαδρομής προς τη Λεττονία, αλλά όχι στις μακρές διαδρομές προς τους λεττονικούς θαλάσσιους τερματικούς σταθμούς. Παρά ταύτα, εν συνεχεία η Επιτροπή προέβη σε ανάλυση των χωρητικοτήτων και του κόστους μεταφοράς. Ειδικότερα, για να επιβεβαιώσει την εκτίμηση αυτή, η Επιτροπή επισήμανε, πρώτον, ότι, βάσει τεχνικών εκτιμήσεων και εκτιμήσεων των χωρητικοτήτων, τα πετρελαϊκά προϊόντα της Orlen μπορούσαν να μεταφερθούν προς τους λεττονικούς θαλάσσιους τερματικούς σταθμούς, δεύτερον, ότι οι λεττονικοί τερματικοί σταθμοί αποτελούσαν αξιόπιστη εναλλακτική λύση έναντι του λιμένα της Klaipėda για τον χειρισμό πετρελαϊκών προϊόντων, τρίτον, ότι, για την Orlen, το ζήτημα του κόστους της σιδηροδρομικής μεταφοράς ήταν το κύριο κριτήριο επιλογής μιας διαδρομής, τέταρτον, ότι το κόστος της σιδηροδρομικής μεταφοράς εξαρτιόταν από

την απόσταση που κάλυπτε το δρομολόγιο και από το κράτος μέλος στο οποίο πραγματοποιούνταν και, πέμπτον, ότι η LDZ ήταν σε θέση να υποβάλει μια ανταγωνιστική προσφορά στη σύντομη διαδρομή προς τους λεττονικούς θαλάσσιους τερματικούς σταθμούς.

253 Εν συνεχεία, η Επιτροπή έκρινε ότι, κατόπιν της κατάργησης της σιδηροδρομικής γραμμής, η LDZ έπαυσε να έχει τη δυνατότητα αυτή να προσφέρει ανταγωνιστικές υπηρεσίες σιδηροδρομικής μεταφοράς για τα πετρελαϊκά προϊόντα της Orlen, με αφετηρία το διυλιστήριο και προορισμό τους γειτονικούς θαλάσσιους τερματικούς σταθμούς, και, ως εκ τούτου, δεν μπορούσε πλέον να ασκεί ανταγωνιστική πίεση στην LG λόγω της υπάρξεως σημαντικών φραγμών για την είσοδο στον σιδηροδρομικό τομέα και λόγω των ανταγωνιστικών μειονεκτημάτων που ενυπήρχαν εγγενώς στον τομέα αυτό για τους σιδηροδρομικούς φορείς οι οποίοι ανταγωνίζονταν τον φορέα ο οποίος δραστηριοποιούνταν ήδη στην αγορά και ο οποίος ήταν επίσης επιφορτισμένος με τη διαχείριση των υποδομών.

254 Κατά την Επιτροπή, η μόνη δυνατότητα της LDZ να προσφέρει ανταγωνιστικές υπηρεσίες σιδηροδρομικής μεταφοράς για τα πετρελαϊκά προϊόντα της Orlen ήταν να προσπαθήσει να δραστηριοποιηθεί στη διαδρομή προς την Klaipėda ή στις μακρές διαδρομές προς τους λεττονικούς θαλάσσιους τερματικούς σταθμούς. Η Επιτροπή επισήμανε όμως ότι η διαδρομή προς την Klaipėda, μήκους 228 χιλιομέτρων, ευρισκόταν εξ ολοκλήρου στο έδαφος της Λιθουανίας και ότι οι μακρές διαδρομές προς τους λεττονικούς θαλάσσιους τερματικούς σταθμούς διέρχονταν, κατά σημαντικό μέρος τους, από το έδαφος της Λιθουανίας (152 χιλιόμετρα). Η Επιτροπή εκτίμησε επομένως ότι η προσφεύγουσα είχε ανταγωνιστικό πλεονέκτημα στο δικό της δίκτυο και ότι η ανταγωνιστική θέση της LDZ στη διαδρομή προς την Klaipėda και στις μακρές διαδρομές προς τους λεττονικούς θαλάσσιους τερματικούς σταθμούς ήταν ασθενέστερη από ό,τι στις σύντομες διαδρομές προς τους ως άνω θαλάσσιους τερματικούς σταθμούς.

255 Η Επιτροπή εξέθεσε επίσης λεπτομερώς τους φραγμούς για την είσοδο στην αγορά και τα ανταγωνιστικά μειονεκτήματα τα οποία μπορούσε να αντιμετωπίσει ένας δυνητικός ανταγωνιστής όπως η LDZ στο δίκτυο της προσφεύγουσας. Η Επιτροπή επικεντρώθηκε στους σημαντικότερους τέτοιους φραγμούς, ήτοι στην πρόσβαση στις σιδηροδρομικές υποδομές και στις συμπληρωματικές σιδηροδρομικές υπηρεσίες (αιτιολογικές σκέψεις 293 έως 304 της προσβαλλομένης αποφάσεως) και στην έλλειψη πληροφοριών και διαφάνειας όσον αφορά τις προϋποθέσεις εισόδου στην αγορά (αιτιολογικές σκέψεις 305 έως 308 της προσβαλλομένης αποφάσεως). Πρόσθεσε ότι, ακόμη και αν η LDZ ήταν σε θέση να προσφέρει υπηρεσίες σιδηροδρομικής μεταφοράς για τα πετρελαϊκά προϊόντα της Orlen στις μακρές διαδρομές προς τους λεττονικούς θαλάσσιους τερματικούς σταθμούς χωρίς να αντιμετωπίσει εμπόδια εισόδου, οι διαδρομές αυτές ήταν λιγότερο κερδοφόρες σε σχέση με τη διαδρομή προς την Klaipėda, οπότε οι μακρές αυτές διαδρομές προς τους λεττονικούς θαλάσσιους τερματικούς σταθμούς δεν συνιστούσαν ανταγωνιστική εναλλακτική λύση σε σχέση με τη διαδρομή προς την Klaipėda.

256 Τέλος, η Επιτροπή κατέληξε στο συμπέρασμα ότι τα ανωτέρω είχαν οδηγήσει σε στεγανοποίηση της αγοράς παροχής υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς πετρελαϊκών προϊόντων από το διυλιστήριο προς τους θαλάσσιους τερματικούς σταθμούς της Klaipėda, της Ρίγας και της Ventspils.

257 Κατά πρώτον, εν προκειμένω, επισημαίνεται εκ προοιμίου ότι, με την επιχειρηματολογία της, η προσφεύγουσα σκοπεί μόνο να αμφισβητήσει τις συμπληρωματικές εκτιμήσεις στις οποίες προέβη η Επιτροπή στις αιτιολογικές σκέψεις 208 επ. της προσβαλλομένης αποφάσεως, αλλά δεν αμφισβητεί τις κύριες εκτιμήσεις που περιλαμβάνονται στις αιτιολογικές σκέψεις 205 έως 207 της προσβαλλομένης αποφάσεως και κατά τις οποίες, κατ' ουσίαν, πριν από την κατάργηση της σιδηροδρομικής γραμμής, η LDZ είχε μια αξιόλογη ευκαιρία να μεταφέρει τα πετρελαϊκά προϊόντα της Orlen που εξάγονταν διά θαλάσσης από το διυλιστήριο προς τους λεττονικούς θαλάσσιους τερματικούς σταθμούς μέσω της σύντομης διαδρομής προς τη Λεττονία. Όσον αφορά τις αποφάσεις σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών, επισημαίνεται, όπως τόνισε και η Επιτροπή, ότι η προσβαλλόμενη απόφαση δεν αμφισβητεί το γεγονός ότι οι αποφάσεις αυτές λαμβάνονται από το

VGI. Συναφώς, στην αιτιολογική σκέψη 296 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή δέχθηκε ότι, όσον αφορά την κατανομή της χωρητικότητας στη Λιθουανία, οι αιτήσεις πρόσβασης στις σιδηροδρομικές υποδομές υποβάλλονταν στο VGI, το οποίο ήλεγχε την πληρότητά τους. Ωστόσο, η Επιτροπή διευκρίνισε στη συνέχεια, χωρίς να αντικρούεται από την προσφεύγουσα ως προς το σημείο αυτό, ότι η προσφεύγουσα διενεργούσε την τεχνική αξιολόγηση των αιτήσεων και προετοίμαζε σχέδιο ωραρίου σιδηροδρομικών δρομολογίων για το VGI. Επομένως, όπως διαβεβαιώνει η Επιτροπή, η αίτηση της LDZ για διάθεση χωρητικότητας εξηρτάτο συγκεκριμένα από την αξιολόγηση στην οποία προέβαινε η προσφεύγουσα. Εξάλλου, η αίτηση διάθεσης χωρητικότητας διέφερε από την αίτηση για τη χορήγηση κανονιστικών αδειών όπως το πιστοποιητικό ασφαλείας που είναι απαραίτητο για την άσκηση δραστηριότητας στη Λιθουανία. Κατά συνέπεια, όπως επισημαίνει ορθώς η Επιτροπή, δεν έχει σημασία ότι, όπως διαβεβαιώνει η προσφεύγουσα, η LDZ χρειάστηκε 28 ημέρες για να λάβει όλες τις αναγκαίες κανονιστικές άδειες κατόπιν του αιτήματός της να δραστηριοποιείται κατά τρόπο ανεξάρτητο σε ένα μέρος του λιθουανικού τμήματος των μακρών διαδρομών προς τους λεττονικούς θαλάσσιους τερματικούς σταθμούς. Ειδικότερα, η εκτίμηση των φραγμών για την είσοδο στην αγορά που πραγματοποιείται με την προσβαλλόμενη απόφαση δεν στηρίζεται στη δυσχέρεια να ληφθούν κανονιστικές άδειες αλλά στη δυσχέρεια να εξασφαλιστεί διάθεση χωρητικότητας.

258 Κατά δεύτερον, όσον αφορά το επιχείρημα σχετικά με τους υποτιθέμενους περιορισμούς χωρητικότητας στις μακρές διαδρομές προς τους λεττονικούς θαλάσσιους τερματικούς σταθμούς, επισημαίνεται, όπως τόνισε και η Επιτροπή, ότι η προσβαλλόμενη απόφαση δεν διαπίστωσε την ύπαρξη τέτοιων περιορισμών στις διαδρομές αυτές. Αντιθέτως, η προσβαλλόμενη απόφαση ανέφερε ότι οι αιτήσεις διάθεσης χωρητικότητας ήταν πιο περίπλοκες. Συγκεκριμένα, οι αιτήσεις αυτές εξαρτώνταν από την αξιολόγηση που διενεργούσε η προσφεύγουσα για μια διαδρομή στη Λιθουανία η οποία είναι μακρύτερη και πιο πολυσύχναστη από το λιθουανικό τμήμα της σύντομης διαδρομής προς τη Λεττονία (αιτιολογική σκέψη 297 της προσβαλλομένης αποφάσεως). Ο κίνδυνος να υπάρξει σύγκρουση μεταξύ σιδηροδρομικών δρομολογίων ήταν μεγαλύτερος στις μακρές διαδρομές προς τους λεττονικούς θαλάσσιους τερματικούς σταθμούς, δεδομένου ότι οι διαδρομές αυτές ήδη χρησιμοποιούνταν, ενώ το λιθουανικό τμήμα της σύντομης διαδρομής χρησιμοποιούνταν αποκλειστικώς για τη μεταφορά των πετρελαϊκών προϊόντων της Orlen (αιτιολογική σκέψη 298 της προσβαλλομένης αποφάσεως).

259 Κατά τρίτον, όσον αφορά το επιχείρημα ότι η προσφεύγουσα υπείχε υποχρέωση αμεροληψίας επίσης όσον αφορά τις συμπληρωματικές σιδηροδρομικές υπηρεσίες, επισημαίνεται ότι η προσβαλλόμενη απόφαση, στις αιτιολογικές σκέψεις 293 έως 300 και 303, ανέφερε ότι η μεταφορά της αρχής της απαγορεύσεως των διακρίσεων που καθιερώνει η οδηγία 2001/14 στο λιθουανικό δίκαιο άφηνε περιθώριο χειρισμών στην προσφεύγουσα, το οποίο της παρείχε τη δυνατότητα να επιβάλλει δυσμενείς όρους για την πρόσβαση στις σιδηροδρομικές υποδομές και για την παροχή συμπληρωματικών σιδηροδρομικών υπηρεσιών. Ειδικότερα, στις αιτιολογικές σκέψεις 293 και 294 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή διευκρίνισε ότι η παροχή συμπληρωματικών σιδηροδρομικών υπηρεσιών δεν ήταν οπωσδήποτε ρυθμισμένη ή ήταν ρυθμισμένη κατά τρόπο που άφηνε ορισμένο περιθώριο χειρισμών όσον αφορά τις τιμές και την ποιότητα της παρεχόμενης υπηρεσίας. Τούτο συνέβαινε στην περίπτωση ορισμένων υπηρεσιών συντήρησης (τροχαίου υλικού), πρόσβασης σε ορισμένες εγκαταστάσεις (όπως σταθμοί διαλογής ή εγκαταστάσεις στάθμευσης και καθαρισμού του τροχαίου υλικού) ή παροχής βοήθειας (ιδίως στην περίπτωση που μια αμαξοστοιχία υφίστατο βλάβη και διατάρασσε την κυκλοφορία). Επομένως, αν ένας νέος φορέας, όπως η LDZ, χρησιμοποιούσε τις υπηρεσίες του κατεστημένου φορέα, εν προκειμένω της προσφεύγουσας, ο κατεστημένος φορέας μπορούσε σε μεγάλο βαθμό να επιβάλει τους όρους υπό τους οποίους παρέχονταν οι υπηρεσίες αυτές, πράγμα που δημιουργούσε αβεβαιότητα ως προς την ποιότητα και το κόστος των υπηρεσιών αυτών. Πρέπει δε να παρατηρηθεί ότι όλες αυτές οι διαπιστώσεις δεν αντικρούονται από την προσφεύγουσα, η οποία περιορίζεται να υποστηρίξει απλώς ότι τίποτε δεν επέτρεπε να θεωρηθεί ότι η ίδια δεν είχε τηρήσει τις υποχρεώσεις της.

260 Κατά τέταρτον, όσον αφορά τα επιχειρήματα με τα οποία αμφισβητείται το συμπέρασμα της προσβαλλομένης αποφάσεως ότι η LDZ ήταν περισσότερο εξαρτημένη από την προσφεύγουσα προκειμένου να λάβει πληροφορίες για τους όρους πρόσβασης και τα τέλη της μακράς διαδρομής από ό,τι για εκείνα της σύντομης διαδρομής, διευκρινίζεται ότι, όπως διαπίστωσε και η Επιτροπή, η προσβαλλόμενη απόφαση αναγνωρίζει ότι οι τύποι υπολογισμού των τελών των υποδομών δημοσιοποιήθηκαν. Εντούτοις, έκρινε επίσης ότι, σε μια μακρύτερη διαδρομή στη Λιθουανία, η LDZ θα ήταν ακόμη περισσότερο εκτεθειμένη στην έλλειψη πληροφοριών και διαφάνειας σχετικά με τους όρους πρόσβασης και τις τιμές για τις συμπληρωματικές σιδηροδρομικές υπηρεσίες. Ειδικότερα, στην αιτιολογική σκέψη 308 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή υπογράμμισε ότι το εκδοθέν από την προσφεύγουσα έγγραφο αναφοράς του δικτύου για την περίοδο 2008-2009 (Network Statement of 2008-2009) όριζε μόνον τον τύπο υπολογισμού των τελών για την πρόσβαση στις λιθουανικές σιδηροδρομικές υποδομές. Συγκεκριμένα, το έγγραφο αυτό δεν καθόριζε τα πραγματικά τέλη για τις συμπληρωματικές σιδηροδρομικές υπηρεσίες, αλλά ανέφερε απλώς ότι οι συμπληρωματικές αυτές υπηρεσίες χρεώνονταν σύμφωνα με την ισχύουσα νομοθεσία. Η δε διαπίστωση αυτή δεν φαίνεται να αμφισβητείται από την προσφεύγουσα, η οποία, με τα δικόγραφά της, υποστηρίζει ότι, ακόμη και αν εξακολουθούσε να υφίσταται κάποια αβεβαιότητα ως προς το ακριβές ύψος των τελών για τις συμπληρωματικές υπηρεσίες, δεν θα ήταν εύλογο να συναχθεί ότι η υποτιθέμενη αυτή έλλειψη διαφάνειας δεν αποτέλεσε φραγμό για την είσοδο στη σύντομη διαδρομή και στο πρώτο τμήμα της μακράς διαδρομής στη Λιθουανία, αλλά αποτέλεσε σημαντικό φραγμό εισόδου όσον αφορά το δεύτερο τμήμα της μακράς διαδρομής. Εξάλλου, με το επιχείρημα ότι, μολονότι το έγγραφο αναφοράς του δικτύου για την περίοδο 2008-2009 δεν διευκρίνισε το ακριβές ύψος των τελών για τις συμπληρωματικές σιδηροδρομικές υπηρεσίες, όλα τα τέλη των υποδομών δημοσιεύονταν και ήταν γνωστά στο κοινό, η προσφεύγουσα επιβεβαιώνει εμμέσως ότι το έγγραφο δεν καθόριζε τα πραγματικά τέλη για τις συμπληρωματικές σιδηροδρομικές υπηρεσίες. Συναφώς, επισημαίνεται ότι το έγγραφο αυτό κοινοποιήθηκε στο Γενικό Δικαστήριο σε απάντηση ενός από τα μέτρα οργανώσεως της διαδικασίας που ελήφθησαν στην υπό κρίση υπόθεση (βλ. σκέψη 65 ανωτέρω) και ότι πράγματι δεν καθορίζει το ποσό των πραγματικών τελών για τις συμπληρωματικές σιδηροδρομικές υπηρεσίες. Επιπλέον, επισημαίνεται ότι, όπως διαπίστωσε και η Επιτροπή, η προσβαλλόμενη απόφαση δεν έκρινε ότι υφίστατο μόνον έλλειψη διαφάνειας όσον αφορά τη μακρά διαδρομή προς τη Λεττονία, αλλά ότι η έλλειψη διαφάνειας των τιμών που χρεώνονταν για τις συμπληρωματικές σιδηροδρομικές υπηρεσίες αύξανε τον κίνδυνο για την LDZ τόσο στη μακρά διαδρομή όσο και στη διαδρομή προς την Klaipėda, ενώ αυτό δεν ίσχυε ως προς τη σύντομη διαδρομή, δεδομένου ότι, στη διαδρομή αυτή, η LDZ δεν εξηρτάτο από τις συμπληρωματικές υπηρεσίες της προσφεύγουσας ή, τουλάχιστον, εξηρτάτο από αυτές σε μικρότερο βαθμό (αιτιολογική σκέψη 307 της προσβαλλομένης αποφάσεως).

261 Επομένως, αντιθέτως προς ό,τι υποστηρίζει η προσφεύγουσα, η Επιτροπή δεν υπέπεσε σε πλάνη εκτιμήσεως καθόσον έκρινε ότι η έλλειψη διαφάνειας ως προς το ακριβές ύψος των τελών για τις συμπληρωματικές υπηρεσίες συνιστούσε φραγμό για την είσοδο στη μακρά διαδρομή καθώς και στη διαδρομή προς την Klaipėda.

262 Κατά πέμπτον και τελευταίο, όσον αφορά το επιχείρημα που προέβαλε η προσφεύγουσα στο υπόμνημα απαντήσεως, κατά το οποίο το μη φέρον ημερομηνία χειρόγραφο σημείωμα το οποίο επικαλείται η Επιτροπή στο υπόμνημα αντικρούσεως δεν αφορούσε το ζήτημα αν η δραστηριοποίηση στη μακρά διαδρομή ενείχε υψηλότερο κίνδυνο για την LDZ (αιτιολογική σκέψη 283 της προσβαλλομένης αποφάσεως), υπογραμμίζεται εκ προοιμίου ότι, μολονότι το επίμαχο έγγραφο μνημονεύεται στις αιτιολογικές σκέψεις 97 έως 99 καθώς και στην αιτιολογική σκέψη 316, σημείο 3, της προσβαλλομένης αποφάσεως, η προσφεύγουσα αμφισβήτησε το εν λόγω έγγραφο μόνο με το υπόμνημα απαντήσεως. Εξάλλου, μολονότι το έγγραφο αυτό δεν αφορά ρητώς την LDZ αλλά Λεττονό επιχειρηματία, δυνητικό ανταγωνιστή της LG, εξετάζει τις δυνητικές απειλές για τα συμφέροντα του θαλάσσιου τερματικού σταθμού της Klaipėda και απαριθμεί, στην ενότητα «Άμυνα έναντι της Λεττονίας», διάφορους φραγμούς για την είσοδο τους οποίους μπορούσε να εισαγάγει η προσφεύγουσα έναντι οποιουδήποτε ανταγωνιστή προερχόμενου από τη Λεττονία, περιλαμβανομένης

και της LDZ. Επομένως, αντιθέτως προς ό,τι υποστηρίζει η προσφεύγουσα, το επίμαχο έγγραφο μπορούσε να θεωρηθεί, στην προσβαλλόμενη απόφαση, ως μία από τις αποδείξεις ότι η δραστηριοποίηση στη μακρά διαδρομή ενείχε σαφώς υψηλότερο κίνδυνο για την LDZ.

263 Από το σύνολο των ανωτέρω προκύπτει ότι κανένα από τα επιχειρήματα που προέβαλε η προσφεύγουσα δεν είναι ικανό να ανατρέψει τις διαπιστώσεις της προσβαλλομένης αποφάσεως σχετικά με τους φραγμούς για την είσοδο στην αγορά και, ιδίως, το συμπέρασμα ότι η LDZ θα ήταν εξαρτημένη σε μεγαλύτερο βαθμό από την προσφεύγουσα ως καθετοποιημένο εγκατεστημένο στην αγορά οικονομικού φορέα.

264 Επομένως, η πρώτη σειρά επιχειρημάτων της δεύτερης αιτιάσεως του τέταρτου σκέλους πρέπει να απορριφθεί.

ii) Επί των επιχειρημάτων με τα οποία αμφισβητείται ότι οι μακρές διαδρομές προς τους λεττονικούς θαλάσσιους τερματικούς σταθμούς δεν ήταν ανταγωνιστικές σε σύγκριση με τη διαδρομή προς την Klaipėda

265 Με μια δεύτερη σειρά επιχειρημάτων, η προσφεύγουσα αμφισβητεί τη διαπίστωση της προσβαλλομένης αποφάσεως ότι οι μακρές διαδρομές προς τους λεττονικούς θαλάσσιους τερματικούς σταθμούς δεν ήταν ανταγωνιστικές σε σύγκριση με τη διαδρομή προς την Klaipėda (αιτιολογικές σκέψεις 288 και 310 της προσβαλλομένης αποφάσεως), οπότε η LDZ δεν μπορούσε να ασκήσει ανταγωνιστική πίεση στην LG παρά μόνο στις σύντομες διαδρομές προς τους τερματικούς αυτούς σταθμούς, ήτοι εφόσον η σιδηροδρομική γραμμή είχε επισκευαστεί.

266 Κατά πρώτον, κατά την προσφεύγουσα, η διαπίστωση αυτή δεν είναι εύλογη για διάφορους λόγους.

267 Πρώτον, η LDZ είχε προτείνει στην Orlen, μετά την αναστολή της κυκλοφορίας και με έγγραφο της 29ης Σεπτεμβρίου 2008, να της παράσχει υπηρεσίες σιδηροδρομικής μεταφοράς προς τη Ρίγα τόσο μέσω της σύντομης διαδρομής όσο και μέσω της μακράς διαδρομής προς τη Λεττονία. Επομένως, η ίδια η LDZ είχε προφανώς θεωρήσει ότι ήταν σε θέση να ασκήσει αποτελεσματικό ανταγωνισμό επίσης στη μακρά διαδρομή σε σχέση με την παραγωγή της Orlen που μεταφερόταν από την LG στην Klaipėda. Δεύτερον, η LG συμπέρανε, με εσωτερικό έγγραφο του 2009, ότι οι διαφορές μεταξύ της σύντομης διαδρομής και της μακράς διαδρομής δεν ήταν ουσιώδεις από πλευράς απόστασης και τιμής. Κατά συνέπεια, δεν είναι ευλογοφανές ότι η LDZ μπορούσε να ανταγωνιστεί την LG μόνο στη σύντομη, αλλά όχι στη μακρά διαδρομή. Τρίτον, δεν υφίστανται σημαντικές διαφορές κόστους μεταξύ των τριών διαδρομών, πράγμα που φαίνεται επίσης φυσιολογικό, δεδομένου ότι όλες αποτελούν τμήμα της ίδιας γεωγραφικής αγοράς. Κατά συνέπεια, είναι εξαιρετικά απίθανο η LDZ να μπορούσε να ασκήσει πίεση στην προσφεύγουσα σε σχέση με την παραγωγή της Orlen που μεταφερόταν στην Klaipėda αποκλειστικώς μέσω της σύντομης διαδρομής (στην περίπτωση που η σιδηροδρομική γραμμή θα είχε ανακατασκευαστεί ή επισκευαστεί).

268 Δεύτερον, κατά την προσφεύγουσα, η σύγκριση του κόστους στην οποία προέβη η Επιτροπή περιέχει επίσης πολλά σφάλματα.

269 Κατά την προσφεύγουσα, ήδη οι όροι τους οποίους χρησιμοποιεί η Επιτροπή αποδεικνύουν ότι η σύγκριση του κόστους δεν στηριζόταν σε εμπεριστατωμένη και αξιόπιστη ανάλυση. Συγκεκριμένα, η Επιτροπή αναγνωρίζει ότι «δεν μπορεί να ποσοτικοποιήσει ακριβώς τις επιπτώσεις των διαρθρωτικών αυτών διαφορών στο κόστος μεταφοράς» και ότι «οι χρησιμοποιηθείσες από την LG και την LDZ μέθοδοι κατανομής του κόστους ενδέχεται να ήταν διαφορετικές, πράγμα που μπορεί να επηρέασε τις εκτιμήσεις τους [όσον αφορά το κόστος]». Αναφέρει επίσης ότι δεν προκύπτει σαφώς «αν» οι λεττονικοί λιμένες παρουσίαζαν σημαντικό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα σε σχέση με την Klaipėda όσον αφορά το συνολικό κόστος θαλάσσιας μεταφοράς και διευκρινίζει ότι η σύντομη διαδρομή προς τη Ρίγα «φαίνεται να είναι η πλέον συμφέρουσα». Εξάλλου, όταν η Επιτροπή συνέκρινε την ανάλυση

κόστους της προσφεύγουσας και της LDZ, το σημαντικότερο στοιχείο κόστους της LDZ στο λεττονικό τμήμα της μακράς διαδρομής προς τη Ρίγα ήταν η κατηγορία «λοιπά», ενώ τα «λοιπά» κόστη της προσφεύγουσας δεν αντιπροσώπευαν παρά πολύ μικρότερο ποσοστό του συνολικού κόστους της στο λιθουανικό τμήμα της μακράς διαδρομής προς τη Ρίγα ή τη Ventspils. Περαιτέρω, η Επιτροπή δεν έλαβε υπόψη το γεγονός ότι η προσφεύγουσα και η LDZ χρησιμοποιούσαν εντελώς διαφορετικές μεθόδους κατανομής του κόστους, γεγονός που καθιστούσε αυθαίρετη οποιαδήποτε σύγκριση του κόστους. Παραδείγματος χάριν, βάσει των στοιχείων που χρησιμοποίησε η Επιτροπή, το κόστος της προσφεύγουσας ανά τονοχιλιόμετρο (tkm) ήταν αρκετά σταθεροποιημένο και δεν κυμαινόταν ανάλογα με την απόσταση, ενώ το εκτιμώμενο κόστος της LDZ μειωνόταν στις μακρύτερες διαδρομές, λόγω της εκτιμήσεως κατά την οποία το κόστος φόρτωσης και εκφόρτωσης του φορτίου αποτελούσε πάγιο κόστος, στο οποίο εν συνεχεία προστίθετο το πραγματικό κόστος μεταφοράς κατ' αναλογίαν του μήκους της διαδρομής και του όγκου του φορτίου.

270 Εξάλλου, κατά την προσφεύγουσα, μολονότι τα στοιχεία του πίνακα αριθ. 5 της προσβαλλομένης αποφάσεως, που φέρει τον τίτλο «Κόστος ανά τόνο για τη μεταφορά των πετρελαϊκών προϊόντων της Orlen (μακρές διαδρομές και διαδρομή προς την Klaipėda)», στηρίζονταν σε συγκρίσιμες μεθόδους ανάλυσης του κόστους, δεν επιβεβαιώνουν τη διαπίστωση ότι η LDZ δεν μπορούσε να ασκήσει αξιόλογο ανταγωνισμό στη μακρά διαδρομή όσον αφορά την παραγωγή της Orlen που μεταφερόταν προς την Klaipėda. Εξάλλου, η προσφεύγουσα υπογραμμίζει ότι η Επιτροπή, με την προσβαλλόμενη απόφαση, αναγνώρισε ότι το κόστος που είχε περιληφθεί στον πίνακα αριθ. 5 για τις μακρές διαδρομές ήταν πιθανώς υπερεκτιμημένο. Παρά ταύτα, το κόστος στις διαδρομές αυτές φαίνεται να είναι σε μεγάλο βαθμό συγκρίσιμο προς το κόστος στη διαδρομή προς την Klaipėda, οπότε η LDZ ήταν σε θέση να ασκήσει ανταγωνιστική πίεση, ιδίως λαμβάνοντας υπόψη τα γενικά πλεονεκτήματα από πλευράς κόστους τα οποία, κατά την Επιτροπή, διέθετε σε σχέση με την προσφεύγουσα όσον αφορά, παραδείγματος χάριν, τις τιμές της ενέργειας, το μισθολογικό κόστος και το κόστος θαλάσσιας μεταφοράς. Κατά τη γνώμη της προσφεύγουσας, όλα τα στοιχεία αυτά επιβεβαιώνονται από το γεγονός ότι η LDZ πρότεινε στην Orlen τον Σεπτέμβριο του 2008 να μεταφέρει την παραγωγή της από την Klaipėda προς τους λεττονικούς θαλάσσιους τερματικούς σταθμούς μέσω της μακράς διαδρομής. Επιπλέον, τα στοιχεία σχετικά με το κόστος που χρησιμοποιήθηκαν στον πίνακα αριθ. 5 είναι σαφώς χαμηλότερα από τις τιμές που πράγματι κατέβαλε η Orlen ανά τόνο για τις υπηρεσίες σιδηροδρομικής μεταφοράς στη διαδρομή προς την Klaipėda το 2008 και το 2009.

271 Η Επιτροπή και η παρεμβαίνουσα αντικρούουν την ως άνω σειρά επιχειρημάτων.

272 Εν προκειμένω, πρώτον, όσον αφορά το έγγραφο της 29ης Σεπτεμβρίου 2008, με το οποίο η LDZ υπέβαλε προσφορά στην Orlen για υπηρεσίες σιδηροδρομικής μεταφοράς προς τη Ρίγα τόσο μέσω της σύντομης διαδρομής όσο και μέσω της μακράς διαδρομής προς τους λεττονικούς θαλάσσιους τερματικούς σταθμούς, διευκρινίζεται ότι, με το έγγραφο αυτό, η LDZ πρότεινε ένα σχέδιο τιμολόγησης για το έτος 2008 όσον αφορά τη μεταφορά πετρελαϊκών προϊόντων μέσω του εδάφους της Λεττονίας προς τον λιμένα της Ρίγας. Ειδικότερα, από το περιεχόμενο του εγγράφου προκύπτει ότι το προταθέν από την LDZ σχέδιο τιμολόγησης αφορούσε αποκλειστικώς τα λεττονικά τμήματα των μακρών και των σύντομων διαδρομών προς τη Ρίγα. Ειδικότερα, το έγγραφο ανέφερε τις διαδρομές Maitene – Mangali (Ρίγα) και Rengė – Mangali (Ρίγα). Επομένως, η προσφεύγουσα δεν μπορεί να συναγάγει, βάσει και μόνον του επίμαχου εγγράφου, ανταγωνιστικότητα της προσφοράς της LDZ, δεδομένου ότι η προσφορά αυτή δεν ελάμβανε υπόψη τις τιμές που εφάρμοζε η LDZ στα λιθουανικά τμήματα των δύο διαδρομών. Εξάλλου, η προσφεύγουσα δεν προσκομίζει κανένα αποδεικτικό στοιχείο προς στήριξη του επιχειρήματος που προέβαλε με το υπόμνημα απαντήσεως κατά το οποίο, κατά τον χρόνο υποβολής της προσφοράς στην Orlen, η LDZ σαφώς είχε πλήρη γνώση της κατάστασης του ανταγωνισμού και των σχετικών τιμών και κόστους. Επιπλέον, απλώς και μόνον η ύπαρξη μιας προσφοράς δεν σημαίνει ότι αυτή είναι όντως ανταγωνιστική και πάντως τόσο ανταγωνιστική όσο θα μπορούσε να είναι αν η σιδηροδρομική γραμμή δεν είχε καταργηθεί. Επομένως, η προσφεύγουσα δεν μπορεί να αντλήσει από το έγγραφο αυτό κανένα συμπέρασμα όσον αφορά την ικανότητα της LDZ να ασκήσει πραγματική ανταγωνιστική πίεση στην ίδια μέσω της μακράς διαδρομής.

273 Δεύτερον, όσον αφορά το εσωτερικό έγγραφο του 2009 με το οποίο η προσφεύγουσα συμπέρανε ότι οι διαφορές μεταξύ της σύντομης διαδρομής και της μακράς διαδρομής δεν ήταν ουσιώδεις από πλευράς απόστασης και τιμής, υπογραμμίζεται ότι το επίμαχο έγγραφο είναι το έγγραφο με τα στοιχεία αναφοράς ES 9/VJ6. Το συμπέρασμα στο οποίο αναφέρεται η προσφεύγουσα περιέχεται στην τρίτη και τελευταία σελίδα του εγγράφου αυτού, στην οποία συνέκρινε τη μεταφορά των προϊόντων της Orlen προς τη Jelgava (Λεττονία) μέσω Šiauliai (Λιθουανία) με την απευθείας μεταφορά μέσω Rengė. Επομένως, το συμπέρασμα αυτό δεν συγκρίνει το κόστος ολόκληρων των διαδρομών προς τους λεττονικούς θαλάσσιους τερματικούς σταθμούς και δεν αφορά τη μεταφορά των πετρελαϊκών προϊόντων της Orlen με σκοπό την εξαγωγή διά θαλάσσης. Επιπλέον, το γεγονός ότι, για την προσφεύγουσα, οι διαφορές μεταξύ της σύντομης διαδρομής και της μακράς διαδρομής προς τους λεττονικούς θαλάσσιους τερματικούς σταθμούς δεν είναι ουσιώδεις από πλευράς απόστασης και τιμής δεν ισχύει κατ' ανάγκην και για την LDZ.

274 Εξ αυτού συνάγεται ότι ούτε η προσφορά που μνημονεύεται στη σκέψη 272 ανωτέρω ούτε το εσωτερικό έγγραφο που μνημονεύεται στη σκέψη 273 ανωτέρω μπορούν να θέσουν εν αμφιβόλω τη διαπίστωση της Επιτροπής ότι οι μακρές διαδρομές προς τους λεττονικούς θαλάσσιους τερματικούς σταθμούς ήταν λιγότερο κερδοφόρες σε σύγκριση με τη διαδρομή προς την Klaipėda.

275 Τρίτον, όσον αφορά το επιχείρημα ότι δεν υφίστανται σημαντικές διαφορές κόστους μεταξύ των μακρών διαδρομών προς τους λεττονικούς θαλάσσιους τερματικούς σταθμούς, των σύντομων διαδρομών προς τους λεττονικούς θαλάσσιους τερματικούς σταθμούς και της διαδρομής προς την Klaipėda, επισημαίνεται ότι, μολονότι είναι αληθές ότι, σε αντίθεση με τη διαδρομή προς την Klaipėda, η μακρά διαδρομή προς τη Ρίγα περιελάμβανε ένα σημαντικό τμήμα (86 χιλιόμετρα) εντός της Λεττονίας, στην οποία, κατά την προσβαλλόμενη απόφαση, το κόστος της σιδηροδρομικής μεταφοράς, ιδίως η τιμή της ενέργειας και το μισθολογικό κόστος, ήταν χαμηλότερα από ό,τι στη Λιθουανία (αιτιολογική σκέψη 253 της προσβαλλομένης αποφάσεως), είναι επίσης αληθές ότι η μακρά διαδρομή προς τη Ρίγα περιελάμβανε ένα τμήμα, συγκεκριμένα 152 χιλιόμετρα, εντός της Λιθουανίας. Επομένως, δεδομένου ότι η Επιτροπή υπολόγισε το κόστος των διαδρομών προς τους λεττονικούς θαλάσσιους τερματικούς σταθμούς αθροίζοντας το κόστος της προσφεύγουσας και της LDZ ως προς το τμήμα της διαδρομής που αντιστοιχούσε στην καθεμία, πρέπει, προκειμένου να εκτιμηθεί η διαφορά κόστους μεταξύ των διαδρομών, στο κόστος του λεττονικού τμήματος της μακράς διαδρομής προς τη Ρίγα να προστεθεί το κόστος του λιθουανικού τμήματος της ίδιας διαδρομής. Περαιτέρω, το ίδιο ισχύει όσον αφορά τον υπολογισμό του κόστους της μακράς διαδρομής προς τη Ventspils. Εξάλλου, η προσφεύγουσα δεν αμφισβητεί το κόστος που παρουσίασε η Επιτροπή στον πίνακα αριθ. 5, στην αιτιολογική σκέψη 311 της προσβαλλομένης αποφάσεως. Ο πίνακας αυτός καθιστά εμφανές ότι, αντιθέτως προς ό,τι υποστηρίζει η προσφεύγουσα, το 2008 και το 2009, το κόστος μεταφοράς πετρελαϊκών προϊόντων της Orlen ανά τόνο ήταν από [*εμπιστευτικό*] έως [*εμπιστευτικό*] % υψηλότερο στη μακρά διαδρομή προς τη Ρίγα από ό,τι στη διαδρομή προς την Klaipėda και από [*εμπιστευτικό*] έως [*εμπιστευτικό*] % υψηλότερο στη μακρά διαδρομή προς τη Ventspils από ό,τι στη διαδρομή προς την Klaipėda. Κατά συνέπεια, αντιθέτως προς ό,τι υποστηρίζει η προσφεύγουσα, δεν υπάρχουν αρκούντως ισχυρές αποδείξεις για το ότι η LDZ θα μπορούσε, ως αποτελεσματικός ανταγωνιστής, να προσφέρει υπηρεσίες στη σχετική αγορά ανταγωνιζόμενη την προσφεύγουσα στη μακρά διαδρομή και να ασκήσει έτσι ανταγωνιστική πίεση σε αυτήν.

276 Τέταρτον, όσον αφορά τα επιχειρήματα με τα οποία αμφισβητείται η σύγκριση του κόστους στην οποία προέβη η Επιτροπή, επισημαίνονται τα εξής.

277 Αφενός, όσον αφορά ζητήματα σχετικά με τους όρους που χρησιμοποίησε η Επιτροπή στην ανάλυσή της σχετικά με τη σύγκριση του κόστους, επισημαίνεται ότι δεν μπορεί να συναχθεί, από ορισμένους όρους που χρησιμοποιήθηκαν, ότι η σύγκριση του κόστους δεν στηρίζεται σε εμπεριστατωμένη και αξιόπιστη ανάλυση. Εξάλλου, υπογραμμίζεται ότι, όπως διαπίστωσε και η Επιτροπή, η μνεία της αδυναμίας ακριβούς ποσοτικοποιήσεως των επιπτώσεων των διαρθρωτικών αυτών διαφορών στο κόστος μεταφοράς (αιτιολογική σκέψη 253 της προσβαλλομένης αποφάσεως) εντάσσεται σε ανάλυση των παραγόντων που επηρεάζουν το κόστος της σιδηροδρομικής μεταφοράς και ουδόλως μεταβάλλει

το συμπέρασμα της αναλύσεως σχετικά με την κερδοφορία της σύντομης διαδρομής προς τη Ρίγα (αιτιολογικές σκέψεις 254 και 255 της προσβαλλομένης αποφάσεως). Η παρατήρηση ότι οι χρησιμοποιηθείσες από την προσφεύγουσα και την LDZ μεθοδολογίες κατανομής του κόστους ενδέχεται να ήταν διαφορετικές, πράγμα που θα μπορούσε να έχει επηρεάσει τις εκτιμήσεις τους περί του κόστους (αιτιολογικές σκέψεις 271 έως 273 της προσβαλλομένης αποφάσεως), αποσαφηνίζεται με την προσβαλλόμενη απόφαση, η οποία εξηγεί τον λόγο για τον οποίο το στοιχείο αυτό στερείται σημασίας και δεν επηρεάζει τη σύγκριση του κόστους, αντιστοίχως, της προσφεύγουσας και της LDZ. Εξάλλου, μία από τις φράσεις της προσβαλλομένης αποφάσεως κατά της οποίας βάλλει η προσφεύγουσα έχει αποσπαστεί από τα συμφραζόμενά της. Συγκεκριμένα, ολόκληρη η φράση της αποφάσεως είχε ως εξής: «[ο]ι λιμένες της Ρίγας και της Ventspils μπορούσαν, επομένως, να αποτελέσουν τουλάχιστον μια σοβαρή εναλλακτική λύση έναντι του λιμένα της Klaipėda, ανεξάρτητα από το αν μπορεί επίσης να θεωρηθεί ότι είχαν σημαντικό ανταγωνιστικό πλεονέκτημα από απόψεως συνολικού κόστους θαλάσσιας μεταφοράς» (αιτιολογική σκέψη 240 της προσβαλλομένης αποφάσεως). Τέλος, όσον αφορά τη μνεία, σε άλλο τμήμα της προσβαλλομένης αποφάσεως, ότι, βάσει αναλύσεως των παραγόντων που επηρεάζουν το κόστος της σιδηροδρομικής μεταφοράς, η σύντομη διαδρομή προς τη Ρίγα φαίνεται να είναι η πλέον ελκυστική, η διαπίστωση αυτή τεκμηριώνεται εν συνεχεία με λεπτομερέστερη σύγκριση του κόστους των διαδρομών, στις αιτιολογικές σκέψεις 255 έως 266 της προσβαλλομένης αποφάσεως, που καταδεικνύει ότι η σύντομη διαδρομή προς τη Ρίγα είναι πράγματι η πλέον ελκυστική.

278 Αφετέρου, όσον αφορά το επιχείρημα της προσφεύγουσας ότι η προσβαλλόμενη απόφαση δεν συγκρίνει όμοια πράγματα, ορθώς επισημαίνει η Επιτροπή ότι η προσβαλλόμενη απόφαση απαντά εκτενώς στα επιχειρήματα της προσφεύγουσας σχετικά με την ανάλυση του κόστους και ιδίως στις αντιρρήσεις ως προς τη δυνατότητα σύγκρισης του κόστους. Ειδικότερα, από την αιτιολογική σκέψη 269 της προσβαλλομένης αποφάσεως προκύπτει ότι η προσφεύγουσα είχε ήδη υποστηρίξει, στην απάντησή της στην ανακοίνωση αιτιάσεων, ότι το κόστος της και το κόστος της LDZ δεν ήταν συγκρίσιμα. Η Επιτροπή αντέκρουσε τα επιχειρήματα της προσφεύγουσας κατά τρόπο λεπτομερή στις αιτιολογικές σκέψεις 270 έως 284 της προσβαλλομένης αποφάσεως. Εξήγησε ιδίως στις αιτιολογικές σκέψεις 272 και 273 της προσβαλλομένης αποφάσεως ότι είχε λάβει υπόψη το γεγονός ότι οι μέθοδοι υπολογισμού του κόστους της προσφεύγουσας και της LDZ ήταν ενδεχομένως διαφορετικές και ότι αυτό ενδεχομένως είχε επηρεάσει τις εκτιμήσεις τους ως προς μια συνιστώσα του κόστους, όπως είναι οι διοικητικές δαπάνες. Ωστόσο, διευκρίνισε επίσης ότι μια τέτοια διαφορά μεθοδολογίας δεν μπορούσε να έχει ως αποτέλεσμα παρά μόνο μικρή διαφορά από απόψεως κόστους. Ομοίως, στην αιτιολογική σκέψη 274 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή εξήγησε τον λόγο για τον οποίο είχε κρίνει ότι η εκτίμηση του κόστους της προσφεύγουσας και της LDZ κάλυπτε τις ίδιες υπηρεσίες και περιελάμβανε τις ίδιες συνιστώσες του κόστους, τουλάχιστον για το έτος 2009. Ειδικότερα, όπως προκύπτει από την υποσημείωση αριθ. 406 της προσβαλλομένης αποφάσεως, εφόσον η προσφεύγουσα δεν είχε προσκομίσει ανάλυση κόστους για το έτος 2008, η Επιτροπή εξέτασε τα στοιχεία σχετικά με το κόστος της προσφεύγουσας για το έτος 2009.

279 Επομένως, η προσφεύγουσα δεν μπορεί να προβάλει το επιχείρημα ότι η μεθοδολογία εκτίμησης του κόστους είναι εσφαλμένη προκειμένου να αμφισβητήσει τη σύγκριση του κόστους στην οποία προέβη η Επιτροπή με την προσβαλλόμενη απόφαση και να υποστηρίξει ότι η σύγκριση αυτή είναι αυθαίρετη.

280 Το συμπέρασμα αυτό δεν κλονίζεται από τα λοιπά επιχειρήματα της προσφεύγουσας.

281 Πρώτον, όσον αφορά το επιχείρημα ότι, ακόμη και αν τα στοιχεία του πίνακα αριθ. 5 της προσβαλλομένης αποφάσεως στηρίζονταν σε συγκρίσιμες μεθόδους ανάλυσης του κόστους, δεν τεκμηριώνουν τη διαπίστωση ότι η LDZ δεν μπορούσε να είναι σοβαρός ανταγωνιστής στις μακρές διαδρομές προς τους λεττονικούς θαλάσσιους τερματικούς σταθμούς, διαπιστώνεται ότι η προσφεύγουσα δεν προσκομίζει στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι η διαφορά κατά [*εμπιστευτικό*] % μεταξύ του κόστους στη μακρά διαδρομή προς τη Ρίγα το 2008 [*εμπιστευτικό*] και του κόστους στη διαδρομή προς την Klaipėda [*εμπιστευτικό*] έπρεπε να είχε πλήρως διαγραφεί δεδομένου ότι το κόστος που έλαβε υπόψη η Επιτροπή στον πίνακα αριθ. 5 της προσβαλλομένης αποφάσεως για τις

μακρές διαδρομές είχε «πιθανώς υπερεκτιμηθεί». Εξάλλου, στο μέτρο που, με το επιχείρημά της, η προσφεύγουσα υποστηρίζει ότι η διαφορά κατά [*εμπιστευτικό*] % μεταξύ του κόστους στη μακρά διαδρομή προς τη Ρίγα το 2008 [*εμπιστευτικό*] και του κόστους στη διαδρομή προς την Klaipėda [*εμπιστευτικό*] δεν ήταν σημαντική, υπογραμμίζεται ότι, όπως διαπίστωσε και η Επιτροπή, η προσβαλλόμενη απόφαση απέδειξε επίσης ότι, ακόμη και με μετριοπαθή υπολογισμό, το κόστος της μακράς διαδρομής προς τη Ventspils υπερέβαινε κατά [*εμπιστευτικό*] % το 2008 και κατά [*εμπιστευτικό*] % το 2009 το κόστος της διαδρομής προς την Klaipėda. Πλην όμως μια διαφορά ύψους [*εμπιστευτικό*] % ή [*εμπιστευτικό*] % είναι σημαντική και δυσχερώς αμφισβητήσιμη ως υπερεκτιμηθείσα.

282 Δεύτερον, όσον αφορά το επιχείρημα ότι τα στοιχεία κόστους του πίνακα αριθ. 5 [*εμπιστευτικό*] είναι σαφώς χαμηλότερα από τις τιμές τις οποίες πράγματι κατέβαλε η Orlen ανά τόνο για τις υπηρεσίες σιδηροδρομικής μεταφοράς στη διαδρομή προς την Klaipėda το 2008 [*εμπιστευτικό*] και το 2009 [*εμπιστευτικό*], οπότε, σύμφωνα με τη λογική που εφάρμοσε η Επιτροπή στις αιτιολογικές σκέψεις 281 έως 284 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η LDZ θα μπορούσε, αν το είχε αποφασίσει, να ασκήσει ανταγωνιστική πίεση στην προσφεύγουσα, επισημαίνεται ότι, αντιθέτως προς ό,τι υποστηρίζει η προσφεύγουσα, το κόστος που υπολόγισε η Επιτροπή για τη μακρά διαδρομή προς τη Ρίγα δεν είναι παρά ελάχιστα χαμηλότερο από τα τιμήματα τα οποία όντως κατέβαλε η Orlen για τις υπηρεσίες σιδηροδρομικής μεταφοράς στη διαδρομή προς την Klaipėda. Εφόσον όμως πρόκειται για κόστος και όχι για τίμημα πρέπει να προστεθεί ένα έστω και μικρό περιθώριο κέρδους, το οποίο μειώνει ακόμη περισσότερο τη διαφορά με τις τιμές τις οποίες όντως κατέβαλε η Orlen για τις υπηρεσίες σιδηροδρομικής μεταφοράς στη διαδρομή προς την Klaipėda.

283 Λαμβανομένων υπόψη όλων των ανωτέρω, διαπιστώνεται ότι ουδεμία πλάνη εκτιμήσεως μπορεί να προσαφθεί στην Επιτροπή καθόσον έκρινε ότι οι μακρές διαδρομές προς τους λεττονικούς θαλάσσιους τερματικούς σταθμούς δεν ήταν ανταγωνιστικές σε σύγκριση με τη διαδρομή προς την Klaipėda.

284 Κατά συνέπεια, η δεύτερη αιτίαση του τέταρτου σκέλους πρέπει να απορριφθεί και, ως εκ τούτου, και το τέταρτο σκέλος του δευτέρου λόγου της προσφυγής στο σύνολό του.

285 Από το σύνολο των ανωτέρω προκύπτει ότι ο δεύτερος λόγος πρέπει να απορριφθεί ως αβάσιμος.

3. Επί του τρίτου λόγου, που αντλείται από παράβαση του άρθρου 296 ΣΛΕΕ και του άρθρου 2 του κανονισμού 1/2003 λόγω ανεπάρκειας των αποδεικτικών στοιχείων και έλλειψης αιτιολογίας

286 Με τον τρίτο λόγο, η προσφεύγουσα υποστηρίζει, κατ' ουσίαν, ότι η Επιτροπή παρέβη το άρθρο 296 ΣΛΕΕ λόγω έλλειψης αιτιολογίας καθώς και το άρθρο 2 του κανονισμού 1/2003 στο μέτρο που δεν προσκόμισε επαρκή αποδεικτικά στοιχεία προς στήριξη της διαπιστώσεώς της, στην προσβαλλόμενη απόφαση, περί παραβάσεως του άρθρου 102 ΣΛΕΕ.

287 Η Επιτροπή και η παρεμβαίνουσα αντικρούουν την επιχειρηματολογία αυτή.

288 Ο τρίτος λόγος της προσφυγής αποτελείται, κατ' ουσίαν, από δύο σκέλη, με το δε πρώτο σκέλος προβάλλεται παράβαση του άρθρου 296 ΣΛΕΕ λόγω έλλειψης αιτιολογίας ενώ με το δεύτερο παράβαση του άρθρου 2 του κανονισμού 1/2003.

α) Επί του πρώτου σκέλους του τρίτου λόγου, που αντλείται από παράβαση του άρθρου 296 ΣΛΕΕ λόγω έλλειψης αιτιολογίας

289 Προς στήριξη του πρώτου σκέλους, η προσφεύγουσα προβάλλει, κατ' ουσίαν, δύο αιτιάσεις οι οποίες πρέπει να συνεξεταστούν. Η πρώτη αιτίαση αντλείται από το ότι η Επιτροπή δεν ανέφερε τον λόγο για τον οποίο παρεξέκλινε από την πάγια νομολογία σχετικά με την άρνηση παροχής ουσιωδών

υποδομών και η δεύτερη από το ότι η Επιτροπή δεν προέβαλε επαρκείς λόγους που να αποδεικνύουν ότι συνέτρεχαν εν προκειμένω εξαιρετικές περιστάσεις σχετικά με τη σιδηροδρομική γραμμή που να δικαιολογούν τη διαπίστωση καταχρηστικής πρακτικής.

290 Εκ προοιμίου, επισημαίνεται ότι τα επιχειρήματα που προβλήθηκαν από την προσφεύγουσα προς στήριξη των δύο αιτιάσεων του πρώτου σκέλους δεν αφορούν ελλιπή ή ανεπαρκή αιτιολογία της προσβαλλομένης αποφάσεως. Ειδικότερα, τα επιχειρήματα αυτά ταυτίζονται, στην πραγματικότητα, με τις επικρίσεις ως προς το βάσιμο της προσβαλλομένης αποφάσεως. Η δε υποχρέωση αιτιολογήσεως των αποφάσεων συνιστά ουσιώδη τύπο που πρέπει να διακρίνεται από το ζήτημα του βασίμου της αιτιολογίας, το οποίο ανάγεται στην ουσιαστική νομιμότητα της επίμαχης πράξεως. Η αιτιολογία μιας αποφάσεως συνίσταται στην επίσημη έκθεση του σκεπτικού στο οποίο αυτή στηρίζεται. Εάν το σκεπτικό πάσχει σφάλματα, αυτά πλήττουν την ουσιαστική νομιμότητα της αποφάσεως αλλά όχι την αιτιολογία της, η οποία μπορεί να είναι επαρκής έστω και αν και περιέχει εσφαλμένους λόγους (βλ. απόφαση της 10ης Ιουλίου 2008, Bertelsmann και Sony Corporation of America κατά Impala, C-413/06 P, EU:C:2008:392, σκέψη 181 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία). Παρατηρείται εξάλλου ότι τέτοιου είδους επιχειρήματα προβλήθηκαν, εξετάστηκαν και απορρίφθηκαν στο πλαίσιο του πρώτου και του δευτέρου λόγου.

291 Επομένως, το πρώτο σκέλος του τρίτου λόγου πρέπει να απορριφθεί.

β) Επί του δευτέρου σκέλους του τρίτου λόγου, που αντλείται από παράβαση του άρθρου 2 του κανονισμού 1/2003

292 Εκ προοιμίου, επισημαίνεται ότι, όπως διαπίστωσε και η Επιτροπή, εκτός από μια σύντομη μνεία του άρθρου 2 του κανονισμού 1/2003 στο σημείο 143 του δικογράφου της προσφυγής, η προσφεύγουσα δεν τεκμηριώνει το επιχείρημά της, υποδεικνύοντας τα χωρία της προσβαλλομένης αποφάσεως που, κατ' αυτήν, πάσχουν από ανεπάρκεια των αποδεικτικών στοιχείων. Πάντως, η προσφεύγουσα αποσαφήνισε το επιχείρημά της στα σημεία 28 και 29 των παρατηρήσεών της επί του υπομνήματος παρεμβάσεως. Ειδικότερα, στο σημείο 29 των παρατηρήσεών της, η προσφεύγουσα υποστηρίζει ότι η Επιτροπή δεν στηρίχθηκε σε άμεσες ή έγγραφες, ακριβείς και πειστικές αποδείξεις που να αποδεικνύουν επαρκώς κατά νόμον την παράβαση. Εν πάση περιπτώσει, η προσφεύγουσα υποστηρίζει ότι, σύμφωνα με τη νομολογία, προέβαλε επιχειρήματα τα οποία εξηγούν με διαφορετικό τρόπο τα διαπιστωθέντα από την Επιτροπή πραγματικά περιστατικά και τα οποία επομένως καθιστούν δυνατή την αντικατάσταση της εξηγήσεως που προέκρινε η Επιτροπή για να διαπιστώσει ότι υφίσταται παράβαση με άλλη εύλογη εξήγηση.

293 Συναφώς, επισημαίνεται ότι από το άρθρο 2 του κανονισμού 1/2003, καθώς και από πάγια νομολογία, προκύπτει ότι, στον τομέα του δικαίου του ανταγωνισμού, σε περίπτωση που ερίζεται η ύπαρξη παραβάσεως, απόκειται στην Επιτροπή να αποδείξει τις παραβάσεις που διαπιστώνει και να προσκομίσει τα αποδεικτικά στοιχεία που είναι ικανά να τεκμηριώσουν, επαρκώς κατά νόμον, τη συνδρομή των πραγματικών περιστατικών που στοιχειοθετούν παράβαση (βλ. απόφαση της 12ης Απριλίου 2013, GEMA κατά Επιτροπής, T-410/08, μη δημοσιευθείσα, EU:T:2013:171, σκέψη 68 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

294 Μολονότι είναι απαραίτητο να προσκομίσει η Επιτροπή συγκεκριμένα και συγκλίνοντα αποδεικτικά στοιχεία για να στηρίξει την αταλάντευτη πεποίθηση ότι η παράβαση όντως διαπράχθηκε, υπογραμμίζεται ότι δεν απαιτείται οπωσδήποτε καθένα από τα αποδεικτικά στοιχεία τα οποία προσκομίζει η Επιτροπή να πληροί τα ως άνω κριτήρια ως προς κάθε στοιχείο της παραβάσεως. Αρκεί η δέσμη ενδείξεων την οποία επικαλείται το θεσμικό όργανο, συνολικώς εκτιμώμενη, να ανταποκρίνεται στην απαίτηση αυτή, όπως έχει κριθεί από τη νομολογία σχετικά με την εφαρμογή του άρθρου 101 ΣΛΕΕ. Η αρχή αυτή ισχύει επίσης στις υποθέσεις που αφορούν την εφαρμογή του άρθρου 102 ΣΛΕΕ (πρβλ. απόφαση της 1ης Ιουλίου 2010, AstraZeneca κατά Επιτροπής, T-321/05, EU:T:2010:266, σκέψη 477 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

295 Όσον αφορά την αποδεικτική ισχύ των στοιχείων τα οποία επικαλείται η Επιτροπή, πρέπει να γίνει διάκριση μεταξύ δύο περιπτώσεων.

296 Αφενός, όταν η Επιτροπή διαπιστώνει παράβαση των κανόνων του ανταγωνισμού στηριζόμενη στην υπόθεση ότι τα αποδειχθέντα πραγματικά περιστατικά δεν μπορούν να εξηγηθούν διαφορετικά παρά μόνο σε σχέση με την ύπαρξη αντίθετης προς τον ανταγωνισμό συμπεριφοράς, ο δικαστής της Ένωσης ακυρώνει την επίμαχη απόφαση εφόσον οι ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις προβάλουν επιχειρήματα τα οποία εξηγούν με διαφορετικό τρόπο τα διαπιστωθέντα από την Επιτροπή πραγματικά περιστατικά και τα οποία καθιστούν δυνατή την αντικατάσταση της εξηγήσεως που προέκρινε η Επιτροπή για να διαπιστώσει ότι υφίσταται παράβαση με άλλη εύλογη εξήγηση. Ειδικότερα, σε μια τέτοια περίπτωση δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι η Επιτροπή έχει αποδείξει την ύπαρξη παραβάσεως του δικαίου του ανταγωνισμού (πρβλ. αποφάσεις της 28ης Μαρτίου 1984, Compagnie royale asturienne des mines και Rheinzink κατά Επιτροπής, 29/83 και 30/83, EU:C:1984:130, σκέψη 16, και της 31ης Μαρτίου 1993, Ahlström Osakeyhtiö κ.λπ. κατά Επιτροπής, C-89/85, C-104/85, C-114/85, C-116/85, C-117/85 και C-125/85 έως C-129/85, EU:C:1993:120, σκέψεις 126 και 127).

297 Αφετέρου, όταν η Επιτροπή στηρίζεται σε αποδεικτικά στοιχεία τα οποία είναι κατ' αρχήν επαρκή για την απόδειξη της υπάρξεως παραβάσεως, δεν αρκεί η ενδιαφερόμενη επιχείρηση απλώς να επικαλεστεί ενδεχόμενο να έχει υπάρξει γεγονός το οποίο θα μπορούσε να επηρεάσει την αποδεικτική αξία των εν λόγω στοιχείων ώστε να φέρει πλέον η Επιτροπή το βάρος αποδείξεως ότι το γεγονός αυτό δεν ήταν σε θέση να επηρεάσει την αποδεικτική αξία των στοιχείων. Απεναντίας, εκτός από τις περιπτώσεις στις οποίες η απόδειξη αυτή δεν είναι δυνατή εκ μέρους της ενδιαφερομένης επιχειρήσεως λόγω της συμπεριφοράς της Επιτροπής, απόκειται στην οικεία επιχείρηση να αποδείξει επαρκώς κατά νόμο, πρώτον, την ύπαρξη του γεγονότος που επικαλείται και, δεύτερον, ότι το γεγονός αυτό αναιρεί την αποδεικτική αξία των στοιχείων επί των οποίων στηρίζεται η Επιτροπή (βλ. απόφαση της 15ης Δεκεμβρίου 2010, E.ON Energie κατά Επιτροπής, T-141/08, EU:T:2010:516, σκέψη 56 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

298 Εν προκειμένω, από την ανάλυση του δευτέρου λόγου της προσφυγής προκύπτει ότι η Επιτροπή δεν συνήγαγε κατάχρηση δεσπόζουσας θέσεως στηριζόμενη στην υπόθεση ότι τα διαπιστωθέντα πραγματικά περιστατικά δεν μπορούσαν να εξηγηθούν διαφορετικά παρά μόνο λόγω της υπάρξεως αντίθετης προς τον ανταγωνισμό συμπεριφοράς. Αντιθέτως, στηρίχθηκε σε αποδεικτικά στοιχεία τα οποία, καταρχήν, αρκούσαν για να αποδειχθεί η ύπαρξη της επίμαχης παραβάσεως. Εξάλλου, η επιχειρηματολογία την οποία προβάλλει η προσφεύγουσα προκειμένου να εξηγήσει με διαφορετικό τρόπο τα διαπιστωθέντα από την Επιτροπή πραγματικά περιστατικά δεν καθιστά δυνατή την αντικατάσταση της εξηγήσεως που προέκρινε η Επιτροπή για να διαπιστώσει ότι υφίσταται παράβαση με άλλη εύλογη εξήγηση.

299 Επομένως, λαμβανομένης υπόψη της νομολογίας που παρατίθεται στις σκέψεις 292 έως 297 ανωτέρω, διαπιστώνεται ότι η Επιτροπή δεν παρέβη το άρθρο 2 του κανονισμού 1/2003.

300 Ως εκ τούτου, το δεύτερο σκέλος του τρίτου λόγου πρέπει να απορριφθεί και, συνεπώς, και ο τρίτος λόγος της προσφυγής στο σύνολό του.

4. Επί του πέμπτου λόγου, που αντλείται από παράβαση του άρθρου 7 του κανονισμού 1/2003, καθόσον η απόφαση διέταξε τη λήψη δυσανάλογου διορθωτικού μέτρου

301 Με τον πέμπτο λόγο, η προσφεύγουσα υποστηρίζει ότι η προσβαλλόμενη απόφαση αντιβαίνει στο άρθρο 7 του κανονισμού 1/2003, καθόσον τη διατάσσει να λάβει δυσανάλογο διορθωτικό μέτρο.

302 Ειδικότερα, πρώτον, η προσφεύγουσα υποστηρίζει ότι, δυνάμει του άρθρου 7 του κανονισμού 1/2003, μπορούσε να υποχρεωθεί μόνο να αποκαταστήσει την κατάσταση του ανταγωνισμού που ίσχυε πριν από την κατάργηση της σιδηροδρομικής γραμμής και ότι, πριν από την κατάργηση αυτή, η σιδηροδρομική γραμμή ήδη είχε παύσει να μπορεί να χρησιμοποιηθεί από της αναστολής της κυκλοφορίας στις 2 Σεπτεμβρίου 2008. Η επιβαλλόμενη επένδυση σε μια νέα μη ουσιώδη υποδομή βαίνει πέραν της αποκατάστασης της προτέρας κατάστασης και είναι πρωτοφανής και δυσανάλογη.

303 Δεύτερον, η προσφεύγουσα υποστηρίζει ότι, στο μέτρο που, πριν από την αναστολή της κυκλοφορίας, η σιδηροδρομική γραμμή χρησιμοποιούνταν από έναν και μόνον πελάτη και για μικρό μέρος της παραγωγής του πελάτη αυτού και στο μέτρο που αυτός χρησιμοποιεί πλέον άλλη διαδρομή, δεν ήταν βέβαιο ότι ο ως άνω πελάτης θα χρησιμοποιούσε τη νέα σιδηροδρομική γραμμή.

304 Τρίτον, η προσφεύγουσα υποστηρίζει ότι η επίμαχη ανακατασκευή απαιτεί πολύ σημαντική επένδυση που την υποχρεώνει να χρησιμοποιήσει τους πόρους της υπέρ ενός και μόνον πελάτη, του οποίου η ζήτηση είναι περιορισμένη, τούτο δε εις βάρος άλλων διαδρομών.

305 Τέταρτον, η προσφεύγουσα υποστηρίζει ότι η υποχρέωση να ανακατασκευάσει τη σιδηροδρομική γραμμή θα αποτελούσε δυσανάλογο μέτρο στην περίπτωση που δεν θα της επιτρεπόταν να απαιτήσει να καταβάλουν οι δύο μοναδικοί δυνητικώς ωφελούμενοι από τη νέα υποδομή ένα δίκαιο και εύλογο μέρος του κόστους ανακατασκευής.

306 Πέμπτον, η προσφεύγουσα υποστηρίζει, σε απάντηση του υπομνήματος αντικρούσεως της Επιτροπής, ότι, σε αντίθεση με την «υπόθεση Microsoft» την οποία επικαλείται η Επιτροπή, εν προκειμένω πρόκειται για επένδυση σε εντελώς νέα υποδομή και όχι για επιμερισμό υφιστάμενης υποδομής.

307 Εξάλλου, επισημαίνεται ότι, στις 9 Μαρτίου 2018, η προσφεύγουσα δημοσίευσε ανακοινωθέν Τύπου στο οποίο ανέφερε ότι είχε συμφωνήσει με την Επιτροπή σχετικά με ένα σχέδιο δράσης, βάσει του οποίου η σιδηροδρομική γραμμή θα αποκαθίστατο πριν από το τέλος του 2019. Εξάλλου, σύμφωνα με τις πληροφορίες που γνωστοποίησε ο Τύπος, στις 14 Αυγούστου 2018 η προσφεύγουσα και η Orlen υπέγραψαν συμφωνία με αντικείμενο την επανέναρξη της κυκλοφορίας στη σιδηροδρομική γραμμή. Κατά την επ' ακροατηρίου συζήτηση, η προσφεύγουσα και η παρεμβαίνουσα επιβεβαίωσαν ότι οι εργασίες ανακατασκευής της σιδηροδρομικής γραμμής είχαν ολοκληρωθεί τον Δεκέμβριο του 2019 και ότι, κατόπιν πραγματοποιήσεως δοκιμών που ευρίσκονταν υπό εξέλιξη κατά την ημερομηνία της επ' ακροατηρίου συζήτησης, η σιδηροδρομική γραμμή θα άνοιγε εκ νέου στην κυκλοφορία πριν από τα τέλη Φεβρουαρίου του 2020.

308 Η Επιτροπή και η παρεμβαίνουσα αντικρούουν την επιχειρηματολογία της προσφεύγουσας.

309 Εκ προοιμίου, υπενθυμίζεται ότι το άρθρο 7, παράγραφος 1, του κανονισμού 1/2003 ορίζει, μεταξύ άλλων, ότι, αν η Επιτροπή διαπιστώσει, κατόπιν καταγγελίας ή αυτεπαγγέλτως, παράβαση του άρθρου 101 ή του άρθρου 102 ΣΛΕΕ, δύναται να υποχρεώσει με απόφασή της τις εμπλεκόμενες επιχειρήσεις και ενώσεις επιχειρήσεων να θέσουν τέλος στη διαπιστωθείσα παράβαση. Η εν λόγω παράγραφος προβλέπει εξάλλου ότι, εφόσον έχει σχετικό έννομο συμφέρον, η Επιτροπή μπορεί επίσης να διαπιστώνει ότι η παράβαση έχει διαπραχθεί στο παρελθόν (απόφαση της 9ης Σεπτεμβρίου 2015, Philips κατά Επιτροπής, T-92/13, μη δημοσιευθείσα, EU:T:2015:605, σκέψη 132).

310 Η αρχή της αναλογικότητας, η οποία αποτελεί γενική αρχή του δικαίου της Ένωσης, επιτάσσει να μην υπερβαίνουν οι πράξεις των θεσμικών οργάνων τα όρια του καταλλήλου και αναγκαίου μέτρου για την επίτευξη των θεμιτών σκοπών που επιδιώκει η επίμαχη ρύθμιση, εξυπακουομένου ότι, όταν υφίσταται επιλογή μεταξύ περισσοτέρων κατάλληλων μέτρων, πρέπει να επιλέγεται το λιγότερο επαχθές μέτρο και τα προκύπτοντα μειονεκτήματα δεν πρέπει να είναι δυσανάλογα προς τους επιδιωκόμενους σκοπούς (βλ. απόφαση της 24ης Μαΐου 2012, MasterCard κ.λπ. κατά Επιτροπής, T-111/08, EU:T:2012:260, σκέψη 323 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

311 Συναφώς, το Δικαστήριο έκρινε ότι το άρθρο 7 του κανονισμού 1/2003 όριζε ρητώς την έκταση του πεδίου εφαρμογής της αρχής της αναλογικότητας στις περιπτώσεις που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του. Συγκεκριμένα, βάσει του άρθρου 7, παράγραφος 1, του κανονισμού 1/2003, η Επιτροπή δύναται να επιβάλλει στις εμπλεκόμενες επιχειρήσεις μέτρα συμπεριφοράς ή διαρθρωτικού χαρακτήρα ανάλογα προς τη διαπραχθείσα παράβαση και αναγκαία για την παύση της (απόφαση της 29ης Ιουνίου 2010, Επιτροπή κατά Alrosa, C-441/07 P, EU:C:2010:377, σκέψη 39).

312 Εξάλλου, έχει διευκρινιστεί ότι, μολονότι η Επιτροπή είχε, ασφαλώς, την εξουσία να διαπιστώνει την παράβαση και να διατάσσει τα ενδιαφερόμενα μέρη να παύουν την παράβαση, δεν εναπέκειτο σε αυτήν ούτε να επιβάλει στα μέρη την επιλογή της μεταξύ των διαφόρων δυνατοτήτων συμπεριφοράς που όλες είναι σύμφωνες προς τη Συνθήκη (απόφαση της 18ης Σεπτεμβρίου 1992, Automec κατά Επιτροπής, T-24/90, EU:T:1992:97, σκέψη 52), ούτε να αποφασίσει τον συγκεκριμένο τρόπο εφαρμογής των διαφόρων δυνατοτήτων συμπεριφοράς (πρβλ. διάταξη της 20ής Νοεμβρίου 2008, SIAE κατά Επιτροπής, T-433/08 R, μη δημοσιευθείσα, EU:T:2008:520, σκέψη 37).

313 Εν προκειμένω, η προσβαλλόμενη απόφαση, πέραν του ότι επέβαλε, σύμφωνα με το άρθρο 23, παράγραφος 2, του κανονισμού 1/2003, πρόστιμο ύψους 27 873 000 ευρώ, απαίτησε, κατ' εφαρμογήν του άρθρου 7 του ίδιου κανονισμού, να παύσει η προσφεύγουσα την παράβαση, υποβάλλοντας στην Επιτροπή, εντός τριών μηνών, πρόταση μέτρων προς την κατεύθυνση αυτή (αιτιολογική σκέψη 395 και άρθρο 3 της προσβαλλομένης αποφάσεως). Ειδικότερα, στην αιτιολογική σκέψη 394 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή επισήμανε ότι διάφορα μέτρα συμπεριφοράς ή διαρθρωτικού χαρακτήρα θα μπορούσαν να καταστήσουν δυνατή την παύση της παραβάσεως αποκαθιστώντας την κατάσταση του ανταγωνισμού που ίσχυε πριν από την κατάργηση της σιδηροδρομικής γραμμής, είτε διά της ανακατασκευής της είτε διά της εξαλείψεως των μειονεκτημάτων για τους ανταγωνιστές στις εναλλακτικές διαδρομές προς τους θαλάσσιους τερματικούς σταθμούς της Klaipėda, της Ρίγας και της Ventspils που περιγράφονται στο σημείο 7.4.2 της προσβαλλομένης αποφάσεως.

314 Επομένως, η προσβαλλόμενη απόφαση διέταξε την προσφεύγουσα να παύσει πράγματι την παράβαση και, καθόσον έκρινε ότι διάφορα μέτρα συμπεριφοράς ή διαρθρωτικού χαρακτήρα θα μπορούσαν να είναι κατάλληλα προς τούτο, υπέδειξε, όπως δέχεται η προσφεύγουσα, δύο επιλογές, ήτοι την ανακατασκευή της σιδηροδρομικής γραμμής ή την εξάλειψη των μειονεκτημάτων για τους ανταγωνιστές στις εναλλακτικές διαδρομές προς τους θαλάσσιους τερματικούς σταθμούς της Klaipėda, της Ρίγας και της Ventspils. Επομένως, σύμφωνα με τη νομολογία που παρατίθεται στις σκέψεις 311 και 312 ανωτέρω, η προσβαλλόμενη απόφαση προέβλεψε διάφορα διορθωτικά μέτρα ικανά να θέσουν τέρμα στην παράβαση χωρίς να επιβάλει επιλογή μεταξύ των μέτρων αυτών. Ειδικότερα, καλώντας την προσφεύγουσα να υποβάλει πρόταση διορθωτικών μέτρων, η Επιτροπή την άφησε ελεύθερη να αποφασίσει πώς θα ενεργήσει προκειμένου να παύσει την παράβαση. Ειδικότερα, η Επιτροπή άφησε την προσφεύγουσα ελεύθερη να επιλέξει τον τρόπο με τον οποίο θα εξάλειφε τα μειονεκτήματα για τους ανταγωνιστές στις εναλλακτικές διαδρομές προς τους θαλάσσιους τερματικούς σταθμούς της Klaipėda, της Ρίγας και της Ventspils, στην περίπτωση που δεν θα επέλεγε να ανακατασκευάσει τη σιδηροδρομική γραμμή.

315 Κατά πρώτον, η προσφεύγουσα υποστηρίζει ότι η δεύτερη επιλογή, ήτοι η εξάλειψη των μειονεκτημάτων για τους ανταγωνιστές στις εναλλακτικές διαδρομές προς τους θαλάσσιους τερματικούς σταθμούς της Klaipėda, της Ρίγας και της Ventspils, δεν αποτελούσε βιώσιμη λύση. Ειδικότερα, η εξάλειψη των μειονεκτημάτων αυτών και, ιδίως, της εξάρτησης της LDZ από την ίδια ως εγκατεστημένο στην αγορά καθετοποιημένο φορέα θα συνεπαγόταν την κατάτμησή της ούτως ώστε να εκχωρήσει τα καθήκοντα της διαχειρίστριας σιδηροδρομικών υποδομών σε άλλη οντότητα και να διατηρήσει μόνον τις δραστηριότητες που πραγματοποιεί ως πάροχος υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς. Μια τέτοια κατάτμηση προϋποθέτει, κατά την προσφεύγουσα, τη θέσπιση νέας νομοθεσίας από το Λιθουανικό Κοινοβούλιο, επί του οποίου δεν έχει καμία επιρροή. Εξάλλου, σε μια τέτοια περίπτωση δεν θα μπορούσε να επιβιώσει οικονομικώς, διότι θα έπρεπε να αντιμετωπίσει τον ανταγωνισμό των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορέων που προέρχονται

από τις χώρες της Κοινοπολιτείας Ανεξαρτήτων Κρατών (ΚΑΚ). Ως εκ τούτου, η μόνη βιώσιμη επιλογή ήταν η ανακατασκευή της σιδηροδρομικής γραμμής. Με το υπόμνημά απαντήσεως, προσθέτει ότι θα ήταν επίσης αναγκαία νομοθετική δράση για την απαλλαγή της από το καθήκον που υπείχε, δυνάμει του άρθρου 24, σημείο 6, του κώδικα σιδηροδρομικών μεταφορών, να υποβάλλει τεχνική αξιολόγηση στο VGI.

316 Συναφώς, επισημαίνεται ότι, όπως διαπιστώθηκε στη σκέψη 314 ανωτέρω, σύμφωνα με τη νομολογία που υπομνήσθηκε στη σκέψη 312 ανωτέρω, η Επιτροπή ούτε επέβαλε ούτε καθόρισε ειδικές λεπτομέρειες όσον αφορά την εξάλειψη των μειονεκτημάτων για τους ανταγωνιστές στις εναλλακτικές διαδρομές προς τους θαλάσσιους τερματικούς σταθμούς της Klaipėda, της Ρίγας και της Ventspils, στην περίπτωση που η προσφεύγουσα δεν θα επέλεγε να ανακατασκευάσει τη σιδηροδρομική γραμμή. Ειδικότερα, η Επιτροπή δεν επέβαλε την κατάτμηση της επιχείρησης ούτε τη θέσπιση νέας νομοθεσίας.

317 Εν πάση περιπτώσει, επισημαίνεται ότι, όπως διαπίστωσε και η Επιτροπή, δεν τεκμηριώνεται το επιχείρημα της προσφεύγουσας κατά το οποίο η εξάλειψη των μειονεκτημάτων που αντιμετώπιζαν οι ανταγωνιστές στις άλλες διαδρομές προς τους θαλάσσιους τερματικούς σταθμούς της Klaipėda, της Ρίγας και της Ventspils θα απαιτούσε οπωσδήποτε πλήρη διαχωρισμό της ιδιοκτησίας. Το γεγονός ότι, κατά τη διοικητική διαδικασία, η Επιτροπή απαίτησε έναν τέτοιο διαχωρισμό της ιδιοκτησίας ως προϋπόθεση μιας αποφάσεως αναλήψεως δεσμεύσεων βασιζόμενης στο άρθρο 9 του κανονισμού 1/2003, ακόμη και αν θεωρηθεί αποδεδειγμένο, δεν αποδεικνύει ότι ο διαχωρισμός αυτός ήταν ο μόνος τρόπος εξαλείψεως των μειονεκτημάτων που αντιμετώπιζαν οι ανταγωνιστές στις άλλες διαδρομές προς τους θαλάσσιους τερματικούς σταθμούς της Klaipėda, της Ρίγας και της Ventspils και ιδίως της εξάρτησης της LDZ από την προσφεύγουσα. Το ίδιο ισχύει όσον αφορά την αποτυχία, λόγω των πιέσεων διαφόρων ενδιαφερομένων, της αρχικής προτάσεως της Επιτροπής, στο πλαίσιο της τέταρτης δέσμης μέτρων για τους σιδηροδρόμους, να εισαχθεί αυστηρός διαχωρισμός μεταξύ του διαχειριστή των υποδομών και του σιδηροδρομικού φορέα. Ειδικότερα, ενώ το έγγραφο του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου με τίτλο «Η τέταρτη δέσμη μέτρων για τους σιδηροδρόμους» και χρονολογία έκδοσης Μάρτιος του 2016, στο οποίο παραπέμπει η προσφεύγουσα, προβλέπει ότι το τελικό κείμενο της προτάσεως της τέταρτης δέσμης μέτρων για τους σιδηροδρόμους δεν κάνει λόγο για «υποχρεωτική αποσύνδεση», προσθέτει ότι οι καθετοποιημένες επιχειρήσεις επιτρέπονται, υπό την προϋπόθεση ότι ο διαχειριστής των υποδομών είναι εντελώς ανεξάρτητος και διαθέτει πραγματικά δικαιώματα λήψεως αποφάσεων. Επομένως, το έγγραφο στο οποίο αναφέρεται η ίδια η προσφεύγουσα επιβεβαιώνει ότι υφίσταται εναλλακτική λύση έναντι του πλήρους ιδιοκτησιακού διαχωρισμού.

318 Διαπιστώνεται ότι, λαμβανομένης υπόψη της ανάλυσης των αντίθετων προς τον ανταγωνισμό αποτελεσμάτων την οποία διενήργησε η Επιτροπή στην προσβαλλόμενη απόφαση, η εξάλειψη των μειονεκτημάτων για τους ανταγωνιστές στις εναλλακτικές διαδρομές προς τους θαλάσσιους τερματικούς σταθμούς της Klaipėda, της Ρίγας και της Ventspils, που περιγράφονται στο σημείο 7.4.2 της προσβαλλομένης αποφάσεως, συνιστούσε πρόσφορο διορθωτικό μέτρο για την παύση της επίμαχης παραβάσεως. Το εν λόγω διορθωτικό μέτρο, ως μία από τις δυνατές επιλογές για την παύση της παραβάσεως (αιτιολογική σκέψη 394 της προσβαλλομένης αποφάσεως), συνιστούσε, επομένως, αναλογικού χαρακτήρα μέτρο για την παύση της επίμαχης παραβάσεως.

319 Κατά δεύτερον, η προσφεύγουσα υποστηρίζει ότι η ανακατασκευή της σιδηροδρομικής γραμμής συνιστά δυσανάλογο και πρωτόγνωρο διορθωτικό μέτρο.

320 Συναφώς, επισημαίνεται, όπως διαπίστωσε και η Επιτροπή, ότι το διορθωτικό μέτρο που συνίσταται στην ανακατασκευή της σιδηροδρομικής γραμμής, ως μία από τις δυνατές επιλογές για τη διασφάλιση της αποτελεσματικότητας της προσβαλλομένης αποφάσεως (αιτιολογική σκέψη 394), συνιστά άμεση συνέπεια της διαπιστώσεως της παρανομίας την οποία διέπραξε η προσφεύγουσα, ήτοι

της κατάργησης της εν λόγω σιδηροδρομικής γραμμής, και περιορίζεται στο να εξασφαλίσει την παύση της επίμαχης παραβάσεως (πρβλ. απόφαση της 24ης Μαΐου 2012, MasterCard κ.λπ. κατά Επιτροπής, T-111/08, EU:T:2012:260, σκέψη 325).

321 Το συμπέρασμα αυτό δεν κλονίζεται από τα λοιπά επιχειρήματα της προσφεύγουσας.

322 Πρώτον, όσον αφορά το επιχείρημα ότι, πριν από την κατάργησή της, η σιδηροδρομική γραμμή ήταν σε πολύ κακή κατάσταση και είχε παύσει να μπορεί να χρησιμοποιηθεί από της αναστολής της κυκλοφορίας στις 2 Σεπτεμβρίου 2008, καθώς και ότι η Επιτροπή δεν εξέτασε αν η προσφεύγουσα ήταν υποχρεωμένη, δυνάμει του άρθρου 102 ΣΛΕΕ, να εκτελέσει εργασίες επισκευής, διαπιστώνεται ότι το επιχείρημα αυτό στηρίζεται σε εσφαλμένη παραδοχή. Πρόκειται για την παραδοχή ότι η Επιτροπή έπρεπε να είχε χαρακτηρίσει ως καταχρηστική συμπεριφορά τη μη επισκευή της σιδηροδρομικής γραμμής μετά την αναστολή της κυκλοφορίας σε αυτήν και να είχε εξετάσει την κρίση υπόθεση υπό το πρίσμα της νομολογίας σχετικά με την πρόσβαση στις ουσιώδεις υποδομές. Επομένως, δεδομένων των παρατηρήσεων που αναπτύχθηκαν στο πλαίσιο της αναλύσεως του πρώτου λόγου, το επιχείρημα αυτό δεν μπορεί να ευδοκιμήσει.

323 Δεύτερον, όσον αφορά το επιχείρημα ότι η προσβαλλόμενη απόφαση φαίνεται να απαιτεί από την προσφεύγουσα να επενδύσει σε νέα υποδομή, προσιτή αποκλειστικώς προκειμένου να βοηθηθεί ένας ανταγωνιστής, υποχρέωση που υπερβαίνει κατά πολύ την απλή αποκατάσταση της προτέρας κατάστασης και είναι όχι μόνον πρωτόγνωρη αλλά και δυσανάλογη, επισημαίνεται ότι, σε αντίθεση με τα όσα υποστηρίζει η προσφεύγουσα, η προσβαλλόμενη απόφαση δεν απαίτησε να επενδύσει αυτή τους πόρους της σε νέα υποδομή, προσιτή αποκλειστικώς προκειμένου να βοηθηθεί ένας ανταγωνιστής. Απεναντίας, από την προσβαλλόμενη απόφαση προκύπτει ότι η προσφεύγουσα ήταν υποχρεωμένη, βάσει της ισχύουσας νομοθεσίας, να εξασφαλίσει καλές συνθήκες κυκλοφορίας στη σιδηροδρομική γραμμή και ότι το κράτος όφειλε να διασφαλίσει τη χρηματοδότησή της. Ειδικότερα, από την εθνική νομοθεσία προκύπτει ότι η προσφεύγουσα ήταν υποχρεωμένη να λάβει όλα τα αναγκαία μέτρα για να επισκευάσει τη σιδηροδρομική γραμμή, συνιστάμενα μεταξύ άλλων στο να απευθυνθεί στη Λιθουανική Κυβέρνηση για να επιτύχει την έκδοση ευνοϊκής αποφάσεως όσον αφορά την εκτέλεση των εργασιών επισκευής ή ανακατασκευής της σιδηροδρομικής γραμμής και για να εξασφαλίσει τους αναγκαίους για την εκτέλεση των εργασιών δημόσιους πόρους. Επομένως, αντιθέτως προς ό,τι υποστηρίζει η προσφεύγουσα, ζητώντας την ανακατασκευή της σιδηροδρομικής γραμμής, η προσβαλλόμενη απόφαση δεν βαίνει πέραν της απλής αποκατάστασης της προτέρας κατάστασης.

324 Εξάλλου, οι αποφάσεις της Επιτροπής στις οποίες αναφέρεται η προσφεύγουσα προκειμένου να αποδείξει τον πρωτόγνωρο χαρακτήρα του μέτρου δεν μπορούν να θέσουν υπό αμφισβήτηση τη διαπίστωση αυτή, δεδομένου ότι αφορούν, σε αντίθεση με την υπό κρίση υπόθεση, περιπτώσεις άρνησης παροχής προσβάσεως σε ουσιώδη υποδομή. Επιπλέον, είναι άνευ σημασίας το γεγονός ότι, πριν από την αναστολή της κυκλοφορίας, στις 2 Σεπτεμβρίου 2008, η σιδηροδρομική γραμμή χρησιμοποιούνταν από έναν μόνον πελάτη και αποκλειστικώς για ένα υποτιθεμένως μικρό μέρος της παραγωγής του. Ομοίως, δεν ασκεί επιρροή το γεγονός ότι υφίσταται και άλλη διαδρομή, την οποία ο πελάτης αυτός χρησιμοποίησε αμέσως μετά την αναστολή της κυκλοφορίας.

325 Εξάλλου, η προσφεύγουσα δεν μπορεί να προβάλει, προκειμένου να επικαλεστεί δυσανάλογο χαρακτήρα του επιβληθέντος μέτρου επανορθώσεως, το επιχείρημα ότι η ανακατασκευή της σιδηροδρομικής γραμμής απαιτεί πολύ σημαντική επένδυση (περίπου 40 εκατομμυρίων LTL το 2008) και την υποχρεώνει να χρησιμοποιήσει τους πολύ περιορισμένους πόρους της υπέρ ενός και μόνον πελάτη. Ειδικότερα, το γεγονός ότι η προσφεύγουσα οφείλει να ανακατασκευάσει τη σιδηροδρομική γραμμή χωρίς να διαθέτει τους αναγκαίους πόρους δεν είναι παρά η συνέπεια της συμπεριφοράς της, ήτοι της αποφάσεώς της να καταργήσει τη σιδηροδρομική γραμμή εσπευσμένως και χωρίς να ζητήσει τη σύμφωνη γνώμη του κράτους ούτε να εξασφαλίσει τα αναγκαία κεφάλαια για την ανακατασκευή της.

326 Τρίτον, όσον αφορά το επιχείρημα της προσφεύγουσας ότι η υποχρέωση να ανακατασκευάσει τη σιδηροδρομική γραμμή θα ήταν δυσανάλογη εάν δεν της επιτρεπόταν να απαιτήσει να συμμετάσχουν στα έξοδα της ανακατασκευής οι δύο μοναδικοί δυνητικώς ωφελούμενοι από τη νέα υποδομή, ήτοι η Orlen και η LDZ, επισημαίνονται τα εξής.

327 Κατά πρώτον, όπως προκύπτει από τις αιτιολογικές σκέψεις 73 και 74 της προσβαλλομένης αποφάσεως, στις 22 Οκτωβρίου 2009 η Orlen είχε επικοινωνήσει ταχυδρομικώς με την προσφεύγουσα δηλώνοντας ότι ήταν διατεθειμένη να καλύψει το κόστος ανακατασκευής της σιδηροδρομικής γραμμής και να συζητήσει τις δυνατότητες αποσβέσεως της επενδύσεώς της. Η Orlen ουδέποτε έλαβε επίσημη απάντηση στην προσφορά της και ενημερώθηκε για την απόρριψή της από την προσφεύγουσα μόνον προφορικώς κατά τη διάρκεια συναντήσεως με τον πρόεδρο του διοικητικού συμβουλίου της προσφεύγουσας (και κατά την εποχή Υφυπουργό Μεταφορών και Επικοινωνιών). Ειδικότερα, η προσφεύγουσα διευκρίνισε ότι, σύμφωνα με τον νόμο για τις δραστηριότητες διαχείρισης σιδηροδρομικών υποδομών, η κατασκευή, ο εκσυγχρονισμός και η ανάπτυξη δημόσιων σιδηροδρομικών υποδομών δεν μπορούσαν να χρηματοδοτηθούν με ιδιωτικές επενδύσεις. Εξάλλου, στο χρονολογούμενο από το 2009 στρατηγικό σχέδιο δράσεώς της για την περίοδο 2010-2012, η προσφεύγουσα παρέσχε δύο ακόμη εξηγήσεις για την απόρριψη της προσφοράς της Orlen. Ειδικότερα, διευκρίνισε, αφενός, ότι, για να μπορέσει να συνάψει δάνειο, έπρεπε να προκηρύξει ανοικτό διαγωνισμό στον οποίο η επιτυχία της Orlen δεν ήταν εγγυημένη και, αφετέρου, ότι είχε φθάσει το όριο δανεισμού της και δεν θα μπορούσε να δανειστεί περισσότερο χωρίς τη συναίνεση των δανειστών της. Επομένως, η προσφεύγουσα δεν μπορεί να επικαλεστεί δυσανάλογο χαρακτήρα του επιβληθέντος διορθωτικού μέτρου για τον λόγο ότι δεν της επιτρεπόταν να απαιτήσει συμμετοχή της Orlen και της LDZ στα έξοδα της ανακατασκευής.

328 Δεύτερον, η προσφεύγουσα δεν μπορούσε να αναμένει από την Επιτροπή ότι θα της παρείχε την άδεια να ζητήσει από την Orlen και την LDZ να συμμετάσχουν στα έξοδα ανακατασκευής στο μέτρο που μια τέτοια άδεια θα της είχε επιτρέψει να μετατρέψει το όφελος από την κατάχρηση σε αμοιβή (πρβλ. απόφαση της 27ης Ιουνίου 2012, Microsoft κατά Επιτροπής, T-167/08, EU:T:2012:323, σκέψεις 141 και 142). Συναφώς, η σύγκριση στην οποία προέβη η προσφεύγουσα με την υπόθεση επί της οποίας εκδόθηκε η απόφαση της 6ης Απριλίου 1995, RTE και ITP κατά Επιτροπής (C-241/91 P και C-242/91 P, EU:C:1995:98), δεν είναι εύστοχη. Ειδικότερα, η κατάχρηση που είχε διαπιστωθεί στην υπόθεση επί της οποίας εκδόθηκε η απόφαση αυτή αφορούσε άρνηση παροχής προσβάσεως σε αυτούσιες πληροφορίες που περιέχονταν στα προγράμματα τηλεοπτικών εκπομπών. Η εν λόγω πρόσβαση υπόκειται όμως κανονικά στην καταβολή τέλους ως αντιπαροχής.

329 Συνεπώς, επιβάλλοντας στην προσφεύγουσα την υποχρέωση να παύσει την παράβαση, είτε αποκαθιστώντας την κατάσταση του ανταγωνισμού που ίσχυε πριν από την κατάργηση της σιδηροδρομικής γραμμής διά της ανακατασκευής της είτε εξαλείφοντας τα μειονεκτήματα για τους ανταγωνιστές στις εναλλακτικές διαδρομές προς τους θαλάσσιους τερματικούς σταθμούς της Klaipėda, της Ρίγας και της Ventspils, η Επιτροπή δεν παρέβη το άρθρο 7 του κανονισμού 1/2003.

330 Επομένως, ο πέμπτος λόγος της προσφυγής πρέπει να απορριφθεί στο σύνολό του.

5. Επί του τετάρτου λόγου, που αντλείται από παράβαση του άρθρου 23, παράγραφος 3, του κανονισμού 1/2003, καθόσον η προσβαλλόμενη απόφαση πάσχει από πλάνη περί το δίκαιο και πλάνη εκτιμήσεως όσον αφορά τον καθορισμό του ύψους του προστίμου

331 Προς στήριξη του τετάρτου λόγου, η προσφεύγουσα αιτιάται την Επιτροπή ότι, επιβάλλοντάς της πρόστιμο, υπέπεσε σε πολλαπλή πλάνη περί το δίκαιο και πολλαπλή πλάνη εκτιμήσεως.

332 Ο λόγος αυτός υποδιαιρείται, κατ' ουσίαν, σε δύο σκέλη. Με το πρώτο σκέλος, η προσφεύγουσα υποστηρίζει ότι, επιβάλλοντάς της πρόστιμο, η Επιτροπή υπέπεσε σε πλάνη περί το δίκαιο και πλάνη εκτιμήσεως. Με το δεύτερο σκέλος, το οποίο προβάλλεται επικουρικώς και αποσκοπεί στη μείωση του

προστίμου, η προσφεύγουσα προσάπτει στην Επιτροπή πλάνη περί το δίκαιο και πλάνη εκτιμήσεως λόγω του καθορισμού προστίμου δυσανάλογου ύψους. Το δεύτερο αυτό σκέλος, με εξαίρεση ένα επιχείρημα της δεύτερης αιτιάσεως, το οποίο αφορά την υποτιθέμενη υπερβολική διάρκεια της διαδικασίας και αποσκοπεί στην ακύρωση της προσβαλλομένης αποφάσεως, θα εξεταστεί επομένως κατωτέρω, στο τμήμα της παρούσας αποφάσεως που αφορά το επικουρικό αίτημα μείωσης του προστίμου.

333 Προς στήριξη του πρώτου σκέλους του τέταρτου λόγου, η προσφεύγουσα υποστηρίζει ότι, επιβάλλοντάς της πρόστιμο, η Επιτροπή υπέπεσε σε πλάνη περί το δίκαιο και σε πλάνη εκτιμήσεως. Συναφώς, αφού υπενθύμισε ότι, δυνάμει του άρθρου 23 του κανονισμού 1/2003, η Επιτροπή μπορεί, αλλά δεν υποχρεούται, να επιβάλει πρόστιμο σε επιχείρηση η οποία παρέβη το άρθρο 102 ΣΛΕΕ, η προσφεύγουσα υποστηρίζει ότι αυτή καθεαυτήν η επιβολή προστίμου είναι δυσανάλογη όταν πρόκειται για καινοφανή υπόθεση, όπως συμβαίνει εν προκειμένω. Ειδικότερα, η Επιτροπή και το Δικαστήριο της Ευρωπαϊκής Ένωσης είχαν επιβεβαιώσει ότι στις υποθέσεις στις οποίες ανέκυπταν νέες θεωρίες περί ζημίας δεν ήταν σκόπιμη η επιβολή προστίμου. Εξάλλου, η Επιτροπή επιβεβαίωσε τη μη σκοπιμότητα του προστίμου καθόσον έκρινε ότι η υπόθεση μπορούσε να αποτελέσει αντικείμενο αποφάσεως αναλήψεως δεσμεύσεων.

334 Αφενός, η προσφεύγουσα υποστηρίζει ότι η υπόθεση είναι καινοφανής και άνευ προηγουμένου, στο μέτρο που θεωρήθηκε ότι η κατέχουσα δεσπόζουσα θέση επιχείρηση όφειλε να επενδύσει σε υποδομή, μολονότι η πρόσβαση σε αυτήν δεν ήταν ούτε ουσιώδης ούτε απαραίτητη για να μπορέσει μια άλλη επιχείρηση να την ανταγωνιστεί. Εξάλλου, η προσφεύγουσα δεν ήταν σε θέση να προβλέψει ότι αμφιβολίες ως προς τη σοβαρότητα των ελαττωμάτων της σιδηροδρομικής γραμμής καθώς και οι προθέσεις της θα μπορούσαν να θεωρηθούν ως επαρκείς περιστάσεις για τη στοιχειοθέτηση καταχρηστικής πρακτικής.

335 Αφετέρου, η προσφεύγουσα διαψεύδει ότι ενήργησε τουλάχιστον αμελώς. Αντιθέτως, υποστηρίζει ότι η απόφαση περί κατάργησης της σιδηροδρομικής γραμμής ελήφθη καλοπίστως, με σκοπό τη μεταγενέστερη ανακατασκευή της. Ο καινοφανής χαρακτήρας της θεωρίας επί της οποίας στηρίζεται η προσβαλλόμενη απόφαση αποκλείει την ύπαρξη στο πρόσωπό της δόλου ή αμελείας όσον αφορά την τέλεση παραβάσεως.

336 Με τη δεύτερη αιτίαση του δευτέρου σκέλους του τέταρτου λόγου ακυρώσεως, η προσφεύγουσα υποστηρίζει ότι η Επιτροπή υπέπεσε σε πλάνη περί το δίκαιο και σε πλάνη εκτιμήσεως όσον αφορά τη διάρκεια της φερόμενης παραβάσεως δεχόμενη ότι η παράβαση είχε αρχίσει τουλάχιστον κατά την έναρξη των εργασιών αφαίρεσης της σιδηροδρομικής γραμμής τον Οκτώβριο του 2008 και εξακολουθούσε ακόμη κατά την ημερομηνία εκδόσεως της προσβαλλομένης αποφάσεως. Κατά πρώτον, κατά την προσφεύγουσα, η επίμαχη παράβαση μπορούσε να αρχίσει το νωρίτερο μόνον όταν η ίδια αποφάσισε να παύσει να επιδιώκει ενεργά την υλοποίηση του σχεδίου ανακατασκευής, ήτοι μετά τη διαιτητική απόφαση της 17ης Δεκεμβρίου 2010. Δεύτερον, η προσφεύγουσα φρονεί ότι η διοικητική διαδικασία ενώπιον της Επιτροπής είχε υπερβολική διάρκεια, η οποία, αφενός, παρέτεινε αδικαιολόγητα τη διάρκεια της φερόμενης παραβάσεως και, αφετέρου, προσέβαλε τα δικαιώματά της άμυνας στο μέτρο που ορισμένοι από τους εργαζομένους της που εμπλέκονταν στη διαδικασία λήψεως αποφάσεως είχαν, κατά τη διάρκεια της περιόδου αυτής, αποχωρήσει από την επιχείρηση, γεγονός που έβλαψε την προπαρασκευή της προσφυγής της. Κατά συνέπεια, η προσφεύγουσα φρονεί ότι το πρόστιμο θα πρέπει να μειωθεί σημαντικά.

337 Η Επιτροπή αντικρούει την επιχειρηματολογία της προσφεύγουσας.

α) Επί της πρώτης αιτιάσεως του πρώτου σκέλους, που αντλείται από τον καινοφανή χαρακτήρα της νομικής θεωρίας στην οποία στηρίζεται η προσβαλλόμενη απόφαση

338 Με την πρώτη αιτίαση, η προσφεύγουσα υποστηρίζει, κατ' ουσίαν, ότι η επικρινόμενη με την προσβαλλόμενη απόφαση συμπεριφορά συνιστά νέα κατηγορία κατάχρησης τον παράνομο χαρακτήρα της οποίας αγνοούσε.

339 Συναφώς, κατά πρώτον, επισημαίνεται ότι το επιχείρημα της προσφεύγουσας περί του υποτιθέμενου καινοφανούς χαρακτήρα της επίμαχης καταχρηστικής συμπεριφοράς βασίζεται σε εσφαλμένη ερμηνεία της προσβαλλομένης αποφάσεως. Ειδικότερα, σε αντίθεση με τα όσα υποστηρίζει η προσφεύγουσα και όπως επισημάνθηκε, η προσβαλλόμενη απόφαση δεν της επέβαλε υποχρέωση να επενδύσει σε υποδομή η οποία δεν είναι ούτε ουσιώδης ούτε απαραίτητη για να μπορέσει μια ανταγωνίστρια επιχείρηση να την ανταγωνιστεί. Δεν επέβαλε στην προσφεύγουσα ούτε την υποχρέωση, ως κατέχουσα δεσπόζουσα θέση επιχείρηση, να επιδοτήσει μια ανταγωνίστρια επιχείρηση αποκλειστικώς για να μειώσει τους κινδύνους της εισόδου της στην αγορά. Όπως διαπιστώθηκε επανειλημμένως, η Επιτροπή ορθώς επισήμανε στην προσβαλλόμενη απόφαση ότι, καταργώντας τη σιδηροδρομική γραμμή εσπευσμένως, χωρίς να συγκεντρώσει τα αναγκαία κεφάλαια και χωρίς να ακολουθήσει τα κανονικά προπαρασκευαστικά στάδια για την ανακατασκευή της (αιτιολογικές σκέψεις 182 έως 201 της προσβαλλομένης αποφάσεως), η προσφεύγουσα είχε υιοθετήσει καταχρηστική συμπεριφορά συνιστάμενη στη χρήση διαφορετικών μέσων από εκείνα που διέπουν τον συνήθη ανταγωνισμό. Η Επιτροπή διαπίστωσε επίσης ότι η συμπεριφορά αυτή μπορούσε να παραγάγει εν δυνάμει αντίθετα προς τον ανταγωνισμό αποτελέσματα εξοβελισμού του ανταγωνισμού στην αγορά παροχής υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς πετρελαϊκών προϊόντων μεταξύ του διυλιστηρίου και των γειτονικών θαλάσσιων τερματικών σταθμών, δημιουργώντας φραγμούς για την είσοδο στην αγορά χωρίς να υφίσταται αντικειμενική δικαιολογία. Συναφώς, όμως, πρέπει να επισημανθεί ότι ο καταχρηστικός χαρακτήρας συμπεριφοράς όπως αυτή της προσφεύγουσας, σκοπούσας στο να κρατήσει τους ανταγωνιστές μακριά από την αγορά, έχει ήδη αποτελέσει αντικείμενο κυρώσεων από τα δικαστήρια της Ένωσης (πρβλ. απόφαση της 6ης Δεκεμβρίου 2012, AstraZeneca κατά Επιτροπής, C-457/10 P, EU:C:2012:770, σκέψη 164). Ως εκ τούτου, ο καταχρηστικός χαρακτήρας μιας τέτοιας συμπεριφοράς δεν μπορεί να χαρακτηριστεί ως καινοφανής.

340 Δεύτερον, πρέπει να παρατηρηθεί ότι το γεγονός ότι η επικρινόμενη από την Επιτροπή συμπεριφορά μπορεί να χαρακτηριστεί ως καινοφανής δεν αποκλείει την επιβολή προστίμου. Ειδικότερα, το Γενικό Δικαστήριο έχει διαπιστώσει ότι, μολονότι υπήρχαν υποθέσεις στις οποίες η Επιτροπή δεν είχε επιβάλει πρόστιμο ή είχε επιβάλει συμβολικό πρόστιμο λόγω έλλειψης προηγουμένου, εντούτοις σε άλλες υποθέσεις η Επιτροπή είχε επιβάλει υψηλά πρόστιμα ακόμη και σε περιπτώσεις στις οποίες δεν υπήρχε προηγούμενο μιας συμπεριφοράς με τα ίδια χαρακτηριστικά (πρβλ. απόφαση της 26ης Οκτωβρίου 2017, Marine Harvest κατά Επιτροπής, T-704/14, EU:T:2017:753, σκέψη 392). Εξάλλου, διευκρινίζεται ότι η απόφαση την οποία επικαλείται η προσφεύγουσα προς στήριξη της επιχειρηματολογίας της, ήτοι η απόφαση C(2014) 2892 τελικό της Επιτροπής, της 29ης Απριλίου 2014, σχετικά με διαδικασία βάσει του άρθρου 102 [ΣΛΕΕ] και του άρθρου 54 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ (υπόθεση AT.39985 – Motorola – Επιβολή τυποποιημένων διπλωμάτων ευρεσιτεχνίας ουσιώδους σημασίας για τις υπηρεσίες γενικής πακετικής ραδιοϋπηρεσίας [GPRS], σημείο 561), δεν φαίνεται να είναι συναφής. Ειδικότερα, η απόφαση αυτή δεν στηρίζεται μόνο στο γεγονός ότι η επίμαχη συμπεριφορά δεν είχε μέχρι τότε χαρακτηριστεί καταχρηστική από τον δικαστή της Ένωσης, αλλά και στο γεγονός ότι εθνικά δικαστήρια είχαν καταλήξει συναφώς σε αποκλίνοντα συμπεράσματα.

341 Εξάλλου, από τη νομολογία προκύπτει ότι το γεγονός ότι μια κατάχρηση εμφανίζεται για πρώτη φορά δεν μπορεί να θέσει εν αμφιβόλω τη σοβαρότητα μιας παραβάσεως ούτε να επιφέρει μείωση του προστίμου. Ειδικότερα, ακόμη και όσον αφορά την επιμέτρηση των προστίμων, το Γενικό Δικαστήριο έχει διαπιστώσει ότι το γεγονός ότι μια συμπεριφορά με τα ίδια χαρακτηριστικά δεν έχει αποτελέσει μέχρι τούδε αντικείμενο εξέτασης με προγενέστερες αποφάσεις δεν απαλλάσσει την επιχείρηση από

την ευθύνη που τη βαρύνει (πρβλ. αποφάσεις της 9ης Νοεμβρίου 1983, Nederlandsche Banden-Industrie-Michelin κατά Επιτροπής, 322/81, EU:C:1983:313, σκέψη 107, και της 1ης Ιουλίου 2010, AstraZeneca κατά Επιτροπής, T-321/05, EU:T:2010:266, σκέψεις 901 έως 903).

342 Λαμβανομένων υπόψη των ανωτέρω, η πρώτη αιτίαση του πρώτου σκέλους πρέπει να απορριφθεί.

β) Επί της δεύτερης αιτιάσεως του πρώτου σκέλους, που αντλείται από απουσία αμέλειας της προσφεύγουσας

343 Όσον αφορά τη δεύτερη αιτίαση, που αντλείται από το ότι η προσφεύγουσα δεν ενήργησε κατά τρόπο τουλάχιστον αμελή, υπενθυμίζεται ότι, στην αιτιολογική σκέψη 371 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή έκρινε ότι, βάσει των πραγματικών περιστατικών που περιγράφονταν στην προσβαλλόμενη απόφαση και της περιλαμβανόμενης σε αυτήν εκτιμήσεως, η παράβαση είχε διαπραχθεί είτε με πρόθεση αποκλεισμού του ανταγωνισμού είτε τουλάχιστον εξ αμελείας, διότι η προσφεύγουσα δεν είχε λάβει υπόψη το γεγονός ότι, καταργώντας τη σιδηροδρομική γραμμή, θα παρακώλυε τον ανταγωνισμό στην αγορά παροχής υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς πετρελαϊκών προϊόντων μεταξύ του διυλιστηρίου και των θαλάσσιων τερματικών σταθμών της Klaipėda, της Ρίγας και της Ventspils.

344 Η προσφεύγουσα αμφισβητεί το συμπέρασμα αυτό υποστηρίζοντας κατ' ουσίαν ότι, όταν έθεσε σε εφαρμογή την απόφασή της να επιλέξει την επιλογή 2 καταργώντας τη σιδηροδρομική γραμμή, πράγμα που αποτελούσε, κατ' αυτήν, το πρώτο αναγκαίο στάδιο της συγκεκριμένης επιλογής, ενήργησε καλόπιστα και με την πρόθεση να ανακατασκευάσει αργότερα τη σιδηροδρομική γραμμή.

345 Συναφώς, υπενθυμίζεται ότι, κατά πάγια νομολογία, η προϋπόθεση ότι η παράβαση τελέστηκε εκ προθέσεως ή εξ αμελείας πληρούται όταν η επιχείρηση δεν μπορεί να αγνοεί ότι οι ενέργειές της είναι αντίθετες προς τους κανόνες του ανταγωνισμού, ανεξάρτητα από το αν αυτή είχε ή όχι επίγνωση της παραβάσεως των κανόνων της Συνθήκης περί ανταγωνισμού. Μια επιχείρηση γνωρίζει τον αντίθετο προς τον ανταγωνισμό χαρακτήρα της συμπεριφοράς της όταν γνωρίζει τα πραγματικά στοιχεία που δικαιολογούν τόσο τη διαπίστωση της υπάρξεως δεσπόζουσας θέσεως στην αγορά όσο και την εκτίμηση εκ μέρους της Επιτροπής ότι υπάρχει κατάχρηση της θέσεως αυτής (απόφαση της 29ης Μαρτίου 2012, Telefónica και Telefónica de España κατά Επιτροπής, T-336/07, EU:T:2012:172, σκέψεις 319 και 320· βλ., επίσης, απόφαση της 13ης Ιουλίου 2018, Stührk Delikatessen Import κατά Επιτροπής, T-58/14, μη δημοσιευθείσα, EU:T:2018:474, σκέψη 226 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

346 Προκύπτει επίσης από τη νομολογία ότι για έναν συνετό επιχειρηματία δεν χωρεί αμφιβολία περί του ότι η κατοχή σημαντικών μεριδίων αγοράς, μολονότι δεν είναι κατ' ανάγκην και σε όλες τις περιπτώσεις η μόνη καθοριστική ένδειξη για την ύπαρξη δεσπόζουσας θέσεως, έχει πάντως μεγάλη σημασία την οποία πρέπει οπωσδήποτε να λαμβάνει υπόψη όσον αφορά την ενδεχόμενη συμπεριφορά του στην αγορά (απόφαση της 13ης Φεβρουαρίου 1979, Hoffmann-La Roche κατά Επιτροπής, 85/76, EU:C:1979:36, σκέψη 133). Συνεπώς, η LG, κατεστημένος σιδηροδρομικός φορέας και διαχειρίστρια της μόνης υφιστάμενης στη Λιθουανία υποδομής για την παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, δεν μπορούσε να αγνοεί ότι κατείχε δεσπόζουσα θέση στις σχετικές αγορές.

347 Εξάλλου, επισημαίνεται ότι η πρόθεση ή η υποτιθέμενη καλή πίστη της προσφεύγουσας δεν είναι πρόσφορες να ανατρέψουν τη διαπίστωση ότι η επίμαχη παράβαση διαπράχθηκε εκ προθέσεως ή εξ αμελείας και ότι, ως εκ τούτου, χωρεί επιβολή προστίμου, κατά την έννοια του άρθρου 23, παράγραφος 2, του κανονισμού 1/2003 (πρβλ. απόφαση της 6ης Απριλίου 1995, Boël κατά Επιτροπής, T-142/89, EU:T:1995:63, σκέψη 116 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία). Ειδικότερα η LG, ως επιμελής επιχειρηματίας, όφειλε να έχει εξοικειωθεί με τις αρχές που διέπουν το δίκαιο του ανταγωνισμού και, ενδεχομένως, να ζητήσει τη συμβουλή ειδημόνων προκειμένου να αξιολογήσει, σε

εύλογο υπό τις συγκεκριμένες περιστάσεις βαθμό, τις συνέπειες που μπορεί να έχει ορισμένη πράξη όπως, εν προκειμένω, η κατάργηση της σιδηροδρομικής γραμμής. Τούτο ισχύει ειδικότερα όσον αφορά τους επαγγελματίες, οι οποίοι είναι συνηθισμένοι να επιδεικνύουν μεγάλη σύνεση κατά την άσκηση του επαγγέλματός τους. Για τον λόγο αυτό, μπορεί να αναμένεται από αυτούς να επιδεικνύουν ιδιαίτερη μέριμνα κατά την αξιολόγηση των κινδύνων που ενέχει το επάγγελμα αυτό (πρβλ. απόφαση της 29ης Μαρτίου 2012, Telefónica και Telefónica de España κατά Επιτροπής, T-336/07, EU:T:2012:172, σκέψη 323 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

348 Ως εκ τούτου, το Γενικό Δικαστήριο εκτιμά ότι η προσφεύγουσα δεν μπορούσε να αγνοεί ότι η επίμαχη πρακτική ενδέχετο να έχει ως αποτέλεσμα σοβαρούς περιορισμούς του ανταγωνισμού, λαμβανομένης ιδίως υπόψη της εκ του νόμου ή εκ των πραγμάτων μονοπωλιακής θέσεώς της στις σχετικές αγορές, οπότε η Επιτροπή βασίμως έκρινε ότι η επίμαχη παράβαση είχε διαπραχθεί τουλάχιστον εξ αμελείας και δικαιολογούσε, ως εκ τούτου, την επιβολή προστίμου.

349 Επιπλέον, η προσφεύγουσα δεν μπορεί να επικαλεστεί τον υποτιθέμενο καινοφανή χαρακτήρα της θεωρίας στην οποία στηρίζεται η προσβαλλόμενη απόφαση για να αποκλείσει το ενδεχόμενο υπάρξεως στο πρόσωπό της δόλου ή αμελείας όσον αφορά την τέλεση παραβάσεως. Ειδικότερα, διαπιστώνεται ότι η επιχειρηματολογία αυτή αποσκοπεί αποκλειστικώς στο να αποδείξει ότι η ίδια αγνοούσε τον παράνομο χαρακτήρα της επικρινόμενης με την προσβαλλόμενη απόφαση συμπεριφοράς υπό το πρίσμα του άρθρου 102 ΣΛΕΕ. Επομένως, πρέπει να απορριφθεί βάσει της νομολογίας που παρατίθεται στη σκέψη 341 ανωτέρω. Εν πάση περιπτώσει, για τους λόγους που εκτίθενται στη σκέψη 339 ανωτέρω, εν προκειμένω η προσφεύγουσα δεν μπορούσε να αγνοεί ότι οι ενέργειές της ήταν αντίθετες προς τους κανόνες του ανταγωνισμού.

350 Εξ αυτού συνάγεται ότι η Επιτροπή δεν υπέπεσε σε πλάνη περί το δίκαιο ή σε πλάνη εκτιμήσεως καθόσον έκρινε ότι η προσφεύγουσα είχε ενεργήσει τουλάχιστον εξ αμελείας (αιτιολογική σκέψη 371 της προσβαλλομένης αποφάσεως).

351 Το συμπέρασμα αυτό δεν κλονίζεται εξάλλου από το γεγονός ότι, κατά τη διάρκεια της διοικητικής διαδικασίας, η Επιτροπή εκτίμησε ότι η υπόθεση μπορούσε να αποτελέσει αντικείμενο αποφάσεως αναλήψεως δεσμεύσεων. Ειδικότερα, όπως επισημαίνει η Επιτροπή, το γεγονός ότι, στο πλαίσιο της διοικητικής διαδικασίας, η Επιτροπή έλαβε υπόψη της το ενδεχόμενο να δεχθεί πρόταση αναλήψεως δεσμεύσεων εκ μέρους της προσφεύγουσας ως μέσο αποφυγής του προστίμου δεν σημαίνει ότι η Επιτροπή θεώρησε μη ενδεδειγμένη την επιβολή ενός τέτοιου προστίμου, αλλά μόνον ότι δεν απέκλεισε τη δυνατότητα μη διαπιστώσεως παραβάσεως και μη επιβολής προστίμου. Επομένως, τούτο δεν εμπόδιζε την Επιτροπή να καταλήξει τελικώς στο συμπέρασμα ότι ήταν αναγκαία η διαπίστωση της υπάρξεως παραβάσεως και η επιβολή προστίμου.

352 Λαμβανομένων υπόψη όλων των ανωτέρω, η δεύτερη αιτίαση πρέπει να απορριφθεί και, ως εκ τούτου, και το πρώτο σκέλος του τέταρτου λόγου.

γ) Επί της δεύτερης αιτιάσεως του δευτέρου σκέλους, στο μέτρο που αφορά την υποτιθέμενη υπερβολική διάρκεια της διαδικασίας

353 Όσον αφορά το επιχείρημα περί υπερβολικής διάρκειας της διοικητικής διαδικασίας, επισημαίνεται ότι η προσφεύγουσα υποστηρίζει, αφενός, ότι έθιξε τα δικαιώματά της άμυνας και, αφετέρου, ότι θα έπρεπε να οδηγήσει στη μείωση του προστίμου που της επιβλήθηκε με την προσβαλλόμενη απόφαση.

354 Εκ προοιμίου, υπενθυμίζεται ότι, κατά πάγια νομολογία, η εύλογη διάρκεια των διοικητικών διαδικασιών στο πλαίσιο της πολιτικής του ανταγωνισμού συνιστά γενική αρχή του δικαίου της Ευρωπαϊκής Ένωσης, την τήρηση της οποίας διασφαλίζουν τα δικαιοδοτικά όργανά της (βλ. απόφαση της 19ης Δεκεμβρίου 2012, Heineken Nederland και Heineken κατά Επιτροπής, C-452/11 P, μη δημοσιευθείσα, EU:C:2012:829, σκέψη 97 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

355 Η αρχή της εύλογης διάρκειας της διοικητικής διαδικασίας επιβεβαιώθηκε με το άρθρο 41, παράγραφος 1, του Χάρτη των Θεμελιωδών Δικαιωμάτων της Ευρωπαϊκής Ένωσης, κατά το οποίο «κάθε πρόσωπο έχει δικαίωμα στην αμερόληπτη, δίκαιη και εντός ευλόγου προθεσμίας εξέταση των υποθέσεών του από τα θεσμικά και λοιπά όργανα και τους οργανισμούς της Ένωσης» (βλ. απόφαση της 5ης Ιουνίου 2012, Imperial Chemical Industries κατά Επιτροπής, T-214/06, EU:T:2012:275, σκέψη 284 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

356 Εξάλλου, από τη νομολογία προκύπτει ότι, εάν η παραβίαση της αρχής της εύλογης διάρκειας της διαδικασίας είχε επίπτωση στην έκβασή της, πρόκειται για πλημμέλεια ικανή να επιφέρει την ακύρωση της προσβαλλομένης αποφάσεως (πρβλ. απόφαση της 21ης Σεπτεμβρίου 2006, Technische Unie κατά Επιτροπής, C-113/04 P, EU:C:2006:593, σκέψη 48 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

357 Διευκρινίζεται ότι, όσον αφορά την εφαρμογή των κανόνων του ανταγωνισμού, η υπέρβαση της εύλογης διάρκειας της διαδικασίας συνιστά λόγο ακύρωσης των αποφάσεων με τις οποίες διαπιστώνεται παράβαση μόνον εφόσον έχει αποδειχθεί ότι η παραβίαση της αρχής της εύλογης διάρκειας έθιξε τα δικαιώματα άμυνας των ενδιαφερομένων επιχειρήσεων. Πέραν της ειδικής αυτής περιπτώσεως, η μη τήρηση της υποχρεώσεως εκδόσεως αποφάσεως εντός εύλογης προθεσμίας δεν έχει συνέπειες για το κύρος της διοικητικής διαδικασίας του κανονισμού 1/2003 (απόφαση της 21ης Σεπτεμβρίου 2006, Nederlandse Federatieve Vereniging voor de Groothandel op Elektrotechnisch Gebied κατά Επιτροπής, C-105/04 P, EU:C:2006:592, σκέψη 42).

358 Επομένως, ακόμη και αν υποτεθεί ότι διαπιστώθηκαν τυχόν υπερβολική συνολική διάρκεια της διοικητικής διαδικασίας και παραβίαση της αρχής της εύλογης διάρκειας, η διαπίστωση αυτή δεν θα αρκούσε, από μόνη της, υπό το πρίσμα της νομολογίας που παρατίθεται στις σκέψεις 356 και 357 ανωτέρω, για να ακυρωθεί η προσβαλλόμενη απόφαση.

359 Εξάλλου, υπενθυμίζεται ότι έχει κριθεί ότι η υπερβολική διάρκεια του πρώτου διοικητικού σταδίου μπορούσε να έχει επίπτωση στις μελλοντικές δυνατότητες άμυνας των ενδιαφερομένων επιχειρήσεων, ιδίως μειώνοντας την αποτελεσματικότητα των δικαιωμάτων άμυνας όταν αυτά προβάλλονταν κατά το δεύτερο στάδιο, λόγω της παρελεύσεως του χρόνου και της συνακόλουθης δυσκολίας συλλογής απαλλακτικών στοιχείων. Πάντως, σε μια τέτοια περίπτωση, οι ενδιαφερόμενες επιχειρήσεις πρέπει να αποδείξουν με επαρκή ακρίβεια ότι δυσκολεύθηκαν να αμυνθούν έναντι των αιτιάσεων της Επιτροπής διευκρινίζοντας ποια έγγραφα ή μαρτυρίες δεν θα μπορούσαν πλέον να ζητήσουν και τους λόγους για τους οποίους τούτο θα μπορούσε να θέσει σε κίνδυνο την άμυνά τους (πρβλ. αποφάσεις της 21ης Σεπτεμβρίου 2006, Technische Unie κατά Επιτροπής, C-113/04 P, EU:C:2006:593, σκέψεις 54 και 60 έως 71, και της 29ης Μαρτίου 2011, ArcelorMittal Luxembourg κατά Επιτροπής και Επιτροπή κατά ArcelorMittal Luxembourg κ.λπ., C-201/09 P και C-216/09 P, EU:C:2011:190, σκέψη 118).

360 Εν προκειμένω, μολονότι η προσφεύγουσα προέβαλε επιχείρημα περί δυσκολίας συλλογής ορισμένων απαλλακτικών αποδεικτικών στοιχείων, λόγω της αποχωρήσεως ορισμένων εργαζομένων της, παρέλειψε να τεκμηριώσει τούτο με συγκεκριμένα στοιχεία. Ειδικότερα, προσδιορίζει μεν την ημερομηνία κατά την οποία οι οικείοι εργαζόμενοι αποχώρησαν από την επιχείρηση, αλλά παραλείπει να αναφέρει τους συγκεκριμένους λόγους για τους οποίους ήταν εξαιρετικά σημαντικό να λάβει πληροφορίες από τα πρόσωπα αυτά για την άσκηση των δικαιωμάτων άμυνας και, ιδίως, τις περιστάσεις λόγω των οποίων δεν ήταν πλέον δυνατή η λήψη πληροφοριών από τα ως άνω πρόσωπα (πρβλ. απόφαση της 16ης Ιουνίου 2011, Bavaria κατά Επιτροπής, T-235/07, EU:T:2011:283, σκέψη 331).

361 Υπό τις συνθήκες αυτές, διαπιστώνεται ότι η προσφεύγουσα δεν απέδειξε ότι υπήρξε προσβολή των δικαιωμάτων της άμυνας λόγω υπερβολικής διάρκειας της διοικητικής διαδικασίας.

362 Υπό το πρίσμα όλων των ανωτέρω, η δεύτερη αιτίαση του δευτέρου σκέλους του τετάρτου λόγου πρέπει να απορριφθεί στο μέτρο που αφορά την υποτιθέμενη υπερβολική διάρκεια της διοικητικής διαδικασίας.

363 Από το σύνολο των ανωτέρω προκύπτει ότι το κύριο αίτημα περί ακυρώσεως της προσβαλλομένης αποφάσεως πρέπει να απορριφθεί εξ ολοκλήρου.

Β. Επί του επικουρικού αιτήματος σχετικά με το ύψος του προστίμου

364 Με το δεύτερο αίτημά της, η προσφεύγουσα ζητεί επικουρικώς από το Γενικό Δικαστήριο να μειώσει το πρόστιμο που της επιβλήθηκε δυνάμει του άρθρου 2 της προσβαλλομένης αποφάσεως, λόγω καθορισμού του προστίμου αυτού σε δυσανάλογο ύψος. Αμφισβητεί, κατ' ουσίαν, πρώτον, το ποσοστό της αξίας των πωλήσεων που έλαβε υπόψη της η Επιτροπή ως συντελεστή σοβαρότητας, δεύτερον, τη διάρκεια της παραβάσεως και, τρίτον, την απόφαση να συμπεριληφθεί στο βασικό ποσό ένα συμπληρωματικό ποσό για λόγους αποτροπής. Με το αίτημά της, η προσφεύγουσα βάλλει κατά του ύψους του προστίμου επικαλούμενη παραβίαση της αρχής της αναλογικότητας και ζητεί από το Γενικό Δικαστήριο να μειώσει το πρόστιμο που της επιβλήθηκε.

1. Επί των αιτιάσεων σχετικά με την αναλογικότητα του ύψους του προστίμου

α) Επί της πρώτης αιτιάσεως, που αντλείται από δυσανάλογο χαρακτήρα του συντελεστή σοβαρότητας [εμπιστευτικό] % τον οποίον εφάρμοσε η Επιτροπή

365 Προς στήριξη της πρώτης αιτιάσεως, η προσφεύγουσα υποστηρίζει ότι ο συντελεστής σοβαρότητας [*εμπιστευτικό*] % τον οποίον εφάρμοσε η Επιτροπή είναι δυσανάλογος και ότι δεν προβλήθηκε κανένας λόγος όσον αφορά τη φύση ή τη σοβαρότητα της προσαπτόμενης συμπεριφοράς. Κατά πρώτον, η προσφεύγουσα επικαλείται τον καινοφανή χαρακτήρα της επίμαχης συμπεριφοράς. Κατά δεύτερον, δεδομένου ότι η κυκλοφορία στη σιδηροδρομική γραμμή είχε ήδη καταστεί αδύνατη από της αναστολής της κυκλοφορίας στις 2 Σεπτεμβρίου 2008, η κατάργησή της δεν είχε αποτέλεσμα εξοβελισμού από την αγορά ούτε οποιαδήποτε επίπτωση στην περαιτέρω εδραίωση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Σιδηροδρομικού Χώρου, στον οποίο αναφέρεται η Επιτροπή στην προσβαλλόμενη απόφαση. Κατά τρίτον, δεν υφίσταται καμία βεβαιότητα ως προς το κατά πόσον ήταν πιθανόν οι αναγκαίες εργασίες επισκευής να εκτελεστούν πράγματι αν η σιδηροδρομική γραμμή δεν είχε καταργηθεί. Κατά τέταρτον, ο εφαρμοσθείς συντελεστής σοβαρότητας είναι δυσανάλογος λαμβανομένης υπόψη της πρακτικής της Επιτροπής σε παρεμφερείς περιπτώσεις εφαρμογής του άρθρου 102 ΣΛΕΕ.

366 Συναφώς, υπενθυμίζεται ότι, στις αιτιολογικές σκέψεις 377 έως 380 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή, προκειμένου να καθορίσει τον βαθμό σοβαρότητας της επίμαχης παραβάσεως, έλαβε υπόψη τα ακόλουθα τέσσερα στοιχεία:

– πρώτον, τη φύση της παραβάσεως, ιδίως δε το γεγονός ότι η συμπεριφορά που συνίστατο στην κατάργηση δημόσιας σιδηροδρομικής γραμμής μεταξύ δύο κρατών μελών έθιγε την εδραίωση της ενιαίας αγοράς, ιδίως δε την ευρωπαϊκή ενιαία σιδηροδρομική αγορά·

– δεύτερον, την κατάσταση της προσφεύγουσας στις σχετικές αγορές, ήτοι το γεγονός ότι η προσφεύγουσα ήταν ο μόνος πάροχος υπηρεσιών στη Λιθουανία, τόσο στην αγορά προηγούμενης οικονομικής βαθμίδας, η οποία αφορούσε τη διαχείριση των σιδηροδρομικών υποδομών, όσο και στην αγορά επόμενης οικονομικής βαθμίδας, η οποία αφορούσε την παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς πετρελαϊκών προϊόντων·

– τρίτον, τη γεωγραφική έκταση της παραβάσεως, που κάλυπτε τις σιδηροδρομικές συνδέσεις μεταξύ του διυλιστηρίου και των θαλάσσιων τερματικών σταθμών της Klaipėda, της Ρίγας και της Ventspils, σε δύο κράτη μέλη, ήτοι στη Λιθουανία και στη Λεττονία·

– τέταρτον, τον τρόπο με τον οποίο τελέστηκε πράγματι η παράβαση, ήτοι το γεγονός ότι η καταχρηστική συμπεριφορά που συνίστατο στην κατάργηση της σιδηροδρομικής γραμμής είχε αρχίσει στις 3 Οκτωβρίου 2008.

367 Στην αιτιολογική σκέψη 381 της προσβαλλομένης αποφάσεως, κατόπιν σταθμίσεως, αφενός, της περιορισμένης γεωγραφικής εκτάσεως της παραβάσεως και, αφετέρου, των πολύ σημαντικών μεριδίων αγοράς που κατείχε η προσφεύγουσα καθώς και των επιπτώσεων της επίμαχης παραβάσεως στην εδραίωση της ενιαίας αγοράς, η Επιτροπή έκρινε ότι το ποσοστό της αξίας των πωλήσεων που έπρεπε να ληφθεί υπόψη ως συντελεστής σοβαρότητας ήταν [*εμπιστευτικό*] %, πράγμα που την οδήγησε στον καθορισμό ποσού [*εμπιστευτικό*] ευρώ.

368 Εν προκειμένω, κατά πρώτον, στο μέτρο που η προσφεύγουσα παραπέμπει στα επιχειρήματα που προέβαλε προς στήριξη του πρώτου σκέλους του τέταρτου λόγου σχετικά με τον υποτιθέμενο καινοφανή και άνευ προηγουμένου χαρακτήρα της υποθέσεως, προκειμένου να επικαλεστεί δυσανάλογο χαρακτήρα του συντελεστή σοβαρότητας [*εμπιστευτικό*] % τον οποίον εφάρμοσε η Επιτροπή, επισημαίνεται ότι ο καταχρηστικός χαρακτήρας συμπεριφοράς όπως αυτή της προσφεύγουσας, η οποία σκοπεί στο να κρατήσει τους ανταγωνιστές μακριά από την αγορά, έχει επανειλημμένως κριθεί παράνομος από τα δικαστήρια της Ένωσης, όπως επισημάνθηκε στη σκέψη 339 ανωτέρω (πρβλ. απόφαση της 6ης Δεκεμβρίου 2012, AstraZeneca κατά Επιτροπής, C-457/10 P, EU:C:2012:770, σκέψη 164). Ως εκ τούτου, μια τέτοια συμπεριφορά δεν μπορεί να χαρακτηρισθεί ως καινοφανής και η προσφεύγουσα δεν μπορεί βασίμως να υποστηρίξει ότι πρόκειται για νέα κατηγορία κατάχρησης, τον παράνομο χαρακτήρα της οποίας αγνοούσε. Η συναφής επιχειρηματολογία της προσφεύγουσας δεν μπορεί επομένως να οδηγήσει στο συμπέρασμα ότι ο συντελεστής σοβαρότητας [*εμπιστευτικό*] % είναι δυσανάλογος.

369 Κατά δεύτερον, όσον αφορά το επιχείρημα ότι η κατάργηση της σιδηροδρομικής γραμμής δεν είχε κανένα αποτέλεσμα εξοβελισμού από την αγορά ούτε οποιαδήποτε άλλη επίπτωση στην περαιτέρω εδραίωση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Σιδηροδρομικού Χώρου, επισημαίνεται ότι, όπως κρίθηκε στη σκέψη 233 ανωτέρω, η Επιτροπή ορθώς εκτίμησε στην προσβαλλόμενη απόφαση ότι αυτή καθεαυτήν η κατάργηση της σιδηροδρομικής γραμμής, ανεξάρτητα από την προηγούμενη αναστολή της κυκλοφορίας σε αυτήν, ήταν ικανή να έχει αντίθετα προς τον ανταγωνισμό αποτελέσματα στην αγορά. Ιδίως από την εξέταση του δευτέρου λόγου προκύπτει ότι, όπως διαπίστωσε η Επιτροπή στην προσβαλλόμενη απόφαση, η κατάργηση της σιδηροδρομικής γραμμής επέφερε τη στεγανοποίηση της αγοράς παροχής υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς πετρελαϊκών προϊόντων από το διυλιστήριο προς τους θαλάσσιους τερματικούς σταθμούς της Klaipėda, της Ρίγας και της Ventspils. Υπό τις συνθήκες αυτές, η προσφεύγουσα δεν μπορεί βασίμως να επικαλεστεί απουσία αποτελεσμάτων αποκλεισμού ή αρνητικών αποτελεσμάτων προκειμένου να αποδείξει ότι ο συντελεστής σοβαρότητας [*εμπιστευτικό*] % είναι δυσανάλογος.

370 Εξάλλου, κακώς υποστηρίζει η προσφεύγουσα ότι η κατάργηση της σιδηροδρομικής γραμμής δεν είχε αποτέλεσμα εξοβελισμού ούτε άλλο αρνητικό αποτέλεσμα στην περαιτέρω εδραίωση του Ενιαίου Ευρωπαϊκού Σιδηροδρομικού Χώρου. Όπως επισήμανε η Επιτροπή στην αιτιολογική σκέψη 361 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η κατάργηση, χωρίς να υπάρχει αντικειμενική δικαιολογία, ενός τμήματος σιδηροδρομικής γραμμής μήκους 19 χιλιομέτρων που συνδέει δύο κράτη μέλη (εν προκειμένω, τη Δημοκρατία της Λιθουανίας και τη Δημοκρατία της Λεττονίας), η οποία είναι ικανή να εμποδίσει ένα σημαντικό πελάτη να χρησιμοποιήσει τις υπηρεσίες ενός άλλου σιδηροδρομικού φορέα, επηρεάζει το εμπόριο μεταξύ κρατών μελών και συνιστά συμπεριφορά που παρίσταται αντίθετη προς τους σκοπούς που διαπνέουν την εδραίωση της ενιαίας αγοράς σιδηροδρομικών υπηρεσιών και, ειδικότερα, της αγοράς σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών της Ένωσης. Πράγματι, η εδραίωση μιας τέτοιας αγοράς θα εμποδιζόταν αν ένας κατέχων δεσπόζουσα θέση στην αγορά σιδηροδρομικός φορέας μπορούσε να προφυλαχθεί από τον ανταγωνισμό καταργώντας, χωρίς καμία αντικειμενική δικαιολογία, τις δημόσιες σιδηροδρομικές υποδομές που συνδέουν δύο κράτη μέλη.

371 Επομένως, η Επιτροπή δεν υπέπεσε σε πλάνη καθόσον έκρινε, στην αιτιολογική σκέψη 381 της προσβαλλομένης αποφάσεως, ότι, λαμβανομένης υπόψη της φύσεως της παραβάσεως και, ιδίως, του γεγονότος ότι η κατάργηση δημόσιας σιδηροδρομικής γραμμής μεταξύ δύο κρατών μελών έθιγε την εδραίωση της ευρωπαϊκής ενιαίας σιδηροδρομικής αγοράς και λαμβανομένης υπόψη της περιορισμένης γεωγραφικής εκτάσεως της παραβάσεως, το ποσοστό της αξίας των πωλήσεων που έπρεπε εν προκειμένω να ληφθεί υπόψη ως συντελεστής σοβαρότητας μπορούσε να ανέλθει σε [*εμπιστευτικό*] %.

372 Κατά τρίτον, όσον αφορά το επιχείρημα ότι ο συντελεστής σοβαρότητας [*εμπιστευτικό*] % είναι δυσανάλογος λαμβανομένης επίσης υπόψη της πρακτικής της Επιτροπής σε παρεμφερείς περιπτώσεις εφαρμογής του άρθρου 102 ΣΛΕΕ και παραβιάζει ως εκ τούτου την αρχή της ίσης μεταχειρίσεως, υπενθυμίζεται ότι, κατά πάγια νομολογία, οι προγενέστερες αποφάσεις της Επιτροπής δεν μπορούν να αποτελέσουν το νομικό πλαίσιο για την επιβολή προστίμων στον τομέα του ανταγωνισμού και ότι αποφάσεις που αφορούν άλλες υποθέσεις έχουν μόνον ενδεικτικό χαρακτήρα όταν εξετάζεται η ύπαρξη παραβιάσεως της αρχής της ίσης μεταχειρίσεως, δεδομένου ότι είναι ελάχιστα πιθανό να ταυτίζονται τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά τους, όπως οι σχετικές αγορές, τα προϊόντα, οι επιχειρήσεις και οι χρονικές περίοδοι (πρβλ. αποφάσεις της 21ης Σεπτεμβρίου 2006, JCB Service κατά Επιτροπής, C-167/04 P, EU:C:2006:594, σκέψεις 201 και 205, της 7ης Ιουνίου 2007, Britannia Alloys & Chemicals κατά Επιτροπής, C-76/06 P, EU:C:2007:326, σκέψη 60, και της 16ης Ιουνίου 2011, Caffaro κατά Επιτροπής, T-192/06, EU:T:2011:278, σκέψη 46).

373 Πάντως, η τήρηση της αρχής της ίσης μεταχειρίσεως, η οποία απαγορεύει να αντιμετωπίζονται παρόμοιες καταστάσεις κατά διαφορετικό τρόπο ή διαφορετικές καταστάσεις καθ' όμοιο τρόπο, εκτός αν μια τέτοια αντιμετώπιση δικαιολογείται αντικειμενικώς, αποτελεί υποχρέωση της Επιτροπής, οσάκις αυτή επιβάλλει πρόστιμο σε μια επιχείρηση λόγω παραβάσεως των κανόνων ανταγωνισμού, όπως αποτελεί υποχρέωση κάθε θεσμικού οργάνου σε όλες του τις δραστηριότητες. Οι προγενέστερες αποφάσεις της Επιτροπής σχετικά με πρόστιμα μπορούν όμως να ασκήσουν επιρροή σχετικά με την τήρηση της αρχής της ίσης μεταχειρίσεως μόνον εφόσον αποδεικνύεται ότι τα πραγματικά περιστατικά των υποθέσεων τις οποίες αφορούν οι άλλες αυτές αποφάσεις, όπως είναι οι αγορές, τα προϊόντα, οι χώρες, οι επιχειρήσεις και οι σχετικές περίοδοι, είναι παρόμοια προς τα πραγματικά περιστατικά της υπό κρίση υποθέσεως (βλ. απόφαση της 29ης Ιουνίου 2012, E.ON Ruhrgas και E.ON κατά Επιτροπής, T-360/09, EU:T:2012:332, σκέψεις 261 και 262 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

374 Εν προκειμένω, η προσφεύγουσα δεν αποδεικνύει ότι τα πραγματικά περιστατικά των υποθέσεων επί των οποίων εκδόθηκαν οι προγενέστερες αποφάσεις τις οποίες επικαλείται είναι παρόμοια προς τα πραγματικά περιστατικά της υπό κρίση υποθέσεως. Ειδικότερα, η προσφεύγουσα επικαλείται την απόφαση της Επιτροπής της 20ής Σεπτεμβρίου 2016, σχετικά με διαδικασία βάσει του άρθρου 102 ΣΛΕΕ και του άρθρου 54 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ (υπόθεση AT.39759 – Αποκλεισμός της αγοράς από την ARA). Συναφώς, διαπιστώνεται όμως ότι η απόφαση εκείνη αφορούσε καταχρηστική συμπεριφορά η οποία δεν είναι συγκρίσιμη, αντιθέτως προς ό, τι υποστηρίζει η προσφεύγουσα, με αυτήν που αποτελεί το αντικείμενο της υπό κρίση υποθέσεως. Ειδικότερα, η προηγούμενη υπόθεση αφορούσε άρνηση παροχής προσβάσεως σε ουσιώδη υποδομή, ενώ εν προκειμένω διαπιστώθηκε, στο πλαίσιο της εξετάσεως του πρώτου λόγου της προσφυγής, ότι η κατάργηση της σιδηροδρομικής γραμμής προκειμένου να κρατηθούν οι ανταγωνιστές μακριά από την αγορά, με παροχή σε αυτούς προσβάσεως στην αγορά υπό λιγότερο ευνοϊκούς όρους, δεν μπορούσε να θεωρηθεί ως τέτοια άρνηση. Ομοίως, όσον αφορά την απόφαση της Επιτροπής της 13ης Μαΐου 2009, σχετικά με διαδικασία του άρθρου [102 ΣΛΕΕ] και του άρθρου 54 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ (υπόθεση COMP/C-3/37.990 – Intel), η ίδια η προσφεύγουσα, υπογραμμίζοντας ότι η επικρινόμενη με την εν λόγω απόφαση συμπεριφορά αφορούσε εκπτώσεις υπό όρους, καταδεικνύει ότι τα πραγματικά περιστατικά της υποθέσεως εκείνης δεν είναι παρόμοια προς τα πραγματικά περιστατικά της υπό κρίση υποθέσεως. Κατά συνέπεια, οι αποφάσεις αυτές δεν είναι συναφείς από απόψεως τηρήσεως της αρχής της ίσης μεταχειρίσεως.

375 Υπό το πρίσμα όλων των ανωτέρω, διαπιστώνεται ότι η Επιτροπή δεν παραβίασε την αρχή της αναλογικότητας καθορίζοντας σε [*εμπιστευτικό*] % το ποσοστό της αξίας των πωλήσεων που έλαβε υπόψη της ως συντελεστή σοβαρότητας για τους σκοπούς του καθορισμού του βασικού ποσού του προστίμου που επέβαλε στην προσφεύγουσα.

β) Επί της δεύτερης αιτιάσεως, στο μέτρο που αφορά την υπερβολική διάρκεια της παραβάσεως λόγω εσφαλμένης επιλογής της ημερομηνίας ενάρξεώς της

376 Όσον αφορά τα επιχειρήματα με τα οποία αμφισβητείται η διάρκεια της παραβάσεως λόγω της ημερομηνίας ενάρξεως την οποία επέλεξε η Επιτροπή, υπενθυμίζεται ότι, στην προσβαλλόμενη απόφαση, αφού διαπίστωσε ότι η παράβαση είχε αρχίσει στις 3 Οκτωβρίου 2008 και εξακολουθούσε ακόμη κατά την ημερομηνία εκδόσεως της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή καθόρισε σε εννέα τον πολλαπλασιαστή που θα εφαρμοζόταν στο επιλεγέν ποσοστό της αξίας των πωλήσεων.

377 Συναφώς, αρκεί να επισημανθεί ότι το επιχείρημα της προσφεύγουσας κατά το οποίο έλαβε την απόφαση να μην ανακατασκευάσει τη σιδηροδρομική γραμμή αποκλειστικώς μετά τη διαιτητική απόφαση της 17ης Δεκεμβρίου 2010 απορρίφθηκε στο πλαίσιο της αναλύσεως του δευτέρου λόγου της προσφυγής. Επομένως, η προσφεύγουσα δεν μπορεί να επικαλεστεί την εν λόγω διαιτητική απόφαση για να υποστηρίξει ότι δεν ήταν πλέον υποχρεωμένη να ανακατασκευάσει τη σιδηροδρομική γραμμή.

378 Επομένως, ορθώς η Επιτροπή διαπίστωσε, στην προσβαλλόμενη απόφαση, ότι η παράβαση είχε αρχίσει στις 3 Οκτωβρίου 2008, όταν η προσφεύγουσα είχε αρχίσει να καταργεί τη σιδηροδρομική γραμμή, και ότι η κατάργηση της σιδηροδρομικής γραμμής, ανεξάρτητα από την αναστολή της κυκλοφορίας, ήταν ικανή να έχει αντίθετα προς τον ανταγωνισμό αποτελέσματα. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή δεν υπέπεσε σε πλάνη καθόσον καθόρισε σε εννέα τον πολλαπλασιαστή που θα εφαρμοζόταν στο επιλεγέν ποσοστό της αξίας των πωλήσεων ούτως ώστε να ληφθεί υπόψη η διάρκεια της παραβάσεως.

379 Όσον αφορά το αίτημα της προσφεύγουσας για σημαντική μείωση του προστίμου που της επιβλήθηκε λόγω της υπερβολικής διάρκειας της διοικητικής διαδικασίας, αρκεί να υπομνησθεί, για την απόρριψή του, ότι το Δικαστήριο έχει κρίνει ότι, μολονότι η εκ μέρους της Επιτροπής παραβίαση της αρχής της τηρήσεως εύλογης προθεσμίας ήταν ικανή να δικαιολογήσει την ακύρωση αποφάσεως ληφθείσας από την Επιτροπή κατά το πέρας διοικητικής διαδικασίας στηριζόμενης στα άρθρα 101 και 102 ΣΛΕΕ, εφόσον η παραβίαση αυτή συνεπαγόταν επίσης προσβολή των δικαιωμάτων άμυνας της ενδιαφερομένης επιχειρήσεως, η παραβίαση αυτή της αρχής της τηρήσεως εύλογης προθεσμίας, ακόμη και αν υποτεθεί ότι αποδεικνυόταν, δεν ήταν ικανή να επιφέρει μείωση του επιβληθέντος προστίμου (βλ. απόφαση της 26ης Ιανουαρίου 2017, Villeroy & Boch κατά Επιτροπής, C-644/13 P, EU:C:2017:59, σκέψη 79 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

380 Εξάλλου, έχει επίσης κριθεί ότι αγωγή αποζημιώσεως κατά της Ένωσης βάσει των άρθρων 268 ΣΛΕΕ και 340, δεύτερο εδάφιο, ΣΛΕΕ αποτελούσε, καθόσον μπορούσε να καλύψει όλες τις περιπτώσεις υπερβάσεως της εύλογης διάρκειας ορισμένης διαδικασίας, αποτελεσματικό και γενικής εφαρμογής μέσο επανορθώσεως που παρείχε τη δυνατότητα να προβληθεί η παράβαση αυτή και να συναχθούν οι εντεύθεν συνέπειες (πρβλ. απόφαση της 26ης Νοεμβρίου 2013, Groupe Gascogne κατά Επιτροπής, C-58/12 P, EU:C:2013:770, σκέψη 82).

γ) Επί της τρίτης αιτιάσεως, που αντλείται από δυσανάλογο χαρακτήρα του πρόσθετου ποσού ύψους [εμπιστευτικό] % το οποίο εφάρμοσε η Επιτροπή

381 Με την τρίτη αιτίαση, η προσφεύγουσα υποστηρίζει ότι η επιβολή συμπληρωματικού ποσού ύψους [*εμπιστευτικό*] % για λόγους αποτροπής είναι επίσης δυσανάλογη. Καταρχάς, δεδομένου ότι η υπόθεση ήταν καινοφανής κατά την προσφεύγουσα, η ίδια δεν ήταν σε θέση να προβλέψει την εφαρμογή ενός νέου και πολύ λιγότερο αυστηρού νομικού κριτηρίου. Έπειτα, η Επιτροπή δεν είχε

επιβάλει σε καμία άλλη υπόθεση συμπληρωματικό ποσό για αυτοτελή παράβαση του άρθρου 102 ΣΛΕΕ και δεν παρέσχε κανένα στοιχείο που να εξηγεί τον λόγο για τον οποίο παρεξέκλινε από την προηγούμενη πρακτική της. Εξάλλου, το ποσό του προστίμου είναι ήδη αποτρεπτικό, λαμβανομένου υπόψη του μεγέθους της επιχειρήσεως, του τρόπου χρηματοδότησής της και των κερδών της. Τέλος, οποιοσδήποτε αποτρεπτικός συντελεστής πρέπει να μειωθεί για τους λόγους που εκτίθενται σε σχέση με τον συντελεστή σοβαρότητας.

382 Εκ προοιμίου, υπενθυμίζεται ότι, στην αιτιολογική σκέψη 383 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή υπογράμμισε ότι, σύμφωνα με την παράγραφο 25 των κατευθυντηρίων γραμμών του 2006, ανεξαρτήτως της διάρκειας της συμμετοχής μιας επιχείρησης στην παράβαση, η Επιτροπή μπορούσε να συμπεριλάβει στο βασικό ποσό του προστίμου συμπληρωματικό ποσό μη υπερβαίνον το 25 % της αξίας των πωλήσεων για λόγους αποτροπής. Περαιτέρω υπενθύμισε στην ίδια αιτιολογική σκέψη ότι, για τον καθορισμό της αξίας των πωλήσεων που θα ελάμβανε υπόψη σε μια συγκεκριμένη υπόθεση, συνεκτιμούσε διάφορους παράγοντες και, ειδικότερα, εκείνους που παρατίθενται στην παράγραφο 22 των κατευθυντηρίων γραμμών του 2006. Ως εκ τούτου, με την αιτιολογική σκέψη 384 της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή επέβαλε, λόγω της φύσεως της παραβάσεως (βλ. αιτιολογική σκέψη 377 της προσβαλλομένης αποφάσεως), πρόσθετο ποσό ύψους [*εμπιστευτικό*] % της αξίας των πωλήσεων, ήτοι [*εμπιστευτικό*] ευρώ.

383 Σχετικά με το πρώτο επιχείρημα, διαπιστώνεται ότι δεν διαφέρει από εκείνο που προβλήθηκε προς στήριξη της πρώτης αιτιάσεως του δευτέρου σκέλους του τέταρτου λόγου προκειμένου να αμφισβητηθεί η σοβαρότητα της παραβάσεως. Στο μέτρο που το επιχείρημα εκείνο απορρίφθηκε στο πλαίσιο της εξετάσεως της πρώτης αιτιάσεως του δευτέρου σκέλους του τέταρτου λόγου, το παρόν επιχείρημα πρέπει επίσης να απορριφθεί στο μέτρο που αποσκοπεί στο να επικαλεστεί δυσανάλογο χαρακτήρα του πρόσθετου ποσού ύψους [*εμπιστευτικό*] %.

384 Σχετικά με το δεύτερο επιχείρημα, που αντλείται από το ότι η Επιτροπή δεν είχε επιβάλει σε καμία άλλη υπόθεση συμπληρωματικό ποσό για αυτοτελή παράβαση, δυνάμει του άρθρου 102 ΣΛΕΕ, και δεν παρέσχε κανένα στοιχείο που να εξηγεί τον λόγο για τον οποίο παρεξέκλινε από την προηγούμενη πρακτική της, υπενθυμίζεται ότι, κατά την ημερομηνία εκδόσεως της προσβαλλομένης αποφάσεως, η Επιτροπή είχε επιβάλει συμπληρωματικό ποσό για αυτοτελή παράβαση, δυνάμει του άρθρου 102 ΣΛΕΕ, τουλάχιστον με μία απόφαση εκδοθείσα σε προγενέστερη ημερομηνία, ήτοι την απόφαση C(2017) 4444 τελικό, της 27ης Ιουνίου 2017, σχετικά με διαδικασία βάσει του άρθρου 102 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης και του άρθρου 54 της συμφωνίας για τον ΕΟΧ [Υπόθεση AT.39740 – Google Search (Shopping)]. Εξάλλου, υπενθυμίζεται, αφενός, ότι, κατά πάγια νομολογία και υπό την επιφύλαξη της τηρήσεως της αρχής της ίσης μεταχειρίσεως, η προγενέστερη πρακτική λήψεως αποφάσεων της Επιτροπής δεν μπορεί να ληφθεί υπόψη ως νομικό πλαίσιο για τα πρόστιμα στον τομέα του ανταγωνισμού και, αφετέρου, ότι η Επιτροπή διαθέτει, στο πλαίσιο του κανονισμού 1/2003, περιθώριο εκτιμήσεως κατά τον καθορισμό του ύψους των προστίμων, προκειμένου να κατευθύνει τη συμπεριφορά των επιχειρήσεων στην τήρηση των κανόνων περί ανταγωνισμού και να μπορεί ανά πάσα στιγμή να προσαρμόζει το επίπεδο των προστίμων στις ανάγκες της πολιτικής αυτής (απόφαση της 16ης Ιουνίου 2011, Bavaria κατά Επιτροπής, T-235/07, EU:T:2011:283, σκέψη 288· βλ., επίσης, απόφαση της 16ης Ιουνίου 2011, Heineken Nederland και Heineken κατά Επιτροπής, T-240/07, EU:T:2011:284, σκέψη 345 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία). Επομένως, η πρακτική της Επιτροπής δεν ήταν νέα και, εν πάση περιπτώσει, η Επιτροπή δεν ήταν υποχρεωμένη να εκθέσει, με την προσβαλλόμενη απόφαση, τους λόγους για τους οποίους ενδεχομένως παρεξέκλινε από την προηγούμενη πρακτική της.

385 Εξάλλου, η παράγραφος 25 των κατευθυντηρίων γραμμών του 2006 ορίζει ότι ένα πρόσθετο ποσό μπορεί να επιβληθεί σε περίπτωση παραβάσεων που δεν αφορούν συμπράξεις. Ειδικότερα, η παράγραφος αυτή αναφέρει τα εξής:

«[α]νεξαρτήτως της διάρκειας της συμμετοχής μιας επιχείρησης στην παράβαση, η Επιτροπή θα περιλαμβάνει στο βασικό ποσό ένα ποσό που θα κυμαίνεται μεταξύ 15 % και 25 % της αξίας των πωλήσεων, όπως αυτή ορίζεται παραπάνω στην Ενότητα Α προκειμένου να αποτρέπονται οι επιχειρήσεις και από το να εισέρχονται απλώς σε οριζόντιες συμφωνίες καθορισμού των τιμών, κατανομής της αγοράς και περιορισμού της παραγωγής. Η Επιτροπή θα μπορεί επίσης να επιβάλει ένα τέτοιο επιπρόσθετο ποσό και σε περιπτώσεις άλλων παραβάσεων. Για τον καθορισμό του ποσοστού επί της αξίας των πωλήσεων που θα ληφθεί υπόψη σε μια συγκεκριμένη περίπτωση, η Επιτροπή θα λαμβάνει υπόψη της διάφορους παράγοντες και ιδίως εκείνους που προβλέπονται στο σημείο 22.»

386 Εν προκειμένω, σύμφωνα με την παράγραφο 22 των κατευθυντηρίων γραμμών του 2006, η Επιτροπή αιτιολόγησε την επιβολή του πρόσθετου ποσού με βάση τη φύση της παραβάσεως και, ιδίως, το γεγονός ότι η παράβαση αυτή, συνιστάμενη στην κατάργηση δημόσιας σιδηροδρομικής γραμμής μεταξύ δύο κρατών μελών, έθιγε την εδραίωση της ενιαίας αγοράς και ιδίως της ευρωπαϊκής ενιαίας σιδηροδρομικής αγοράς (αιτιολογικές σκέψεις 377 και 384 της προσβαλλομένης αποφάσεως).

387 Σχετικά με το τρίτο επιχείρημα της προσφεύγουσας, κατά το οποίο το ύψος του προστίμου είναι πρωτοφανές για μια μικρή σιδηροδρομική εταιρία που πραγματοποιεί ελάχιστα ή και μηδενικά κέρδη, υπενθυμίζεται ότι η προσφεύγουσα είναι η εθνική εταιρία σιδηροδρόμων της Λιθουανίας, κατέχει νόμιμο μονοπώλιο στη Λιθουανία όσον αφορά τη διαχείριση των σιδηροδρομικών υποδομών και de facto μονοπώλιο στην αγορά των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών στη Λιθουανία και ότι το 2016 ο συνολικός κύκλος εργασιών της ανερχόταν, όπως προκύπτει από την αιτιολογική σκέψη 5 της προσβαλλομένης αποφάσεως, σε 409,5 εκατομμύρια ευρώ. Λαμβανομένων υπόψη των στοιχείων αυτών, δεν μπορεί να χαρακτηριστεί μικρή σιδηροδρομική εταιρία. Εν πάση περιπτώσει, η Επιτροπή δεν οφείλει να μειώσει το ύψος των προστίμων αν οι εμπλεκόμενες επιχειρήσεις είναι μικρομεσαίες. Πράγματι, το μέγεθος της επιχειρήσεως λαμβάνεται ήδη υπόψη από το ανώτατο όριο που καθορίζει το άρθρο 23, παράγραφος 2, του κανονισμού 1/2003 και από τις διατάξεις των κατευθυντηρίων γραμμών του 2006. Πέραν των δύο αυτών περιπτώσεων στις οποίες λαμβάνεται υπόψη το μέγεθος της επιχειρήσεως, ουδείς λόγος συντρέχει για την αντιμετώπιση των μικρομεσαίων επιχειρήσεων κατά τρόπο διαφορετικό από τις λοιπές επιχειρήσεις. Το γεγονός ότι οι εμπλεκόμενες επιχειρήσεις είναι μικρομεσαίες δεν τις απαλλάσσει από την υποχρέωσή τους να τηρούν τους περί ανταγωνισμού κανόνες (απόφαση της 28ης Απριλίου 2010, Amann & Söhne και Cousin Filterie κατά Επιτροπής, T-446/05, EU:T:2010:165, σκέψη 200).

388 Τέλος, στο μέτρο που, με το τέταρτο επιχείρημά της, η προσφεύγουσα ζητεί μείωση του πρόσθετου ποσού που περιλαμβάνεται στο βασικό ποσό λόγω υποτιθέμενης υπερβολικής διάρκειας της διοικητικής διαδικασίας, διαπιστώνεται ότι το επιχείρημα αυτό πρέπει να απορριφθεί για τους ίδιους λόγους με εκείνους που εκτέθηκαν στις σκέψεις 379 και 380 ανωτέρω.

2. Επί του καθορισμού του τελικού ποσού του προστίμου που επιβάλλεται στην προσφεύγουσα στο πλαίσιο της πλήρους δικαιοδοσίας

389 Εκ προοιμίου, υπενθυμίζεται ότι μόνον αφού ο δικαστής της Ένωσης ολοκληρώσει τον έλεγχο νομιμότητας της αποφάσεως που υποβλήθηκε στην κρίση του, βάσει των προβληθέντων λόγων όπως επίσης και των λόγων που, κατά περίπτωση, εξετάζει αυτεπαγγέλτως, οφείλει, σε περίπτωση μη ακυρώσεως ολόκληρης της αποφάσεως αυτής, να ασκήσει την πλήρη δικαιοδοσία του προκειμένου, αφενός, να συναγάγει τις συνέπειες της κρίσεώς του σχετικά με τη νομιμότητα της εν λόγω αποφάσεως και, αφετέρου, με γνώμονα τα στοιχεία που υποβλήθηκαν στην κρίση του, να εκτιμήσει αν απαιτείται, κατά τον χρόνο εκδόσεως της αποφάσεώς του, να υποκαταστήσει την Επιτροπή προβαίνοντας στη

δική του εκτίμηση, ούτως ώστε να καταλήξει στο ενδεδειγμένο ύψος του προστίμου (βλ. αποφάσεις της 17ης Δεκεμβρίου 2015, Orange Polska κατά Επιτροπής, T-486/11, EU:T:2015:1002, σκέψη 67 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία, και της 12ης Ιουλίου 2019, Hitachi-LG Data Storage και Hitachi-LG Data Storage Korea κατά Επιτροπής, T-1/16, EU:T:2019:514, σκέψη 56 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

390 Υπενθυμίζεται ακόμη ότι, όταν ασκεί την πλήρη δικαιοδοσία του, ο δικαστής της Ένωσης έχει την εξουσία, πέραν του απλού ελέγχου νομιμότητας της κυρώσεως, να προβαίνει στη δική του εκτίμηση ως προς το ποσό της κυρώσεως, υποκαθιστώντας την Επιτροπή που εξέδωσε την πράξη με την οποία καθορίστηκε αρχικώς το ποσό αυτό, εξαιρουμένης ωστόσο κάθε τροποποιήσεως των συστατικών στοιχείων της παραβάσεως την οποία η Επιτροπή νομίμως διαπίστωσε στην απόφαση η οποία έχει υποβληθεί στην κρίση του Γενικού Δικαστηρίου (πρβλ. απόφαση της 21ης Ιανουαρίου 2016, Galp Energía España κ.λπ. κατά Επιτροπής, C-603/13 P, EU:C:2016:38, σκέψεις 75 έως 77).

391 Επομένως, ο δικαστής της Ένωσης μπορεί να μεταρρυθμίσει την προσβαλλόμενη πράξη, ακόμη και χωρίς να την ακυρώσει, προκειμένου να εξαλείψει, να μειώσει ή να αυξήσει το πρόστιμο που επιβλήθηκε, η δε άσκηση της δικαιοδοσίας αυτής συνεπάγεται την οριστική μεταβίβαση στον δικαστή της Ένωσης της εξουσίας επιβολής κυρώσεων (πρβλ. αποφάσεις της 15ης Οκτωβρίου 2002, Limburgse Vinyl Maatschappij κ.λπ. κατά Επιτροπής, C-238/99 P, C-244/99 P, C-245/99 P, C-247/99 P, C-250/99 P έως C-252/99 P και C-254/99 P, EU:C:2002:582, σκέψεις 692 και 693, της 3ης Σεπτεμβρίου 2009, Prym και Prym Consumer κατά Επιτροπής, C-534/07 P, EU:C:2009:505, σκέψη 86, και διάταξη της 7ης Ιουλίου 2016, Westfälische Drahtindustrie και Pampus Industriebeteiligungen κατά Επιτροπής, C-523/15 P, EU:C:2016:541, σκέψεις 32 έως 34).

392 Η εκτίμηση από το Γενικό Δικαστήριο του κατά πόσο το ύψος των προστίμων είναι το προσήκον βάσει των κριτηρίων του άρθρου 23, παράγραφος 3, του κανονισμού 1/2003 δύναται να δικαιολογεί την προσκόμιση και συνεκτίμηση πρόσθετων πληροφοριακών στοιχείων που δεν μνημονεύονται στην απόφαση της Επιτροπής με την οποία επιβάλλεται το πρόστιμο (πρβλ. αποφάσεις της 16ης Νοεμβρίου 2000, Stora Kopparbergs Bergslags κατά Επιτροπής, C-286/98 P, EU:C:2000:630, σκέψη 57, και της 12ης Ιουλίου 2011, Fuji Electric κατά Επιτροπής, T-132/07, EU:T:2011:344, σκέψη 209).

393 Επομένως, στο Γενικό Δικαστήριο εναπόκειται, κατά την άσκηση της πλήρους δικαιοδοσίας του, να καθορίσει το ύψος του προστίμου, λαμβάνοντας υπόψη το σύνολο των περιστάσεων της συγκεκριμένης υποθέσεως (πρβλ. αποφάσεις της 26ης Σεπτεμβρίου 2013, Alliance One International κατά Επιτροπής, C-679/11 P, μη δημοσιευθείσα, EU:C:2013:606, σκέψη 104, και της 16ης Ιουνίου 2011, Putters International κατά Επιτροπής, T-211/08, EU:T:2011:289, σκέψη 75).

394 Ο καθορισμός αυτός απαιτεί, βάσει του άρθρου 23, παράγραφος 3, του κανονισμού 1/2003, να ληφθεί υπόψη η σοβαρότητα της παραβάσεως την οποία διέπραξε η προσφεύγουσα καθώς και η διάρκειά της, τηρουμένων, μεταξύ άλλων, των αρχών της αναλογικότητας, της εξατομικεύσεως των κυρώσεων και της ίσης μεταχειρίσεως, χωρίς, αντιθέτως, το Γενικό Δικαστήριο να δεσμεύεται από τους ενδεικτικούς κανόνες που καθορίζει η Επιτροπή στις κατευθυντήριες γραμμές του 2006 (πρβλ. απόφαση της 21ης Ιανουαρίου 2016, Galp Energía España κ.λπ. κατά Επιτροπής, C-603/13 P, EU:C:2016:38, σκέψη 90 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία).

395 Συνεπώς, εντός του ανώτατου ορίου του 10 % του συνολικού κύκλου εργασιών της ενδιαφερομένης επιχειρήσεως κατά το προηγούμενο οικονομικό έτος, η εξουσία εκτιμήσεως του Γενικού Δικαστηρίου περιορίζεται μόνον από τα κριτήρια σχετικά με τη σοβαρότητα και τη διάρκεια της παραβάσεως, που προβλέπονται στο άρθρο 23, παράγραφος 3, του κανονισμού 1/2003, το οποίο παρέχει ευρύ περιθώριο εκτιμήσεως στην αρμόδια αρχή, υπό την επιφύλαξη της τηρήσεως των αρχών που υπομνήσθηκαν στη σκέψη 394 ανωτέρω.

396 Πάντως, στο πλαίσιο της υποχρεώσεως αιτιολογήσεως που υπέχει, το Γενικό Δικαστήριο οφείλει να εκθέτει λεπτομερώς τους παράγοντες τους οποίους λαμβάνει υπόψη κατά τον καθορισμό του ύψους του προστίμου (πρβλ. απόφαση της 14ης Σεπτεμβρίου 2016, Trafilerie Meridionali κατά Επιτροπής, C-519/15 P, EU:C:2016:682, σκέψη 52).

397 Εν προκειμένω, αφενός, όσον αφορά την εφαρμογή του νόμιμου κριτηρίου της σοβαρότητας της παραβάσεως, κατά πάγια νομολογία, ο καθορισμός ενός προστίμου από το Γενικό Δικαστήριο δεν αποτελεί ακριβή μαθηματική άσκηση (αποφάσεις της 5ης Οκτωβρίου 2011, Romana Tabacchi κατά Επιτροπής, T-11/06, EU:T:2011:560, σκέψη 266, και της 15ης Ιουλίου 2015, SLM και Ori Martin κατά Επιτροπής, T-389/10 και T-419/10, EU:T:2015:513, σκέψη 436).

398 Ωστόσο, απόκειται στο Γενικό Δικαστήριο να καθορίσει το ύψος του προστίμου κατά τρόπον ώστε να είναι ανάλογο, υπό το πρίσμα των κατάλληλων κατά την κρίση του κριτηρίων, προς τη σοβαρότητα της παραβάσεως που διέπραξε η προσφεύγουσα, καθώς επίσης και επαρκώς αποτρεπτικό.

399 Το Γενικό Δικαστήριο κρίνει σκόπιμο να λάβει υπόψη, κατά την άσκηση της πλήρους δικαιοδοσίας του, τη φύση της παραβάσεως, την κατάσταση της LG στις σχετικές αγορές καθώς και τη γεωγραφική έκταση της παραβάσεως αυτής.

400 Καταρχάς, όσον αφορά τη φύση της παραβάσεως, επισημαίνεται ότι από τα στοιχεία της δικογραφίας προκύπτει ότι η πλήρη αποξήλωση του τμήματος της σύντομης διαδρομής μήκους 19 χιλιομέτρων στο οποίο είχε αρχικώς ανασταλεί η κυκλοφορία και το οποίο παρείχε τη δυνατότητα να χρησιμοποιηθεί το συντομότερο και οικονομικότερο δρομολόγιο από το διυλιστήριο της παρεμβαίνουσας σε λεττονικό θαλάσσιο τερματικό σταθμό μπορεί να έχει προκαλέσει αντίθετο προς τον ανταγωνισμό αποτέλεσμα εξοβελισμού του ανταγωνισμού στην αγορά παροχής υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς πετρελαϊκών προϊόντων μεταξύ του διυλιστηρίου και των γειτονικών θαλάσσιων τερματικών σταθμών, δημιουργώντας φραγμούς για την είσοδο στην αγορά χωρίς να υφίσταται αντικειμενική δικαιολογία.

401 Εν συνεχεία, όσον αφορά την κατάσταση της LG στις σχετικές αγορές, επισημαίνεται ότι κατείχε μονοπωλιακή θέση στην αγορά προηγούμενης οικονομικής βαθμίδας, η οποία αφορούσε τη διαχείριση των σιδηροδρομικών υποδομών στη Λιθουανία, και ήταν η μόνη επιχείρηση που δραστηριοποιούνταν στην αγορά επόμενης οικονομικής βαθμίδας, η οποία αφορούσε την παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς πετρελαϊκών προϊόντων, πράγμα που κατά συνέπεια της προσέδιδε μονοπωλιακή θέση στην εν λόγω αγορά. Λόγω της θέσεως αυτής, η LG υπείχε ειδική υποχρέωση να μη θίγει με τη συμπεριφορά της τον αποτελεσματικό και ανόθευτο ανταγωνισμό στην αγορά.

402 Τέλος, όσον αφορά τη γεωγραφική έκταση της παραβάσεως, διαπιστώνεται ότι αυτή, μολονότι είχε επιπτώσεις σε μέρος του εδάφους δύο κρατών μελών, παραμένει πάντως σχετικά περιορισμένη. Ειδικότερα, η κατάργηση της σιδηροδρομικής γραμμής αφορούσε μόνον ένα τμήμα μιας γραμμής που παρείχε δυνατότητα εκτελέσεως μίας από τις διάφορες δυνατές σιδηροδρομικές συνδέσεις μεταξύ Λεττονίας και Λιθουανίας.

403 Αφετέρου, όσον αφορά τη διάρκεια της παραβάσεως, επισημαίνεται ότι η παράβαση άρχισε στις 3 Οκτωβρίου 2008 και εξακολούθησε μέχρι την ημερομηνία εκδόσεως της προσβαλλομένης αποφάσεως.

404 Επομένως, το Γενικό Δικαστήριο εκτιμά ότι, κατά δίκαιη εκτίμηση της σοβαρότητας της παραβάσεως και της διάρκειάς της, το ύψος του προστίμου πρέπει να καθοριστεί σε 20 068 650 ευρώ.

405 Εξάλλου, το Γενικό Δικαστήριο διαπιστώνει ότι το ύψος του προστίμου είναι πρόσφορο, λαμβανομένης υπόψη της ανάγκης επιβολής στην προσφεύγουσα προστίμου ύψους τέτοιου ώστε να έχει αποτρεπτικό χαρακτήρα.

406 Κατά συνέπεια, το ύψος του προστίμου που οφείλει να καταβάλει η προσφεύγουσα πρέπει να καθοριστεί σε 20 068 650 ευρώ.

Επί των δικαστικών εξόδων

407 Κατά το άρθρο 134, παράγραφος 3, του Κανονισμού Διαδικασίας, σε περίπτωση μερικής ήττας των διαδίκων, κάθε διάδικος φέρει τα δικαστικά έξοδά του.

408 Εν προκειμένω, η προσφεύγουσα και η Επιτροπή πρέπει να καταδικαστούν να φέρουν έκαστη τα δικά της δικαστικά έξοδα.

409 Εξάλλου, κατά το άρθρο 138, παράγραφος 3, του Κανονισμού Διαδικασίας, το Γενικό Δικαστήριο μπορεί να διατάξει όπως ο παρεμβαίνων, ακόμα και όταν είναι άλλος από τους αναφερόμενους στις παραγράφους 1 και 2 του άρθρου αυτού, φέρει τα δικαστικά του έξοδα. Εν προκειμένω, η Orlen θα πρέπει να φέρει τα δικαστικά της έξοδα.

Για τους λόγους αυτούς,

ΤΟ ΓΕΝΙΚΌ ΔΙΚΑΣΤΉΡΙΟ (πρώτο πενταμελές τμήμα)

αποφασίζει:

1) Καθορίζει σε 20 068 650 ευρώ το ύψος του προστίμου που επιβλήθηκε στη Lietuvos geležinkeliai AB με το άρθρο 2 της αποφάσεως C(2017) 6544 τελικό της Ευρωπαϊκής Επιτροπής, της 2ας Οκτωβρίου 2017, σχετικά με διαδικασία βάσει του άρθρου 102 ΣΛΕΕ (υπόθεση AT.39813 – Baltic Rail).

2) Απορρίπτει κατά τα λοιπά την προσφυγή.

3) Η Lietuvos geležinkeliai και η Επιτροπή φέρουν έκαστη τα δικά της δικαστικά έξοδα.

4) Η Orlen Lietuva AB φέρει τα δικαστικά της έξοδα.

Παπασάββας Kanninen Półtorak

Porchia Stancu

Δημοσιεύθηκε σε δημόσια συνεδρίαση στο Λουξεμβούργο στις 18 Νοεμβρίου 2020.

(υπογραφές)

Περιεχόμενα

I. Το ιστορικό της διαφοράς 2

A. Τα πραγματικά περιστατικά 2

B. Η διοικητική διαδικασία 5

Γ. Η προσβαλλόμενη απόφαση 6

1. Προσδιορισμός των σχετικών αγορών και δεσπόζουσα θέση της προσφεύγουσας σε αυτές ... 6

2. Η καταχρηστική συμπεριφορά 7

3. Πρόστιμο και διαταγή 8

4. Διατακτικό της προσβαλλομένης αποφάσεως 8

II. Η διαδικασία και τα αιτήματα των διαδίκων 9

III. Σκεπτικό 10

A. Επί του κυρίου αιτήματος για ακύρωση της προσβαλλομένης αποφάσεως 10

1. Επί του πρώτου λόγου, που αντλείται από πλάνη εκτιμήσεως και πλάνη περί το δίκαιο κατά την εφαρμογή του άρθρου 102 ΣΛΕΕ όσον αφορά τον καταχρηστικό χαρακτήρα της συμπεριφοράς της προσφεύγουσας 11

2. Επί του δευτέρου λόγου, που αντλείται από πλάνη εκτιμήσεως και πλάνη περί το δίκαιο κατά την εφαρμογή του άρθρου 102 ΣΛΕΕ όσον αφορά την εκτίμηση της επίμαχης πρακτικής 16

α) Επί του πρώτου σκέλους του δευτέρου λόγου, που αντλείται από πλάνη όσον αφορά τις «αμφιβολίες» που εξέφρασε η Επιτροπή ως προς το υποστατό των ελαττωμάτων της σιδηροδρομικής γραμμής 17

1) Επί της πρώτης αιτιάσεως του πρώτου σκέλους, που αντλείται από την ύπαρξη αμφιβολιών ως προς την επέλευση της παραμόρφωσης της σιδηροδρομικής γραμμής 17

2) Επί της δεύτερης αιτιάσεως του πρώτου σκέλους, που αντλείται από πλάνη κατά την εκτίμηση της διαβεβαιώσεως ότι η κατάργηση της σιδηροδρομικής γραμμής οφειλόταν αποκλειστικά στην παραμόρφωση 18

3) Επί της τρίτης αιτιάσεως του πρώτου σκέλους, που αντλείται από πλάνη κατά την εκτίμηση των διαφορών μεταξύ των εκθέσεων της 5ης Σεπτεμβρίου 2008 και των εγγράφων της 4ης και της 5ης Σεπτεμβρίου 2008 18

4) Επί της τέταρτης αιτιάσεως του πρώτου σκέλους, που αντλείται από το ότι η Επιτροπή κακώς απέρριψε τα επιχειρήματα που αφορούσαν τα συστημικά προβλήματα της έδρασης της σιδηροδρομικής γραμμής 21

β) Επί του δευτέρου σκέλους του δευτέρου λόγου που αντλείται από πλάνη εκτιμήσεως καθόσον η Επιτροπή έκρινε ότι η κατάργηση της σιδηροδρομικής γραμμής ήταν «εξαιρετικά ασυνήθης» 23

γ) Επί του τρίτου σκέλους του δευτέρου λόγου, που αντλείται από πλάνη κατά την εκ μέρους της Επιτροπής εκτίμηση των προθέσεων της LG κατά τον χρόνο κατάργησης της σιδηροδρομικής γραμμής 30

1) Επί της πρώτης αιτιάσεως του τρίτου σκέλους, που αντλείται από πλάνη περί το δίκαιο λόγω συνεκτίμησης της αντίθετης προς τον ανταγωνισμό πρόθεσης της προσφεύγουσας 31

2) Επί της δεύτερης αιτιάσεως του τρίτου σκέλους, που αντλείται από ουσιαστικές ανακρίβειες των πραγματικών περιστατικών που ελήφθησαν υπόψη κατά την εκτίμηση της κακής πίστης της προσφεύγουσας 33

i) Επί του πρώτου επιχειρήματος, που αντλείται από τη φερόμενη επίδραση της διαιτητικής αποφάσεως της 17ης Δεκεμβρίου 2010 στην απόφαση περί μη ανακατασκευής της σιδηροδρομικής γραμμής 33

ii) Επί του δευτέρου επιχειρήματος, που αντλείται από πολλαπλή πλάνη εκτιμήσεως όσον αφορά τα τρία στοιχεία που μνημονεύονται στην αιτιολογική σκέψη 192 της προσβαλλομένης αποφάσεως 34

δ) Επί του τετάρτου σκέλους του δευτέρου λόγου, που αντλείται από πλάνη εκτιμήσεως και πλάνη περί το δίκαιο κατά την ανάλυση των δυνητικών αποτελεσμάτων της επίμαχης πρακτικής στον ανταγωνισμό 35

1) Επί της πρώτης αιτιάσεως, που αντλείται από πλάνη περί το δίκαιο 35

i) Επί του πρώτου επιχειρήματος, που αντλείται από απουσία αντιθέτων προς τον ανταγωνισμό αποτελεσμάτων συνδεομένων με την κατάργηση της σιδηροδρομικής γραμμής 35

ii) Επί του δευτέρου επιχειρήματος, που αντλείται από το ότι η μη επισκευή της σιδηροδρομικής γραμμής δεν εμπόδισε την LDZ να είναι αποτελεσματικός ανταγωνιστής 39

2) Επί της δεύτερης αιτιάσεως, που αντλείται από πλάνη εκτιμήσεως όσον αφορά τη δυνατότητα της LDZ να ανταγωνιστεί την LG στη μακρά διαδρομή προς τη Λεττονία 41

i) Επί των επιχειρημάτων με τα οποία αμφισβητείται η ύπαρξη φραγμών για την είσοδο στην αγορά 41

ii) Επί των επιχειρημάτων με τα οποία αμφισβητείται ότι οι μακρές διαδρομές προς τους λεττονικούς θαλάσσιους τερματικούς σταθμούς δεν ήταν ανταγωνιστικές σε σύγκριση με τη διαδρομή προς την Klaipėda 46

3. Επί του τρίτου λόγου, που αντλείται από παράβαση του άρθρου 296 ΣΛΕΕ και του άρθρου 2 του κανονισμού 1/2003 λόγω ανεπάρκειας των αποδεικτικών στοιχείων και έλλειψης αιτιολογίας 50

α) Επί του πρώτου σκέλους του τρίτου λόγου, που αντλείται από παράβαση του άρθρου 296 ΣΛΕΕ λόγω έλλειψης αιτιολογίας 50

β) Επί του δευτέρου σκέλους του τρίτου λόγου, που αντλείται από παράβαση του άρθρου 2 του κανονισμού 1/2003 51

4. Επί του πέμπτου λόγου, που αντλείται από παράβαση του άρθρου 7 του κανονισμού 1/2003, καθόσον η απόφαση διέταξε τη λήψη δυσανάλογου διορθωτικού μέτρου 52

5. Επί του τετάρτου λόγου, που αντλείται από παράβαση του άρθρου 23, παράγραφος 3, του κανονισμού 1/2003, καθόσον η προσβαλλόμενη απόφαση πάσχει από πλάνη περί το δίκαιο και πλάνη εκτιμήσεως όσον αφορά τον καθορισμό του ύψους του προστίμου 57

α) Επί της πρώτης αιτιάσεως του πρώτου σκέλους, που αντλείται από τον καινοφανή χαρακτήρα της νομικής θεωρίας στην οποία στηρίζεται η προσβαλλόμενη απόφαση 59

β) Επί της δεύτερης αιτιάσεως του πρώτου σκέλους, που αντλείται από απουσία αμέλειας της προσφεύγουσας 60

γ) Επί της δεύτερης αιτιάσεως του δευτέρου σκέλους, στο μέτρο που αφορά την υποτιθέμενη υπερβολική διάρκεια της διαδικασίας 61

Β. Επί του επικουρικού αιτήματος σχετικά με το ύψος του προστίμου..... 63

1. Επί των αιτιάσεων σχετικά με την αναλογικότητα του ύψους του προστίμου 63

α) Επί της πρώτης αιτιάσεως, που αντλείται από δυσανάλογο χαρακτήρα του συντελεστή σοβαρότητας [εμπιστευτικό] % τον οποίον εφάρμοσε η Επιτροπή 63

β) Επί της δεύτερης αιτιάσεως, στο μέτρο που αφορά την υπερβολική διάρκεια της παραβάσεως λόγω εσφαλμένης επιλογής της ημερομηνίας ενάρξεώς της..... 66

γ) Επί της τρίτης αιτιάσεως, που αντλείται από δυσανάλογο χαρακτήρα του πρόσθετου ποσού ύψους [εμπιστευτικό] % το οποίο εφάρμοσε η Επιτροπή..... 66

2. Επί του καθορισμού του τελικού ποσού του προστίμου που επιβάλλεται στην προσφεύγουσα στο πλαίσιο της πλήρους δικαιοδοσίας..... 68

Επί των δικαστικών εξόδων 71