Kohtulahendite kogumik

ÜLDKOHTU OTSUS (esimene koda laiendatud koosseisus)

18. november 2020*

Konkurents – Turgu valitseva seisundi kuritarvitamine – Raudteekaubaveo turg – ELTL artikli 102 rikkumise tuvastamise otsus – Kolmandate ettevõtjate võimalus kasutada Leedu riikliku raudtee-ettevõtja hallatavat taristut – Raudteelõigu lammutamine – Mõiste „kuritarvitamine“ – Konkurendi tegelik või potentsiaalne väljatõrjumine – Trahvisumma arvutamine – 2006. aasta suunised trahvide arvutamise kohta – Parandusmeetmed – Proportsionaalsus – Täielik pädevus

Kohtuasjas T-814/17,

Lietuvos geležinkeliai AB, asukoht Vilnius (Leedu), esindajad: advokaadid W. Deselaers, K. Apel ja P. Kirst,

hageja,

versus

Euroopa Komisjon, esindajad: A. Cleenewerck de Crayencour, A. Dawes, H. Leupold ja G. Meessen,

kostja,

keda toetab

Orlen Lietuva AB, asukoht Mažeikiai (Leedu), esindajad: advokaadid C. Thomas ja C. Conte,

menetlusse astuja,

mille ese on ELTL artikli 263 alusel esitatud nõue esimese võimalusena tühistada komisjoni 2. oktoobri 2017. aasta otsus C(2017) 6544 final ELTL artikli 102 kohaldamise menetluse kohta (juhtum AT.39813 – Baltic Rail) ning teise võimalusena vähendada hagejale määratud trahvi,

ÜLDKOHUS (esimene koda laiendatud koosseisus),

koosseisus: president S. Papasavvas, kohtunikud H. Kanninen, N. Półtorak (ettekandja), O. Porchia ja M. Stancu,

kohtusekretär: ametnik E. Artemiou,

arvestades menetluse kirjalikku osa ja 5. veebruari 2020. aasta kohtuistungil esitatut,

on teinud järgmise

* Kohtumenetluse keel: inglise.

otsuse

I. Vaidluse taust

A. Faktid

1 Lietuvos geležinkeliai AB (edaspidi „hageja“ või „LG“) on Leedu riiklik raudtee-ettevõtja, mille asukoht on Vilnius (Leedu). LG on avalik-õiguslik ettevõtja, mille ainuaktsionär on Leedu riik. Vertikaalselt integreeritud ettevõtjana on LG ühtaegu nii raudteetaristuettevõtja, kes jääb siiski Leedu riigi omandisse, kui ka raudteeveo, kaubaveo ja reisijateveo teenuste osutaja Leedus.

2 Orlen Lietuva AB (edaspidi „menetlusse astuja“ või „Orlen“) on Juodeikiais Mažeikiai rajoonis (Leedu) asuv ettevõtja, kes on spetsialiseerunud toornafta rafineerimisele ja rafineeritud naftatoodete turustamisele. Orlen on Poola ettevõtja PKN Orlen SA 100% osalusega tütarettevõtja.

3 Oma tegevuse raames käitab Orlen Leedus erinevaid rajatisi, sealhulgas ühte suurt rafineerimistehast (edaspidi „rafineerimistehas“), mis asub Bugeniais Mažeikiai rajoonis Leedu loodeosas Läti piiri lähedal. See rafineerimistehas on ainus seda liiki rajatis kolmes Balti riigis. 2000. aastate lõpus veeti 90% rafineerimistehases toodetud rafineeritud naftatoodete toodangust raudteel, tehes nii Orlenist hageja ühe kõige olulisema kliendi.

4 Sel ajal tootis Orlen rafineerimistehases ligikaudu 8 miljonit tonni rafineeritud naftatooteid aastas. Kolm neljandikku sellest toodangust oli mõeldud ekspordiks, peamiselt meritsi Lääne-Euroopa riikidesse. Nii veeti 4,5–5,5 miljonit tonni rafineeritud naftatooteid rongiga läbi Leedu Klaipėda (Leedu) sadamaterminali suunas.

5 Ülejäänud eksporditud toodang, st ligikaudu 1–1,5 miljonit tonni, veeti samuti rongiga Lätti või Läti kaudu ning see oli peamiselt mõeldud tarbimiseks Eesti ja Läti siseturul. Ligikaudu 60% selle toodangu jaoks, mida veeti rongiga Lätti või Läti kaudu, kasutati raudteeliini „Bugeniai-Mažeikiai-Rengė“, mis on marsruut, millest 34 km asus Leedu territooriumil ja mis ulatub Mažeikiai raudteesõlme läheduses asuvast rafineerimistehasest Rengė linnani Lätis (edaspidi „Lätti suunduv lühimarsruut“). Ülejäänud toodang, mis veeti rongiga Lätti või Läti kaudu, kasutas raudteeliini „Bugeniai-Kužiai-Joniškis-Meitene“, mis on pikem marsruut, millest 152 km asus Leedu territooriumil (edaspidi „Lätti suunduv pikk marsruut“).

6 Oma toodete vedamiseks Lätti suunduval lühimarsruudil kasutas Orlen hageja teenuseid marsruudi Leedu osas ehk rafineerimistehasest Läti piirini. LG oli seejärel sõlminud alltöövõtulepingu Läti riikliku raudtee-ettevõtjaga Latvijas dzelzceļš (edaspidi „LDZ“) vedudeks sellel marsruudi Leedu osal. Kuna LDZil ei olnud vajalikke tegevuslube Leedu territooriumil iseseisvalt tegutsemiseks, tegutses ta hageja alltöövõtjana. Pärast piiri ületamist jätkas LDZ erinevate lepingute alusel Orleni toodete vedu Läti territooriumil.

7 Orleni ja hageja vahelisi ärisuhteid, mis puudutasid tema veoteenuseid Leedu raudteevõrgus, sealhulgas veoteenuseid Lätti suunduval lühimarsruudil, reguleeris kuni 2008. aasta septembrini 1999. aastal sõlmitud leping (edaspidi „1999. aasta leping“).

8 Lisaks hageja veoteenuste eest kohaldatavate kasutustasude reguleerimisele sisaldas 1999. aasta leping muu hulgas hageja konkreetset kohustust vedada Orleni kaupa Lätti suunduval lühimarsruudil. Lepingu artikkel 6.1 lubas Orlenil nimelt kasutada „Bugeniai-Rengė marsruuti (ligikaudu 34 km), et vedada kaupa Lätti, Eestisse või sõltumatute riikide ühendusse“ kogu lepingu kehtivuse ajal, see tähendab kuni 2024. aastani.

9 Hageja ja Orleni vahel tekkis 2008. aasta alguses kaubandusvaidlus kasutustasude üle, mida viimane maksis oma naftatoodete veo eest.

10 Kasutustasusid puudutava kaubandusvaidluse tõttu hagejaga kavandas Orlen võimalust sõlmida leping otse LDZiga oma kauba raudteeveo teenuste tellimiseks Lätti suunduval lühimarsruudil ning suunata oma Klaipėdast Leedust väljuv mereeksporditegevus ümber Riia ja Ventspilsi sadamaterminalidesse Lätis.

11 Selleks kirjutas Orlen 4. aprillil 2008 Läti transpordi- ja kommunikatsiooniministeeriumile, et teavitada teda plaanist viia oma mereeksporditegevus LDZi raudteeveoteenuste abil üle Läti Ventspilsi sadamaterminali, ning tegi ettepaneku korraldada koosolek, et seda plaani ministeeriumiga arutada. Orlen küsis ka teavet kasutustasude kohta, mida ta võib LDZi raudteeveoteenuste puhul eeldada. Ministeerium teatas oma 7. mai 2008. aasta vastuses Orlenile, et ta ei sekku LDZi äriotsustesse, kuid tal on siiski suur huvi arendada kaubavedu Lätis.

12 Hageja ja Orleni vahel toimus 12. juunil 2008 koosolek, kus arutati Orleni eksporditegevuse ümbersuunamise kava. Lisaks, kuna Orlen otsustas ühepoolselt kohaldada alates 2008. aasta kevadest hageja taotletud määrast madalamat määra ja jätta vahe tasumata, algatas hageja 17. juulil 2008 Orleni vastu vahekohtumenetluse.

13 LG teavitas 28. juulil 2008 Orlenit 1999. aasta lepingu lõpetamisest alates 1. septembrist 2008. Orlen täpsustas Euroopa Ühenduste Komisjoni haldusmenetluses, et LG teatas 1999. aasta lepingu lõpetamisest alates 1. septembrist 2008 kolm päeva pärast seda, kui ta oli ametlikult taotlenud LDZilt pakkumist, et asendada hageja teenused ligikaudu 4,5–5 miljoni tonni rafineeritud naftatoodete veoks rafineerimistehasest Läti territooriumil asuvatesse sadamaterminalidesse, kasutades Lätti suunduvat lühimarsruuti. Orlen tegi ka ettepaneku, et LDZ võis hagejat pakkumise esitamise taotlusest otse teavitada.

14 Pärast seda, kui avastati raudtee mõnekümne meetri ulatuses deformeerumine (edaspidi „deformeerumine“), peatas LG peamiselt ohutusega seotud põhjustele tuginedes 2. septembril 2008 liikluse 19 km pikkusel raudteelõigul Mažeikiai ja Läti piiri vahel Lätti suunduval lühimarsruudil (edaspidi „raudtee“).

15 Hageja nimetas 3. septembril 2008 oma kohaliku tütarettevõtja juhtkonnast koosneva kontrollikomisjoni, et uurida deformeerumise põhjusi. Kontrollikomisjon esitas kaks aruannet, nimelt 5. septembri 2008. aasta uurimisaruande ja 5. septembri 2008. aasta tehnilise aruande (edaspidi koos „ 5. septembri 2008. aasta aruanded“).

16 5. septembri 2008. aasta uurimisaruande kohaselt oli deformeerumise põhjustanud mitme raudtee struktuuri moodustava elemendi füüsiline kahjustumine. 5. septembri 2008. aasta uurimisaruandes kinnitati samuti, et liiklus tuleb peatada „seni, kuni kõik taastamis- ja remonditööd on lõpetatud“.

17 5. septembri 2008. aasta uurimisaruandes sisalduvad seisukohad kinnitati 5. septembri 2008. aasta tehnilise aruandega, milles viidati, nagu esimeses aruandes, üksnes deformeerumise kohale ja määratleti selle põhjusena mitmesugused raudtee struktuuriga seotud probleemid. 5. septembri 2008. aasta tehnilises aruandes järeldati, et liiklusõnnetus, mis toimus raudtee deformeerumise teel, tuleb kvalifitseerida vahejuhtumiks ja et see oli tingitud raudtee struktuuri kõrgemate osade füüsilisest kulumisest.

18 Pärast 22. septembril 2008 toimunud koosolekut tegi LDZ 29. septembril 2008 Orlenile pakkumise tema naftatoodete veoks. Orleni sõnul oli see pakkumine „konkreetne ja atraktiivne“.

19 LG alustas alates 3. oktoobrist 2008 raudtee täielikku lammutamist. 2008. aasta oktoobri lõpuks oli raudtee täielikult lammutatud.

20 Orlen saatis 17. oktoobril 2008 LDZile kirja, milles kinnitas, et ta kavatseb vedada rafineerimistehasest ligikaudu 4,5 miljonit tonni naftatooteid Läti sadamaterminalidesse, seejärel toimusid 20. veebruaril 2009 kohtumine ja 2009. aasta kevadel põhjalikumad arutelud.

21 Jaanuaris 2009 sõlmisid hageja ja Orlen uue üldise veolepingu kestusega 15 aastat kuni 1. jaanuarini 2024 (edaspidi „2009. aasta leping“). See leping asendas vahelepingu, mis allkirjastati 1. oktoobril 2008.

22 2009. aasta leping põhines hageja standardhinnapoliitikal kasutustasude kehtestamise valdkonnas, millega määrati põhikasutustasu iga raudtee jaoks Leedus. Lisaks kohaldati 2009. aasta lepingus nendele kasutustasudele allahindluste süsteemi [*konfidentsiaalne*] [1].

23 [*konfidentsiaalne*]

24 Läbirääkimised Orleni ja LDZi vahel jätkusid kuni 2009. aasta juuni lõpuni, kui LDZ esitas taotluse saada litsents, et tegutseda Lätti suunduva lühimarsruudi Leedu osal.

25 Vahekohus leidis 10. novembril 2009, et 1999. aasta lepingu ühepoolne lõpetamine hageja poolt oli õigusvastane ning et seda lepingut tuleb pidada kehtivaks kuni 1. oktoobrini 2008, mil Orlen ja hageja sõlmisid ajutise veolepingu.

26 Orleni sõnul katkestati läbirääkimised LDZiga 2010. aasta keskel, kui ta lõpuks leidis, et hagejal ei olnud kavatsust raudteed lähiajal remontida. Sel ajal võttis LDZ tagasi oma litsentsitaotluse, et tegutseda Lätti suunduva lühimarsruudi Leedu osal.

B. Haldusmenetlus

27 Orlen esitas 14. juulil 2010 komisjonile nõukogu 16. detsembri 2002. aasta määruse (EÜ) nr 1/2003 [ELTL] artiklites [101] ja [102] sätestatud konkurentsieeskirjade rakendamise kohta (EÜT 2003, L 1, lk 1; ELT eriväljaanne 08/02, lk 205) artikli 7 alusel ametliku kaebuse.

28 Oma kaebuses märkis Orlen sisuliselt, et pärast tema ja LG vahelist kaubanduserimeelsust likvideeris viimane raudtee, mille tagajärjel muutus Lätti suunduv lühimarsruut kasutamatuks ja ta oli sunnitud kasutama ainsat kasutatavat marsruuti, st Lätti suunduvat pikka marsruuti, et vedada rongiga oma toodangu osa, mis oli mõeldud vedamiseks Lätti või Läti kaudu.

29 Täpsemalt selgitas Orlen, et kaubanduserimeelsus puudutas LG kohaldatavaid kasutustasusid raudteekaubaveo eest ning et selle erimeelsuse tõttu hakkas ta kaaluma võimalust kasutada eranditult LDZi teenuseid, vedamaks oma rafineeritud naftatooteid Lätti suunduval lühimarsruudil ning suunamaks selle marsruudi abil oma mereeksporditegevus Klaipėda sadamaterminalist ümber Riia ja Ventspilsi sadamaterminalidesse, millest LG oli teadlik. Orlen väitis seega, et hageja võetud meetmed, see tähendab liikluse peatamine ja seejärel raudtee likvideerimine, ei olnud objektiivselt põhjendatud ning nende eesmärk oli üksnes takistada hagejal suunata oma mereeksporditegevus LDZi raudteeveoteenuseid kasutades ümber Läti sadamaterminalidesse.

30 Komisjon, keda abistasid Läti Vabariigi ja Leedu Vabariigi riiklikud konkurentsiasutused, viis määruse nr 1/2003 artikli 20 alusel 8.–10. märtsini 2011 läbi kontrollid hageja ruumides Vilniuses ja LDZi ruumides Riias. Nende kontrollide käigus võttis komisjon muu hulgas ära dokumendid, mille eesmärk oli tema sõnul tõendada, et hageja oli teadlik võimalikust konkurentsist, mida LDZ võis pakkuda, ning riskist, et Orlen võis oma mereekspordi Läti sadamaterminalidesse ümber suunata.

1 Konfidentsiaalsed andmed kustutatud.

31 Komisjon otsustas 6. märtsil 2013 algatada LG suhtes menetluse komisjoni 7. aprilli 2004. aasta määruse (EÜ) nr 773/2004, mis käsitleb [ELTL] artiklite [101 ja [102] kohaste menetluste teostamist komisjonis (ELT 2004, L 123, lk 18), artikli 2 tähenduses.

32 Komisjon saatis 5. jaanuaril 2015 hagejale vastuväiteteatise. Vastuväiteteatises järeldas komisjon kõigepealt, et hageja on potentsiaalselt süüdi ELTL artikli 102 rikkumises.

33 Orlon esitas 25. märtsil 2015 märkused vastuväiteteatise mittekonfidentsiaalse versiooni kohta.

34 Hageja vastas 8. aprillil 2015 vastuväiteteatisele ja esitas märkused Orleni märkuste kohta. Ärakuulamine toimus seejärel 27. mail 2015.

35 Komisjon saatis 23. oktoobril 2015 hagejale asjaolude ülevaadet käsitleva kirja, millele viimane vastas 2. detsembril 2015. Hageja esitas 29. veebruaril 2016 komisjonile uuesti oma märkused.

36 Komisjon võttis 2. oktoobril 2017 vastu otsuse C(2017) 6544 final ELTL artikli 102 kohaldamise menetluse kohta (juhtum AT.39813 – Baltic Rail) (edaspidi „vaidlustatud otsus“), mille kokkuvõte avaldati Euroopa Liidu Teatajas (ELT 2017, C 383, lk 7).

C. Vaidlustatud otsus

37 Vaidlustatud otsuses järeldas komisjon sisuliselt, et hageja kui raudteetaristuettevõtja Leedus kuritarvitas oma turgu valitsevat seisundit, kuna ta likvideeris raudtee, takistades seega LDZil Leedu turule siseneda. Komisjon määras hagejale trahvi ja kohustas teda rikkumist lõpetama.

1. Asjaomaste turgude määratlemine ja hageja valitsev seisund neil turgudel

38 Vaidlustatud otsuses määratles komisjon kaks asjaomast turgu, nimelt:

– raudteetaristu haldamise eelnev turg;

– naftatoodete raudteeveo teenuste osutamise järgnev turg.

39 Raudteetaristu haldamise kõnealuseks geograafiliseks turuks peetakse Leedu riiklikku turgu. Mis puudutab naftatoodete raudteeveo kõnealust geograafilist turgu, siis leidis komisjon „lähte- ja sihtpunkti“ põhise lähenemisviisi põhjal, mida nimetatakse „L&S lähenemisviis“, et tegemist on raudteekaubaveo turuga, mille lähtepunkt on rafineerimistehas ja sihtpunkt Klaipėda, Riia ja Ventspilsi kolm sadamaterminali.

40 Komisjon tuvastas, et liikmesriigi õigusnormide kohaselt oli hagejal seaduslik monopol raudteetaristu haldamise eelneval turul Leedus. Selles osas nägi Leedu Vabariigi 22. aprilli 2004. aasta raudteetranspordi seadustiku (Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodekso patvirtinimo, įsigaliojimo ir taikymo įstatymas, *Žin.*, 2004, no IX-2152; edaspidi „raudteetranspordi seadustik“) artikli 5 lõige 1 ette, et avalik raudteetaristu kuulub Leedu riigile ja on antud hagejale selle haldamiseks.

41 Komisjon tuvastas samuti, et välja arvatud LDZi veetud väga väikesed kogused, oli LG ainus ettevõtja, kes tegutses naftatoodete raudteeveo teenuste osutamise järgneval turul, mis andis talle seetõttu turgu valitseva seisundi sellel turul.

2. Kuritarvitus

42 Komisjon leidis vaidlustatud otsuses, et hageja kui raudteetaristuettevõtja Leedus kuritarvitas raudteed likvideerides oma turgu valitsevat seisundit, millel võis olla konkurentsivastane mõju, mis seisneb konkurentsi kõrvaldamises naftatoodete raudteeveo teenuste osutamise turul rafineerimistehase ja naabersadamaterminalide vahel, luues turuletuleku tõkked ilma objektiivse põhjenduseta. Täpsemalt leidis komisjon vaidlustatud otsuse põhjendustes 182–201, et kuna LG likvideeris raudtee tervikuna, kasutas ta muid meetodeid kui need, mis reguleerisid tavapärast konkurentsi. Sellega seoses märkis komisjon esiteks, et LG oli teadlik Orleni plaanist jõuda Läti sadamaterminalidesse LDZi teenuseid kasutades, teiseks, et LG oli likvideerinud raudtee kiirustades, tagamata vajalikku rahastamist ja võtmata ühtegi tavapärast ettevalmistavat meedet selle rekonstrueerimiseks, kolmandaks, et raudtee likvideerimine on vastuolus sektori tavapärase praktikaga, neljandaks, et LG oli teadlik riskist kaotada kogu Orleni toodete veo tegevus raudtee rekonstrueerimise korral, ja viiendaks, et LG oli teinud pingutusi, veenmaks Leedu valitsust jätma raudtee rekonstrueerimata.

43 Komisjon märkis, et raudtee võimaldab kasutada kõige lühemat ja odavamat marsruuti, et ühendada rafineerimistehas Läti sadamaterminaliga. Komisjoni sõnul andis see marsruut Läti ja LDZi logistikakeskuse lähedal asumisest tulenevalt ka LDZile väga soodsa võimaluse Leedu turule sisenemiseks.

44 Mis puudutab hageja tegevusest tulenevat konkurentsivastast mõju, siis leidis komisjon pärast vaidlustatud otsuse põhjendustes 202–324 tehtud analüüsi, et raudtee likvideerimine võis takistada LDZil turule siseneda või vähemalt raskendas tema sisenemist turule, isegi kui komisjoni hinnangul oli LDZil enne raudtee likvideerimist arvestatav võimalus vedada Orleni mereekspordiks mõeldud naftatooteid Lätti suunduva lühimarsruudi kaudu rafineerimistehasest Läti sadamaterminalidesse. Raudtee likvideerimisega pidi kogu raudteevedu rafineerimistehasest Läti sadamaterminali läbima palju pikema marsruudi Leedu territooriumil. Eelkõige leidis komisjon, et pärast raudtee likvideerimist oli LDZi ainus võimalus hagejaga konkureerimiseks üritada tegutseda Klaipėdasse suunduval marsruudil või pikal marsruudil Lätti. LDZ oleks pidanud selleks tegutsema oma logistikakeskusest kaugel ja oleks olnud sõltuv oma konkurendi, LG taristu haldusteenustest. Neil asjaoludel leidis komisjon, et eelneva analüüsi seisukohast avaldus LDZile suur äririsk, mida ta oli vähem valmis võtma.

45 Komisjon leidis ka vaidlustatud otsuse põhjendustes 325–357, et hageja ei esitanud ühtegi objektiivset põhjendust raudtee likvideerimise kohta, kuna esitatud selgitused ei olnud omavahel kooskõlas, olid mõnikord üksteisega vastuolus ja olid väheveenvad.

3. Trahv ja ettekirjutus

46 Kohaldades suuniseid määruse nr 1/2003 artikli 23 lõike 2 punkti a kohaselt määratavate trahvide arvutamise meetodi kohta (ELT 2006, C 210, lk 2; edaspidi „2006. aasta suunised“), määras komisjon rikkumise raskust ja kestust arvestades hagejale 27 873 000 euro suuruse trahvi.

47 Komisjon leidis samuti, et mitu tegevusega seotud või struktuurilist parandusmeedet oleksid võinud taastada enne raudtee kaotamist valitsenud konkurentsiolukorra või heastada ebasoodsa olukorra, millega potentsiaalsed konkurendid seisid silmitsi sadamaterminalidesse viivatel muudel marsruutidel. Selleks kohustas ta LGd rikkumist lõpetama ja esitama komisjonile kolme kuu jooksul alates vaidlustatud otsuse teatavakstegemisest ettepanek selleks meetmete võtmiseks.

4. Vaidlustatud otsuse resolutsioon

48 Vaidlustatud otsuse resolutsioon on järgmine:

„*Artikkel 1*

[LG] rikkus ELTL artiklit 102, kuna ta likvideeris raudtee Leedus Mažeikiai ja Läti piiri vahel. Rikkumine algas 3. oktoobril 2008 ja jätkus käesoleva otsuse vastuvõtmise kuupäeval.

Artikkel 2

Artiklis 1 märgitud rikkumise eest määratakse [LG-le] trahv summas 27 873 000 [eurot].

[…]

Artikkel 3

[LG] peab artiklis 1 osutatud rikkumise lõpetama ja esitama komisjonile kolme kuu jooksul ettepaneku meetmete võtmiseks. See ettepanek peab olema piisavalt üksikasjalik, et võimaldada komisjonil teha esialgne hindamine, et selgitada välja, kas pakutud meetmed tagavad otsuse tegeliku järgimise.

[LG] peab hoiduma igasugusest tegevusest, millel on artiklis 1 nimetatud tegevusega sarnane eesmärk või mõju […]“.

II. Menetlus ja poolte nõuded

49 Hageja esitas käesoleva hagiavalduse, mis saabus Üldkohtu kantseleisse 14. detsembril 2017.

50 Üldkohtu kantseleisse 5. aprillil 2018 saabunud dokumendiga esitas Orlen taotluse astuda käesolevasse menetlusse komisjoni nõuete toetuseks.

51 Komisjoni taotlusel pikendati konfidentsiaalsena käsitlemise taotluse esitamise tähtaega ja selleks määrati 4. juuni 2018.

52 Üldkohtu kantseleisse vastavalt 1. ja 4. juunil 2018 saabunud kirjades palusid komisjon ja hageja käsitleda menetlusse astuja suhtes konfidentsiaalsena teatud andmeid, mis sisalduvad hagiavalduses, kostja vastuses ja nende teatud lisades. Hageja ja komisjon esitasid hagiavalduse ja kostja vastuse mittekonfidentsiaalsed ühised versioonid.

53 Hageja palus 15. juuni 2018. aasta kirjas, et repliigis ja selle lisas sisalduvaid teatud andmeid käsitletaks menetlusse astuja suhtes konfidentsiaalsena.

54 Üldkohtu kolmanda koja presidendi 13. juuli 2018. aasta määrusega anti Orlenile luba astuda menetlusse komisjoni nõuete toetuseks. Konfidentsiaalsena käsitlemise taotluste põhjendatuse küsimus otsustati lahendada edaspidi ja erinevate menetlusdokumentide mittekonfidentsiaalsed versioonid, mille põhikohtuasja pooled olid koostanud, edastati Orlenile.

55 Komisjon palus 31. juuli 2018. aasta kirjas, et repliigis sisalduvaid teatud andmeid käsitletaks menetlusse astuja suhtes konfidentsiaalsena. Samal päeval esitasid hageja ja komisjon repliigi ühise mittekonfidentsiaalse versiooni.

56 Menetlusse astuja vaidlustas 5. augusti 2018. aasta kirjas teatavate menetlusdokumentide mittekonfidentsiaalsetest versioonidest kustutatud osade, nimelt lisade A 14 ja A 26 konfidentsiaalsuse.

57 Hageja taotles 30. augusti 2018. aasta kirjaga, et vasturepliigis sisalduvaid teatud andmeid käsitletaks menetlusse astuja suhtes konfidentsiaalsena. Põhikohtuasja pooled esitasid kohtukantseleisse vasturepliigi ühise mittekonfidentsiaalse versiooni.

58 Menetlusse astuja esitas 15. septembril 2018 oma seisukohad.

59 Menetlusse astuja teatas 22. septembri 2018. aasta kirjas, et tal ei ole vastuväiteid kohtuasja poolte esitatud konfidentsiaalsena käsitlemise taotlustele, mis puudutavad repliigis ja vasturepliigis sisalduvaid teatud andmeid.

60 Üldkohus (kolmas koda) esitas 24. septembril 2018 kodukorra artikli 89 lõikes 3 ette nähtud menetlust korraldavate meetmete raames hagejale ja menetlusse astujale kirjalikud küsimused. Viimased vastasid nendele küsimustele ettenähtud tähtaja jooksul.

61 Üldkohus (kolmas koda) esitas 13. detsembril 2018 kodukorra artikli 89 lõikes 3 ette nähtud menetlust korraldavate meetmete raames hagejale ja menetlusse astujale kirjalikud küsimused.

62 Menetlusse astuja vastas 21. detsembril 2018 Üldkohtu küsimustele, võttes tagasi oma vastuväited lisa A.26 kohta, samas kui hageja võttis 7. jaanuaril 2019 tagasi oma lisa A.14 konfidentsiaalsena käsitlemise taotluse. Seega ei ole jäänud vastuväiteid hageja esitatud konfidentsiaalsena käsitlemise taotlustele.

63 Kuna Üldkohtu kodade koosseisu muudeti, siis kodukorra artikli 27 lõike 5 alusel kuulub ettekandja-kohtunik nüüd esimese koja koosseisu, kellele käesolev kohtuasi seega määrati.

64 Esimese koja ettepanekul otsustas Üldkohus kodukorra artikli 28 alusel anda kohtuasi lahendamiseks laiendatud koosseisule.

65 Ettekandja-kohtuniku ettepanekul otsustas Üldkohus (esimene koda laiendatud koosseisus) 28. novembril 2019 avada menetluse suulise osa ning esitas kodukorra artiklis 89 ette nähtud menetlust korraldavate meetmete raames pooltele kirjalikud küsimused ning palus esitada ühe dokumendi. Pooled täitsid need nõuded ette nähtud tähtaja jooksul.

66 Poolte kohtukõned ja vastused Üldkohtu suuliselt esitatud küsimustele kuulati ära 5. veebruari 2020. aasta kohtuistungil.

67 Hageja palub Üldkohtul:

– tühistada vaidlustatud otsus;

– teise võimalusena vähendada talle vaidlustatud otsuse artiklis 2 määratud trahvi;

– mõista kohtukulud välja komisjonilt.

68 Komisjon ja menetlusse astuja paluvad Üldkohtul:

– jätta hagi tervikuna rahuldamata;

– mõista kohtukulud välja hagejalt.

III. Õiguslik käsitlus

A. Esimese võimalusena esitatud nõuded vaidlustatud otsuse tühistamiseks

69 Hageja esitab vaidlustatud otsuse tühistamise peamise nõude põhjendamiseks viis väidet. Sisuliselt tugineb esimene väide sellele, et ELTL artikli 102 kohaldamisel on tehtud ilmseid hindamisvigu ja rikutud õigusnormi seoses hageja tegevuse kuritarvitava laadiga, teine väide sellele, et ELTL artikli 102 kohaldamisel on tehtud hindamisvigu ja rikutud õigusnormi seoses kõnealuse tegevuse hindamisega, kolmas väide sellele, et tõendite ebapiisavuse ja põhjenduse puudumise tõttu on rikutud ELTL artiklit 296 ja määruse nr 1/2003 artiklit 2, neljas väide tugineb ainult esimeses väiteosas vigadele trahvisumma kindlaksmääramisel ning viies väide vigadele seoses parandusmeetme kehtestamisega.

1. Esimene väide, et ELTL artikli 102 kohaldamisel on tehtud hindamisvigu ja rikutud õigusnormi seoses hageja tegevuse kuritarvitava laadiga

70 Oma esimese väite põhjendamiseks vaidlustab hageja sisuliselt õigusliku kriteeriumi, mida komisjon kohaldas vaidlustatud otsuses, selleks et kvalifitseerida hageja tegevus ELTL artikli 102 tähenduses turgu valitseva seisundi kuritarvitamiseks. Hageja sõnul oleks komisjon pidanud käesolevat juhtumit hindama väljakujunenud kohtupraktika alusel, mis käsitleb keeldumist võimaldada kasutada olulist taristut ja milles on kehtestatud palju kõrgem künnis tegevuse kuritarvitava laadi järeldamiseks, kui see, mida kohaldati vaidlustatud otsuses.

71 Kõigepealt ei ole hageja arvates konkurentsivastast mõju raudtee likvideerimisel. Tegelikult oli see mõju liikluse peatamisel, mis toimus kuu aega varem. Hageja leiab, et isegi kui raudteed ei oleks 3. oktoobril 2008 likvideeritud ja olenemata asjaolust, et seda ei remonditud pärast liikluse peatamist 2. septembril 2008, ei saanud LDZ seda igal juhul kasutada. Seetõttu leiab hageja, et õigusküsimus on kokku võetud küsimusega, kas käesoleva kohtuasja asjaoludel paneb ELTL artikkel 102 talle kohustuse raudtee remontida. Sellise kohustuse puudumisel ei teki küsimust, kas raudtee likvideerimine oli objektiivselt põhjendatud.

72 Seejärel väidab hageja sisuliselt, et kohustuse remontida või investeerida taristusse, mida konkurent võib taotleda kasutada, saab talle ELTL artikli 102 alusel panna üksnes juhul, kui raudtee on oluline taristu, st juhul, kui taristu on hädavajalik selleks, et LDZ saaks tegutseda asjaomasel järgneval turul, ja kui hageja poolt remontimata jätmine kõrvaldaks igasuguse konkurentsi järgneval turul. Hageja sõnul ei ole need kaks tingimust käesolevas asjas siiski täidetud. Eelkõige ei ole võimalus raudteed kasutada hädavajalik selleks, et LDZ saaks asjaomasel järgneval turul konkureerida.

73 Üldisemalt väidab hageja, et asjaolu, et alternatiiv võib olla konkurendi seisukohast ebasoodsam, ei muuda taristut „oluliseks“ või „hädavajalikuks“. Seega piiraks hageja ettevõtlusvabadust ja omandiõigusi põhjendamatult, kui ta oleks ELTL artikli 102 alusel kohustatud investeerima märkimisväärseid summasid ebaolulisse, täielikult lagunenud ning kasutamatusse taristusse üksnes selleks, et võimaldada ainult ühel konkurendil turule siseneda, tehes talle huvitavama marsruudi, et teenindada ühtainsat klienti ja väikest osa tema toodangust.

74 Lõpuks märgib hageja, et oluliste taristute valdkonnas välja kujunenud kohtupraktikal põhinev õiguslik kriteerium oli see, mida komisjon ise kavatses enne vastuväiteteatist kohaldada. Hagejaga 25. märtsil 2013 toimunud kohtumisel selgitasid komisjoni talitused nimelt, et kahjuteooria põhineb eeldusel, mille kohaselt kujutas raudtee likvideerimine endast keeldumist osutada LDZile olulisi taristuteenuseid.

75 Komisjon ja menetlusse astuja vaidlevad nendele argumentidele vastu.

76 Sellega seoses tuleb märkida, et ELTL artikkel 102 keelab turgu valitseval ettevõtjal tegutseda eelkõige viisil, millel võib olla temaga sama tõhusate konkurentide jaoks väljatõrjuv mõju ja mis võib tugevda tema turgu valitsevat seisundit muude vahenditega kui need, mis põhinevad võimetepõhisel konkurentsil (vt 6. septembri 2017. aasta kohtuotsus Intel *vs.* komisjon, C-413/14 P, EU:C:2017:632, punkt 136 ja seal viidatud kohtupraktika).

77 Väljakujunenud kohtupraktika kohaselt lasub turgu valitseva seisundiga ettevõtjal eriline kohustus mitte kahjustada oma tegevusega tõhusat ja moonutamata konkurentsi siseturul (vt 6. septembri 2017. aasta kohtuotsus Intel *vs.* komisjon, C-413/14 P, EU:C:2017:632, punkt 135 ja seal viidatud kohtupraktika).

78 Selles osas on otsustatud, et ELTL artiklis 102 keelatud turgu valitseva seisundi kuritarvitamine on objektiivne mõiste, mis viitab turgu valitseva seisundiga ettevõtja tegevusele, mis võib mõjutada sellist turgu, kus just kõnealuse ettevõtja tegutsemise tulemusel on konkurents juba nõrgenenud, ning mis takistab veel turul olemasoleva konkurentsi säilimist või selle konkurentsi arengut selliste vahenditega, mis erinevad nendest vahenditest, mida kasutatakse kaupade või teenuste tavapärases konkurentsis, mis rajaneb ettevõtjate sooritustel (vt 19. aprilli 2012. aasta kohtuotsus Tomra Systems jt *vs.* komisjon, C-549/10 P, EU:C:2012:221, punkt 17 ja seal viidatud kohtupraktika, ning 9. septembri 2009. aasta kohtuotsus Clearstream *vs.* komisjon, T-301/04, EU:T:2009:317, punkt 140 ja seal viidatud kohtupraktika).

79 ELTL artiklit 102 ei kohaldata mitte üksnes tegevusele, millega tarbijale tekitatakse otsest kahju, vaid ka tegevusele, millega tarbijale tekitatakse kahju konkurentsi kahjustades (vt selle kohta 27. märtsi 2012. aasta kohtuotsus Post Danmark, C-209/10, EU:C:2012:172, punkt 20 ja seal viidatud kohtupraktika; vt selle kohta ka 29. märtsi 2012. aasta kohtuotsus Telefónica ja Telefónica de España *vs.* komisjon, T-336/07, EU:T:2012:172, punkt 171).

80 Tegemist ei ole tingimata etteheidetud kuritarvituse konkreetse mõjuga. ELTL artikli 102 tähenduses turgu valitseva seisundi kuritarvitamise tõendamiseks tuleb näidata, et turgu valitseva seisundiga ettevõtja kuritarvitus kaldub konkurentsi piirama ehk teisisõnu võib tegevusel olla niisugune mõju (19. aprilli 2012. aasta kohtuotsus Tomra Systems jt *vs.* komisjon, C-549/10 P, EU:C:2012:221, punkt 68; vt ka 9. septembri 2009. aasta kohtuotsus Clearstream *vs.* komisjon, T-301/04, EU:T:2009:317, punkt 144 ja seal viidatud kohtupraktika, ning 29. märtsi 2012. aasta kohtuotsus Telefónica ja Telefónica de España *vs.* komisjon, T-336/07, EU:T:2012:172, punkt 268 ja seal viidatud kohtupraktika). ELTL artikli 102 kohaldamist ei takista asjaolu, et turgu valitseva seisundiga ettevõtja kuritarvitusel on ebasoodne mõju muudele turgudele kui need, kus sellel ettevõtjal on turgu valitsev seisund (vt selle kohta 14. novembri 1996. aasta kohtuotsus Tetra Pak *vs.* komisjon, C-333/94 P, EU:C:1996:436, punkt 25).

81 Hageja esimese väite põhjenduseks esitatud argumente tuleb analüüsida nendest põhimõtetest lähtudes.

82 Käesolevas asjas tuleb täpsustada, et hageja esimeses väites esitatud argumendid puudutavad üksnes õiguslikku kriteeriumi, mida komisjon kohaldas selleks, et kvalifitseerida tema tegevus turgu valitseva seisundi kuritarvitamiseks.

83 Vaidlustatud otsuse põhjendustes 177 ja 178 leidis komisjon, et kuna hageja likvideeris raudtee ilma objektiivse põhjenduseta, kuritarvitas ta oma turgu valitsevat seisundit Leedu raudteetaristu haldamise turul. Täpsemalt leidis komisjon, et kõnealustel õiguslikel ja faktilistel asjaoludel ei olnud raudtee kaotamine kooskõlas tavapärase konkurentsi reeglitega. Komisjoni sõnul oli sel potentsiaalne konkurentsivastane mõju naftatoodete raudteeveo teenuste osutamise turul rafineerimistehase ning Klaipėda, Riia ja Ventspilsi sadamaterminalide vahel, luues turule sisenemise takistused.

84 Sellest tuleneb, et käesolevas asjas seisneb vaidlustatud otsuses süüks pandav tegevus raudtee kui sellise likvideerimises, sõltumata liikluse peatamisest sellel teel 2. septembril 2008 ja selle remontimata jätmisest.

85 Sellega seoses tuleb kõigepealt märkida, et kuivõrd hageja vaidlustab oma argumentidega asjaolu, et raudtee kui sellise likvideerimist võib pidada potentsiaalselt kuritarvitavaks tegevuseks, siis tuleb meenutada, et ELTL artiklis 102 sätestatud kuritarvituste loetelu ei ole täielik, kuna selles sättes toodud kuritarvituste loend ei sisalda ammendavalt Euroopa Liidu õigusega keelatud valitseva seisundi kuritarvitamise viise (vt 17. veebruari 2011. aasta kohtuotsus TeliaSonera Sverige, C-52/09, EU:C:2011:83, punkt 26 ja seal viidatud kohtupraktika). Seega võib põhimõtteliselt turgu valitsevat seisundit omava ettevõtja mis tahes tegevuse, mis võib turul konkurentsi piirata, kvalifitseerida kuritarvituseks. Sellest tuleneb, et ei saa välistada, et raudtee likvideerimist võib iseenesest, sõltumata liikluse peatamisest ja remontimata jätmisest, kvalifitseerida potentsiaalselt kuritarvitavaks tegevuseks.

86 Seega tuleb kontrollida, kas käesolevas asjas kohaldas komisjon vaidlustatud otsuses sobivat õiguslikku kriteeriumi tuvastamaks, et kõnealune tegevus, nimelt raudtee likvideerimine, kujutas endast turgu valitseva seisundi kuritarvitamist ELTL artikli 102 tähenduses.

87 Selles küsimuses tuleb kõigepealt rõhutada, et olulist taristut käsitlev kohtupraktika puudutab sisuliselt asjaolusid, kus turgu valitseva seisundiga ettevõtja keeldumine osutada teenust, kasutades eelkõige omandiõigust, võib endast kujutada turgu valitseva seisundi kuritarvitamist. See kohtupraktika puudutab eelkõige olukorda, kus sellise ainuõiguse vaba kasutamine, mis on antud investeeringu või uuenduse loomise eest, võib siseturul kahjustamata konkurentsi huvides olla piiratud (vt 1. juuli 2010. aasta kohtuotsus AstraZeneca *vs.* komisjon, T-321/05, EU:T:2010:266, punkt 679 ja seal viidatud kohtupraktika).

88 Eelkõige on see piirang, mis lõpuks avaldub teenuse osutamise kohustuse kehtestamises, lubatud tingimusel, et esinevad kolm erandlikku asjaolu, mida Euroopa Kohus on täpsustanud eelkõige 26. novembri 1998. aasta kohtuotsuses Bronner (C-7/97, EU:C:1998:569).

89 Kohtuasjas, milles tehti 26. novembri 1998. aasta kohtuotsus Bronner (C-7/97, EU:C:1998:569), leidis Euroopa Kohus, et selleks, et keeldumine turgu valitseva ettevõtja poolt võiks olla kuritarvitus ELTL artikli 102 tähenduses, peab keeldumine olema niisugune, et see kõrvaldab teenust saada sooviva isiku poolse igasuguse konkurentsi turul, et seda keeldumist ei saaks objektiivselt põhjendada ja et teenus ise oleks teenuse taotleja tegevuse jaoks hädavajalik (26. novembri 1998. aasta kohtuotsus Bronner, C-7/97, EU:C:1998:569, punkt 41; vt ka 9. septembri 2009. aasta kohtuotsus Clearstream *vs.* komisjon, T-301/04, EU:T:2009:317, punkt 147 ja seal viidatud kohtupraktika).

90 26. novembri 1998. aasta kohtuotsuses Bronner (C-7/97, EU:C:1998:569) nimetatud erandlike asjaolude eesmärk on tagada, et turgu valitseva seisundiga ettevõtja kohustus võimaldada kasutada oma taristut ei takistaks lõpuks konkurentsi, vähendades selle ettevõtja esialgset huvi see taristu välja ehitada. Nimelt väheneks turgu valitseva seisundiga ettevõtja huvi investeerida taristusse juhul, kui tema konkurentidel oleks soovi korral võimalik neist tulenevatest eelistest kasu saada (vt selle kohta kohtujurist Jacobsi ettepanek kohtuasjas Bronner, C-7/97, EU:C:1998:264, punkt 57).

91 Sellist nõuet kaitsta turgu valitseva seisundiga ettevõtja huvi investeerida oluliste seadmete paigaldamisse ei eksisteeri, kui kohaldatav õiguslik raamistik juba kehtestab turgu valitseva seisundiga ettevõtjale teenuse osutamise kohustuse või kui turgu valitsev seisund, mille ettevõtja turul omandas, tuleneb endisest riigimonopolist.

92 Kohtupraktikas on seega tunnistatud, et 26. novembri 1998. aasta kohtuotsuses Bronner (C-7/97, EU:C:1998:569) välja töötatud erandlikud asjaolud kehtestati ja neid kohaldati kohtuasjade kontekstis, milles oli küsimus, kas ELTL artikkel 102 võis nõuda turgu valitseva seisundiga ettevõtjalt, et ta annaks teistele ettevõtjatele võimaluse osta toodet või teenust, ilma et selleks oleks mingit õiguslikku

kohustust (13. detsembri 2018. aasta kohtuotsus Slovak Telekom *vs.* komisjon, T-851/14, edasi kaevatud, EU:T:2018:929, punkt 118). Nimelt, kui eksisteerib seadusest tulenev teenuse osutamise kohustus, siis oli seadusandja juba majanduslikke huve – mille kaitse põhjendab 26. novembri 1998. aasta kohtuotsuses Bronner (C-7/97, EU:C:1998:569) välja töötatud erandlike asjaolude kohaldamist – nõuetekohaselt kaalunud ajal, mil selline kohustus kehtestati.

93 Väljakujunenud kohtupraktikas on samuti tunnistatud, et ELTL artikli 102 kohaldamisel tuleb arvesse võtta seaduslikust monopolist tuleneva turgu valitseva seisundi olemasolu (vt selle kohta 27. märtsi 2012. aasta kohtuotsus Post Danmark, C-209/10, EU:C:2012:172, punkt 23 ja seal viidatud kohtupraktika). See on nii seda enam, kui ettevõtja ei ole seaduslikus monopoolses olukorras investeerinud taristu loomisesse, kuna see on ehitatud ja arendatud riigi vahenditest.

94 Käesolevas asjas tuleb esiteks märkida, et hagejal on raudteetaristu haldamise turul turgu valitsev seisund, mis tuleneb seaduslikust monopolist. Lisaks ei investeerinud hageja Leedu raudteevõrku, mis kuulub Leedu riigile ning mis on ehitatud ja arendatud riigi vahenditest.

95 Teisena tuleb märkida, et hagejal ei ole võimalik vabalt kasutada sellist ainuomandiõigust, mis on antud investeeringu või uuenduse loomise eest. Leedu raudteetaristuettevõtjana on tal nii liidu õiguse kui ka riigisisese õiguse alusel kohustus võimaldada juurdepääs avalikule raudteetaristule ning tagada selle taristu hea tehniline seisukord, kindel ja katkematu raudteeliiklus ning raudteeliikluse häirete korral võtta kõik vajalikud meetmed tavapärase olukorra taastamiseks.

96 Nimelt tuleb märkida, et komisjoni 29. juuli 1991. aasta direktiivi 91/440/EMÜ ühenduse raudteede arendamise kohta (EÜT 1991, L 237, lk 25; ELT eriväljaanne 07/01, lk 341) artikkel 10 andis liidus asuvatele raudtee-ettevõtjatele juurdepääsu raudteetaristule võrdsetel tingimustel nende teenuste osutamiseks kõigis liikmesriikides. Lisaks andis Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2001. aasta direktiivi 2001/14/EÜ raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõimsuse jaotamise, raudteeinfrastruktuuri kasutustasude kehtestamise ja ohutustunnistuste andmise kohta (ELT 2001, L 75, lk 29; ELT eriväljaanne 07/05, lk 404) artikkel 5 raudtee-ettevõtjatele diskrimineerimata õiguse kasutada II lisas kirjeldatud minimaalset teenustepaketti ning raudteed mööda kasutada teenindusseadmeid. Samuti, nagu on märgitud vaidlustatud otsuse põhjenduses 131, määratlevad riigi tasandil avalike raudteede taristu läbilaskevõimsuse jaotamise eeskirjad need taristuteenuste kategooriad, mis vastavad direktiivi 2001/14 II lisas esitatud teenuste loetelule. Nimetatud eeskirjade lõike 57 kohaselt tuleb „minimaalset juurdepääsupaketti“ ja võimalust kasutada raudteetaristut pakkuda diskrimineerimata.

97 Lisaks, nagu nähtub vaidlustatud otsuse põhjendusest 122, nägi direktiivi 2001/14 artikli 29 lõige 1 ette, et „[t]ehnilisest rikkest või õnnetusest tingitud rongiliikluse häirete puhul peab raudteeinfrastruktuuri-ettevõtja võtma kõik vajalikud meetmed tavapärase olukorra taastamiseks“. Samuti oli hageja 27. aprilli 2004. aasta Leedu Vabariigi raudteetranspordi reformi seaduse (Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto sektoriaus reformos įstatymas; *Žin.*, 2004, nr 61-2182), mis kehtis kuni 8. oktoobrini 2011, artikli 8 lõike 1 punkti 4 kohaselt kohustatud tagama avaliku raudteetaristu hea tehnilise seisukorra ning kindla ja katkematu raudteeliikluse. Lisaks on Leedu Vabariigi valitsuse 19. mai 2004. aasta otsusega nr 611 (muudetud 15. veebruari 2006. aasta otsusega nr 167) vastu võetud riikliku raudteetaristu läbilaskevõimsuse jaotamise eeskirjade lõikes 69 sätestatud, et õnnetusest tingitud rongiliikluse häirete korral peab taristuettevõtja võtma kõik vajalikud meetmed tavapärase olukorra taastamiseks.

98 Eeltoodut arvestades tuleb tõdeda, et vastupidi sellele, mida väidab hageja, ei saa asjakohast õiguslikku raamistikku arvestades kõnealust tegevust, st kogu raudtee likvideerimist analüüsida lähtuvalt väljakujunenud kohtupraktikast, mis käsitleb keeldumist võimaldada kasutada olulist taristut, vaid seda tuleb pidada tegevuseks, mis võib takistada turule sisenemist, muutes juurdepääsu viimasele raskemaks ja tuues seega kaasa konkurentsivastase väljatõrjuva mõju. Sellest järeldub, et käesolevas kohtuasjas ei oma tähtsust küsimus, kas ELTL artikkel 102 paneb hagejale kohustuse raudtee remontida.

99 Sellest tuleneb, et komisjon ei teinud viga, kui ta jättis hindamata, kas vaidlusalune tegevus vastas tingimustele, mis puudutavad selle teenuse hädavajalikkust, mille osutamisest keelduti, ja kogu konkurentsi kõrvaldamist, ning mis on ette nähtud 26. novembri 1998. aasta kohtuotsuse Bronner (C-7/97, EU:C:1998:569) punktis 41. Ilma et see piiraks võimaliku objektiivse põhjenduse olemasolu, piisas nimelt sellest, kui tõendada, et tegemist oli konkurentsi piirava ja eelkõige turule sisenemist takistava tegevusega (vt selle kohta 6. detsembri 2012. aasta kohtuotsus AstraZeneca *vs.* komisjon, C-457/10 P, EU:C:2012:770, punktid 149 ja 153).

100 Hageja üritab komisjoni argumentidele vastates seda järeldust kahtluse alla seada, väites, et ta ei olnud ELTL artikli 102 alusel kohustatud investeerima oma vahendeid uude taristusse, kuna raudtee oli täielikult lagunenud ja seda ei saanud enam kasutada. Täpsemalt leiab hageja, et ükski riigisisene õigusnorm ei pane talle absoluutset kohustust investeerida oma väga piiratud vahendeid uude taristusse, mis asendab täielikult lagunenud raudtee, samas kui võrgus olid kasutatavad muud marsruudid.

101 Sellega seoses tuleb märkida, et see argument põhineb eeldusel, mille kohaselt selle asemel, et analüüsida raudtee likvideerimist kuritarvitava tegevusena, oleks komisjon pidanud analüüsima, kas olulist taristut käsitlevat kohtupraktikat arvestades võis raudtee remontimata jätmise kvalifitseerida kuritarvituseks. Eespool punktides 98 ja 99 esitatud analüüsist aga nähtub, et see eeldus on väär.

102 Mis puudutab argumenti, et olulise taristu kasutamise võimalust käsitleval kohtupraktikal põhinev õiguslik kriteerium oli see, mida komisjon ise enne vastuväiteteatist käsitles, kuna 25. märtsi 2013. aasta koosolekul hagejaga selgitasid komisjoni talitused, et kahjuteooria käesolevas asjas põhines eeldusel, et raudtee likvideerimine kujutas endast keeldumist võimaldada LDZil osta olulisi taristuteenuseid, siis piisab, kui märkida, et asjaolu, et komisjoni talituste esindajatega peetud koosoleku protokoll, mis eelnes vastuväiteteatisele ja mille koostas eranditult hageja õigusnõustaja ja mida komisjon ei kinnitanud ning mis viitab, et tema varem kasutatud „kahjuteooria“ võis olla keeldumine osutada LDZile olulisi taristuteenuseid, ei ole komisjoni hinnangu andmisel vaidlustatud otsuses siduv. Lisaks nähtub kõnealusest protokollist sõnaselgelt, et kohtumisel väljendatud arvamused olid üksnes esialgsed arvamused ja et komisjon võis käsitleda ka muid kahjuteooriaid. Täpsemalt nähtub selle protokolli jao „Kahjuteooria“ teisest lõikest, et komisjoni arvates võib ka raudtee likvideerimist pidada eesmärgil põhinevaks konkurentsipiiranguks, kuna see oleks võinud takistada konkurentsi raudteeveoteenuste osutamisel.

103 Eeltoodut arvestades tuleb järeldada, et komisjon ei olnud kohustatud hindama hageja tegevuse kooskõla ELTL artikliga 102 lähtuvalt kohtupraktikast, mis käsitleb keeldumist võimaldada kasutada olulist taristut.

104 Seega tuleb esimene väide põhjendamatuse tõttu tagasi lükata.

2. Teine väide, et kõnealuse tegevuse hindamisel on ELTL artikli 102 kohaldamisel tehtud hindamisvigu ja rikutud õigusnormi

105 Oma teises väites viitab hageja sisuliselt ELTL artikli 102 rikkumisele ja ilmsetele hindamisvigadele asjaomase tegevuse hindamisel, kuna tema sõnul ei kujutanud käesoleva asja õiguslike ja faktiliste asjaolude tõttu raudtee likvideerimine, mis oli ebaoluline ja lagunenud taristu, endast turgu valitseva seisundi kuritarvitamist. Täpsemalt leiab hageja, et isegi kui sellise taristu likvideerimine oleks väga erandlikel asjaoludel võinud endast kujutada kuritarvitust, kuigi kohtupraktikas kindlaks määratud ja esimese väite raames mainitud tingimused ei olnud täidetud, ei ole komisjon õiguslikult piisavalt tõendanud, et käesolevas asjas esinesid raudtee osas sellised väga erandlikud asjaolud.

106 Hageja jagab teise väite nelja ossa.

107 Kõigepealt tuleb märkida, et ELTL artiklis 263 ette nähtud seaduslikkuse kontrolli ulatus hõlmab ELTL artiklite 101 ja 102 kohaldamise menetlusi käsitlevate komisjoni otsuste kõiki elemente, mille põhjaliku kontrollimise Üldkohus tagab nii õiguslikust kui ka faktilisest aspektist lähtuvalt hageja esitatud väidetest ja võttes arvesse kõiki viimase esitatud tõendeid (vt 21. jaanuari 2016. aasta kohtuotsus Galp Energía España jt *vs.* komisjon, C-603/13 P, EU:C:2016:38, punkt 72 ja seal viidatud kohtupraktika).

a) Teise väite esimene osa, mille kohaselt on tehtud vigu komisjoni väljendatud „kahtlustes" raudtee puuduste tegeliku esinemise kohta

108 Teise väite esimeses osas heidab hageja komisjonile ette, et viimane tegi lisaks õigusnormi rikkumisele hindamisvea, kuna kahtlused, millele komisjon viitas seoses raudtee ohutuse osas esinevate puuduste olemasolu ja olulisusega, on alusetud. Eelkõige heidab hageja komisjonile ette, et viimane teatas, et raudtee likvideerimine ei olnud „põhjendatud" ning et hageja esitatud tehnilised selgitused raudtee ja selle puuduste kohta olid „väheveenvad". Ta väidab samuti, et „kahtlused" seoses raudtee puuduste olemasolu ja olulisusega olid tegelikult ajendatud asjaolust, et komisjon kahtlustas, et ta kasutas ohutusega seotud probleeme ettekäändena oma tegevuse varjamiseks.

109 Selle esimese väiteosa põhjendamiseks esitab hageja neli etteheidet.

1) Esimese väiteosa esimene etteheide, mille kohaselt esinevad kahtlused seoses raudtee deformeerumisega

110 Esimeses etteheites väidab hageja, et komisjoni väljendatud kahtlused deformeerumise kohta on täielikult alusetud. Hageja väidab, et komisjoni väljendatud kahtlused deformeerumise kohta on tingitud kahtlustest, mis on seotud asjaoluga, et ta viitas oma tegevuse põhjendamiseks ohutusega seotud probleemidele. Ta märgib sellega seoses, et mitu tema töötajat, kes osalesid raudtee järelevalves või olid selle eest vastutavad, teatasid deformeerumisest kiirelt ning et nende aruanded olid kõik deformeerumise kirjeldustes ühtsed. Seega ei ole hageja sõnul mingit põhjust kahtlustada, et nad kõik võisid „mestis olla", et „leiutada" deformeerumine, mida ei olnud olemas.

111 Komisjon ja menetlusse astuja vaidlevad sellele etteheitele vastu.

112 Käesolevas asjas piisab, kui tõdeda, nagu möönab ka hageja ise, et komisjon märkis vaidlustatud otsuse põhjenduses 181, et vaatamata oma kahtlustele deformeerumise osas, tugines ta oma analüüsis oletusele, et see leidis aset hageja esitatud kujul. Täpsemalt leidis komisjon, et ei ole piisavalt tõendeid, et lükata ümber hageja väited deformeerumise esinemise ja ulatuse kohta, mida ta kohtuistungil Üldkohtu küsimusele vastates uuesti kinnitas. Lisaks tunnistas komisjon sarnaselt hagejale, et deformeerumine oli sisse kantud hageja esitatud erinevatesse kirjalikesse dokumentidesse. Vaidlustatud otsuse põhjendusest 179 nähtub samuti, et komisjon ei analüüsinud deformeerumise ilmnemisega seotud asjaolusid mitte selleks, et tõendada, et hageja tegutses pahauskselt, mõeldes deformeerumise lihtsalt välja, vaid üksnes seetõttu, et menetlusse astuja väitis, et deformeerumine ei saanud tekkida hageja kirjeldatud viisil, millele viimane tungivalt vastu vaidles.

113 Järelikult tuleb tõdeda, et hageja argumendid, mis puudutavad komisjoni väidetavate kahtluste olemasolu raudtee deformeerumise kohta, tuleb tagasi lükata.

2) Esimese väiteosa teine etteheide, et on tehtud vigu selle väite hindamisel, mille kohaselt raudtee likvideerimine tulenes üksnes deformeerumisest

114 Teises etteheites vaidleb hageja vastu vaidlustatud otsuse põhjenduses 329 sisalduvale kinnitusele, mille kohaselt väitis ta esialgu oma vastuses 6. jaanuari 2012. aasta esimesele teabenõudele, et kogu raudtee likvideerimine oli tingitud üksnes deformeerumisest. Sellega seoses väidab ta, et ta viitas oma vastuses

raudtee sulgemise ja likvideerimiseni viinud menetluse üksikasjalikule kirjeldusele. Seega väidab hageja, et nii oma vastuses esimesele teabenõudele kui ka märkustes vastuväiteteatise kohta esitas ta samad argumendid, see tähendab, et kui deformeerumise tagajärjel hindas ta raudteed tervikuna, siis põhjendas raudtee kaotamist just raudtee üldine seisukord, mitte üksnes raudtee deformeerumine.

115 Komisjon ja menetlusse astuja vaidlevad sellele etteheitele vastu.

116 Käesolevas asjas tuleb märkida, et nagu on tõdetud vaidlustatud otsuse põhjenduses 329, kinnitas hageja vastuses esimesele teabenõudele, et „[raud]tee Leedu osa sulgemine ja sellele järgnenud likvideerimine olid 2. septembril 2008 raudteel toimunud vahejuhtumi tagajärjed“. Siiski viitas hageja vahetult pärast seda lauset „[raudtee] sulgemise ja lõpetamiseni viinud menetluse üksikasjalikule kirjeldusele“.

117 Isegi kui eeldada, et vaidlustatud otsuses sisalduv kinnitus, mille kohaselt hageja väitis esialgu, et raudtee likvideerimine oli deformeerumise ilmnemise tagajärg, ei ole nõuetekohaselt ära toodud, nagu ta väidab, tuleb tõdeda, et see asjaolu ei ole asjakohane, kuna komisjon ei tuginenud vaidlustatud otsuses oma analüüsis sellele kinnitusele, vaid hageja vastuses vastuväiteteatisele esitatud argumentidele. Nimelt välistas vaidlusalune kinnitus üksnes selle, et deformeerumine üksi oleks saanud põhjendada kogu raudtee likvideerimist.

118 Seega tuleb hageja etteheide tagasi lükata.

3) Esimese väiteosa kolmas etteheide, et 5. septembri 2008. aasta aruannete ning 4. ja 5. septembri 2008. aasta kirjade erinevuste hindamisel on tehtud vigu

119 Kolmandas etteheites väidab hageja, et väidetavad selgitamata erinevused ühelt poolt 5. septembri 2008. aasta aruannete ja teiselt poolt hageja ühe filiaali kohaliku juhi (edaspidi „kohalik juht“) 4. ja 5. septembri 2008. aasta kahe kirja vahel, mida komisjon vaidlustatud otsuse põhjenduses 334 esile tõstis ning mille kohaselt näitasid aruanded ühest küljest, et deformeerumise koha paiklik remont oli piisav, samas kui teisest küljest kohaliku juhi kirjad viitasid täielikuma töö vajadusele raudteel, tulenesid asjaolust, et kontrollikomisjoni nelja liikme ülesanne piirdus deformeerumise uurimisega ning nad hindasid üksnes deformeerumise kohta, mitte kogu raudteed. Kohaliku juhi ülesanne, kellele kontrollikomisjoni liikmed oma aruanded esitasid, ei olnud seevastu piiratud. Ta oli nimelt kõige kogenum töötaja, kuna ta vastutas oma piirkonnas taristu ja liiklusohutuse eest ning tema peamine vastutus seisnes selle hindamises, mida vahejuhtum tähendas kogu raudtee ohutusele. Lähtudes tema kogemusest seoses raudteega ja arvestades asjaolu, et kõik varem võetud meetmed, eelkõige väikesed remondid ja lubatud sõidukiiruse vähendamine kiiruseni 25 km/h, ei hoidnud ära nii tõsist vahejuhtumit nagu deformeerumine, millel oleks võinud olla laastav mõju keskkonnale (naftareostus) ja mis oleks võinud toimuda ka ükskõik missugusel muul raudteelõigul, jõudis ta järeldusele, et täielikult ohutu liikluse taastamiseks oli vajalik renoveerimine, see tähendab kogu raudtee rekonstrueerimine. Lisaks täpsustab hageja, et kiiruspiirang raudteel oli talle hästi teada, mistõttu komisjon ei saa teha ühtegi järeldust asjaolust, et kohalik juht ei olnud oma 4. ja 5. septembri 2008. aasta kirjades sõnaselgelt maininud, et suurima lubatud sõidukiiruse vähendamine ei hoidnud ära deformeerumist.

120 Komisjon ja menetlusse astuja vaidlevad sellele etteheitele vastu.

121 Sellega seoses tuleb märkida, et 3. septembril 2008 nimetas hageja deformeerumise põhjuste uurimiseks oma kohaliku tütarettevõtja juhtkonnast koosneva kontrollikomisjoni. Kontrollikomisjon külastas ja kontrollis üksnes deformeerumise kohta. Seega puudutasid tema järeldused raudtee seisukorda üksnes selles kohas. Kontrollikomisjon esitas kaks aruannet, nimelt 5. septembri 2008. aasta uurimisaruande ja 5. septembri 2008. aasta tehnilise aruande.

122 5. septembri 2008. aasta uurimisaruande kohaselt oli deformeerumise põhjustanud raudtee struktuuri moodustava mitme elemendi füüsiline kahjustumine. Selles uurimisaruandes kinnitati samuti, et liiklus tuleb peatada „seni, kuni kõik taastamis- ja remonditööd on lõpetatud“.

123 5. septembri 2008. aasta uurimisaruandes sisalduvaid märkusi kinnitati 5. septembri 2008. aasta tehnilise aruandega, milles viidati nagu esimeses aruandes üksnes deformeerumise kohale ja määratleti selle põhjusena mitmesugused raudtee struktuuriga seotud probleemid. 5. septembri 2008. aasta tehnilises aruandes jõuti järeldusele, et liiklusõnnetus, mis toimus raudtee deformeerumisena, tuleb kvalifitseerida vahejuhtumiks ja et see oli tingitud raudtee struktuuri ülemiste elementide füüsilisest kulumisest.

124 4. septembril 2008, üks päev enne seda, kui kontrollikomisjon esitas 5. septembri 2008. aasta aruanded, saatis kohalik juht LG raudteetaristu juhatusele kirja. Selles kirjas esitas kohalik juht samad asjaolud, mis sisaldusid 5. septembri 2008. aasta raportites, kuid jõudis järeldusele, et „raudtee osaline remont ei lahenda probleemi“ ja küsis luba ning vajalikku rahastamist kogu raudtee remondi projektiks.

125 Kohalik juht kordas oma seisukohti 5. septembri 2008. aasta teises kirjas, milles ta hindas tööde maksumuseks 38 miljonit Leedu litti (LTL), mis vastab ligikaudu 11,2 miljonile eurole.

126 Seega tuleb esiteks märkida, et kohaliku juhi 4. ja 5. septembri 2008. aasta kirjade sisust ei nähtu, nagu hageja väidab, et tema pädevus ei piirdunud deformeerumise kohaga, mistõttu oleks viimane pidanud hindama kogu raudtee seisukorda, samas kui kontrollikomisjon piirdus 3. septembri 2008. aasta analüüsil deformeerumise kohaga. Nimelt piirdus autor 4. septembri 2008. aasta kirjas märkega, et regulaarse ülevaatuse käigus teatati deformeerumisest raudtee 18. kilomeetril, seejärel loetles ta deformeerumise põhjuse kohta tehtud kontrolli tulemused ning jõudis järeldusele, et „osaline remont ei lahenda probleemi“. Ta küsis ka luba ja vajalikku rahastamist kogu raudtee remondi projekti rakendamiseks. Samuti on 5. septembri 2008. aasta kiri lühike kiri, milles kohalik juht teatas deformeerumise kuupäeva ja kellaaja ning leidis, et raudteel liikluse taastamiseks on vajalikud tööd kogu sellel teel. Samuti hindas ta tööde maksumuseks 38 miljonit Leedu litti ning taotles adressaadilt abi vahendite eraldamisena nende tööde tegemiseks.

127 Teiseks, nagu märgib komisjon, tuleb tuvastada, et 3. septembri 2008. aasta kontrollikomisjoni liikmed, kes koostasid 5. septembri 2008. aasta aruanded ja soovitasid deformeerumise paiklikku remonti, olid juhtivtöötajad, kes kuulusid LG samasse filiaali kui kohalik juht ja kes pidid sarnaselt viimasega teadma raudtee tausta.

128 Kolmandaks, nagu on tuvastatud vaidlustatud otsuse põhjenduses 332, tuleb märkida, et 5. septembri 2008. aasta aruannete võrdlusest kohaliku juhi 4. septembri 2008. aasta kirjaga, nagu see on kokku võetud vaidlustatud otsuse põhjenduses 46 esitatud tabelis nr 2, nähtub, et kolmes dokumendis viidatakse raudtee struktuuriga seotud samadele probleemidele. Järelikult on raske mõista põhjusi, miks soovitasid 5. septembri 2008. aasta aruanded paikliku remondi tegemist deformeerumise kohas, samas kui 4. ja 5. septembri 2008. aasta kirjades soovitati teha täielikke töid kogu raudteel.

129 Neljandaks tuleb asuda seisukohale, et hagejal ei ole alust väita, et kohalik juht oli järeldanud vajadust raudtee likvideerida ja täielikult rekonstrueerida tulenevalt oma kogemusest sellega ja asjaolust, et varem võetud meetmed, eelkõige lubatud sõidukiiruse vähendamine, ei hoidnud deformeerumist ära. Kohaliku juhi 4. ja 5. septembri 2008. aasta kirjades ei ole nimelt mainitud varasemate meetmete, näiteks kiiruspiirangu väidetavat ebaõnnestumist. Täpsemalt piirdus kohaliku juhi 4. septembri 2008. aasta kiri täiendavate täpsustusteta tõdemusega, et „osaline remont ei lahenda probleemi“. Lisaks ei saa asjaolu, et kiiruspiirangu küsimus raudteel oli LGs hästi teada, isegi kui eeldada, et see on tõendatud, korvata seda, et puuduvad viited varasemate meetmete ebaõnnestumisele, ega igal juhul põhjendada vastuolusid 5. septembri 2008. aasta aruannete ja kohaliku juhi kirjade vahel.

130 Sellest tuleneb, et hageja põhjendused 5. septembri 2008. aasta aruannete ja kohaliku juhi 4. ja 5. septembri 2008. aasta kirjade erinevuste selgitamiseks ei ole piisavad, et kummutada järeldus nende vastuolude kohta, mille komisjon vaidlustatud otsuses esile tõi.

131 Seetõttu tuleb hageja see etteheide tagasi lükata.

4) Esimese väiteosa neljas etteheide, mille kohaselt lükkas komisjon ekslikult tagasi argumendid, mis puudutavad raudtee pealisehitise süsteemseid probleeme

132 Neljandas etteheites väidab hageja, et tema argumendid raudtee pealisehitise süsteemsete probleemide kohta ei olnud vastuolulised või väheveenvad, nagu komisjon vaidlustatud otsuses leidis. Tema sõnul selgitab neid eriline asjaolu, et raudtee pealisehitise ja ballasti eriekspert sai raudteed analüüsida hilinemisega alles 11. septembril 2008. 10. septembril 2018 loodud erakorraline komisjon, kes hindas raudteed, tuvastas muu hulgas ballasti olulise halvenemise, „platvormi puudusi“ tõendavad neli „renni“ ning et pealisehitise laius ei vastanud tehnilistele eeskirjadele. Nende tähelduste põhjal jõudis erakorraline komisjon järeldusele, et sellisel juhul peavad deformeerumise põhjuseks olema paigaldussüsteemi ja raudtee pealisehitise süsteemsed probleemid. Hageja on seisukohal, et selle järelduse tegemiseks ei olnud vaja ballasti välja kaevata. Nimelt olid need täielikult nähtavad puudused, mis puudutasid eelkõige ballasti seisukorda ja kuju ning mis viitasid tungivalt raudtee pealisehitise halvale seisundile üldiselt, ainuüksi piisavad selleks, et eksperdid saaksid teha oma järeldused.

133 Hageja sõnul oli raudtee pealegi väga halvas üldises seisukorras ning deformeerumise ilmnemine andis erakorralisele komisjonile selgelt teada, et seni võetud konkreetsed meetmed (tee struktuuri väikesed remondid ja lubatud sõidukiiruse vähendamine) ei olnud piisavad, et lahendada olemasolevad tõsised ohutusprobleemid. Raudtee pealisehitise ja ballasti eksperdi ning erakorralise komisjoni selgete tehniliste järelduste alusel ei olnud hageja sõnul seega muid lahendusi kui rekonstrueerida kogu raudtee muude ohtlike vahejuhtumite või õnnetuste vältimiseks. Seetõttu on hageja sõnul raudtee likvideerimise otsuse aluseks see uus üldine ja üksikasjalik raudtee hindamine tervikuna.

134 Komisjon ja menetlusse astuja vaidlevad sellele etteheitele vastu.

135 Käesolevas asjas tuleb mainida, et vaidlustatud otsuse põhjenduses 336 märkis komisjon, et oma kirjavahetuses transpordi- ja kommunikatsiooniministriga ning haldusmenetluses esitatud märkustes kinnitas hageja sageli, et kogu raudtee likvideerimise peamiseks põhjuseks tuleb pidada süsteemset probleemi selle tee pealisehitises, nimelt ballasti halvenemist, mis tekitab raudtee pealisehitise ahenemise, mille remondiks oli vaja eemaldada teestruktuur. Siiski rõhutas komisjon vaidlustatud otsuse põhjenduses 337, et raudtee seisukord oli teada vähemalt varasemast 3. septembri 2004. aasta aruandest ning et sel ajal ja kuni erakorralise kontrolli aruande koostamiseni 12. septembril 2008 ei teatatud siiski ühestki raudtee pealisehitise süsteemsest probleemist, kuigi raudteed kontrolliti nende kahe kuupäeva vahel regulaarselt.

136 Lisaks täpsustas komisjon vaidlustatud otsuse põhjenduses 338, et oma vastuses vastuväiteteatisele teatas hageja, et vastupidi kontrollikomisjonile, kes koostas 5. septembri 2008. aasta aruanded ja kes ei toonud esile mingeid probleeme raudtee pealisehitise tasandil, hõlmas 10. septembril 2008 loodud erakorraline kontrollikomisjon raudtee pealisehitiste ja ballasti spetsialiste, kes leidsid, et „raudtee pealisehitise analüüsi tegemiseks pidi ballast olema eemaldatud, kuna raudtee halb seisukord ei olnud näha“.

137 Siiski nähtub vaidlustatud otsuse põhjendusest 339, et kui komisjon soovis seejärel saada täpsustusi selle uue selgituse kohta, märkis hageja, et erakorraline kontrollikomisjon ei olnud raudtee ballasti välja kaevanud.

138 Lisaks nähtub vaidlustatud otsuse põhjendusest 340, et oma vastuses asjaolude ülevaadet käsitlevale kirjale muutis hageja uuesti oma selgitusi, väites, et erakorralise kontrollikomisjoni peamine eesmärk oli viia läbi raudtee visuaalne hindamine, et tuvastada nähtavad puudused. Hageja sõnul oleks erianalüüsi saanud läbi viia alles pärast nende nähtavate puuduste avastamist. Samas põhjenduses on vaidlustatud otsuses siiski märgitud, et ühtegi neist puudustest ei mainitud 12. septembri 2008. aasta erakorralise kontrolli aruandes ja et otsus raudtee likvideerida tehti enne, kui kontrollikomisjon tegi mis tahes erianalüüsi, mis oleks eelduslikult hõlmanud ballasti väljakaevamist.

139 Seega tuleb esimesena tõdeda, et erakorralise komisjoni 12. septembri 2008. aasta kontrolliaruanne sisaldas kahte eri jagu, millest üks puudutas raudtee peamisi tunnuseid ja teine selle tee ulatuses pärast deformeerumist tuvastatud puudusi. Selles kontrolliaruandes ei mainitud ballasti halvenemise taset raudtee ulatuses tuvastatud puuduste hulgas, vaid seda mainiti raudtee põhiliste tunnuste osas koos muude asjaoludega, nagu rööbaste ja raudteeliiprite liik ning liiklustihedus. Sellest tuleneb, et ballasti halvenemine, mida on mainitud erakorralise komisjoni 12. septembri 2008. aasta kontrolliaruandes, see tähendab raudtee püsivate ja objektiivsete tunnuste hulgas, ei ole kogu raudtee likvideerimise vajaduse selgitamisel asjakohane.

140 Lisaks seisnes kõnealuses aruandes mainitud raudtee pealisehitise ainus puudus neljas „rennis“, mis tõendasid „pealisehitise puudusi“, ja pealisehitise laiuses, mis ei vastanud tehnilistele eeskirjadele. Nagu märgib komisjon, ei selgita hageja siiski, kuidas tekitas raudtee ulatuses nelja renni ilmnemine vajaduse kogu raudtee likvideerida.

141 Teisena, mis puudutab argumenti, mille kohaselt selleks, et erakorraline komisjon saaks järeldada pealisehitise probleemide olemasolu, ei olnud vaja ballasti välja kaevata, siis tuleb märkida, et isegi kui eeldada, et see on tõendatud, on see argument vastuolus hageja vastuses vastuväiteteatisele esitatud argumendiga, mille kohaselt ei olnud pealisehitise halb seisukord nähtav ja selle uurimiseks oli vaja ballast välja kaevata. See vastuolu kinnitab aga hageja raskusi ühtse põhjenduse esitamisega seoses raudtee likvideerimisega.

142 Kolmandana ja viimasena tuleb tõdeda, et neljanda etteheite põhjendamiseks esitatud hageja argumendid ei ole piisavad, et selgitada vaidlustatud otsuses ja eelkõige selle põhjenduses 340 komisjoni esile toodud muid vastuolusid.

143 Kõike eeltoodut arvestades tuleb tõdeda, et komisjon ei teinud hindamisviga, kui ta järeldas, et hageja argumendid raudtee pealisehitise süsteemsete probleemide kohta olid vastuolulised või väheveenvad.

144 Seda järeldust ei sea kahtluse alla hageja argument, mille kohaselt viis raudtee väga halb üldine seisukord koos uue üksikasjaliku üldise hindamisega, mille erakorraline komisjon tegi pärast deformeerumise tuvastamist, ta järelduseni, et kogu raudtee rekonstrueerimine on vajalik liikluse täielikult ohutuks taastamiseks. Nimelt ei ole see argument hageja esitatud dokumentide põhjal asjakohane, et seada kahtluse alla komisjoni kahtlused raudtee pealisehitise süsteemsete probleemide kohta. Igal juhul, kuna seda argumenti korratakse teise väite teises osas, analüüsitakse seda viimati nimetatud väite raames.

145 Seetõttu tuleb hageja etteheide tagasi lükata.

146 Kõike eeltoodut arvestades tuleb tõdeda, et ükski hageja teise väite esimese osa toetuseks esitatud etteheidetest ei sea kahtluse alla järeldust, millele komisjon jõudis vaidlustatud otsuses ja mille kohaselt olid selgitused, mis esitati raudtee puuduste olemasolu ja olulisuse kohta liiklusohutuse jaoks, omavahel kokkusobimatud, vastuolulised ja väheveenvad.

147 Seetõttu tuleb teise väite esimene osa tagasi lükata.

b) Teise väite teine osa, mille kohaselt on tehtud hindamisvigu, kuna komisjon leidis, et raudtee likvideerimine oli „äärmiselt ebatavaline“

148 Olles märkinud, et tal oli pärast erakorralise komisjoni kontrolli tehtud tehniliste järelduste alusel kaks võimalust, nimelt ühest küljest esialgne remont, millele järgneb kogu raudtee täielik rekonstrueerimine viie aasta jooksul (edaspidi „esimene võimalus“), või teisest küljest raudtee täielik ja viivitamatu rekonstrueerimine (edaspidi „teine võimalus“), väidab hageja, et käesoleva asja erilistel asjaoludel ei olnud teise võimaluse viivitamatu kasutamine „äärmiselt ebatavaline“, kuna seda asjaolu ei saa pidada kuritarvituse konstitutiivseks tunnuseks.

149 Sellega seoses väidab hageja esiteks, et raudtee ise oli „äärmiselt ebatavaline“, kuna asjaolude toimumise ajal oli see ligi 140 aastat vana ning alates 1972. aastast ei olnud tehtud ühtegi mahukat taastamist. Kogu raudteel oli tuvastatud mitu puudust, kuid tehtud oli vaid väikeseid remonte, mis olid seotud rongide lubatud sõidukiiruse vähendamisega kiiruseni 25 km/h. Sellised meetmed, mis ei vastanud kaugeltki valdkonna praktikale Euroopas, väljendasid hageja sõnul tema väga tundlikku finantsolukorda ja tema ainuaktsionäri, Leedu riigi finantsolukorda.

150 Teiseks väidab hageja, et pärast seda, kui deformeerumine oli ilmnenud ja erakorraline komisjon oli kogu raudtee seisukorda üksikasjalikult hinnanud, oli selge, et uus osaline ja odav remont ei lahenda raudtee ohutusega seotud probleeme. Sel põhjusel otsustas hageja 19. septembril 2008, et raudtee rekonstrueerimine (kas esimese või teise võimaluse raames) on ainus viis tagada liikluse ohutus.

151 Kolmandaks väidab hageja, et nende kahe võimaluse hulgast, mille vahel ta pidi valima, oli teine võimalus ainus asjakohane ja majanduslikult mõistlik lahendus. Tema sõnul ei lahendanud esialgne remont tegelikult erinevaid probleeme, kuna isegi esimest võimalust kasutades oleks kogu raudtee rekonstrueerimine olnud vajalik viie aasta jooksul. Lisaks oleks esimene võimalus lõpuks olnud teisest võimalusest kallim. Samuti oleks esimene võimalus tähendanud topelttööd erinevalt teisest võimalusest, millega oleks töö tehtud üks ainus kord. Lisaks oleks kõik esialgses remondis kasutatud materjalid tulnud uuesti asendada hilisema rekonstrueerimise käigus.

152 Neljandaks väidab hageja, et kuna teine võimalus oli ainus asjakohane ja majanduslikult mõistlik lahendus, ei olnud tal mingit põhjust selle kasutamist edasi lükata. LDZ selgitas ise, et tavaliselt likvideeritakse raudtee, kui puudub igasugune põhjus arvata, et seda taaskasutatakse. LDZ kinnitas samuti, et likvideerimine on tavapärane praktika, mis on nõutud, kui olemasolevad rööpad tuleb asendada teistega või kui on vaja teha renoveerimistöid, näiteks renoveerida pealisehitist ja ballasti, mida ei ole tehniliselt võimalik teha seni, kuni rööpad ei ole eemaldatud. Lisaks väidab hageja, et ta otsustas teatavaid raudteematerjale kasutada teiste teede remondiks. Hageja sõnul oleksid need materjalid talvel kahjustunud, kui ta ei oleks neid kiiresti 2008. aasta oktoobris eemaldanud, et neid ohutult ladustada. Lõpuks väidab hageja, et kuna ta likvideeris kiiresti raudtee ja taotles samal ajal selle rekonstrueerimiseks vahendeid, siis on ta talle pidevat survet avaldanud Orlenile piisavalt tõendanud, et hageja otsustas raudtee rekonstrueerida vastavalt hagejal lasunud lepingulistele kohustustele.

153 Viiendaks väidab hageja, et raudtee lammutamise ajal, st 3. oktoobril 2008, ootas ta mõistlikult, et saab raudtee rekonstrueerimiseks vajalikke vahendeid, kuna ta ei tundnud veel Lehman Brothersi panga pankroti tõttu 2008. aasta septembris tekkinud finantskriisi tagajärgi. Täpsemalt väidab hageja, et asjaolude toimumise ajal ei saanud ta ette näha olukorra nii ebasoodsat arengut, mille tõttu ta pidi alates 2008. aasta lõpust peatama oma peamiste renoveerimisprojektide rakendamise, millest üks puudutas raudteed. Lisaks rõhutab hageja, et asjaolude asetleidmise ajal olid veel olemas liidu vahendid, mis olid saadaval raudteetaristu suurteks investeeringuteks ajavahemikul 2007–2013, ning et ta eeldas õigustatult, et ta saab neid kasutada, et rahastada raudtee rekonstrueerimist. Vaidlustatud otsuses sisalduv väide, mille kohaselt ei teinud ta transpordi- ja kommunikatsiooniministeeriumile 2. oktoobril 2008 saadetud kirjas tegelikku pingutust raudtee renoveerimiseks rahastuse saamiseks, on järelikult alusetu.

154 Oma märkustes menetlusse astuja seisukohtade kohta täpsustab hageja, et tal ei olnud piisavalt vahendeid kõigi suurte renoveerimistööde tegemiseks oma võrgus ja et ta pidi kindlaks määrama, kuidas kasutada oma väga piiratud ressursse kõige asjakohasemalt. Raudtee likvideerimise ajal olid liidu vahendid saadaval ning jäi alles vaid küsimus, kas osa nendest vahenditest määratakse raudteele. Siiski muutis vahejuhtum täielikult prioriteetide analüüsi. Lisaks leiab hageja, et võttes arvesse 2008. aastal saadud puhaskasumit, olid ainult tema enda vahendid piisavad ja saadaval, et rahastada täielikult raudtee rekonstrueerimist juhul, kui liidu või riigi rahastamist ei oleks saadud.

155 Komisjon ja menetlusse astuja vaidlevad nendele argumentidele vastu.

156 Tuleb tõdeda, et oma argumentidega vaidleb hageja vastu hinnangutele, mille komisjon andis vaidlustatud otsuse põhjendustes 184–198 ja mille kohaselt sisuliselt esiteks likvideeriti raudtee kiirustades, ilma et oleks võetud ühtegi rekonstrueerimiseks ettevalmistavat meedet (vaidlustatud otsuse põhjendused 184–193), ja teiseks oli see kaotamine vastuolus raudteesektori tavapärase praktikaga (vaidlustatud otsuse põhjendused 194–198).

157 Sellega seoses tuleb märkida, et esiteks leidis komisjon vaidlustatud otsuse põhjenduses 184, et hageja likvideeris raudtee kiirustades, hankimata vajalikke vahendeid ja järgimata selle rekonstrueerimiseks tavapäraseid ettevalmistavaid etappe. Vaidlustatud otsuse põhjendusest 185 nähtub, et vastuseks komisjoni teabenõudele selgitas hageja, et „[raudtee] Leedu lõik võeti üles eesmärgiga viia läbi rekonstrueerimistööd ja taasavada see liiklusele võimalikult kiiresti, kuna tee oli oluline Orlenile, kes on üks tema suurtest klientidest“. Hageja täpsustab ka, et ta „tegutses Orleni pideva surve all kiirendada selle tee rekonstrueerimist ning seetõttu tegi ta kõik võimalikud pingutused vajalike tööde tegemiseks võimalikult kiiresti“.

158 Teiseks märkis komisjon vaidlustatud otsuse põhjenduses 186, et hageja leidis tol ajal, et tal ei olnud piisavalt vahendeid raudtee renoveerimiseks, ning et oli ilmne, et pikk haldusmenetlus tuleb lõpule viia enne, kui on võimalik saada vahendeid sellise suurusega projekti jaoks. Leedu riigi poolt sel ajal kehtestatud korra kohaselt rahastati suuri taristutöid liidu vahenditest, samas kui hageja piiratud vahendeid tuli kasutada üksnes taristu igapäevaseks hooldamiseks. Liidu rahastamistaotlust pidid toetama ettevalmistavad meetmed, sealhulgas teostatavusuuring, mille tegemine võttis käesoleval juhul kaks aastat. Lõpliku otsuse määrata liidu struktuurifondide vahendid teatavale projektile pidi tegema transpordi- ja kommunikatsiooniministeerium. Seega ei olnud mingit tagatist, et vahendid saadakse, mistõttu ei olnud raudtee likvideerimine kiireloomuline. Lõpuks märkis komisjon vaidlustatud otsuse põhjenduses 187 samuti, et kogu raudtee likvideerimine ei võimaldanud hoida kokku palju aega, kuivõrd tegelik rekonstrueerimine oleks võinud alata pärast kõigi esialgsete haldusetappide lõpetamist.

159 Lisaks nähtub vaidlustatud otsuse põhjendusest 188, et komisjon palus hagejal selgitada, kuidas oleks raudtee likvideerimine oktoobris 2008 võinud selle rekonstrueerimist kiirendada, kuna veel oleks tulnud läbi viia pikk ja ebakindel vajalike vahendite taotlemise menetlus. Samast põhjendusest nähtub, et oma vastuses kordas hageja sisuliselt oma väidet, et raudtee ülesvõtmine on selle rekonstrueerimiseks vajalik etapp ning see pidi lühendama allesjäänud tööde jaoks vajaminevat aega. Ta lisas, et menetlus ei olnud pikk, vaid pigem lihtne, et „[k]ui ta oli rahastamistaotluse esitanud, võis [ta] mõistlikult eeldada, et sellele projektile eraldatakse vahendid“, ning et „[s]eda usaldust tugevdas asjaolu, et tal paluti esitada projekti teostatavusuuring“. Vaidlustatud otsuse põhjenduse 189 kohaselt kordas hageja oma vastuses vastuväiteteatisele oma argumenti, et ta võttis tee üles ainsa kavatsusega see võimalikult kiiresti remontida. Ta väitis, et raudtee ülesvõtmine ei olnud erakorraline meede, vaid pigem vajalik meede enne, kui marsruudi sai täielikult parandada ja liikluse taastada.

160 Kolmandaks märkis komisjon vaidlustatud otsuse põhjenduses 190, et hageja esitas 2. oktoobril 2008 oma rahastamistaotluse transpordi- ja kommunikatsiooniministrile saadetud lühikeses kirjas, taotledes 620 miljonit Leedu litti (ligikaudu 179,71 miljonit eurot), et renoveerida kaheksa erinevat raudteed, sealhulgas kõnealune raudtee, ilma et selle kohta oleks esitatud ühtegi konkreetset avaldust. Lisaks rõhutas komisjon, et tavapärane heakskiitmise menetlus peab olema pikk ja selle tulemus ei saa olla

tagatud. Siiski hakkas hageja raudteed likvideerima järgmisel päeval, 3. oktoobril 2008, ootamata isegi transpordi- ja kommunikatsiooniministri vastust. Vaidlustatud otsuse põhjendusest 191 nähtub, et 28. oktoobri 2008. aasta vastuses rõhutas transpordi- ja kommunikatsiooniministeerium, et kuna neid projekte ei olnud varem heaks kiidetud, ei olnud ette nähtud mingit rahastamist. Lisaks tuletas transpordi- ja kommunikatsiooniministeerium hagejale meelde, et liidu vahendid olid veel saadaval, ning palus tal kindlaks teha rahastamisprojektid. Kuna rahastamistaotluse rahuldamine sõltub teostatavusuuringu ning transpordi- ja kommunikatsiooniministeeriumi otsuse tulemustest, ei saanud hageja siiski komisjoni sõnul mõistlikult eeldada, et liidu vahendid antakse vajaduse korral lühikese tähtaja jooksul.

161 Neljandaks leidis komisjon vaidlustatud otsuse põhjenduses 192, et hageja hilisemad teod näitasid samuti, et ta ei püüdnud raudteed rekonstrueerida. Sellega seoses rõhutas ta eelkõige, et hageja oli koostanud Leedu valitsusele teatised, et argumenteerida raudtee rekonstrueerimise vastu, ning et hageja oli raudtee renoveerimise eelisjärjekorras rahastamise nimekirja lisanud üksnes seetõttu, et valitsus oli palunud tal seda teha.

162 Lisaks põhjendas komisjon vaidlustatud otsuse põhjenduses 194 ja järgmistes põhjendustes üksikasjalikult, miks ta leidis, et raudtee likvideerimine oli „äärmiselt ebatavaline“ ja vastuolus raudteesektori „tavapärase praktikaga“. Nimelt märkis komisjon ühelt poolt, et isegi kui Leedus oli mitu raudteed, kus liiklus oli peatatud, ei suutnud hageja esitada näidet teisest teelõigust, mis oleks üles võetud enne renoveerimistööde alustamist.

163 Teiselt poolt märkis komisjon, et ta oli saatnud teabenõuded kahe ülejäänud Balti riigi, Eesti Vabariigi ja Läti Vabariigi raudteetaristu haldajatele. Eesti raudteetaristuettevõtja suutis esitada vaid ühe näite pika teelõigu likvideerimisest. Sel juhul oli tee üles võetud, kuna marsruut ise suleti, sellest loobuti ja asendati teise marsruudiga. Eesti raudteetaristuettevõtja märkis samuti, et teede likvideerimist nõudvaid töid ei tehtud samal ajal kogu teel, vaid intervallide kaupa, mis katkestasid liikluse maksimaalselt 12 tunniks. Olulised remonditööd, sealhulgas tee ülesvõtmine, ei alga enne neid heakskiitva haldusmenetluse lõppu. Mis puudutab LDZi, kes on Läti raudteetaristu haldusettevõtja, siis teatas ta, et tee võetakse üldjuhul üles alles pärast mitmeaastast ajavahemikku, mille jooksul ei ole seda kasutatud, ja üksnes juhul, kui ei ole mingit põhjust arvata, et seda hakatakse uuesti kasutama. LDZi esitatud kahes näites võeti teed üles kümme ja 13 aastat pärast sulgemist. Lisaks toimub tee ülesvõtmine remonditööde käigus Lätis etapiti. Sellised tööd ei alga enne haldusmenetluse lõpetamist ja rahastamise tagamist.

164 Mis puudutab käesolevas asjas esimesena küsimust, kas raudtee likvideeriti kiirustades, võtmata ühtegi rekonstrueerimist ettevalmistavat meedet, siis märgib Üldkohus esiteks, et teise väite esimese osa analüüsist nähtub, et hageja ei ole tõendanud, et pärast deformeerumist ja kogu raudtee seisukorra üksikasjalikku hindamist oli see seisukorras, mis põhjendas selle viivitamatut täielikku likvideerimist. Seevastu tuleb tõdeda, et erakorralise komisjoni 12. septembri 2008. aasta kontrolliaruandes, milles uuriti raudteed tervikuna, ei tuvastatud puudusi kogu raudteel, vaid – nagu komisjon hageja esitatud teabe põhjal märkis – üksnes 1,6 km ulatuses raudteest. Lisaks oli LG raudteetaristu juhatuse 18. septembril 2008 strateegilise planeerimise nõukogule saadetud kirjas, mis oli koostatud erakorralise komisjoni 12. septembri 2008. aasta kontrolliaruande alusel, täpsustatud, et viivitamatult tuleb rekonstrueerida ainult 1,6 km raudteest. Nagu on vaidlustatud otsuse põhjenduses 348 õigesti tõdetud, ei saa probleemid, mis puudutavad raudtee 1,6 kilomeetrit 19-st, põhjendada selle täielikku ja kohest likvideerimist. On tõsi, et samas 18. septembri 2008. aasta kirjas oli ka täpsustatud, et rööbaste kinnitused tuleb asendada raudtee 19 kilomeetril, raudtee pealisehitist tuleb remontida, sidekaablid tuleb asendada kogu tee ulatuses ja et liiklusohutuse tagamiseks tuleks raudtee viie aasta jooksul täielikult remontida. Ta ei märkinud siiski, et selline remont peaks hõlmama raudtee täielikku ja viivitamatut likvideerimist.

165 Teiseks tuleb märkida, et hageja ei põhjenda piisavalt väidet, et 2. septembri 2008. aasta vahejuhtumi põhjustanud puudused tuvastati mitmes muus kohas kogu raudteel. Nimelt põhineb see väide Varssavi (Poola) teadusarengu ja ehituskorralduse keskuse koostatud aruandel (Wacetobi aruanne) mille osas komisjon leiab vaidlustatud otsuse põhjendustes 349–356, ilma et hageja sellele vastu vaidleks, et sellel puudub tõendusjõud ja see ei saa toetada hageja argumente. Lisaks, kohaliku juhi 4. septembri 2008. aasta kirjast nähtuvat järeldust, et uus „odav osaline remont“ ei lahenda raudtee ohutusega seotud probleeme, ei peetud õigesti – nagu nähtub eespool punktidest 126–130 – kooskõlas olevaks 5. septembri 2008. aasta aruannetega, mille kohaselt oleks paiklik parandus sisuliselt võimaldanud taastada liikluse täielikult ohutult.

166 Seega tuleb tõdeda, et argument, mis sisuliselt tugineb vajadusele lammutada raudtee liiklusohutusega seotud probleemide tõttu, ei võimalda asuda seisukohale, et komisjon on teinud hindamisvea.

167 Seda järeldust ei sea kahtluse alla argument, mille kohaselt oli teine võimalus ainus asjakohane ja majanduslikult mõistlik võimalus, mistõttu ei olnud hagejal mingit põhjust oma otsuse rakendamisega oodata.

168 Isegi kui eeldada, nagu väidab hageja, et teine võimalus oli ainus asjakohane ja majanduslikult mõistlik võimalus, ei tähenda see tingimata, et raudtee likvideeritakse kiirustades. Sellega seoses tuleb märkida, nagu rõhutab ka komisjon vaidlustatud otsuse põhjenduses 187, et raudtee viivitamatu likvideerimine ei oleks võimaldanud aega võita, kuna rekonstrueerimistöid oleks saanud alustada alles pärast kõigi esialgsete haldusetappide lõppemist, sh eelkõige vajaliku rahastamise saamist. Seega, kuna hagejal ei olnud veel raudtee rekonstrueerimistööde alustamiseks vajalikku rahastamist, ei olnud tal mingit põhjust raudteed kiirustades likvideerida. Ta ei saa seega väita, et ei olnud mingit põhjust, et oodata oma otsuse rakendamisega kasutada teist võimalust või isegi likvideerida raudtee.

169 Kolmandaks ei saa väidetav surve, mida Orlen avaldas hagejale, põhjendada ka raudtee kiirustades likvideerimist. Selles osas tuleb märkida, et see argument on vastuolus asjaoluga, et hageja otsustas jätta Orleni enne teavitamata oma plaanist raudtee likvideerida. Selline reservatsioon ei ole tehtud tööde laadi arvestades põhjendatud, seda enam, et Orlen oli ainus klient, kes raudteed kasutas. Seda järeldust ei sea kahtluse alla ka hageja märkused menetlusse astuja seisukohtade kohta, milles väidetakse, et tema juhatuse tegevust 2008. aastal ei hoitud kuidagi saladuses. Nagu nähtub vaidlustatud otsuse põhjendusest 55, teatasid raudteejaamad 5. septembril 2008 Orlenile lihtsalt raudtee „ajutisest sulgemisest“. Talle ei teatatud raudtee likvideerimisest. Kohtuistungil poolte esitatud selgitustest nähtub eelkõige, et telegrammi, milles teatati „liikluse ajutisest peatamisest“ raudteel kuni rekonstrueerimis- ja remonditööde teostamiseni, saatis välja hageja raudteetaristu direktoraat, et teavitada raudteejaamu ja LDZi liikluse peatamisest, kuid et Orlen ei olnud kunagi olnud selle dokumendi adressaat.

170 Neljandaks kehtib sama väidetava vajaduse kohta korjata raudteelt sobivad materjalid, et vältida nende kahjustumist talvel, mis ei põhjenda raudtee kiirustades likvideerimist. Selles osas piisab, kui täheldada sarnaselt komisjoniga, et see argument ei ole põhjendatud.

171 Viiendaks, mis puudutab argumenti, et raudtee likvideerimise ajal eeldas hageja mõistlikult, et ta saab raudtee renoveerimiseks vajalikud vahendid, siis tuleb see mitmel põhjusel tagasi lükata.

172 Kõigepealt tuleb märkida, et hageja ise möönab oma vastuses menetlusse astuja seisukohtadele, et tal ei olnud piisavalt vahendeid kõigi suurte renoveerimistööde tegemiseks oma võrgus.

173 Seejärel rõhutas hageja vastuseks komisjoni teabenõudele, mille eesmärk oli saada teada, kas hageja kavatses enne 2. septembrit 2008 teha raudteel olulisi renoveerimistöid, et raudtee ei kuulunud prioriteetsete raudteeliinide hulka ning et üldiselt ei eraldanud Leedu riik üldeelarvest piisavalt vahendeid raudteetaristu kaasajastamiseks. Veel lisas ta, et liidu struktuurifondid ja tema omavahendid ei olnud piisavad prioriteetsete riigisiseste raudteeliinide kaasajastamiseks. Sellest järeldub, et hageja oli

teadlik asjaolust, et kui raudtee on juba likvideeritud, ei ole tal omavahendeid raudtee rekonstrueerimiseks ja et tal on raske saada selle rekonstrueerimiseks vajalikke vahendeid riigilt või liidult.

174 Täpsemalt, mis puudutab riigi vahendeid, siis ei ole vaidlust selles, et nagu on märgitud vaidlustatud otsuse põhjenduses 190, esitas hageja 2. oktoobril 2008 transpordi- ja kommunikatsiooniministrile saadetud lühikeses kirjas oma rahastamistaotluse, taotledes 620 miljonit Leedu litti (ligikaudu 179,71 miljonit eurot), et renoveerida kaheksa erinevat raudteed, sealhulgas kõnealune raudtee. Viimase kohta ei esitatud ühtegi konkreetset avaldust. Lisaks, nagu on tuvastatud ka vaidlustatud otsuse põhjenduses 190, peab tavapärane heakskiitmise menetlus olema pikk ja selle tulemus ei saa olla tagatud. Hoolimata nendest kaalutlustest, alustas hageja raudtee likvideerimist järgmisel päeval, 3. oktoobril 2008, ootamata isegi transpordi- ja kommunikatsiooniministri vastust, mis jõudis temani 28. oktoobril ja milles märgiti, et kuna neid projekte ei olnud varem heaks kiidetud, ei olnud ette nähtud mingit rahastamist.

175 Sellega seoses tuleb märkida, et kuigi transpordi- ja kommunikatsiooniminister meenutas küll hagejale, et liidu vahendid raudteetaristu rajatistesse ajavahemikul 2007–2013 tehtavate oluliste investeeringute jaoks olid veel saadaval ja et ta palus tal määratleda rahastamisprojektid, leidis komisjon vaidlustatud otsuse põhjenduses 191 siiski hindamisviga tegemata, et hageja ei saanud mõistlikult oodata, et ta saab rahastamise, ilma et ta oleks õigel ajal alustanud oma esialgset haldusmenetlust selle saamiseks. Nagu märgib komisjon vaidlustatud otsuse põhjendustes 63 ja 64, alustas hageja kaheksa raudteeliini rekonstrueerimist ja arendamist käsitleva teostatavusuuringu ettevalmistamist, kuid pärast oma tehnilise nõustaja heakskiitmist kulus kaheksa kuud, et saada 29. juulil 2009 oma peadirektori heakskiit, ning hanketeate avaldamiseks veel kolm kuud.

176 Lõpuks ei saa hageja tulemuslikult tugineda argumendile, et Lehman Brothersi pankrotile 2008. aasta septembris järgnenud finantskriis tõi kaasa tema finantsolukorra halvenemise koos koheste tagajärgedega tema võimele võtta ette olulisi renoveerimistöid nagu raudtee rekonstrueerimine. Sellega seoses tuleb märkida, et hageja argumentidest, mis puudutavad raudtee lagunemist, nähtub, et ta oli ebakindlas majanduslikus olukorras isegi enne 2008. aasta septembri finantskriisi. Nimelt väitis hageja ise, et just tema keerulise majandusliku olukorra tõttu ei olnud raudteel ühtegi olulist remonditööd tehtud alates 1972. aastast ja et vaatamata mitme puuduse tuvastamisele kogu raudteel enne 2008. aasta septembrit, oli tehtud vaid väikeseid remonte, mis olid seotud lubatud sõidukiiruse vähendamisega kiiruseni 25 km/h. Eeldades, et 2008. aasta finantskriis võis mõjutada hageja võimet võtta ette olulisi renoveerimistöid, nagu raudtee rekonstrueerimine, tuleb pealegi märkida sarnaselt komisjonile, et finantskriis ei mõjutanud liidu vahendite kättesaadavust. Hageja oleks võinud sellised vahendid saada, kui ta oleks õigel ajal alustanud selleks vajalikku haldusmenetlust.

177 Sellest tuleneb, et komisjon ei teinud hindamisviga, kui ta leidis, et raudtee likvideerimine toimus kiirustades ja ilma enne vajalikke vahendeid saamata.

178 Mis puudutab teisena raudtee lammutamise ebatavalisust raudteesektori praktika seisukohast, siis märgib Üldkohus ühelt poolt, et nagu komisjon vaidlustatud otsuse põhjenduses 186 leidis, ei ole hageja isegi juhul, kui Leedus oli mitu raudteed, mille liiklus oli peatatud, suutnud esitada näidet teest, mis likvideeriti enne renoveerimistööde alustamist. Lisaks, nagu märgib komisjon, ei ole hageja kunagi likvideerinud Bugeniai-Skuodas-Klaipėda teed, kuigi see oli alates 1995. aastast suletud, ja seda vaatamata sellele, et sellel teel puudub liiklusnõudlus.

179 Teiselt poolt tuleb märkida, et komisjon saatis teabenõuded raudteetaristu haldajale kahes ülejäänud Balti riigis, Eesti Vabariigis ja Läti Vabariigis. Eesti raudteetaristu haldaja suutis esitada vaid ühe näite pika teelõigu likvideerimisest. Sel juhul oli tee üles võetud, kuna marsruut ise suleti, sellest loobuti ja asendati teise marsruudiga. Eesti raudteetaristu haldaja kinnitas samuti, et teede likvideerimist

nõudvaid töid ei tehtud samal ajal kogu teel, vaid intervallide kaupa, mis katkestasid liikluse maksimaalselt 12 tunniks. Olulised remonditööd, sealhulgas tee ülesvõtmine, ei alga pealegi enne neid heakskiitva haldusmenetluse lõppu.

180 Mis puudutab LDZi, Läti raudteetaristu haldusettevõtjat, siis vastas ta, et tee võetakse üldjuhul üles alles pärast mitmeaastast ajavahemikku, mille jooksul ei ole seda kasutatud, ja üksnes juhul, kui ei ole mingit põhjust arvata, et seda hakatakse uuesti kasutama. LDZi esitatud kahes näites võeti teed üles kümme ja 13 aastat pärast sulgemist. Samamoodi nagu Eestis, toimub ka Lätis tee ülesvõtmine remonditöödeks etapiti. LDZ on seisukohal, et sellised tööd ei alga enne haldusmenetluse lõpetamist ja rahastamise tagamist.

181 Kõigest eeltoodust tuleneb, et tuleb asuda seisukohale, et komisjon ei ole teinud hindamisviga, kui ta leidis vaidlustatud otsuses, et käesolevas asjas kõne all oleva raudtee likvideerimine oli „äärmiselt ebatavaline“.

182 Järelikult tuleb teise väite teine osa tagasi lükata.

c) Teise väite kolmas osa, mille kohaselt on komisjon teinud hindamisvigu LG kavatsuste osas raudtee likvideerimise hetkel

183 Teise väite kolmandas osas heidab hageja vaidlustatud otsusele ette, et selles on lisaks õigusnormi rikkumisele tehtud hindamisviga, kuna raudtee likvideerimise ajal oli tal vastupidi sellele, mida komisjon vaidlustatud otsuses leidis, kavatsus see rekonstrueerida.

184 Eelkõige väidab hageja, et kui ta kinnitas, et ta ei ole kunagi üritanud raudteed rekonstrueerida, eeldas komisjon, et selle kaotamine oli osa konkurentsivastasest strateegiast, mis võeti vastu 19. septembril või 3. oktoobril 2008 LDZi konkurentsi takistamiseks. Hageja väidab, et eeldus, mille kohaselt ta tegutses pahauskselt, põhineb komisjoni poolt arvesse võetud kolmel asjaolul, nimelt esiteks asjaolul, et ta oli palunud kanda raudtee rekonstrueerimise projekt liidu vahendite reservnimekirja, teiseks asjaolu, et ta koostas Leedu valitsusele adresseeritud kolm teatist, milles argumenteeriti raudtee rekonstrueerimise vastu, ning kolmandaks asjaolu, et ta oli soovitanud lisada raudtee renoveerimine eelisnimekirja üksnes seetõttu, et valitsus oli palunud tal seda teha.

1) Kolmanda väiteosa esimene etteheide, et hageja konkurentsivastase kavatsuse arvessevõtmisega on rikutud õigusnormi

185 Esimese etteheite põhjendamiseks väidab hageja sisuliselt, et vaidlustatud otsuses on rikutud õigusnormi, kuna komisjon tõi välja kõnealuse tegevuse kuritarvitava laadi, tuginedes eelkõige tema konkurentsivastasele kavatsusele, samas kui kohtupraktika kohaselt on kuritarvitamise mõiste objektiivne mõiste, mis viitab turgu valitseva ettevõtja sellisele tegevusele, mis võib mõjutada turu struktuuri ning mis takistab veel turul oleva konkurentsitaseme säilimist või selle konkurentsi arengut, ja seda sõltumata ettevõtja subjektiivsest kavatsusest.

186 Lisaks väidab hageja, et komisjon pidi konkreetselt tõendama, et asjaolude asetleidmise ajal, st 3. oktoobril 2008 tegutses ta pahauskselt, eesmärgiga takistada LDZil temaga konkureerida, ning et tal ei olnud kavatsust raudtee rekonstrueerida. Hageja leiab, et tema kavatsused pärast asjaolude asetleidmist ei ole kõnealuse tegevuse hindamisel asjakohased.

187 Komisjon ja menetlusse astuja vaidlevad sellele etteheitele vastu.

188 Selles osas tuleb märkida, et kohtupraktikast selgub, et ELTL artiklis 102 keelatud turgu valitseva seisundi kuritarvitamine on objektiivne mõiste, mis viitab turgu valitseva ettevõtja sellisele tegevusele, mis võib mõjutada sellist turgu, kus just kõnealuse ettevõtja tegutsemise tulemusel on konkurents juba

nõrgenenud, ning mis takistab veel turul olemas oleva konkurentsi säilimist või selle konkurentsi arengut selliste vahenditega, mis erinevad nendest vahenditest, mida kasutatakse kaupade või teenuste tavapärases konkurentsis, mis rajaneb ettevõtjate sooritustel (vt 19. aprilli 2012. aasta kohtuotsus Tomra Systems jt *vs.* komisjon, C-549/10 P, EU:C:2012:221, punkt 17 ja seal viidatud kohtupraktika, ning 9. septembri 2009. aasta kohtuotsus Clearstream *vs.* komisjon, T-301/04, EU:T:2009:317, punkt 140 ja seal viidatud kohtupraktika).

189 Kuritarvitamise mõiste objektiivsest laadist tuleneb, et etteheidetavat tegevust tuleb hinnata objektiivsete elementide põhjal ja et turgu valitseva seisundi kuritarvitamise tuvastamiseks ei ole vaja tõendada, et turgu valitseva seisundiga ettevõtja tegutses ettekavatsetult ja halvas usus (vt selle kohta 1. juuli 2010. aasta kohtuotsus AstraZeneca *vs.* komisjon, T-321/05, EU:T:2010:266, punkt 356).

190 Siiski peab komisjon turgu valitsevat seisundit omava ettevõtja tegevuse analüüsimisel ja selleks, et teha kindlaks võimalik valitseva seisundi kuritarvitamine, kaaluma kõiki selle tegevusega seotud faktilisi asjaolusid (19. aprilli 2012. aasta kohtuotsus Tomra Systems jt *vs.* komisjon, C-549/10 P, EU:C:2012:221, punkt 18).

191 Sellega seoses tuleb märkida, et kui komisjon hindab turgu valitseva ettevõtja tegevust, kusjuures see analüüs on sellise turgu valitseva seisundi kuritarvitamise järeldamiseks hädavajalik, peab ta tingimata hindama selle ettevõtja äristrateegiat. Selles kontekstis on normaalne, et komisjon viitab subjektiivsetele teguritele, st selle äristrateegia aluseks olevatele põhjustele (19. aprilli 2012. aasta kohtuotsus Tomra Systems jt *vs.* komisjon, C-549/10 P, EU:C:2012:221, punkt 19).

192 Vastupidi hageja väidetule on võimalik konkurentsivastane kavatsus seega vaid üks paljudest faktilistest asjaoludest, mida võidakse turgu valitseva seisundi kuritarvitamise tuvastamiseks arvesse võtta (vt selle kohta 19. aprilli 2012. aasta kohtuotsus Tomra Systems jt *vs.* komisjon, C-549/10 P, EU:C:2012:221, punkt 20).

193 Käesolevas asjas tuleb märkida, et vaidlustatud otsuses tuvastas komisjon hageja turgu valitseva seisundi kuritarvitamise, võttes arvesse raudtee kaotamise erinevaid faktilisi asjaolusid ja analüüsides võimalikku mõju konkurentsile, mida selline kaotamine võis kaasa tuua.

194 Komisjon leidis nimelt vaidlustatud otsuse põhjendustes 182–201, et LG kasutas muid meetodeid kui need, mis reguleerisid tavapärast konkurentsi, kuna esiteks oli LG teadlik Orleni plaanist pöörduda Läti sadamaterminalide poole LDZi teenuseid kasutades, teiseks oli LG likvideerinud tee kiirustades, tagamata vajalikku rahastamist ja võtmata ühtegi tavapärast ettevalmistavat meedet selle rekonstrueerimiseks, kolmandaks oli raudtee likvideerimine vastuolus sektori tavapärase praktikaga ja neljandaks oli LG võtnud meetmeid, veenmaks Leedu valitsust jätma raudtee rekonstrueerimata.

195 Täpsemalt, mis puudutab tõdemust, et LG oli likvideerinud tee kiirustades, tagamata vajalikku rahastamist ja võtmata ühtegi tavapärast ettevalmistavat meedet selle rekonstrueerimiseks, siis on eespool punktides 157–161 juba tuvastatud, et komisjon eristas ühelt poolt vaidlustatud otsuse põhjendustes 184–191 hageja tegevust enne raudtee lammutamist, st kuni 2. oktoobrini 2008, ning teiselt poolt vaidlustatud otsuse põhjenduses 192 ja juba tehtud järeldusi vaid kinnitades hageja tegevust pärast 2. oktoobrit 2008.

196 Pärast kõikide nende erinevate faktiliste asjaolude tuvastamist, mis olid seotud raudtee likvideerimisega, leidis komisjon vaidlustatud otsuse põhjendustes 202–324, et see likvideerimine, mida analüüsiti selle kontekstis, võis takistada konkurentsi naftatoodete raudteeveoteenuste osutamise turul. Järelikult saab üksnes tõdeda, et komisjon ei tuginenud sugugi LG kavatsusele, konkurentsivastasele strateegiale või pahausksusele, et põhjendada oma järeldust konkurentsiõiguse rikkumise kohta.

197 Mis puudutab vaidlustatud otsuse põhjenduses 192 sisalduvat järeldust, et pärast raudtee lammutamist ei püüdnud hageja seda rekonstrueerida, siis nähtub selle otsuse ülesehitusest, et selle eesmärk on üksnes toetada vaidlustatud otsuse põhjenduses 193 mitme muu asjaolu põhjal tehtud järeldust, mille kohaselt oli hageja likvideerinud tee kiirustades ja saamata enne vajalikke vahendeid. Teisisõnu puudutab see järeldus objektiivset faktilist asjaolu, mis teiste hulgas hõlmab süükspandud tegevust, mitte subjektiivset hinnangut hageja taotletavate eesmärkide kohta. Seega ei saa sellest järeldada, et komisjon tugines hageja konkurentsivastase kavatsusega seotud asjaolule. Neil asjaoludel tuleb tagasi lükata ka hageja kriitika, mis põhineb asjaolul, et tema kavatsused pärast asjaolude asetleidmist ei ole kõnealuse tegevuse hindamisel asjakohased.

198 Sellest järeldub, et kolmanda väiteosa esimene etteheide tuleb tagasi lükata.

2) Kolmanda väiteosa teine etteheide, et hageja pahausksuse hindamisel arvesse võetud faktilised asjaolud on sisuliselt ebatäpsed

199 Mis puudutab asjaolude väidetavaid sisulisi ebatäpsusi, mida komisjon arvesse võttis, kui ta leidis pärast 2. oktoobrit 2008 aset leidnud asjaolude põhjal, et hageja tegutses asjaolude asetleidmise ajal pahauskselt ja ilma tegeliku kavatsuseta raudtee rekonstrueerida, siis väidab hageja esimesena, et pahausksuse väide on väga väheusutav, kuna – nagu komisjon vaidlustatud otsuse põhjenduses 90 tunnistas – oli 17. detsembri 2010. aasta vahekohtuotsus, mis tehti pärast Orleni algatatud menetlust viimase ja tema vahelise kaubanduserimeelsuse kontekstis, see, mis ajendas teda loobuma raudtee rekonstrueerimisega jätkamast. Hageja väidab, et enne seda vahekohtuotsust ja eelkõige asjaolude asetleidmise ajal, st 3. oktoobril 2008, jätkas ta rekonstrueerimisprojekti, kuna ta leidis, et tal on lepinguline kohustus raudtee rekonstrueerida.

200 Teisena väidab hageja sisuliselt, et kolm faktilist asjaolu, mis on 2. oktoobrist 2008 hilisemad ja millele komisjon rajas pahausksuse eelduse, on hüpoteetilised ja ilmselgelt valed. Toimik sisaldab seevastu arvukalt tõendeid, mida vaidlustatud otsuses ei analüüsitud ja millest nähtub, et asjaolude asetleidmise ajal oli tal kavatsus raudtee rekonstrueerida, eelkõige lisadena A.10, A.30 ja A.31 esitatud dokumendid. Hageja sõnul annavad hilisemad teod samuti veenvaid tõendeid, mis näitavad, et asjaolude asetleidmise ajal oli tal tegelikult kavatsus raudtee rekonstrueerida kuni ajani, mil 17. detsembri 2010. aasta vahekohtuotsus ajendas teda oma seisukohta ümber vaatama. Seega leiab hageja, et ükski faktiline asjaolu ei kinnita komisjoni oletust, mille kohaselt hageja tegutses pahauskselt, st et tal ei olnud tegelikult kavatsust raudteed uuesti ehitada, kui see 3. oktoobril 2008 likvideeriti.

201 Komisjon ja menetlusse astuja vaidlevad sellele etteheitele vastu.

202 Kõigepealt tuleb tuvastada, et teise väite kolmanda osa teise etteheitega vaidlustab hageja sisuliselt hinnangud, mille komisjon andis vaidlustatud otsuse põhjenduses 192 ja mille sisu mainiti eespool punktis 161. Teise etteheite põhjendamiseks esitab hageja sisuliselt kaks argumenti.

i) Esimene argument, et 17. detsembri 2010. aasta vahekohtuotsus on väidetavalt mõjutanud otsust jätta raudtee rekonstrueerimata

203 Esimeses argumendis väidab hageja, et pahausksuse väide, mis tema arvates tuleneb vaidlustatud otsuse põhjendusest 192, on väga väheusutav, kuna raudtee rekonstrueerimisega jätkamisest ajendas teda loobuma 17. detsembri 2010. aasta vahekohtuotsus. Hageja täpsustab, et enne seda vahekohtuotsust ja eelkõige asjaolude asetleidmise ajal jätkas ta rekonstrueerimisprojekti, kuna ta leidis, et tal on lepinguline kohustus raudtee rekonstrueerida.

204 Kõigepealt tuleb märkida, et nagu nähtub eespool punktidest 196 ja 197, ei tuginenud komisjon vaidlustatud otsuse põhjenduses 192 esitatud väites hageja pahausksusele seoses tema kavatsusega rekonstrueerida raudtee, vaid piirdus üksnes viitega faktilisele asjaolule, et pärast lammutamist ei

püüdnud hageja raudteed rekonstrueerida. Lisaks tuleb märkida, et komisjoni järeldus, et pärast raudtee lammutamist ei üritanud hageja tegelikult seda rekonstrueerida, kinnitab vaidlustatud otsuse põhjenduses 193 tehtud järeldust vaidlustatud otsuse põhjendustes 184–191 esitatud muude asjaolude kogumi põhjal, mille kohaselt likvideeris hageja raudtee kiirustades ja saamata enne vajalikke vahendeid.

205 Seejärel nähtub vaidlustatud otsusest, et isegi enne 17. detsembri 2010. aasta vahekohtuotsuse tegemist teavitas hageja Leedu valitsust korduvalt raudtee rekonstrueerimise ebasoodsatest tingimustest (vaidlustatud otsuse põhjendused 92–95 ja 103).

206 Lõpuks ei saa hageja väita, et enne 17. detsembri 2010. aasta vahekohtuotsuse tegemist ja eelkõige asjaolude asetleidmise ajal jätkas ta raudtee rekonstrueerimise projekti. Nimelt ajavahemikul, mis on pikem kui kaks aastat, mis möödus raudtee kaotamise ja vahekohtuotsuse tegemise vahel, ei teinud hageja remonditöid, kuigi ta kinnitas mitmes dokumendis, et rekonstrueerimine oleks võinud lõppeda enam-vähem kahe aastaga.

207 Eeltoodust tuleneb, et hageja esimene argument tuleb tagasi lükata.

ii) Teine argument, et seoses vaidlustatud otsuse põhjenduses 192 mainitud kolme asjaoluga on väidetavalt tehtud hindamisvigu

208 Teises argumendis heidab hageja komisjonile sisuliselt ette, et viimane tegi vaidlustatud otsuse põhjenduses 192 mainitud kolme asjaolu osas hindamisvigu. Täpsemalt vaidlustab hageja ühelt poolt kolme asjaolu põhjendatuse ja teiselt poolt võimaluse võtta kolme asjaolu arvesse tõendina, mis võivad näidata, et tal puudus raudtee likvideerimise hetkel kavatsus see rekonstrueerida.

209 Sellega seoses piisab, kui märkida, et nagu on tuvastatud eespool punktides 196 ja 197, ei tuginenud komisjon vaidlustatud otsuses LG konkurentsivastasele kavatsusele või strateegiale, et põhjendada oma järeldust konkurentsiõiguse rikkumise olemasolu kohta.

210 Sellest tuleneb, et teise väite kolmanda osa teise etteheite teine argument tuleb tulemusetuse tõttu tagasi lükata.

211 Sellest järeldub, et kolmanda väiteosa teine etteheide ja seega teise väite kolmas osa tuleb tagasi lükata.

d) Teise väite neljas osa, mille kohaselt on kõnealuse tegevuse võimaliku konkurentsimõju analüüsimisel tehtud hindamisvigu ja rikutud õigusnorme

212 Neljandas väiteosas soovib hageja seada kahtluse alla vaidlustatud otsuse põhjendustes 202 ja 203 esitatud järelduse, mille kohaselt jättis raudtee likvideerimine LDZi sisuliselt ilma kõige lühemast ja otsesemast marsruudist rafineerimistehasest Läti Riia ja Ventspilsi sadamaterminalideni ning et sellel tegevusel võis olla konkurentsivastane mõju. Ta vaidleb vastu ka kolmele kaalutlusele, millel see järeldus tema sõnul põhineb, nimelt esiteks, et enne raudtee likvideerimist oli LDZil usutav võimalus pakkuda Orleni naftatoodete raudteeveo teenuseid rafineerimistehasest naabersadamaterminalini ja avaldada talle nii konkurentsisurvet, teiseks, et pärast raudtee kaotamist ei olnud LDZil enam sellist võimalust, ning kolmandaks, et see olukord tõi kaasa naftatoodete raudteeveoteenuste osutamise turu sulgemise rafineerimistehasest Klaipeda, Riia ja Ventspilsi sadamaterminalideni. Hageja sõnul ei toeta neid järeldusi ükski õiguslik ega faktiline asjaolu.

213 Eelkõige väidab hageja, et komisjoni argumentides on esiteks rikutud õigusnorme (esimene etteheide) ja teiseks tehtud hindamisvigu (teine etteheide).

1) Esimene etteheide, et rikutud on õigusnorme

214 Selleks et põhjendada esimest etteheidet, mille kohaselt on rikutud õigusnorme, esitab hageja sisuliselt kaks argumenti. Esimeses argumendis väidab ta, et raudtee likvideerimisel 3. oktoobril 2008 ei saanud olla konkurentsivastast mõju. Teises argumendis väidab hageja, et raudtee remontimata jätmine ei takistanud LDZil olla tõhus konkurent ja vedada pikal marsruudil kaupa, mida varem veeti lühimarsruudil ja mida seetõttu mõjutab raudtee likvideerimine (edaspidi „mõjutatud kaup“).

i) Esimene argument, et puudub raudtee likvideerimisega seotud konkurentsivastane mõju

215 Hageja väidab, et raudtee likvideerimisel 3. oktoobril 2008 ei saanud olla konkurentsivastast mõju, kuna raudtee oli liikluseks suletud juba alates liikluse peatamisest 2. septembril 2008. Nimelt ei jätnud tühistamine hageja sõnul iseenesest LDZi ilma Läti Riia ja Ventspilsi sadamaterminalidesse suunduvast kõige lühemast ja kõige otsesemast marsruudist, kuna sellest jättis ta ilma liikluse peatamine kuu aega varem. Isegi enne raudtee likvideerimist ei olnud ei LDZil ega hagejal võimalik alates 2. septembrist 2008 pakkuda veoteenuseid, kasutades raudteed. Hageja arvates ei oma seega tähtsust põhjus, miks ei saa raudteed enam kasutada.

216 Lisaks ei ole hageja sõnul ühtegi tõendit, mis tõendaks, et LDZi puhul oleks olukord olnud teistsugune, kui hageja oleks 18. septembril 2008 valinud esimese võimaluse, st osade kaupa rekonstrueerimise, mis hõlmab esialgset remonti, mitte aga selle asemel teist võimalust. Vaidlustatud otsus eeldab vaid seda, et selle vastupidise stsenaariumi raames (nimelt 3. oktoobril 2008 raudtee likvideerimata jätmine) oleks LG võinud kavandada esialgse remondi ettevõtmist hilisemas staadiumis. Hageja leiab siiski, et see stsenaarium on väga ebatõenäoline. Kõigepealt, kuna finantskriisi tagajärjel ei oleks ta saanud vahendeid 40 miljoni Leedu liti suuruse investeeringu jaoks ajavahemikuks 2009–2010, siis ei ole mingit põhjust eeldada, et ta oleks saanud esialgseks remondiks vajalikud märkimisväärsed vahendid summas 21,3 miljonit Leedu litti. Ta oleks pidanud esialgse remondi puhul järgima sama menetlust nagu viivitamatuks rekonstrueerimiseks, sealhulgas taotlema riigi või liidu vahendeid. Seejärel oli esimene võimalus, mis sisaldas esialgset remonti, palju vähem tõhus kui teine võimalus, ning tal oleks olnud äärmiselt ebaratsionaalne valida hiljem siiski esimene võimalus. Lõpuks ajendas teda tõenäoliselt ka 17. detsembri 2010. aasta vahekohtuotsus jätma esialgse remondiga jätkamata. Seega ei kinnita hageja sõnul ükski asjaolu komisjoni oletust, et raudtee likvideerimata jätmise korral oleks ta võinud hiljem kavandada piiratud remondi võimalust, st esialgset remonti osade kaupa rekonstrueerimise raames. Konkurentsiolukord vastupidise stsenaariumi puhul, kus raudteed ei oleks likvideeritud, ei oleks seega tõenäoliselt olnud *statu quo* olukorrast erinev.

217 Lisaks märgib hageja, et taristuettevõtjana on tal eriline vastutus eelkõige oma raudteevõrgu ohutuse eest seoses projekteerimise, hooldamise ja käitamisega. Kohustus minimeerida raudteevõrgu häireid allub seega iga raudteetaristuettevõtja ülimuslikule kohustusele vältida õnnetusi ja tagada liikluse ohutus.

218 Komisjon ja menetlusse astuja vaidlevad sellele argumendile vastu.

219 Kõigepealt tuleb märkida, et vaidlustatud otsuses analüüsis komisjon hageja tegevust, mis seisnes raudtee kaotamises kiirustades, hankimata vajalikke vahendeid ja järgimata selle rekonstrueerimiseks tavapäraseid ettevalmistavaid etappe (vaidlustatud otsuse põhjendused 182–201). Ta kvalifitseeris selle tegevuse kuritarvitavaks tegevuseks, mis seisneb selliste vahendite kasutamises, mis erinevad tavapärases konkurentsis kasutatavatest ja mis võivad avaldada konkurentsivastast mõju, mis seisneb konkurentsi kõrvaldamises naftatoodete raudteeveoteenuste osutamise turul rafineerimistehase ja naabersadamaterminalide vahel, luues turuletuleku tõkkeid ilma objektiivse põhjenduseta.

220 Komisjon kvalifitseeris seega tõepoolest raudtee kui sellise likvideerimise kuritarvituseks ja leidis, et sellel likvideerimisel võis sõltumata liikluse peatamisest raudteel 2. septembril 2008 olla konkurentsivastane mõju asjaomasele turule. Eelkõige leidis komisjon, et raudtee likvideerimine võib takistada LDZi, kes tegutseb tõhusa konkurendina, pakkumast teenuseid asjaomasel järgneval turul ja avaldamast hagejale konkurentsisurvet.

221 Käesolevas asjas tuleb esiteks märkida, et nagu rõhutab komisjon, pani kohaldatav õiguslik raamistik sellistele raudteetaristuettevõtjatele nagu hageja kohustuse minimeerida häireid ning parandada raudteevõrgu toimivust. Raudteeliikluse häirete korral pidi raudteetaristuettevõtja võtma kõik vajalikud meetmed tavapärase olukorra taastamiseks.

222 Kuigi tal on, nagu väidab hageja taristuettevõtjana, kohaldatava õigusliku raamistiku alusel eriline vastutus, mis puudutab eelkõige tema raudteevõrgu ohutust selle võrgu projekteerimisel, hooldamisel ja käitamisel (Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2004. aasta direktiivi 2004/49/EÜ ühenduse raudteede ohutuse kohta, millega muudetakse nõukogu direktiivi 95/18/EÜ raudtee-ettevõtjate litsentseerimise kohta ja direktiivi 2001/14/EÜ raudtee infrastruktuuri läbilaskevõime jaotamise ning raudtee infrastruktuuri kasutustasude kehtestamise ja ohutuse sertifitseerimise kohta (raudteede ohutuse direktiiv, ELT 2004, L 164, lk 44; ELT eriväljaanne 07/08, lk 227) põhjendus 17 ning Leedu raudteetranspordi seadustiku artikkel 24), saab üksnes tuvastada, et taristuettevõtjal ei ole sama õigusliku raamistiku alusel üksnes kohustus tagada liikluse ohutus, vaid tal on ka kohustus minimeerida raudteevõrgu häireid ja taastada tavapärane olukord rongiliikluse häire järel. Neid kahte kohustust peab taristuettevõtja arvesse võtma. Seega tuleb tõdeda, et käesolevas asjas ei saanud kogu raudtee kaotamist põhjendada üksnes ohutuse kaalutlustega, kuna ohutus oli juba nõuetekohaselt tagatud liikluse peatamisega 2. septembril 2008.

223 Teiseks, kuna hagejal on asjaomasel turul valitsev seisund, oli tal eriline kohustus hoiduda oma tegevusega kahjustamast tõhusat ja moonutamata konkurentsi sellel turul. Seega oleks hageja pidanud raudtee deformeerumisele lahenduse valimisel võtma arvesse temal ELTL artikli 102 alusel lasuvat vastutust ja raudtee osade kaupa rekonstrueerimisega hoiduma välistamast võimalust raudtee lähiajal taas kasutusele võtta, järgides oma kohustust minimeerida häireid raudteevõrgus, taastades häirete järel tavapärane olukord.

224 Sellest tuleneb, et sõltumata varem liikluse peatamisest, ei võtnud hageja nende faktiliste ja õiguslike asjaolude korral, millest lähtuti vaidlustatud otsuses, kogu raudteed likvideerides arvesse erilist vastutust, mis tal ELTL artikli 102 alusel lasus.

225 Kolmandaks tuleb märkida, et kuigi liikluse peatamine raudteel 2. septembril 2008 võttis LDZilt küll juba võimaluse kasutada marsruuti Leedu territooriumile sisenemiseks, nagu väidab hageja, ei saa vastu vaielda sellele, nagu märgib komisjon, et raudtee likvideerimine raskendas olukorda, mis valitses pärast liikluse peatamist. Raudtee likvideerimine muutis nimelt liikluse peatamise, mis on oma laadilt ajutine olukord, püsivaks olukorraks, kus raudtee kasutamine on täielikult võimatu. Ajutise olukorra muutumine püsivaks olukorraks võib aga mõjutada konkurentsiolukorda, kuna potentsiaalsed konkurendid ei tegutse samal viisil, olenevalt sellest, kas nad leiavad, et tavapärase olukorra taastamine võib toimuda lühikese aja jooksul, keskpikas perspektiivis või mitte kunagi. Sellega seoses tuleb lisaks märkida, et LDZ võttis oma litsentsitaotluse Lätti suunduva lühimarsruudi Leedu osal tegutsemiseks tagasi siis, kui Orlen lõpuks leidis, et hageja ei kavatse lähiajal raudteed remontida (vt eespool punkt 26). Lisaks muutis raudtee likvideerimine *de facto* võimatuks esimese võimaluse rakendamise, kuna nüüd ei olnud enam võimalik kavandada selle esimest etappi, nimelt raudtee paiklikke parandusi kohtades, mis ei võimaldanud ohutut raudteeliiklust. Lisaks suurendas raudtee likvideerimine – kiirustades ja saamata selle rekonstrueerimiseks vajalikke vahendeid – käesolevas asjas tekkinud riski, et ohutu raudteeliiklus taastatakse lühimarsruudil alles enam kui kümme aastat hiljem.

226 See likvideerimine võis kaasa tuua turult väljatõrjuva mõju, mis seisnes sellele turule sisenemise võimaluse raskemaks muutmises, kuna selle suhtes kehtivad vähem soodsad tingimused. Seega tuleb tõdeda, et raudtee likvideerimine võis asjaomasel turul kaasa tuua konkurentsivastase mõju.

227 Eeltoodut arvestades tuleb asuda seisukohale, et hageja väidab ekslikult, et vastupidise stsenaariumi raames ei oleks konkurentsiolukord olnud *statu quo* omast erinev. Nimelt oleks see olukord võinud olla teistsugune, kuna raudtee likvideerimine kiirustades ja kindlustamata selle rekonstrueerimiseks vajalikke vahendeid raskendas liikluse peatamise ajal valitsenud olukorda, muutes oma laadilt ajutise peatamise olukorraks, kus raudtee kasutamine on täielikult võimatu. See muutis ka raudtee remondi raskemaks, kuna see muutis esimese võimaluse võimatuks ega võimaldanud teist võimalust täielikult rakendada.

228 Seda järeldust ei sea kahtluse alla hageja teised argumendid.

229 Esiteks, mis puudutab argumenti, et kuna hageja ei oleks finantskriisi tõttu saanud vahendeid 40 miljoni Leedu liti suuruse rekonstrueerimisinvesteeringu jaoks ajavahemikuks 2009–2010, siis ei ole mingit põhjust eeldada, et ta oleks saanud esialgseks remondiks vajalikud märkimisväärsed vahendid summas 21,3 miljonit Leedu litti, seda enam, et ta oleks pidanud esialgse remondi puhul järgima sisuliselt sama menetlust nagu see, mida järgiti selle viivitamatuks rekonstrueerimiseks, sealhulgas taotlema riigi või liidu vahendeid, siis tuleb asuda seisukohale, et selle argumendiga soovib hageja sisuliselt põhjendada teise võimaluse rakendamist. Siiski ei heida komisjon viimasele ette, et ta valis esimese võimaluse asemel teise võimaluse, vaid pigem teise võimaluse rakendamise korda ja eelkõige asjaolu, et hageja alustas raudtee likvideerimise töid ilma rekonstrueerimist kuidagi ette valmistamata, mis muutis esimese võimaluse rakendamise võimatuks. Kuna raudtee likvideerimise tagajärjel piirati võimaluste valikut ja takistati liikluse taastamist Lätti suunduval lühimarsruudil, ei saanud hageja täita kohustusi, mis lasuvad tal kui monopoolses seisundis ettevõtjal, keda riik on kohustanud raudteevõrku haldama. Järelikult ei saa küsimus, kas hageja oleks saanud esialgse remondiga seoses märkimisväärsed vahendid, seada kahtluse alla komisjoni analüüsi.

230 Igal juhul kinnitab hageja selle argumendiga, et ta oli teadlik asjakohasest toimimisviisist, mida ta oleks pidanud kasutama pärast liikluse peatamist raudteel 2. septembril 2008. Sellega seoses märkis komisjon vaidlustatud otsuse põhjenduses 49, et hageja kulutas 107 000 eurot, et likvideerida raudtee kiirustades ilma selle taastamiseks vajalikke vahendeid taotlemata ja nende saamiseks haldusmenetlust alustamata. Käesoleval juhul ei taotlenud hageja mitte ainult riigi vahendeid hilinenult (vt eespool punkt 173), vaid ta ei täitnud ka liidu vahendite saamiseks vajalikku haldusmenetlust (vt eespool punkt 175).

231 Teiseks ei saa nõustuda argumendiga, mille kohaselt oli esimene võimalus palju vähem tõhus kui teine võimalus ning hagejal oleks olnud äärmiselt ebaratsionaalne kasutada sellegipoolest esimest võimalust, kuna komisjon ei heitnud hagejale ette, et ta valis esimese võimaluse asemel teise võimaluse, vaid heitis talle pigem ette, et hageja likvideeris raudtee kiirustades ja kindlustamata enne selle rekonstrueerimiseks vajalikke vahendeid.

232 Kolmandaks, mis puudutab argumenti, et 17. detsembri 2010. aasta vahekohtuotsus ajendas tõenäoliselt samuti hagejat mitte jätkama esialgse remondiga esimese võimaluse hüpoteetilise rakendamise raames, siis tuleb meenutada, nagu märkis komisjon vaidlustatud otsuse põhjenduses 89, et vahekohtuotsus oli piiratud ulatusega oma analüüsieseme ja arvesse võetava ajavahemiku osas. Kõnealune vahekohtuotsus puudutas üksnes hageja ja Orleni vahel 1999. aastal sõlmitud kaubanduskokkuleppe artikli tõlgendamist ja analüüsis asjaolusid, mis leidsid aset kuni 30. septembrini 2008. Niisiis ei uuritud selles vahekohtuotsuses raudtee likvideerimist, mis toimus oktoobris 2008. Lisaks tuleb märkida, et hageja oli kohaldatava õigusliku raamistiku alusel kohustatud võtma kõik vajalikud meetmed, et taastada pärast häiret tavapärane olukord raudteel. Seega ei saa hageja tugineda 17. detsembri 2010. aasta vahekohtuotsusele, selleks et väita, et tal oli õigus otsustada jätta taotlemata raudtee rekonstrueerimiseks ja liikluse taastamiseks vajalikud vahendid.

233 Seega tuleb asuda seisukohale, et komisjon ei rikkunud õigusnormi, kui ta leidis vaidlustatud otsuses, et raudtee kui sellise likvideerimisel võis olla turul konkurentsivastane mõju, sõltumata liikluse eelnevast peatamisest.

234 Järelikult tuleb neljanda väiteosa esimese etteheite esimene argument tagasi lükata.

ii) Teine argument, et raudtee remontimata jätmine ei takistanud LDZil olla tõhus konkurent

235 Hageja väidab, et raudtee remontimata jätmine ei takistanud LDZil olla tõhus konkurent ja vedada mõjutatud kaupa Lätti suunduva pika marsruudi kaudu. Esiteks väidab ta, et pärast liikluse peatamist 2. septembril 2008 sai raudteed taas kasutada alles pärast olulisi renoveerimistöid, ja seda olenemata sellest, kas oleks rakendatud esimest või teist võimalust. Seetõttu seisneb hageja sõnul ainus oluline õiguslik küsimus kindlakstegemises, kas raudtee remontimata jätmine võib takistada LDZil, kes tegutseb tõhusa konkurendina, pakkuda asjaomasel turul teenuseid ja avaldada sellel turul konkurentsisurvet. Seda küsimust vaidlustatud otsuses siiski ei analüüsitud, vaid otsuses kvalifitseeriti üksnes raudtee likvideerimine konkurentsivastaseks tegevuseks, samas kui raudtee likvideerimisel kui sellisel ei olnud konkurentsile mingit mõju. Teiseks ei ole komisjon tõendanud, et remontimata jätmisel oleks tõenäoliselt olnud väljatõrjuv mõju, vaid ta viitas ekslikult palju vähem rangele õiguslikule kriteeriumile, st potentsiaalse konkurentsipiirangu kriteeriumile. Kolmandaks ei ole vaidlustatud otsuses uuritud ka seda, kas pärast liikluse peatamist sai LDZ konkureerida LGga mõjutatud kauba pärast samal marsruudil, st Lätti suunduval pikal marsruudil.

236 Komisjon ja menetlusse astuja vaidlevad sellele argumendile vastu.

237 Mis puudutab käesolevas asjas asjaolu, et raudtee likvideerimine ei mõjuta konkurentsi, kuna raudtee remontimata jätmisel liikluse peatamise järel oli selline mõju, siis tuleb kõigepealt tõdeda, et vaidlustatud otsuses ei ole analüüsitud, kas raudtee remontimata jätmine võis takistada LDZil pakkuda asjaomasel turul teenuseid ja avaldada hagejale konkurentsisurvet. Siiski, kuna komisjon suutis tõendada, et raudtee likvideerimist kui sellist võib pidada potentsiaalselt kuritarvitavaks tegevuseks, ei olnud see analüüs vajalik.

238 Seega, vastupidi sellele, mida väidab hageja, kuna komisjon suutis tõendada, et raudtee likvideerimisel võis olla konkurentsile potentsiaalne mõju, ei olnud ta kohustatud uurima, kas raudtee remontimata jätmine võis samuti sellist mõju avaldada. Igal juhul tuleb märkida, et komisjon võttis raudtee likvideerimise konkurentsivastase mõju analüüsimisel arvesse raudtee remontimata jätmist. Nimelt analüüsis komisjon raudtee likvideerimise mõju selle remontimise võimalusele ja seega hageja võimalusele täita oma kohustust taastada tavapärane olukord pärast deformeerumist – kohustus, mis tal kui Leedu raudteetaristuettevõtjal ja turgu valitseva seisundiga ettevõtjal lasub.

239 Mis puudutab asjaolu, et komisjon ei ole õiguslikult piisavalt tõendanud, et raudtee remontimata jätmisel võis olla konkurentsivastane mõju, piirdudes vähem range õigusliku kriteeriumiga kui väljatõrjuva mõju olemasolu, sõltumata sellest, kas sõnad „võimeline“ (inglise keeles *capable*) ja „tõenäoline“ (inglise keeles *likely*) on omavahel asendatavad, nagu väidab komisjon, siis tuleb märkida, et ta uuris käesolevas asjas raudtee likvideerimise tõenäolist mõju (vaidlustatud otsuse põhjendused 317–324 ja 363).

240 Mis puudutab asjaolu, et komisjon oleks pidanud uurima, kas raudtee remontimata jätmine pärast liikluse peatamist võis takistada LDZil hagejaga konkureerimast Lätti suunduval pikal marsruudil mõjutatud kauba pärast, see tähendab koguste pärast, mis saadeti lühimarsruudil kuni 2. septembrini 2008, siis tuleb sarnaselt komisjoniga märkida, et see argument põhineb eeldusel, et raudtee likvideerimine mõjutas vaid Lätti suunduva lühimarsruudil kuni 2. septembrini 2008 veetud koguseid.

241 Vaidlustatud otsuse põhjenduses 158 määratles komisjon aga L&S lähenemisviisi alusel asjaomase turu meritsi eksporditavate Orleni naftatoodete turuna ehk naftatoodete rafineerimistehasest Klaipėda, Riia ja Ventspilsi sadamaterminalidesse raudteeveo turuna. Kaup, mida raudtee likvideerimine võis mõjutada, ei piirdunud järelikult selliste naftatoodete suhteliselt väikese mahuga, mida enne liikluse peatamist septembris 2008 veeti, vaid see moodustas väga olulise osa Orleni rafineerimistehase toodangust, mis oli mõeldud mereekspordiks rahvusvahelistele turgudele.

242 Kuna hageja ei ole vaidlustanud asjaomase turu määratlust, mis on pakutud vaidlustatud otsuses, ei saa komisjonile ette heita ühtegi viga selle tõttu, et ta ei uurinud, kas raudtee remontimata jätmine pärast liikluse peatamist võis takistada LDZi konkureerimast hagejaga Lätti suunduval pikal marsruudil ainsa mõjutatud kauba osas.

243 Kõike eeltoodut arvesse võttes tuleb tõdeda, et komisjonile ei saa ette heita ühtegi viga selle tõttu, et ta jättis analüüsimata, kas raudtee remontimata jätmine võis avaldada asjaomasel turul konkurentsivastast mõju.

244 Seega tuleb neljanda väiteosa esimese etteheite teine argument tagasi lükata ja seega esimene etteheide tervikuna tagasi lükata.

2) Teine etteheide, mis tugineb hindamisvigadele seoses LDZi võimalusega konkureerida LGga Lätti suunduval pikal marsruudil

245 Teises etteheites heidab hageja komisjonile sisuliselt ette, et viimane tegi hindamisvea, kui ta leidis, et LDZil oli usutav võimalus temaga konkureerida Lätti suunduval lühimarsruudil, mitte Lätti suunduval pikal marsruudil.

246 Teise etteheite põhjendamiseks esitab hageja sisuliselt kaks argumentide seeriat. Esimeses argumentide seerias vaidleb hageja vastu vaidlustatud otsuse analüüsile, mis puudutab turuletuleku tõkete olemasolu ja eelkõige järeldust, mille kohaselt sõltus LDZ Läti sadamaterminalidesse suunduvatel pikkadel marsruutidel LGst suuremas ulatuses (vaidlustatud otsuse põhjendused 290–308). Teises argumentide seerias soovib hageja seada kahtluse alla vaidlustatud otsuse järelduse, mille kohaselt ei olnud Läti sadamaterminalidesse suunduvad pikad marsruudid kasumlikud, võrreldes Klaipėdasse suunduva marsruudiga (vaidlustatud otsuse põhjendused 309–316).

i) Argumendid, mille eesmärk on vaidlustada turuletuleku tõkete olemasolu

247 Esimeses argumentide seerias vaidleb hageja vastu väidetavate turuletuleku tõkete olemasolule ja eelkõige vaidlustatud otsuses esitatud kinnitusele, et LDZ sõltus suuremas ulatuses (vaidlustatud otsuse põhjendus 300) olemasolevast käitajast, vertikaalselt integreeritud ettevõtjast (vaidlustatud otsuse põhjendus 293), st hagejast endast mitte ainult 34 km pikkusel vahemaal Leedu territooriumil (lühimarsruut), vaid ka pikemal 152 km pikkusel vahemaal (pikk marsruut). Hageja vaidleb vastu ka vaidlustatud otsuses tehtud järeldusele, mille kohaselt kujutas see olukord *ex ante* seisukohast LDZile märksa suuremat riski, kui tegutseda Läti sadamaterminalidesse suunduvatel lühimarsruutidel (vaidlustatud otsuse põhjendus 301). Täpsemalt soovib hageja seada kahtluse alla vaidlustatud otsuses tehtud järelduse, mille kohaselt LDZi esitatud taotlus Lätti suunduva pika marsruudi läbilaskevõimsuse jaotamiseks puudutas palju pikemaid ja märkimisväärselt sagedamini läbitavaid marsruute Leedus ning oleks seetõttu olnud keerulisem, mis oleks suurendanud pinget raudteetaristuettevõtjaga, st LGga (vaidlustatud otsuse põhjendus 297).

248 Sellega seoses väidab hageja esiteks, et taristu läbilaskevõimsuse jaotamist Leedus puudutavaid otsuseid ei võta vastu tema, vaid Leedu raudteeinspektsioon (edaspidi „VGI“) transpordi- ja kommunikatsiooniministeeriumi järelevalve all. VGI peab otsused vastu võtma mittediskrimineerivalt ja rangelt nelja kuu jooksul. Teiseks oli LDZ saanud 28 päeva jooksul pärast taotluse esitamist kõik

vajalikud tegevusload Leedus Lätti suunduva pika marsruudi esimesel osal iseseisvalt tegutsemiseks, st Läti piirist Radviliškiseni (Leedu). Miski ei viita sellele, et LDZil oleks olnud raske või keerulisem saada ka vajalikke lube pika marsruudi teise lõigu jaoks. Kolmandaks tunnistab komisjon vaidlustatud otsuses, et pika marsruudi ülekoormuse risk ja järelikult hagejaga tekkivate pingete risk puudub. Neljandaks kehtis hagejale kui Leedu ainsale raudteetaristuettevõtjale diskrimineerimiskeeld ka täiendavate raudteeteenuste osas. Miski ei võimalda eeldada, et ta ei täitnud oma kohustusi. Viiendaks on äärmiselt vähetõenäoline, et heakskiitmise menetlus ja lisateenuste osutamine oli kerge seoses 34 km (lühimarsruut) või 60 km (pika marsruudi esimene lõik) puhul Leedu territooriumil, kuid väga raske ülejäänud 92 km (pika marsruudi teine lõik) jaoks.

249 Lisaks vaidlustab hageja asjaolu, et LDZ võis olla temast rohkem sõltuv, selleks et saada teavet pika marsruudi kasutamise alustamise tingimuste ja kasutustasu kohta kui nende tingimuste kohta lühimarsruudi puhul. Hageja sõnul on kogu asjakohane teave avaldatud Leedu ametlikus väljaandes ja VGI veebilehel, kes on kohustatud tagama mittediskrimineeriva võimaluse asuda taristut kasutama ja kehtestama tasud. Kuigi 2008.–2009. aasta võrguaruandes ei ole täpsustatud täiendavate raudteeteenuste kasutustasu täpset summat, olid kõik taristu kasutamise tasud avaldatud ja avalikkusele teada. Lisaks on selle teabe hulgas ka kasutustasude arvutamise valemid. Pärast seda, kui VGI oli need tasud välja arvutanud, avaldati need enne konkreetse sõiduplaani kehtestamist, mis võimaldas igal taotlejal tegelikud kasutustasud hõlpsalt välja arvutada. Lisaks, isegi kui esines veel teatav ebakindlus täiendavate teenuste kasutustasude täpse summa osas, ei ole usutav, et väidetav läbipaistvuse puudumine ei kujuta endast turuletuleku tõket lühimarsruudi ja pika marsruudi esimese lõigu osas Leedus (mille osas LDZ oli kõik vajalikud load saanud), vaid kujutab endast olulist turuletuleku tõket pika marsruudi teise lõigu puhul.

250 Komisjon ja menetlusse astuja vaidlevad sellele argumentide seeriale vastu.

251 Sellega seoses tuleb märkida, et vaidlustatud otsuses leidis komisjon sisuliselt, et kogu raudtee 19 km likvideerimine, mis muutis kõige lühema ja otsesema marsruudi rafineerimistehasest Läti piirini konkurentidele kättesaamatuks, kujutas endast tegevust, mis seisnes selliste vahendite kasutamises, mis erinevad nendest vahenditest, mida kasutatakse tavapärases konkurentsis ja mis võis kaasa tuua võimaliku konkurentsivastase mõju Klaipėda, Riia ja Ventspilsi sadamaterminalidesse naftatoodete raudteeveo teenuste osutamise järelturul (vaidlustatud otsuse põhjendused 2, 177 ja 202).

252 Kõigepealt leidis komisjon, et enne raudtee likvideerimist oli LDZil usutav võimalus vedada Orleni mereekspordiks mõeldud naftatooteid rafineerimistehasest Läti sadamaterminalidesse Lätti suunduva lühimarsruudi kaudu. Komisjon märkis samuti, et hageja oli tõsiselt mures võimaluse pärast, et Orlen kasutab LDZi raudteeveoteenuseid. Lisaks märkis komisjon, et Orlen ja LDZ olid kaks aastat seda võimalust uurinud, et Orleni haldusnõukogu esimees teatas, et nende läbirääkimiste tulemusel survestati LGd ning et LDZ oli esitanud litsentsitaotluse Lätti suunduva lühimarsruudi Leedu osal, kuid mitte Läti sadamaterminalidesse suunduvatel pikkadel marsruutidel tegutsemiseks. Seejärel analüüsis komisjon siiski võimsust ja veokulusid. Selle hinnangu kinnitamiseks märkis komisjon esiteks, et tehnilistel ja võimsuse kaalutlustel oli Orleni naftatooteid võimalik vedada Läti sadamaterminalidesse, teiseks, et Läti sadamaterminalid kujutasid naftatoodete käsitsemiseks endast usutavat alternatiivi Klaipėda sadamale, kolmandaks, et Orleni jaoks oli raudteeveo kulude küsimus marsruudi valikul peamine asjaolu, neljandaks, et raudteeveo kulud sõltusid vahemaa pikkusest ja liikmesriigist, kus vedu toimus, ning viiendaks, et LDZ suutis Läti sadamaterminalisesse suunduval lühimarsruudil esitada konkurentsivõimelise pakkumise.

253 Seejärel leidis komisjon, et pärast raudtee likvideerimist ei olnud LDZil enam võimalik pakkuda rafineerimistehasest lähtuvatele ja naabersadamaterminali suunduvatele Orleni naftatoodetele konkurentsivõimelisi raudteeveoteenuseid ning seetõttu ei saanud ta enam LG-le konkurentsisurvet avaldada raudteesektori oluliste turutõkete ja sellele sektorile omase ebasoodsa konkurentsiolukorra tõttu, millega seisid silmitsi need raudteeveoettevõtjad, kes konkureerisid juba turul tegutseva ettevõtjaga, kelle ülesandeks oli ka taristu haldamine.

254 Komisjoni sõnul oli LDZi jaoks ainus võimalus pakkuda Orleni naftatoodetele konkurentsivõimelisi raudteeveoteenuseid see, kui ta üritab tegutseda Klaipėdasse suunduval marsruudil või Läti sadamaterminalidesse suunduvatel pikkadel marsruutidel. Komisjon märkis, et 228 km pikkune Klaipėdasse suunduv marsruut asub täielikult Leedu territooriumil ja Läti sadamaterminalidesse suunduvad pikad marsruudid läbivad suures osas Leedu territooriumi (152 km). Komisjon leidis seega, et hagejal oli oma võrgus konkurentsieelis ning et LDZi konkurentsipositsioon Klaipėdasse suunduval marsruudil ja Läti sadamaterminalidesse suunduvatel pikkadel marsruutidel oli nõrgem kui nendesse sadamaterminalidesse suunduvatel lühimarsruutidel.

255 Komisjon täpsustas ka turuletuleku tõkkeid ja ebasoodsat konkurentsiolukorda, millega selline potentsiaalne konkurent nagu LDZ võib hageja võrgus kokku puutuda. Komisjon keskendus kõige olulisematele turuletuleku takistustele, milleks on võimatus kasutada raudteetaristut ja saada täiendavaid raudteeteenuseid (vaidlustatud otsuse põhjendused 293–304) ning teabe ja läbipaistvuse puudumine turule tulemise tingimuste kohta (vaidlustatud otsuse põhjendused 305–308). Ta lisas, et isegi kui LDZil oleks olnud võimalik pakkuda Orleni naftatoodete raudteeveoteenuseid Läti sadamaterminalidesse suunduvatel pikkadel marsruutidel, ilma et tal oleks esinenud turuletuleku takistusi, oleksid need marsruudid olnud vähem tulusad kui Klaipėdasse suunduv marsruut, mistõttu need Läti sadamaterminalidesse suunduvad pikad marsruudid ei kujuta endast konkurentsivõimelist alternatiivi Klaipėdasse suunduvale marsruudile.

256 Lõpuks järeldas komisjon, et see tõi kaasa raudteeveoteenuste osutamise turu sulgemise, mis puudutab naftatoodete vedu rafineerimistehasest Klaipėda, Riia ja Ventspilsi sadamaterminalidesse.

257 Esimesena tuleb käesolevas asjas kõigepealt märkida, et hageja soovib oma argumentidega üksnes vaidlustada vaidlustatud otsuse põhjenduses 208 ja järgmistes põhjendustes komisjoni esitatud täiendavad hinnangud, kuid ei sea kahtluse alla vaidlustatud otsuse põhjendustes 205–207 esitatud peamisi hinnanguid, mille kohaselt oli LDZil usutav võimalus vedada Orleni mereekspordiks mõeldud naftatooteid rafineerimistehasest Läti sadamaterminalidesse Lätti suunduva lühimarsruudi kaudu. Mis puudutab raudteetaristu läbilaskevõimsuse jaotamist puudutavaid otsuseid, siis tuleb sarnaselt komisjoniga märkida, et vaidlustatud otsus ei sea kahtluse alla asjaolu, et need otsused teeb VGI. Sellega seoses tunnistas komisjon vaidlustatud otsuse põhjenduses 296, et mis puudutab läbilaskevõimsuse jaotamist Leedus, siis esitatakse raudteetaristu kasutamise taotlused VGI-le, kes kontrollis neid täies ulatuses. Siiski jätkas komisjon, selgitades ilma, et hageja oleks talle selles küsimuses vastu vaielnud, et just hageja viis läbi taotluste tehnilise hindamise ja koostas VGI sõiduplaani projekti. Seega, nagu kinnitab komisjon, sõltus LDZi läbilaskevõimsuse jaotamise taotlus konkreetselt hageja tehtud hindamisest. Lisaks erines läbilaskevõimsuse jaotamise taotlus taotlusest saada tegevuslube nagu Leedus tegutsemiseks vajalik ohutustunnistus. Järelikult, nagu komisjon õigesti märgib, ei ole oluline, et LDZil oleks olnud vaja 28 päeva, nagu väidab hageja, et saada kõik vajalikud tegevusload pärast seda, kui ta oli esitanud taotluse, selleks et tegutseda Läti sadamaterminalidesse suunduvate pikkade marsruutide Leedu osa ühel osal. Nimelt ei põhine vaidlustatud otsuses läbi viidud turuletuleku tõkete hindamine mitte tegevuslubade saamise raskusel, raskusel saada läbilaskevõimsus.

258 Teisena, mis puudutab argumenti Läti sadamaterminalidesse suunduvate pikkade marsruutide läbilaskevõimsuse väidetavate piirangute kohta, siis tuleb sarnaselt komisjoniga märkida, et vaidlustatud otsuses ei ole väidetud, et neil marsruutidel on niisugused piirangud. Vaidlustatud otsuses on seevastu märgitud, et läbilaskevõimsuse taotlused oleksid olnud keerulisemad. Need taotlused sõltusid nimelt hageja hindamisest pikema marsruudi osas Leedus, mida läbitakse sagedamini kui Lätti suunduva marsruudi Leedu osa (vaidlustatud otsuse põhjendus 297). Rongiliinide konfliktide risk oli suurem Läti sadamaterminalidesse suunduvatel pikkadel marsruutidel, kuna neid marsruute kasutati juba, samas kui lühimarsruudi Leedu osa kasutati üksnes Orleni naftatoodete veoks (vaidlustatud otsuse põhjendus 298).

259 Kolmandana, mis puudutab argumenti, et hagejal oli keeld diskrimineerida ka täiendavate raudteeteenuste osas, siis tuleb märkida, et vaidlustatud otsuse põhjendustes 293–300 ja 303 on märgitud, et direktiiviga 2001/14 kehtestatud diskrimineerimiskeelu põhimõtte ülevõtmine Leedu õigusesse jättis hagejale kaalutlusruumi, mis võimaldas tal kehtestada ebasoodsaid tingimusi võimalusele kasutada raudteetaristut ja täiendavate raudteeteenuste pakkumiseks. Eelkõige täpsustas komisjon vaidlustatud otsuse põhjendustes 293 ja 294, et täiendavate raudteeteenuste osutamine ei olnud tingimata reguleeritud või et seda reguleeriti viisil, mis jättis osutatud teenuse hinna ja kvaliteedi osas teatava kaalutlusruumi. Nii on see teatavate hooldusteenuste puhul (veeremite jaoks), võimaluse puhul kasutada teatavaid rajatisi (näiteks sorteerimisjaamad, parkimisrajatised ja veeremite puhastusseadmed) või seoses päästeteenustega (eelkõige juhul, kui rong on rikkis ja häirib liiklust). Seega, kui uus ettevõtja nagu LDZ kasutaks turgu valitseva ettevõtja, käesoleval juhul hageja teenuseid, võiks viimane suures osas kehtestada nende teenuste osutamise tingimused, mis tekitaks ebakindlust teenuste kvaliteedi ja hinna suhtes. Tuleb aga märkida, et hageja ei ole vaidlustanud kõiki neid järeldusi, vaid ta piirdub üksnes väitega, et miski ei võimalda eeldada, et ta ei täitnud oma kohustusi.

260 Neljandana, mis puudutab argumente, millega soovitakse kahtluse alla seada vaidlustatud otsuses tehtud järeldust, et LDZ oli pika marsruudi kasutamise tingimuste ja kasutustasude kohta teabe saamises hagejast rohkem sõltuv kui lühimarsruuti puudutavate tingimuste puhul, siis tuleb sarnaselt komisjoniga täpsustada, et vaidlustatud otsuses on tunnistatud, et taristu kasutustasude arvutamiseks kasutatud valemid avalikustati. Samas leidis ta ka seda, et LDZil oli pikemal marsruudil Leedus veel vähem teavet ja läbipaistvust täiendavate raudteeteenuste kasutustingimuste ja hindade kohta. Eelkõige rõhutas komisjon vaidlustatud otsuse põhjenduses 308, et hageja 2008.–2009. aasta võrguaruandes (Network Statement of 2008–2009) oli määratletud üksnes Leedu raudteetaristu kasutustasude arvutamise valem. Nimelt ei olnud selles dokumendis täpsustatud täiendavate raudteeteenuste tegelikke kasutustasusid, vaid selles oli üksnes märgitud, et täiendavate teenuste eest esitatakse arve vastavalt kehtivatele õigusnormidele. Seda väidet ei näi hageja aga olevat vaidlustanud, kuna ta väidab oma menetlusdokumentides, et isegi kui täiendavate teenuste eest võetavate kasutustasude täpse summa osas esines teatud ebakindlus, ei ole tõenäoline, et väidetav läbipaistvuse puudumine ei kujutanud endast turuletuleku tõket lühimarsruudi ja pika marsruudi esimese lõigu osas Leedus, vaid et seda saab pidada turuletuleku tõkkeks pika marsruudi teise lõigu puhul. Lisaks, argumendiga, et kuigi 2008.–2009. aasta võrguaruandes ei olnud täpsustatud täiendavate raudteeteenuste kasutustasu täpset summat, olid kõik taristutasud avaldatud ja avalikkusele teada, kinnitab hageja kaudselt, et dokumendis ei olnud täpsustatud täiendavate raudteeteenuste tegelikke kasutustasusid. Sellega seoses tuleb märkida, et see dokument edastati Üldkohtule vastuseks ühele käesolevas kohtuasjas võetud menetlust korraldavatest meetmetest (vt eespool punkt 65) ja et selles ei ole tõepoolest täpsustatud täiendavate raudteeteenuste tegelike kasutustasude suurust. Lisaks tuleb sarnaselt komisjoniga märkida, et vaidlustatud otsuses ei järeldata, et läbipaistvus puudus üksnes Lätti suunduva pika marsruudi osas, vaid et täiendavate raudteeteenuste eest nõutavate hindade läbipaistvuse puudumine suurendas LDZi jaoks riski korraga nii pikal marsruudil kui ka Klaipėdasse suunduval marsruudil, samas kui see ei olnud nii lühimarsruudil, kuna viimati nimetatud marsruudil ei sõltunud LDZ hageja täiendavatest teenustest või sõltus vähemalt väiksemal määral (vaidlustatud otsuse põhjendus 307).

261 Seega, vastupidi sellele, mida väidab hageja, ei teinud komisjon hindamisviga, kui ta leidis, et läbipaistvuse puudumine täiendavate teenuste eest võetavate kasutustasude täpse summa osas kujutab endast turuletuleku tõket pika marsruudi ja Klaipėdasse suunduva marsruudi osas.

262 Viienda ja viimasena, mis puudutab hageja repliigis esitatud argumenti, mille kohaselt käsikirjalised kuupäevata märkmed, millele komisjon kostja vastuses viitas, ei käsitle küsimust, kas pikal marsruudil tegutsemine kujutas LDZile suuremat riski (vaidlustatud otsuse põhjendus 283), siis tuleb kõigepealt rõhutada, et kuigi kõnealust dokumenti mainitakse vaidlustatud otsuse põhjendustes 97–99 ja põhjenduse 316 punktis 3, vaidlustas hageja selle alles oma repliigis. Lisaks, kuigi dokument ei puudutanud sõnaselgelt LDZi, vaid Läti ettevõtjat, kes on LG potentsiaalne konkurent, siis analüüsib see Klaipėda sadamaterminali huvidele avalduvat võimalikku riski ja loetleb rubriigis „Läti kaitse“ erinevad turuletuleku tõkked, mida hageja oleks saanud rakendada kõikide Lätist pärit konkurentide,

sealhulgas LDZi suhtes. Seega, vastupidi sellele, mida väidab hageja, võis kõnealust dokumenti vaidlustatud otsuses analüüsida kui ühte tõendit selle kohta, et pikal marsruudil tegutsemine kujutas LDZile märksa suuremat riski.

263 Kõigest eeltoodust tuleneb, et ükski hageja esitatud argument ei sea kahtluse alla vaidlustatud otsuse järeldusi turuletuleku tõkete kohta ja eelkõige järeldust, et LDZ sõltus suuremas ulatuses hagejast kui senisest, vertikaalselt integreeritud ettevõtjast.

264 Järelikult tuleb neljanda väiteosa teise etteheite esimene argumentide seeria tagasi lükata.

ii) Argumendid, millega vaidlustatakse asjaolu, et Läti sadamaterminalidesse suunduvad pikad marsruudid ei olnud konkurentsivõimelised võrreldes Klaipėdasse suunduva marsruudiga

265 Teises argumentide seerias vaidleb hageja vastu vaidlustatud otsuses esitatud väitele, et Läti sadamaterminalidesse suunduvad pikad marsruudid ei oleks olnud konkurentsivõimelised võrreldes Klaipėdasse suunduva marsruudiga (vaidlustatud otsuse põhjendused 288 ja 310), mistõttu oleks LDZ saanud konkurentsisurvet LG-le avaldada üksnes neisse terminalidesse suunduvatel lühimarsruutidel, see tähendab siis, kui raudtee oleks olnud remonditud.

266 Esimesena ei ole see väide hageja sõnul mitmel põhjusel usutav.

267 Esiteks tegi LDZ pärast liikluse peatamist ja 29. septembri 2008. aasta kirjaga Orlenile ettepaneku osutada talle raudteeveoteenuseid Riia suunal nii Lätti suunduva lühi- kui ka pika marsruudi kaudu. LDZ eeldas seega ilmselt ise, et ta suudab pakkuda tõhusat konkurentsi pikal marsruudil ka Orleni toodangule, mida LG vedas Klaipėdasse. Teiseks järeldas LG 2009. aasta sisedokumendis, et lühi- ja pika marsruudi vahelised erinevused ei ole vahemaa ja hindade poolest olulised. Järelikult ei ole tõenäoline, et LDZ võis LGga konkureerida üksnes ühel lühimarsruudil, kuid mitte pikal marsruudil. Kolmandaks ei ole kolme marsruudi vahel olulisi kulude erinevusi, mis näib samuti loomulik, kuna need on kõik osa samast geograafilisest turust. Seega on äärmiselt väheusutav asjaolu, et LDZ oleks võinud Klaipėdasse veetava Orleni toodangu osas avaldada hagejale survet üksnes lühimarsruudi kaudu (juhul kui raudtee oleks olnud rekonstrueeritud või remonditud).

268 Teisena sisaldab komisjoni läbi viidud kulude võrdlus hageja sõnul ka arvukaid vigu.

269 Hageja arvates näitab komisjoni kasutatud sõnastus juba, et kulude võrdlus ei põhinenud kindlal ja usaldusväärsel analüüsil. Nii tunnistab komisjon, et „ta ei saa täpselt määratleda nende struktuuriliste erinevuste mõju veokuludele“ ning et „LG ja LDZi kasutatud kulude jaotamise meetodid võisid olla erinevad, mis võis mõjutada nende hinnangut [kuludele]“. Ta märgib samuti, et ei ole selge, „kas“ Läti sadamad kujutasid endast Klaipėdaga võrreldes olulist konkurentsieelist mereveo kulude kogusumma osas, ning täpsustab, et Riiga suunduv marsruut „näib olevat kõige huvipakkuvam“. Lisaks, kui komisjon võrdles hageja ja LDZi kulude jaotust, oli LDZi kõige olulisem kuluelement Riiga suunduva pika marsruudi Läti lõigul „muu“ kategooria, samas kui hageja „muud“ kulud moodustasid üksnes palju väiksema osa tema kogukuludest Leedu lõigul Riia või Ventspilsi suunas. Lisaks ei võtnud komisjon arvesse asjaolu, et hageja ja LDZ kasutasid täielikult erinevaid kulude jaotamise meetodeid, mis muutis kulude mis tahes võrdluse meelevaldseks. Näiteks oli komisjoni kasutatud andmete põhjal hageja kulu tonnkilomeetri (tkm) kohta küllalt staatiline ega varieerunud vahemaa järgi, samas kui LDZi hinnangulised kulud vähenesid pikematel marsruutidel hinnangu tõttu, mille kohaselt kauba peale- ja mahalaadimise kulud olid püsikulud, millele lisati tegelikud veokulud proportsionaalselt marsruudi pikkuse ja kaubamahuga.

270 Lisaks väidab hageja, et isegi kui vaidlustatud otsuse tabelis nr 5 esitatud andmed „Orleni naftatoodete veo kulud tonni kohta (pikk ja Klaipėdasse suunduv marsruut)“ põhinesid võrreldavate kulude jaotamise meetoditel, ei kinnita need väidet, et LDZ ei oleks saanud pakkuda tõelist konkurentsi pikal

marsruudil Klaipėdasse veetava Orleni toodangu osas. Lisaks rõhutab hageja, et komisjon tunnistas vaidlustatud otsuses, et tabelis nr 5 esitatud pika marsruudi kulud olid tõenäoliselt ülehinnatud. Sellest hoolimata näivad kulud nendel marsruutidel olevat suuresti võrreldavad Klaipėdasse suunduva marsruudi kuludega, mistõttu LDZ oleks saanud avaldada konkurentsisurvet, võttes eelkõige arvesse üldisi eeliseid kulude tähenduses, mis tal olid komisjoni sõnul hagejaga võrreldes näiteks energia ja palgakulude ning mereveo kulude puhul. Hageja arvates kinnitab kõiki neid asjaolusid fakt, et LDZ tegi Orenile septembris 2008 ettepaneku vedada tema toodang Klaipėdast Läti sadamaterminalidesse pikal marsruudil. Lisaks on tabelis nr 5 kasutatud kuluandmed selgelt madalamad hinnast, mida Orlen tegelikult raudteeveoteenuste eest tonni kohta 2008. ja 2009. aastal Klaipėdasse suunduval marsruudil maksis.

271 Komisjon ja menetlusse astuja vaidlevad sellele argumentide seeriale vastu.

272 Käesolevas asjas tuleb esiteks seoses 29. septembri 2008. aasta kirjaga, millega LDZ esitas Orlenile pakkumise raudteeveoteenuste osutamiseks Riia suunal nii Läti sadamaterminalidesse suunduva lühi- kui ka pika marsruudi kaudu, täpsustada, et selles kirjas pakkus LDZ 2008. aasta kasutustasude projekti naftatoodete veoks Läti territooriumil Riia sadama suunas. Eelkõige nähtub selle kirja sisust, et LDZi pakutud kasutustasude projekt puudutas üksnes Riiga suunduvate pikkade ja lühimarsruutide Läti lõike. Nimelt mainib kiri marsruute Maitene – Mangali (Riia) ja Rengė – Mangali (Riia). Seega ei saa hageja ainuüksi kõnealuse kirja põhjal järeldada LDZi pakkumise konkurentsivõimelisust, kuna viimane ei võtnud arvesse hindu, mida ta kohaldas kahe marsruudi Leedu lõigul. Lisaks ei ole hageja esitanud ühtegi tõendit, mis kinnitaks tema repliigis esitatud argumenti, mille kohaselt oli LDZ Orlenile pakkumise esitamise ajal asjaomaste hindade ja kulude tõttu ilmselgelt täielikult konkurentsiolukorras. Lisaks ei tähenda pelk pakkumise olemasolu, et see oleks tegelikult konkurentsivõimeline ja igal juhul sama konkurentsivõimeline, kui see oleks olnud siis, kui raudtee ei oleks likvideeritud. Seega ei saa hageja sellest kirjast teha mingeid järeldusi LDZi võime kohta avaldada talle tõhusat konkurentsisurvet pikal marsruudil.

273 Teiseks, mis puudutab 2009. aasta sisedokumenti, milles hageja järeldas, et lühi- ja pika marsruudi vahelised erinevused ei ole vahemaa ja hindade poolest olulised, siis tuleb rõhutada, et kõnealune dokument on dokument viitenumbriga ES 9/VJ6. Järeldus, millele hageja viitab, sisaldub selle dokumendi kolmandal ja viimasel leheküljel, milles ta võrdles Orleni toodete vedu Jelgava (Läti) suunas Šiauliai (Leedu) kaudu otseveoga Rengė kaudu. Seega ei võrrelnud see järeldus kogu Läti sadamaterminalidesse suunduvate marsruutide kulusid ega puuduta Orleni naftatoodete vedu mereekspordi eesmärgil. Lisaks ei kehti LDZi puhul tingimata asjaolu, et hageja jaoks ei ole Läti sadamaterminalidesse suunduvate lühi- ja pika marsruudi vahelised erinevused olulised vahemaa ja hinna poolest.

274 Sellest tuleneb, et eespool punktis 272 nimetatud pakkumine ega eespool punktis 273 mainitud sisedokument ei sea kahtluse alla komisjoni järeldust, et Läti sadamaterminalidesse suunduvad pikad marsruudid oleksid olnud Klaipėdasse suunduva marsruudiga võrreldes vähem kasumlikud.

275 Kolmandaks, mis puudutab argumenti, et Läti sadamaterminalidesse suunduvate pikkade marsruutide, Läti sadamaterminalidesse suunduvate lühimarsruutide ja Klaipėdasse suunduva marsruudi vahel ei ole olulisi kuluerinevusi, siis tuleb märkida, et kuigi on tõsi, et erinevalt Klaipėdasse suunduvast marsruudist oli Riiga suunduva pika marsruudi oluline osa (86 km) Lätis, kus vaidlustatud otsuse kohaselt olid raudteeveokulud, eelkõige energiahind ja palgakulud madalamad kui Leedus (vaidlustatud otsuse põhjendus 253), on samuti tõsi, et Riiga suunduva pika marsruudi osa, nimelt 152 km oli Leedus. Seega, kuna komisjon arvutas Läti sadamaterminalidesse suunduvate marsruutidega seotud kulud, võttes aluseks hageja ja LDZi kulud nende vastavate marsruuditappide alusel, siis selleks, et hinnata marsruutide kulude erinevust, tuleb lisada Riiga suunduva pika marsruudi Läti osaga seotud kuludele sama marsruudi Leedu osaga seotud kulud. Sama kehtib ka Ventspilsi suunduva pika marsruudi kulude arvutamise kohta. Lisaks ei vaidle hageja vastu kuludele, mis komisjon esitas vaidlustatud otsuse põhjenduse 311 tabelis nr 5. See tabel näitab, et vastupidi

sellele, mida väidab hageja, olid 2008. ja 2009. aastal Orleni naftatoodete veo kulud ühe tonni kohta [konfidentsiaalne]% kuni [konfidentsiaalne]% suuremad Riiga suunduval pikal marsruudil kui Klaipėdasse suunduval marsruudil ning [konfidentsiaalne]% kuni [konfidentsiaalne]% suuremad Ventspilsi suunduval pikal marsruudil kui Klaipėdasse suunduval marsruudil. Järelikult ei ole vastupidi hageja väidetule piisavalt veenvaid tõendeid, mis näitaksid, et LDZ oleks tõhusa konkurendina suutnud pakkuda asjaomasel turul teenuseid, konkureerides hagejaga pikal marsruudil, ja avaldada nii hagejale konkurentsisurvet.

276 Neljandaks, mis puudutab argumente, millega soovitakse kahtluse alla seada komisjoni võrdlust kulude kohta, siis tuleb märkida järgmist.

277 Ühelt poolt, mis puudutab kaalutlusi sõnastuse kohta, mida komisjon kasutas oma analüüsis kulude võrdluse kohta, siis tuleb märkida, et teatavatest kasutatud sõnadest ei ole võimalik järeldada, et kulude võrdlemine ei põhine kindlal ja usaldusväärsel analüüsil. Lisaks tuleb sarnaselt komisjoniga rõhutada, et märge, et nende struktuuriliste erinevuste mõju veokuludele on võimatu täpselt kindlaks määrata (vaidlustatud otsuse põhjendus 253), on osa selliste tegurite analüüsist, mis mõjutavad raudteeveo kulu, ning see ei muuda kuidagi analüüsi järeldust, mis käsitleb Riiga suunduva lühimarsruudi tasuvust (vaidlustatud otsuse põhjendused 254 ja 255). Märget sellele, et hageja ja LDZi kasutatud kulude jaotamise meetodid võisid olla erinevad, mis võis mõjutada nende kuluhinnanguid (vaidlustatud otsuse põhjendused 271–273), on selgitatud vaidlustatud otsuses, milles täpsustatakse, miks see asjaolu ei oma tähtsust ega mõjuta hageja ja LDZi kulude võrdlust. Lisaks on üks vaidlustatud otsuse lausetest, millele hageja vastu vaidleb, selle kontekstist välja rebitud. Otsuse terve lause oli nimelt järgmine: „Riia ja Ventspilsi sadamad võisid seega olla vähemalt usutav lahendus Klaipėda sadama asendamiseks, sõltumata asjaolust, et võib leida, et ka neil on mereveo kogukulude seisukohast oluline eelis“ (vaidlustatud otsuse põhjendus 240). Lõpuks, mis puudutab vaidlustatud otsuse ühest teisest osast pärinevat märget, et raudteeveo kulu mõjutavate tegurite analüüsi põhjal tundub, et Riiga suunduv marsruut on kõige atraktiivsem, siis kinnitab seda väidet vaidlustatud otsuse põhjendustes 255–266 marsruutide kulude üksikasjalikum võrdlus, mis näitab, et Riiga suunduv marsruut on tõepoolest kõige atraktiivsem.

278 Teiselt poolt, mis puudutab hageja argumenti, et vaidlustatud otsuses ei võrreldud „õunu õuntega“, siis märgib komisjon õigesti, et vaidlustatud otsuses antakse põhjalik vastus hageja argumentidele kulude analüüsi kohta ja eelkõige vastuväidetele nende võrdlemise võimaluse kohta. Nimelt nähtub vaidlustatud otsuse põhjendusest 269, et hageja oli juba oma vastuses vastuväiteteatisele väitnud, et tema kulud ja LDZi kulud ei ole võrreldavad. Komisjon lükkas hageja argumendid üksikasjalikult tagasi vaidlustatud otsuse põhjendustes 270–284. Ta selgitas nimelt vaidlustatud otsuse põhjendustes 272 ja 273, et ta võttis arvesse asjaolu, et hageja ja LDZi kulude arvutamise meetodid võisid olla erinevad ning et see võis mõjutada nende hinnanguid kulude ühe koostisosa kohta nagu halduskulud. Ta täpsustas siiski ka, et selline metoodika erinevus võis kaasa tuua vaid väikese erinevuse kulude osas. Samuti selgitas komisjon vaidlustatud otsuse põhjenduses 274, miks ta leidis, et hageja ja LDZi kulude hinnang hõlmas samu teenuseid ja sisaldas samu kulukomponente vähemalt 2009. aasta osas. Nagu nähtub vaidlustatud otsuse 406. joonealusest märkusest, siis kuna hageja ei esitanud 2008. aasta kulude jaotust, analüüsis komisjon hageja 2009. aasta kulusid puudutavaid andmeid.

279 Seega ei saa hageja tugineda argumendile, mille kohaselt kulude hindamise metoodika on ekslik, et seada kahtluse alla kulude võrdlust, mille komisjon viis läbi vaidlustatud otsuses, ja väita, et see võrdlus on meelevaldne.

280 Hageja muud argumendid ei lükka seda järeldust ümber.

281 Esiteks, mis puudutab argumenti, et isegi kui vaidlustatud otsuse tabelis nr 5 sisalduvad andmed põhinesid võrreldavate kulude jaotamise meetoditel, ei toeta need väidet, et LDZ ei oleks saanud olla usutav konkurent Läti sadamaterminalidesse suunduvatel pikkadel marsruutidel, siis tuleb märkida, et

hageja ei ole esitanud tõendeid, mis tõendaksid, et [konfidentsiaalne]% erinevus Riiga suunduva pika marsruudi kulude [konfidentsiaalne] 2008. aastal ja Klaipėdasse suunduva marsruudi kulude [konfidentsiaalne] vahel oleks pidanud täielikult kaduma, arvestades, et vaidlustatud otsuse tabelis nr 5 sisalduvad kulud olid „ilmselt üle hinnatud“. Lisaks, kuna hageja soovib oma argumendiga väita, et [konfidentsiaalne]% erinevus Riiga suunduva pika marsruudi kulude [konfidentsiaalne] 2008. aastal ja Klaipėdasse suunduva marsruudi kulude [konfidentsiaalne] vahel ei olnud märkimisväärne, siis tuleb sarnaselt komisjoniga rõhutada, et vaidlustatud otsuses on samuti tõendatud, et isegi ettevaatliku lähenemisviisi kohaselt olid Ventspilsi suunduva pika marsruudi kulud 2008. aastal [konfidentsiaalne]% ja 2009. aastal [konfidentsiaalne]% suuremad kui Klaipėdasse suunduval marsruudil. Erinevus [konfidentsiaalne]% või [konfidentsiaalne]% on aga märkimisväärne ning on raske seda ülehindamisega kahtluse alla seada.

282 Teiseks, mis puudutab argumenti, et tabelis nr 5 kasutatud kulusid [konfidentsiaalne] puudutavad andmed on selgelt madalamad kui hinnad, mida Orlen tegelikult maksis raudteeveoteenuste eest Klaipėdasse suunduval marsruudil 2008. aastal [konfidentsiaalne] ja 2009. aastal [konfidentsiaalne], mistõttu komisjoni poolt vaidlustatud otsuse põhjendustes 281–284 kohaldatud loogika kohaselt oleks LDZil olnud võimalik avaldada hagejale konkurentsisurvet, kui ta oleks otsustanud seda teha, siis tuleb märkida, et erinevalt hageja väidetust on Riiga suunduva pika marsruudi kulud vaid veidi väiksemad hindadest, mida Orlen tegelikult maksis raudteeveoteenuste eest Klaipėdasse suunduval marsruudil. Mis puudutab kulusid, mitte aga hinda, siis tuleb lisada sellele kasumimarginaal, mis on küll väike, aga mis vähendab veelgi enam erinevust hinnast, mida Orlen tegelikult maksis raudteeveoteenuste eest Klaipėdasse suunduval marsruudil.

283 Kõike eeltoodut arvesse võttes tuleb tõdeda, et komisjonile ei saa ette heita mingit hindamisviga järelduse tegemisel, et Läti sadamaterminalidesse suunduvad pikad marsruudid ei olnud Klaipėdasse suunduva marsruudiga võrreldes konkurentsivõimelised.

284 Järelikult tuleb neljanda väiteosa teine etteheide ja seega teise väite neljas osa tervikuna tagasi lükata.

285 Eeltoodust järeldub, et teine väide tuleb põhjendamatuse tõttu tagasi lükata.

3. Kolmas väide, mis käsitleb ELTL artikli 296 ja määruse nr 1/2003 artikli 2 rikkumist tõendite ebapiisavuse ja põhjenduse puudumise tõttu

286 Kolmandas väites leiab hageja sisuliselt, et komisjon rikkus ELTL artiklit 296 põhjenduse puudumise tõttu ning määruse nr 1/2003 artiklit 2, kuna komisjon ei esitanud piisavalt tõendeid, et põhjendada vaidlustatud otsuses ELTL artikli 102 rikkumise tuvastamist.

287 Komisjon ja menetlusse astuja vaidlevad nendele argumentidele vastu.

288 Hagi kolmas väide koosneb sisuliselt kahest osast: esimeses väites leitakse, et rikutud on ELTL artiklit 296, kuna puudub põhjendus, ja teise väite eesmärk on viidata määruse nr 1/2003 artikli 2 rikkumisele.

a) Kolmanda väite esimene osa, mis puudutab ELTL artikli 296 rikkumist põhjenduse puudumise tõttu

289 Esimese väiteosa põhjendamiseks esitab hageja sisuliselt kaks etteheidet, mida tuleb analüüsida koos. Esimese kohaselt ei märkinud komisjon, miks ta kaldus kõrvale olulise taristu pakkumisest keeldumist käsitlevast väljakujunenud kohtupraktikast, ja teise kohaselt ei ole komisjon esitanud piisavaid põhjendusi näitamaks, et käesolevas asjas esinesid raudtee osas erandlikud asjaolud, mis põhjendavad kuritarvituse tuvastamist.

290 Kõigepealt tuleb märkida, et argumendid, mille hageja esitas esimese väiteosa kahe etteheite põhjendamiseks, ei käsitle vaidlustatud otsuse põhjenduse puudumist või ebapiisavat põhjendamist. Nimelt segunevad need argumendid tegelikult kriitikaga vaidlustatud otsuse põhjendatuse teemal. Ent otsuse põhjendamise kohustus on oluline vorminõue, mida tuleb eristada põhistuse põhjendatusest, mis puudutab vaidlusaluse akti sisulist õiguspärasust. Otsuse põhjendamine tähendab väljendada formaalselt neid põhjendusi, millele see otsus tugineb. Kui neis põhjendustes on tehtud viga, siis mõjutab see otsuse sisulist õiguspärasust, mitte aga selle otsuse põhjendatust, mis võib olla piisav ka valesid põhjendusi esitades (vt 10. juuli 2008. aasta kohtuotsus Bertelsmann ja Sony Corporation of America *vs.* Impala, C-413/06 P, EU:C:2008:392, punkt 181 ja seal viidatud kohtupraktika). Samuti tuleb täheldada, et esimese ja teise väite raames on need argumendid juba esitatud, läbi analüüsitud ja tagasi lükatud.

291 Seetõttu tuleb kolmanda väite esimene osa tagasi lükata.

b) Kolmanda väite teine osa, milles viidatakse määruse nr 1/2003 artikli 2 rikkumisele

292 Kõigepealt tuleb sarnaselt komisjoniga tõdeda, et peale lühikese viite määruse nr 1/2003 artiklile 2 hagiavalduse punktis 143 ei ole hageja põhjendanud oma väidet, kui ta viitab vaidlustatud otsuse lõikudele, mis tema arvates on ebapiisavalt tõendatud. Siiski täpsustas hageja oma argumenti menetlusse astuja seisukohtadele esitatud märkuste punktides 28 ja 29. Täpsemalt väidab ta nende märkuste punktis 29, et komisjon ei tuginenud otsestele või dokumentaalsetele, täpsetele ja veenvatele tõenditele, mis tõendavad rikkumist õiguslikult piisavalt. Igal juhul väidab hageja, et vastavalt kohtupraktikale esitas ta argumendid, mis näitavad komisjoni kindlaks tehtud asjaolusid erinevas valguses ja mis võimaldavad seega asendada komisjoni poolt rikkumise tuvastamisel asjaoludele antud selgituse muu usutava selgitusega.

293 Sellega seoses tuleneb määruse nr 1/2003 artiklist 2 ja väljakujunenud kohtupraktikast, et konkurentsiõiguse valdkonnas lasub komisjonil vaidluse puhul rikkumise olemasolu üle kohustus esitada tõendid rikkumise kohta, mille ta tuvastab, ning tuua välja tõendid, millest selgub õiguslikult piisavalt, et esinevad rikkumise koosseisu tunnused (vt 12. aprilli 2013. aasta kohtuotsus GEMA *vs.* komisjon, T-410/08, ei avaldata, EU:T:2013:171, punkt 68 ja seal viidatud kohtupraktika).

294 Kuigi komisjonil tuleb esitada täpseid ja üksteist toetavaid tõendeid, mille põhjal saaks kindlalt veenduda, et rikkumine on toime pandud, on oluline rõhutada, et komisjoni esitatud iga tõend ei pea kindlasti vastama neile tingimustele rikkumise kõigi tunnuste osas. Piisab, kui kaudsete tõendite kogum, millele institutsioon tugineb, vastab tervikuna hinnatult neile nõuetele, nagu on sedastatud ELTL artikli 101 rakendamist puudutavas kohtupraktikas. Seda põhimõtet kohaldatakse ka ELTL artikli 102 rakendamist puudutavates kohtuasjades (vt selle kohta 1. juuli 2010. aasta kohtuotsus AstraZeneca *vs.* komisjon, T-321/05, EU:T:2010:266, punkt 477 ja seal viidatud kohtupraktika).

295 Nende tõendite tõendusliku väärtuse osas, millele komisjon tugines, tuleb eristada kahte olukorda.

296 Ühelt poolt, kui komisjon tuvastab konkurentsiõiguse normide rikkumise, tuginedes eeldusele, et tuvastatud faktiliste asjaolude asetleidmist ei saa seletada muuga kui konkurentsivastase tegevusega, tuleb liidu kohtul asjasse puutuv otsus tühistada, kui ettevõtjad esitavad argumendid, mis näitavad komisjoni kindlaks tehtud asjaolusid erinevas valguses ja mis võimaldavad seega asendada komisjoni poolt rikkumise tuvastamisel asjaoludele antud selgituse muu usutava selgitusega. Nimelt ei saa sel juhul järeldada, et komisjon on konkurentsiõiguse rikkumise toimepanemist tõendanud (vt selle kohta 28. märtsi 1984. aasta kohtuotsus Compagnie royale asturienne des mines ja Rheinzink *vs.* komisjon, 29/83 ja 30/83, EU:C:1984:130, punkt 16, ja 31. märtsi 1993. aasta kohtuotsus Ahlström Osakeyhtiö jt *vs.* komisjon, C-89/85, C-104/85, C-114/85, C-116/85, C-117/85 ja C-125/85–C-129/85, EU:C:1993:120, punktid 126 ja 127).

297 Teiselt poolt, kui komisjon tugineb tõenditele, mis on põhimõtteliselt rikkumise toimepanemise tõendamiseks piisavad, ei saa ettevõtja piirduda viitega võimalusele, et esineda võis asjaolu, mis võib mõjutada nende tõendite tõendusjõudu, selleks et komisjonil tekiks kohustus tõendada, et see asjaolu ei saanud tõendite tõendusjõudu mõjutada. Vastupidi, välja arvatud juhul, kui ettevõtja ei saa seda tõendit esitada komisjoni enda tegevuse tõttu, peab ettevõtja õiguslikult piisavalt tõendama esiteks, et tema viidatud asjaolu esines, ja teiseks, et see asjaolu seab kahtluse alla nende tõendite tõendusjõu, millele tugineb komisjon (vt 15. detsembri 2010. aasta kohtuotsus E.ON Energie *vs*. komisjon, T-141/08, EU:T:2010:516, punkt 56 ja seal viidatud kohtupraktika).

298 Käesolevas asjas nähtub hagi teise väite analüüsist, et komisjon ei tuvastanud turgu valitseva seisundi kuritarvitamist, kui ta tugines eeldusele, et kindlaks tehtud asjaolusid ei saa seletada muuga kui konkurentsivastase tegevusega. Seevastu tugines ta tõenditele, mis olid põhimõtteliselt piisavad, et tõendada vaidlustatud rikkumise olemasolu. Lisaks ei võimalda argumendid, mille hageja esitas, et näidata komisjoni kindlaks tehtud asjaolusid erinevas valguses, asendada komisjoni poolt rikkumise tuvastamisel asjaoludele antud selgitust muu usutava selgitusega.

299 Arvestades eespool punktides 292–297 viidatud kohtupraktikat, tuleb seega tuvastada, et komisjon ei rikkunud määruse nr 1/2003 artiklit 2.

300 Järelikult tuleb kolmanda väite teine osa ja seega kolmas väide tervikuna tagasi lükata.

4. Viies väide, mis puudutab määruse nr 1/2003 artikli 7 rikkumist, kuna otsusega kehtestati ebaproportsionaalne parandusmeede

301 Viiendas väites märgib hageja, et vaidlustatud otsus rikub määruse nr 1/2003 artiklit 7, kuna sellega kehtestatakse tema suhtes ebaproportsionaalne parandusmeede.

302 Eelkõige väidab hageja esiteks, et määruse nr 1/2003 artikli 7 alusel oleks teda võinud kohustada üksnes taastama konkurentsiolukorra, mis valitses enne raudtee likvideerimist, ja et enne raudtee likvideerimist ei saanud seda enam kasutada juba alates liikluse peatamisest 2. septembril 2008. Investeering, mille tegemist nõutakse ebaolulisse uude taristusse, läheb kaugemale varasema olukorra taastamisest, on enneolematu ja ebaproportsionaalne.

303 Teiseks väidab hageja, et kuna enne liikluse peatamist kasutas raudteed vaid üks klient väikese osa jaoks oma toodangust ja kuna viimane kasutab nüüd teist marsruuti, siis ei ole kindel, et see klient kasutaks uut raudtee.

304 Kolmandaks väidab hageja, et kõnealune rekonstrueerimine nõuab väga suurt investeeringut, mis kohustaks teda kasutama oma ressursse üheainsa kliendi kasuks, kelle nõudlus on piiratud, ja seda teiste marsruutide kahjuks.

305 Neljandaks väidab hageja, et kohustus rekonstrueerida raudtee on ebaproportsionaalne juhul, kui tal ei ole lubatud nõuda, et kaks ainsat uue taristu potentsiaalset kasusaajat tasuksid õiglase ja mõistliku osa renoveerimiskuludest.

306 Viiendaks väidab hageja vastuseks komisjoni kostja vastusele, et erinevalt „kohtuasjast Microsoft“, millele komisjon viitab, on käesolevas asjas tegemist investeeringuga täielikult uude taristusse, mitte olemasoleva taristu jagamisega.

307 Lisaks tuleb märkida, et hageja avaldas 9. märtsil 2018 pressiteate, milles ta märkis, et ta oli koostanud kokkuleppel komisjoniga tegevuskava, mille kohaselt raudtee taastatakse enne 2019. aasta lõppu. Ajakirjanduses avaldatud teabe kohaselt kirjutasid hageja ja Orlen 14. augustil 2018 lisaks alla kokkuleppele, mille eesmärk oli liikluse taasavamine raudteel. Kohtuistungil kinnitasid hageja ja

menetlusse astuja, et raudtee rekonstrueerimise tööd olid lõpetatud detsembris 2019 ja et pärast kohtuistungi päeval aset leidnud katseid tuleb raudtee liiklusele taasavada enne 2020. aasta veebruari lõppu.

308 Komisjon ja menetlusse astuja vaidlevad hageja argumentidele vastu.

309 Kõigepealt tuleb märkida, et määruse nr 1/2003 artikli 7 lõige 1 sätestab eelkõige, et kui komisjon omal algatusel või kaebuse põhjal leiab, et ELTL artiklit 101 või 102 rikutakse, võib ta otsusega nõuda asjaomastelt ettevõtjatelt või ettevõtjate ühendustelt tuvastatud rikkumise lõpetamist. See lõige näeb muu hulgas ette, et õigustatud huvi korral võib komisjon tuvastada ka rikkumise toimumise minevikus (9. septembri 2015. aasta kohtuotsus Philips *vs.* komisjon, T-92/13, ei avaldata, EU:T:2015:605, punkt 132).

310 Liidu õiguse üldpõhimõtete hulka kuuluv proportsionaalsuse põhimõte nõuab, et institutsioonide õigusaktid ei läheks kaugemale sellest, mis on asjasse puutuvate õigusnormidega seatud legitiimsete eesmärkide saavutamiseks sobiv ja vajalik, ning juhul, kui on valida mitme sobiva meetme vahel, tuleb valida kõige vähem koormav, ning tekitatud ebasoodne olukord peab olema vastavuses seatud eesmärkidega (vt 24. mai 2012. aasta kohtuotsus MasterCard jt *vs.* komisjon, T-111/08, EU:T:2012:260, punkt 323 ja seal viidatud kohtupraktika).

311 Sellega seoses on Euroopa Kohus juba otsustanud, et määruse nr 1/2003 artiklis 7 tuuakse sõnaselgelt välja proportsionaalsuse põhimõtte kohaldamise ulatus selle artikli kohaldamisalasse kuuluvates olukordades. Nimelt võib komisjon määruse nr 1/2003 artikli 7 lõike 1 kohaselt võtta asjaomaste ettevõtjate suhtes struktuurilisi või tegevusega seotud parandusmeetmeid, mis on toimepandud rikkumisega proportsionaalsed ja vajalikud rikkumise tegelikuks lõpetamiseks (29. juuni 2010. aasta kohtuotsus komisjon *vs.* Alrosa, C-441/07 P, EU:C:2010:377, punkt 39).

312 Lisaks on täpsustatud, et kuigi komisjonil on küll õigus tuvastada rikkumine ja kohustada asjaomaseid pooli see lõpetama, ei ole tal õigust suruda pooltele peale oma valikut nende erinevate käitumisvõimaluste hulgast, mis kõik on asutamislepinguga kooskõlas (18. septembri 1992. aasta kohtuotsus Automec *vs.* komisjon, T-24/90, EU:T:1992:97, punkt 52), ega ka otsustada, kuidas erinevaid käitumisvõimalusi täpselt rakendada (vt selle kohta 20. novembri 2008. aasta kohtumäärus SIAE *vs.* komisjon, T-433/08 R, ei avaldata, EU:T:2008:520, punkt 37).

313 Käesolevas asjas nõuti vaidlustatud otsuses lisaks sellele, et määruse nr 1/2003 artikli 23 lõike 2 alusel määrati trahv summas 27 873 000 eurot, sama määruse artikli 7 alusel, et hageja lõpetaks rikkumise, esitades komisjonile kolme kuu jooksul vastavate meetmete ettepaneku (vaidlustatud otsuse põhjendus 395 ja artikkel 3). Eelkõige märkis komisjon vaidlustatud otsuse põhjenduses 394, et mitu struktuurilist või tegevusega seotud lahendust võivad võimaldada rikkumise lõpetada, taastades konkurentsiolukorra, mis valitses enne raudtee likvideerimist, kas see rekonstrueerides või kõrvaldades konkurentide ebasoodsa olukorra Klaipėda, Riia ja Ventspilsi sadamaterminalidesse suunduvatel alternatiivsetel marsruutidel, mida on kirjeldatud vaidlustatud otsuse punktis 7.4.2.

314 Seega kohustati vaidlustatud otsuses hagejat rikkumist tegelikult lõpetama, ja leides, et mitu struktuurilist või tegevusega seotud lahendust võivad selles osas olla asjakohased, soovitas komisjon, nagu hageja möönab, kaks võimalust, nimelt raudtee rekonstrueerimine või konkurentide ebasoodsa olukorra kõrvaldamine Klaipėda, Riia ja Ventspilsi sadamaterminalidesse suunduvatel alternatiivsetel marsruutidel. Sellest tuleneb, et vastavalt eespool punktides 311 ja 312 viidatud kohtupraktikale nägi vaidlustatud otsus ette erinevad parandusmeetmed, mis võivad rikkumise lõpetada, ilma et oleks surutud peale valikut nende hulgast. Paludes hagejal esitada parandusmeetmete ettepanek, jättis komisjon talle nimelt vabaduse otsustada, kuidas sekkuda, selleks et rikkumine lõpetada. Eelkõige jättis komisjon hagejale vabaduse valida, kuidas kõrvaldada konkurentide ebasoodne olukord Klaipėda, Riia ja Ventspilsi sadamaterminalidesse suunduvatel alternatiivsetel marsruutidel juhul, kui hageja ei otsusta raudtee rekonstrueerimise kasuks.

315 Esimesena väidab hageja, et teine võimalus ehk konkurentide ebasoodsa olukorra kõrvaldamine Klaipėda, Riia ja Ventspilsi sadamaterminalidesse suunduvatel alternatiivsetel marsruutidel ei olnud jätkusuutlik lahendus. Nimelt tähendaks selle ebasoodsa olukorra kõrvaldamine ja eelkõige LDZi sõltuvuse kõrvaldamine temast kui vertikaalselt integreeritud ettevõtjast seda, et hageja jagatakse, et anda raudteetaristuettevõtja ülesanded üle teisele üksusele ja säilitada vaid raudteeveoteenuste osutamise tegevus. Selline ülesannete jagamine nõuab hageja sõnul, et Leedu parlament võtaks vastu uued õigusaktid, mille üle tal ei ole mingit mõju. Lisaks ei saa ta sellisel juhul majanduslikult püsima jääda, kuna tal tuleb konkureerida raudtee kaubavedajatega, kes pärinevad Sõltumatute Riikide Ühendusest (SRÜ). Seetõttu oli ainsaks jätkusuutlikuks võimaluseks raudtee rekonstrueerimine. Oma repliigis lisab ta, et seadusandlus on vajalik ka selleks, et vabastada ta vastutusest, mis tal raudteeveoseadustiku artikli 24 punkti 6 alusel lasub, pakkuda VGI-le tehnilist hindamist.

316 Sellega seoses tuleb ühel poolt märkida, et nagu on tuvastatud eespool punktis 314, ei ole komisjon vastavalt eespool punktis 312 viidatud kohtupraktikale kehtestanud ega määranud kindlaks konkreetset korda, mille eesmärk oleks kõrvaldada konkurentide ebasoodsam olukord Klaipėda, Riia ja Ventspilsi sadamaterminalidesse suunduvatel alternatiivsetel marsruutidel juhul, kui hageja ei otsusta raudtee rekonstrueerimise kasuks. Eelkõige ei kohustanud komisjon ettevõtet jagama ega uusi õigusnorme vastu võtma.

317 Igal juhul tuleb sarnaselt komisjoniga tõdeda, et hageja argument, mille kohaselt nõuab konkurentide ebasoodsa olukorra kõrvaldamine Klaipėda, Riia ja Ventspilsi sadamaterminalidesse suunduvatel teistel marsruutidel tingimata omandi täielikku osadeks jagamist, ei ole põhjendatud. Asjaolu, et komisjon nõudis haldusmenetluses omandi sellist jagamist määruse nr 1/2003 artikli 9 alusel kohustuste võtmise otsuse tingimusena, isegi kui eeldada, et see on tõendatud, ei tõenda, et selline jagamine oleks olnud ainus viis kõrvaldada ebasoodne olukord, millega konkurendid silmitsi seisid Klaipėda, Riia ja Ventspilsi sadamaterminalidesse suunduvatel teistel marsruutidel, ja eelkõige LDZi sõltuvus hagejast. Sama kehtib ka erinevate sidusrühmade survest tingitud komisjoni ettepaneku nurjumise kohta, mille ta tegi neljanda raudteepaketi raames taristuettevõtja ja raudtee-ettevõtja rangeks eraldamiseks. Nimelt, kuigi Euroopa Parlamendi 2016. aasta märtsi dokumendis „Neljas raudteepakett“, millele hageja viitab, on sätestatud, et neljanda raudteepaketi ettepaneku lõplik versioon ei näe ette „kohustuslikku eraldamist“, lisab see, et vertikaalselt integreeritud ettevõtjad on lubatud tingimusel, et taristuettevõtja on täielikult sõltumatu ja tal on tõhusad otsustusõigused. Sellest tuleneb, et hageja enda mainitud dokument kinnitab, et on olemas alternatiiv omandi täielikule jagamisele.

318 Tuleb tõdeda, et arvestades komisjoni poolt vaidlustatud otsuses läbi viidud analüüsi konkurentsivastase mõju kohta, kujutas konkurentide ebasoodsa olukorra kõrvaldamine Klaipėda, Riia ja Ventspilsi sadamaterminalidesse suunduvatel alternatiivsetel marsruutidel, mida on kirjeldatud vaidlustatud otsuse punktis 7.4.2, endast sobivat parandusmeedet vaidlustatud rikkumise lõpetamiseks. See parandusmeede kui üks võimalikest võimalustest rikkumine lõpetada (vaidlustatud otsuse põhjendus 394) oli seega vaidlustatud rikkumise lõpetamisega proportsionaalne meede.

319 Teisena väidab hageja, et raudtee rekonstrueerimine on ebaproportsionaalne ja pretsedenditu parandusmeede.

320 Sellega seoses tuleb sarnaselt komisjoniga märkida, et parandusmeede, mis seisneb raudtee rekonstrueerimises, kui üks võimalikest võimalustest vaidlustatud otsuse tõhususe tagamiseks (põhjendus 394), tuleneb otseselt hageja toime pandud rikkumise tuvastamisest, see tähendab selle tee kaotamisest ning see piirdub vaid kohustusega lõpetada kõnealune rikkumine (vt selle kohta 24. mai 2012. aasta kohtuotsus MasterCard jt *vs.* komisjon, T-111/08, EU:T:2012:260, punkt 325).

321 Seda järeldust ei sea kahtluse alla muud hageja argumendid.

322 Esiteks, mis puudutab argumenti, et enne selle likvideerimist oli raudtee väga halvas seisukorras ning et seda ei saanud enam kasutada alates liikluse peatamisest 2. septembril 2008, ning et komisjon ei analüüsinud, kas hageja oli ELTL artikli 102 alusel kohustatud algatama remonditööd, siis tuleb tõdeda, et see argument põhineb valel eeldusel. Tegemist on eeldusega, et komisjon oleks pidanud kvalifitseerima kuritarvituseks selle, et pärast liikluse peatamist ei remonditud raudteed, ning analüüsima käesolevat kohtuasja, lähtudes olulisele taristule juurdepääsu käsitlevast kohtupraktikast. Seega, võttes arvesse esimese väite analüüsi raames esitatud märkusi, ei saa selle argumendiga nõustuda.

323 Teiseks, mis puudutab argumenti, et vaidlustatud otsuses näib olevat nõutud, et hageja investeeriks uude taristusse, mida on võimalik kasutada üksnes konkurendi abistamiseks, mis läheb palju kaugemale varasema olukorra pelgast taastamisest ja on mitte ainult pretsedenditu, vaid ka ebaproportsionaalne, siis tuleb märkida, et vastupidi hageja väidetule ei ole vaidlustatud otsuses nõutud, et ta investeeriks oma vahendid uude taristusse, mis on juurdepääsetav üksnes konkurendi abistamiseks. Vastupidi, vaidlustatud otsusest nähtub, et hageja oli kehtivate õigusnormidega kohustatud tagama raudteedel liiklemise head tingimused ja et riik oleks pidanud tagama selle rahastamise. Eelkõige nähtub riigisisestest õigusnormidest, et hageja oli kohustatud võtma kõik vajalikud meetmed raudtee remontimiseks, sealhulgas pöörduma Leedu valitsuse poole, et saada soodne otsus raudteede remondi- või rekonstrueerimistööde tegemiseks ning selleks vajalikud riiklikud vahendid. Seega, vastupidi sellele, mida väidab hageja, ei lähe vaidlustatud otsus, kui see nõuab raudtee rekonstrueerimist, kaugemale varasema olukorra pelgast taastamisest.

324 Komisjoni otsused, mida hageja mainib, et tõendada kõnealuse parandusmeetme pretsedenditust, ei saa seda järeldust kahtluse alla seada, kuna erinevalt käesolevast asjast puudutavad need otsused keeldumist võimaldada kasutada olulist taristut. Lisaks ei oma tähtsust asjaolu, et enne liikluse peatamist 2. septembril 2008 kasutas raudteed vaid üks klient ja ainult väidetavalt väikese osa oma toodangu jaoks. Samuti ei oma tähtsust, et on olemas teine marsruut, mida see klient kasutas vahetult pärast liikluse peatamist.

325 Lisaks ei saa hageja tugineda argumendile, et raudtee rekonstrueerimine nõuab väga suurt investeeringut (2008. aastal ligikaudu 40 miljonit Leedu litti) ja kohustab teda kasutama oma väga piiratud ressursse, et soodustada vaid ühte klienti, et vaidlustada kehtestatud heastamise ebaproportsionaalsus. Nimelt, kui hagejal on kohustus ehitada raudtee ilma vajalikke vahendeid omamata, siis tuleneb see vaid tema tegevusest, see tähendab raudtee likvideerimisest kiirustades, ilma et ta oleks taotlenud riigi nõusolekut või kindlustanud selle rekonstrueerimiseks vajalikke vahendeid.

326 Kolmandaks, mis puudutab hageja argumenti, et raudtee rekonstrueerimise kohustus oleks ebaproportsionaalne juhul, kui tal ei olnud lubatud nõuda, et kaks ainsat uue taristu potentsiaalset kasusaajat ehk Orlen ja LDZ osaleksid rekonstrueerimise kulude kandmises, siis tuleb märkida järgmist.

327 Esimesena, nagu nähtub vaidlustatud otsuse põhjendustest 73 ja 74, võttis Orlen 22. oktoobril 2009 hagejaga kirja teel ühendust, teatades, et on valmis katma raudtee renoveerimise kulusid ja arutama võimalusi oma investeeringu tagasisaamiseks. Orlen ei saanud kunagi ametlikku vastust oma pakkumisele ning teda teavitati hageja keeldumisest vaid suuliselt koosolekul hageja haldusnõukogu esimehega (ja sel ajal transpordi- ja kommunikatsiooniministriga). Eelkõige täpsustas hageja, et vastavalt seadusele, mis reguleerib raudteetaristu haldamist, ei saa riikliku raudteetaristu rajamist, kaasajastamist ja arendamist rahastada eraõiguslike investeeringute abil. Lisaks esitas hageja aastaid 2010–2012 käsitlevas 2009. aasta strateegilise tegevuse kavas veel kaks selgitust Orleni pakkumise tagasilükkamise kohta. Nimelt täpsustas ta ühelt poolt, et laenu võtmiseks oleks ta pidanud korraldama avatud hankemenetluse, mille puhul Orleni edu ei olnud tagatud, ning teiselt poolt, et ta oli saavutanud oma laenupiiri ega saanud rohkem laenu võtta ilma oma võlausaldajate nõusolekuta. Seega ei saa hageja tugineda sellele, et kehtestatud parandusmeede on väidetavalt ebaproportsionaalne, kuna tal ei olnud lubatud nõuda, et Orlen ja LDZ osaleksid rekonstrueerimise kulude kandmises.

328 Teisena ei saanud hageja eeldada, et komisjon annab loa nõuda, et Orlen ja LDZ osaleksid rekonstrueerimise kulude kandmises, kuna selline luba oleks hagejal võimaldanud muuta kuritarvitamise eelised tasuks litsentside andmise eest (vt selle kohta 27. juuni 2012. aasta kohtuotsus Microsoft *vs.* komisjon, T-167/08, EU:T:2012:323, punktid 141 ja 142). Sellega seoses ei ole asjakohane hageja võrdlus kohtuasjaga, milles tehti 6. aprilli 1995. aasta kohtuotsus RTE ja ITP *vs.* komisjon (C-241/91 P ja C-242/91 P, EU:C:1995:98). Kohtuasjas, milles see kohtuotsus tehti, tuvastatud kuritarvitus puudutas nimelt keeldumist võimaldada juurdepääs telekavades sisalduvale töötlemata teabele. Samas tuleb selle eest tavaliselt vastutasu maksta.

329 Sellest tuleneb, et komisjon ei rikkunud määruse nr 1/2003 artiklit 7, kui ta kohustas hagejat lõpetama rikkumise kas nii, et raudtee rekonstrueerimisega taastab hageja enne raudtee likvideerimist esinenud konkurentsiolukorra, või nii, et ta kõrvaldab konkurentide ebasoodsa olukorra Klaipėda, Riia ja Ventspilsi sadamaterminalidesse suunduvatel alternatiivsetel liinidel.

330 Seega tuleb viies väide tervikuna tagasi lükata.

5. Neljas väide, et rikutud on määruse nr 1/2003 artikli 23 lõiget 3, kuna vaidlustatud otsuses on trahvisumma kindlaksmääramisel rikutud õigusnorme ja tehtud hindamisvigu

331 Neljanda väite põhjendamiseks heidab hageja komisjonile ette, et ta rikkus hagejale trahvi määramisel erinevaid õigusnorme ja tegi erinevaid hindamisvigu.

332 See väide jaguneb sisuliselt kaheks osaks. Esimeses väiteosas leiab hageja, et talle trahvi määrates rikkus komisjon õigusnormi ja tegi hindamisvea. Teises väiteosas, mis on esitatud teise võimalusena ja milles palutakse trahvisummat vähendada, heidab hageja komisjonile ette õigusnormi rikkumist ja hindamisviga, kuna määrati ebaproportsionaalne trahvisumma. Seda teist väiteosa, välja arvatud teise etteheite üks argument, mis puudutab menetluse väidetavalt liiga pikka kestust ja milles taotletakse vaidlustatud otsuse tühistamist, analüüsitakse seega allpool käesoleva kohtuotsuse selles osas, milles käsitletakse teise võimalusena esitatud nõudeid trahvisumma vähendamiseks.

333 Neljanda väite esimese osa põhjendamiseks väidab hageja, et komisjon rikkus talle trahvi määramisel õigusnorme ja tegi hindamisvigu. Sellega seoses, olles märkinud, et komisjon võib määruse nr 1/2003 artikli 23 alusel määrata ettevõtjale trahvi ELTL artikli 102 rikkumise eest, kuid tal ei ole selleks kohustust, väidab hageja, et trahvi määramine on ebaproportsionaalne, kui tegemist on uue juhtumiga, millega on tegemist käesolevas asjas. Täpsemalt kinnitasid komisjon ja Euroopa Liidu Kohus, et trahvid ei olnud sobivad kohtuasjades, milles esitati uued kahjustamisteooriad. Lisaks kinnitas komisjon, et trahv ei olnud sobiv, kui ta leidis, et juhtumi kohta võis teha kohustuste võtmise otsuse.

334 Ühelt poolt väidab hageja, et juhtum on uus ja pretsedenditu, kuna eeldati, et turgu valitseva seisundiga ettevõtjal oli kohustus investeerida taristusse, kuigi selle kasutamine ei ole oluline ega hädavajalik, et võimaldada teisel ettevõtjal temaga konkureerida. Lisaks ei saanud hageja ette näha, et kahtlusi raudtee puuduste tõsiduses ja tema kavatsusi võib pidada piisavaks asjaoluks, et põhjendada kuritarvitust.

335 Teiselt poolt vaidleb hageja vastu sellele, et ta tegutses vähemalt ettevaatamatusest. Ta väidab vastupidi, et raudtee likvideerimise otsus võeti vastu heas usus, kavatsusega see hiljem rekonstrueerida. Vaidlustatud otsuse aluseks oleva teooria uudsus välistab selle, et oli kavatsus rikkumine toime panna või selles osas esines ettevaatamatus.

336 Neljanda väite teise osa teises etteheites väidab hageja, et komisjon rikkus õigusnormi ja tegi hindamisvea seoses väidetava rikkumise kestusega, leides, et rikkumine algas vähemalt raudtee ülesvõtmise tööde alguses oktoobris 2008 ja kestis veel vaidlustatud otsuse vastuvõtmise ajal. Esimesena sai kõnealune rikkumine hageja sõnul alata kõige varem alles siis, kui ta otsustas

rekonstrueerimise plaani enam aktiivselt mitte jätkata, st pärast 17. detsembri 2010. aasta vahekohtuotsust. Teisena leiab hageja, et haldusmenetlus komisjonis kestis liiga kaua, mis ühelt poolt pikendas põhjendamatult väidetava rikkumise kestust ja teiselt poolt rikkus tema kaitseõigusi, kuna osa tema otsustusprotsessiga seotud töötajatest lahkusid selle ajavahemiku jooksul ettevõttest, mis kahjustas tema hagi ettevalmistamist. Seetõttu leiab hageja, et trahvisummat tuleks oluliselt vähendada.

337 Komisjon vaidleb hageja argumentidele vastu.

a) Esimese väiteosa esimene etteheide, et õiguslik teooria, millel vaidlustatud otsus põhineb, on uus

338 Esimeses etteheites soovib hageja sisuliselt väita, et vaidlustatud otsuses ette heidetud tegevus kujutab endast uut liiki kuritarvitusi, mille õigusvastasusest ta ei olnud teadlik.

339 Sellega seoses tuleb esimesena märkida, et hageja argument vaidlustatud kuritarvituse väidetava uudsuse kohta põhineb vaidlustatud otsuse vääral tõlgendusel. Vastupidi sellele, mida väidab hageja ja nagu juba märgitud, ei pandud vaidlustatud otsusega talle nimelt kohustust investeerida taristusse, mis ei ole oluline ega hädavajalik, et võimaldada konkurendil temaga konkureerida. Samuti ei kohustanud ta hagejat turgu valitseva seisundiga ettevõtjana toetama konkurenti üksnes turule sisenemise riskide vähendamiseks. Nagu on juba korduvalt tuvastatud, märkis komisjon vaidlustatud otsuses õigesti, et kuna hageja likvideeris raudtee kiirustades, hankimata vajalikke vahendeid ja järgimata selle rekonstrueerimiseks tavapäraseid ettevalmistavaid etappe (vaidlustatud otsuse põhjendused 182–201), siis käitus ta kuritarvituslikult, sest ta kasutas vahendeid, mis erinevad nendest vahenditest, mida kasutatakse tavapärases konkurentsis. Ta tuvastas ka, et see tegevus võis avaldada potentsiaalset konkurentsivastast mõju, mis seisneb konkurentsi kõrvaldamises naftatoodete raudteeveoteenuste osutamise turul rafineerimistehase ja naabersadamaterminalide vahel, luues turuletuleku tõkkeid ilma objektiivse põhjenduseta. Sellega seoses tuleb märkida, et liidu kohtud on juba hukka mõistnud sellise tegevuse, mille eesmärk on hoida konkurendid turult eemal – nagu hageja tegevus –, kuritarvitava laadi (vt selle kohta 6. detsembri 2012. aasta kohtuotsus AstraZeneca *vs.* komisjon, C-457/10 P, EU:C:2012:770, punkt 164). Järelikult ei saa sellise tegevuse kuritarvitavat laadi pidada uueks.

340 Teisena tuleb märkida, et asjaolu, et komisjoni vaidlustatud tegevuse võib kvalifitseerida uueks, ei välista trahvi määramist. Nimelt on Üldkohus juba tuvastanud, et kuigi oli juhtumeid, kus komisjon ei määranud mingit trahvi või määras sümboolse trahvi, kui varasemad juhtumid puudusid, määras komisjon muudel juhtumitel suuri trahve ka olukordades, kus samade tunnustega tegevust käsitlevad varasemad juhtumid puudusid (vt selle kohta 26. oktoobri 2017. aasta kohtuotsus Marine Harvest *vs.* komisjon, T-704/14, EU:T:2017:753, punkt 392). Lisaks tuleb täpsustada, et otsus, mida hageja oma argumentide toetamiseks mainib, ehk komisjoni 29. aprilli 2014. aasta otsus C(2014) 2892 final [ELTL] artiklis 102 ja EMP lepingu artiklis 54 sätestatud menetluse kohta (juhtum AT.39985 – Motorola – GPRS-standardiga seotud patentide jõustamine, punkt 561), ei näi asjakohane. Nimelt ei tugine see otsus mitte ainult asjaolule, et liidu kohus ei kvalifitseerinud kõnealust tegevust kunagi kuritarvitavaks, vaid ka asjaolule, et liikmesriigi kohtud tegid selles küsimuses lahknevad järeldused.

341 Lisaks nähtub kohtupraktikast, et asjaolu, et kuritarvitamist ei ole varem toimunud, ei saa seada kahtluse alla rikkumise rasket laadi ega viia trahvisumma vähendamiseni. Konkreetselt on Üldkohus isegi trahvide arvutamise valdkonnas juba tõdenud, et ettevõtjat ei vabasta vastutusest asjaolu, et sarnaste tunnustega tegevust ei ole varasemates otsustes uuritud (vt selle kohta 9. novembri 1983. aasta kohtuotsus Nederlandsche Banden-Industrie-Michelin *vs.* komisjon, 322/81, EU:C:1983:313, punkt 107, ja 1. juuli 2010. aasta kohtuotsus AstraZeneca *vs.* komisjon, T-321/05, EU:T:2010:266, punktid 901–903).

342 Eeltoodut arvestades tuleb esimese väiteosa esimene etteheide tagasi lükata.

b) Esimese väiteosa teine etteheide, mille kohaselt ei tegutsenud hageja ettevaatamatult

343 Mis puudutab teist etteheidet, mille kohaselt hageja ei tegutsenud vähemalt ettevaatamatult, siis tuleb märkida, et vaidlustatud otsuse põhjenduses 371 leidis komisjon, et vaidlustatud otsuses kirjeldatud asjaolude ja selles sisalduva hinnangu alusel pandi rikkumine toime kas kavatsusega turg konkurentsile sulgeda või vähemalt ettevaatamatuse tõttu, kuna hageja ei võtnud arvesse asjaolu, et raudtee likvideerimisega takistab ta konkurentsi rafineerimistehase ning Klaipėda, Riia ja Ventspilsi vahel naftatoodete raudteeveoteenuste osutamise turul.

344 Hageja vaidleb sellele järeldusele vastu, väites sisuliselt, et kui ta rakendas oma otsust valida teine võimalus, likvideerides raudtee, mis oli tema arvates selle valiku esimene vajalik etapp, tegutses ta heauskselt ja kavatsusega raudtee hiljem rekonstrueerida.

345 Sellega seoses tuleb märkida, et väljakujunenud kohtupraktika kohaselt on tingimus, et rikkumine pandi toime tahtlikult või ettevaatamatuse tõttu, kui ettevõtjale ei saanud olla teadmata tema tegevuse konkurentsivastane laad, olenemata sellest, kas ta oli teadlik sellest, et ta rikub asutamislepingu konkurentsieeskirju. Ettevõtja on teadlik oma tegevuse konkurentsivastasest laadist, kui ta on teadlik peamistest faktilistest asjaoludest, mis põhjendavad nii turgu valitseva seisundi tuvastamist teatud turul kui ka komisjoni hinnangut selle seisundi kuritarvitamise kohta (29. märtsi 2012. aasta kohtuotsus Telefónica ja Telefónica de España *vs.* komisjon, T-336/07, EU:T:2012:172, punktid 319 ja 320; vt ka 13. juuli 2018. aasta kohtuotsus Stührk Delikatessen Import *vs.* komisjon, T-58/14, ei avaldata, EU:T:2018:474, punkt 226 ja seal viidatud kohtupraktika).

346 Lisaks selgub ka kohtupraktikast, et hoolas ettevõtja ei saa kahelda selles, et suure turuosa omamisel – mis ei ole küll tingimata ja alati ainus määrav tegur turgu valitseva seisundi esinemise kindlakstegemisel – on siiski suur roll ja ta peab seda tingimata arvesse võtma turul oma tegevuse üle otsustamisel (13. veebruari 1979. aasta kohtuotsus Hoffmann-La Roche *vs.* komisjon, 85/76, EU:C:1979:36, punkt 133). Seega ei saanud LG-le kui turgu valitsevale raudtee-ettevõtjale ja raudteekaubaveo teenuste osutamiseks olemasoleva Leedu ainsa taristu ettevõtjale teadmata olla, et tal oli asjaomastel turgudel turgu valitsev seisund.

347 Lisaks tuleb märkida, et kavatsus või väidetav heausksus ei ole asjakohased selle järelduse takistamiseks, et rikkumine pandi toime tahtlikult või ettevaatamatuse tõttu ning et seda võib seetõttu karistada trahviga määruse nr 1/2003 artikli 23 lõike 2 tähenduses (vt selle kohta 6. aprilli 1995. aasta kohtuotsus Boël *vs.* komisjon, T-142/89, EU:T:1995:63, punkt 116 ja seal viidatud kohtupraktika). Hoolsa ettevõtjana oleks LG pidanud nimelt olema kursis konkurentsiõiguse põhimõtetega ja vajaduse korral pöörduma õigusnõustaja poole, et konkreetsetel asjaoludel piisava mõistlikkusega hinnata kindla teo – nagu käesoleval juhul raudtee likvideerimine – võimalikke tagajärgi. See kehtib eelkõige kutseala esindajate suhtes, kes on harjunud oma kutsetegevuses suuremat hoolsust üles näitama. Võib ka eeldada, et nad hindavad eriti hoolikalt oma tegevusega kaasnevaid riske (vt selle kohta 29. märtsi 2012. aasta kohtuotsus Telefónica ja Telefónica de España *vs.* komisjon, T-336/07, EU:T:2012:172, punkt 323 ja seal viidatud kohtupraktika).

348 Seetõttu leiab Üldkohus, et hagejale ei saanud olla teadmata, et kõnealune tegevus võis kaasa tuua tõsiseid konkurentsipiiranguid, arvestades eelkõige tema õiguslikku või faktilist monopoolset seisundit asjaomastel turgudel, mistõttu võis komisjon põhjendatult järeldada, et kõnealune rikkumine pandi toime vähemalt ettevaatamatuse tõttu, ja põhjendas seetõttu trahvi määramist.

349 Lisaks ei saa hageja väita, et teooria, millel vaidlustatud otsus põhineb, on väidetavalt uudne, selleks et välistada, et oli tahe rikkumine toime panna või esines selles osas ettevaatamatus. Nimelt tuleb tõdeda, et nende argumentidega soovitakse tõendada üksnes seda, et ta ei olnud teadlik vaidlustatud otsuses ette heidetud tegevuse õigusvastasusest ELTL artikli 102 alusel. Seega tuleb see eespool punktis 341 viidatud kohtupraktika alusel tagasi lükata. Igal juhul ei saanud hagejale eespool punktis 339 esitatud põhjustel olla käesolevas asjas teadmata tema tegevuse konkurentsivastasus.

350 Sellest tuleneb, et komisjon leidis õigusnormi rikkumata või hindamisviga tegemata, et hageja tegutses vähemalt ettevaatamatuse tõttu (vaidlustatud otsuse punkt 371).

351 Seda järeldust ei sea kahtluse alla ka asjaolu, et haldusmenetluses leidis komisjon, et juhtumi kohta võib teha kohustuste võtmise otsuse. Nimelt, nagu märgib komisjon, siis asjaolu, et haldusmenetluses võis komisjon kavandada nõustuda hageja kohustuste võtmise ettepanekuga kui vahendiga trahvi vältimiseks, ei tähenda seda, et komisjon ei pidanud sellise trahvi määramist sobivaks, vaid lihtsalt seda, et ta ei välistanud võimalust jätta rikkumine tuvastamata ja trahv määramata. See asjaolu ei takistanud seega komisjonil lõplikult järeldada, et rikkumise olemasolu oli vaja tuvastada ja trahv määrata.

352 Kõike eeltoodut arvestades tuleb teine etteheide ja seega neljanda väite esimene osa tagasi lükata.

c) Teise väiteosa teine etteheide menetluse väidetavalt liiga pika kestuse kohta

353 Mis puudutab argumenti haldusmenetluse väidetava ülemäärase kestuse kohta, siis tuleb märkida, et hageja väidab ühelt poolt, et see rikkus tema kaitseõigusi, ja teiselt poolt, et see peaks viima talle vaidlustatud otsuses määratud trahvisumma vähendamiseni.

354 Kõigepealt tuleb märkida, et väljakujunenud kohtupraktika kohaselt on mõistlikust ajast kinnipidamine konkurentsipoliitikat puudutavas haldusmenetluses liidu õiguse üldpõhimõte, mille täitmist tagavad liidu kohtud (vt 19. detsembri 2012. aasta kohtuotsus Heineken Nederland ja Heineken *vs*. komisjon, C-452/11 P, EU:C:2012:829, punkt 97 ja seal viidatud kohtupraktika).

355 Haldusmenetluse mõistliku aja põhimõtet on kinnitatud Euroopa Liidu põhiõiguste harta artikli 41 lõikes 1, mille kohaselt „[i]gaühel on õigus sellele, et liidu institutsioonid, organid ja asutused käsitleksid tema küsimusi erapooletult, õiglaselt ning mõistliku aja jooksul“ (5. juuni 2012. aasta kohtuotsus Imperial Chemical Industries *vs*. komisjon, T-214/06, EU:T:2012:275, punkt 284 ja seal viidatud kohtupraktika).

356 Lisaks tuleneb kohtupraktikast, et kui mõistliku aja põhimõtte rikkumine avaldas võimalikku mõju menetluse tulemusele, võib selline rikkumine kaasa tuua vaidlustatud otsuse tühistamise (vt selle kohta 21. septembri 2006. aasta kohtuotsus Technische Unie *vs*. komisjon, C-113/04 P, EU:C:2006:593, punkt 48 ja seal viidatud kohtupraktika).

357 Tuleb täpsustada, et konkurentsieeskirjade kohaldamisel võib mõistliku aja ületamine olla rikkumisi tuvastava otsuse tühistamise põhjus vaid siis, kui on kindlaks tehtud, et mõistliku aja põhimõtte rikkumine kahjustas asjaomaste ettevõtjate kaitseõigusi. Väljaspool sellist erilist olukorda ei mõjuta see, kui ei järgita kohustust teha mõistliku aja jooksul otsus, määruse nr 1/2003 alusel läbiviidava haldusmenetluse õiguspärasust (21. septembri 2006. aasta kohtuotsus Nederlandse Federatieve Vereniging voor de Groothandel op Elektrotechnisch Gebied *vs*. komisjon, C-105/04 P, EU:C:2006:592, punkt 42).

358 Sellest järeldub, et isegi kui eeldada, et haldusmenetluse võimalik ülemäärane kestus ja mõistliku aja põhimõtte rikkumine on tuvastatud, ei ole selline tõdemus üksi eespool punktides 356 ja 357 viidatud kohtupraktikat arvestades piisav, et jõuda järeldusele, et vaidlustatud otsus tuleb tühistada.

359 Lisaks tuleb meenutada, et on otsustatud, et haldusmenetluse esimese etapi ülemäärane kestus võib mõjutada asjaomaste ettevõtjate tulevasi kaitsevõimalusi, eelkõige vähendades kaitseõiguste tõhusust, kui neile viidati teises etapis aja möödumise ja sellest tuleneva raskuse tõttu koguda õigustavaid tõendeid. Sellisel juhul on siiski oluline, et asjaomased ettevõtjad tõendaksid piisavalt täpselt, et neil oli raskusi enda kaitsmisel komisjoni väidete vastu, täpsustades, millised on dokumendid või tunnistused, mida nad ei saa enam hankida, ning põhjused, miks see kahjustab nende kaitset (vt selle kohta

21. septembri 2006. aasta kohtuotsus Technische Unie *vs.* komisjon, C-113/04 P, EU:C:2006:593, punktid 54 ja 60–71, ning 29. märtsi 2011. aasta kohtuotsus ArcelorMittal Luxembourg *vs.* komisjon ja komisjon *vs.* ArcelorMittal Luxembourg jt, C-201/09 P ja C-216/09 P, EU:C:2011:190, punkt 118).

360 Olenemata sellest, et hageja esitas käesolevas asjas argumendi teatavate õigustavate tõendite kogumise raskuste kohta, kuna mõned tema töötajad lahkusid, ei ole ta seda argumenti toetanud konkreetsete tõenditega. Nimelt, kuigi ta täpsustab küll kuupäeva, millal asjaomased töötajad ettevõttest lahkusid, jätab ta siiski märkimata täpsed põhjused, miks oli kaitseõiguse teostamiseks äärmiselt oluline nendelt isikutelt teavet saada, ja eelkõige asjaolud, miks nendelt isikutelt enam seda teavet küsida ei saa (vt selle kohta 16. juuni 2011. aasta kohtuotsus Bavaria *vs.* komisjon, T-235/07, EU:T:2011:283, punkt 331).

361 Neil tingimustel tuleb asuda seisukohale, et hageja ei ole tõendanud, et haldusmenetluse ülemäärase kestuse tõttu on rikutud tema kaitseõigusi.

362 Kõike eeltoodut arvestades tuleb neljanda väite teise osa teine etteheide tagasi lükata osas, milles see puudutab haldusmenetluse väidetavalt ülemäärast kestust.

363 Kõigest eeltoodust tuleneb, et esimese võimalusena esitatud nõuded vaidlustatud otsuse tühistamiseks tuleb tervikuna rahuldamata jätta.

B. Teise võimalusena esitatud nõuded trahvisumma kohta

364 Teises nõudes palub hageja teise võimalusena Üldkohtul vähendada talle vaidlustatud otsuse artikli 2 alusel määratud trahvi, kuna see trahv määrati ebaproportsionaalse summana. Sisuliselt vaidleb ta vastu esiteks komisjoni poolt raskusastme tegurina arvesse võetud müügiväärtuse protsendile, teiseks rikkumise kestusele ja kolmandaks otsusele lisada põhisummale hoiatamise eesmärgil täiendav summa. Oma nõuetega vaidlustab hageja trahvisumma, kuna rikutud on proportsionaalsuse põhimõtet, ja palub Üldkohtul vähendada talle määratud trahvi summat.

1. Etteheited trahvisumma proportsionaalsuse kohta

a) Esimene etteheide, et komisjoni kasutatud raskuskoefitsient [konfidentsiaalne]% on väidetavalt ebaproportsionaalne

365 Esimese etteheite põhjendamiseks väidab hageja, et komisjoni kasutatud raskuskoefitsient [konfidentsiaalne]% on ebaproportsionaalne ning et etteheidetava tegevuse laadi või raskuse kohta ei ole esitatud ühtegi põhjendust. Esimesena viitab hageja kõnealuse tegevuse uudsusele. Teisena, kuna liiklus muutus raudteel võimatuks juba alates liikluse peatamisest 2. septembril 2008, ei olnud raudtee likvideerimisel mingit väljatõrjuvat mõju ega mingit muud negatiivset mõju Euroopa ühtse raudteepiirkonna tugevdamise jätkumisele, millele komisjon vaidlustatud otsuses viitab. Kolmandana ei ole mingit kindlust seoses tõenäosusega, et juhul, kui raudteed ei oleks kaotatud, oleks vajalikke remonditöid tegelikult tehtud. Neljandaks on kohaldatud raskuskoefitsient ebaproportsionaalne, arvestades komisjoni ELTL artikli 102 kohaldamise praktikat sarnastel juhtudel.

366 Sellega seoses tuleb märkida, et vaidlustatud otsuse põhjendustes 377–380 võttis komisjon rikkumise raskusastme kindlaksmääramiseks arvesse nelja järgmist asjaolu:

– esiteks rikkumise laad, eelkõige asjaolu, et tegevus, mis seisnes kahe liikmesriigi vahel asuva raudtee likvideerimises, kahjustas ühtse turu, eelkõige Euroopa ühtse raudteeturu tugevdamist;

– teiseks olukord hageja asjaomastel turgudel, st asjaolu, et hageja oli ainus teenuste osutaja Leedus nii raudteetaristu haldamise eelneval turul kui ka naftatoodete raudteeveoteenuste osutamise järgneval turul;

– kolmandaks rikkumise geograafiline ulatus, mis hõlmas rafineerimistehase ning Klaipėda, Riia ja Ventspilsi sadamaterminalide vahelist raudteeühendust kahes liikmesriigis, st Leedus ja Lätis;

– neljandaks rikkumise tegeliku rakendamise kord, nimelt et raudtee likvideerimise kuritarvitus algas 3. oktoobril 2008.

367 Vaidlustatud otsuse põhjenduses 381 leidis komisjon pärast seda, kui ta oli kaalunud ühelt poolt rikkumise piiratud geograafilist ulatust ja teiselt poolt hageja väga suuri turuosasid ja kõnealuse rikkumise negatiivset mõju ühtse turu tugevdamisele, et osakaal müügiväärtusest, mida tuleb raskusastme tegurina arvesse võtta, oli [konfidentsiaalne]%, mistõttu jäi ta [konfidentsiaalne] euro suuruse summa juurde.

368 Käesolevas asjas piisab esimesena osas, milles hageja viitab neljanda väite esimese osa põhjendamiseks esitatud argumentidele juhtumi väidetava uudsuse ja pretsedendituse kohta, et vaidlustada komisjoni kasutatud [konfidentsiaalne]% suuruse raskuskoefitsiendi väidetavat ebaproportsionaalsust, kui märkida, et sellise tegevuse, mille eesmärk on hoida konkurendid turult eemal – nagu hageja tegevus –, kuritarvitava laadi on liidu kohtud mitmel korral hukka mõistnud, nagu on juba märgitud eespool punktis 339 (vt selle kohta 6. detsembri 2012. aasta kohtuotsus AstraZeneca *vs.* komisjon, C-457/10 P, EU:C:2012:770, punkt 164). Järelikult ei saa sellist tegevust kvalifitseerida uueks ja hageja ei saa tulemuslikult väita, et tegemist on uue kuritarvituste kategooriaga, mille õigusvastasusest ta ei olnud teadlik. Hageja sellekohased argumendid ei saa seega viia järelduseni, et [konfidentsiaalne]% suurune raskuskoefitsient on ebaproportsionaalne.

369 Teisena, mis puudutab argumenti, et raudtee likvideerimisel ei olnud mingit väljatõrjuvat mõju ega muud negatiivset mõju ühtse Euroopa raudteepiirkonna tugevdamise jätkumisele, siis tuleb märkida, et nagu on otsustatud eespool punktis 233, leidis komisjon vaidlustatud otsuses õigesti, et raudtee kui sellise likvideerimine võis sõltumata liikluse eelnevast peatamisest avaldada sellel turul konkurentsivastast mõju. Eelkõige teise väite analüüsist nähtub, et nagu komisjon vaidlustatud otsuses tuvastas, tõi raudtee likvideerimine kaasa turu sulgemise naftatoodete raudteeveoteenuste osutamise turul rafineerimistehasest Klaipėda, Riia ja Ventspilsi sadamaterminalidesse. Neil asjaoludel ei saa hageja tulemuslikult viidata välistava või negatiivse mõju puudumisele, tõendamaks, et raskuskoefitsient [konfidentsiaalne]% on ebaproportsionaalne.

370 Lisaks väidab hageja ekslikult, et raudtee likvideerimisel ei olnud mingit väljatõrjuvat mõju ega muud negatiivset mõju Euroopa ühtse raudteepiirkonna tugevdamisele. Nagu komisjon vaidlustatud otsuse põhjenduses 361 märkis, mõjutab kahte liikmesriiki (käesoleval juhul Leedu Vabariiki ja Läti Vabariiki) ühendava 19 km pikkuse raudteelõigu likvideerimine ilma objektiivse põhjenduseta, mis võib takistada olulisel kliendil kasutada teise raudtee-ettevõtja teenuseid, liikmesriikidevahelist kaubandust ja kujutab endast tegevust, mis näib olevat vastuolus eesmärkidega, mis on aluseks raudteeteenuste ühtse turu, eelkõige liidu raudteekaubaveo turu tugevdamisele. Nimelt oleks sellise turu tugevdamine takistatud, kui turgu valitseva seisundiga raudtee-ettevõtja saaks vältida konkurentsi, likvideerides ilma igasuguse objektiivse põhjenduseta kahte liikmesriiki ühendava riikliku raudteetaristu.

371 Seega võis komisjon vaidlustatud otsuse põhjenduses 381, võttes arvesse rikkumise laadi ja eelkõige asjaolu, et kahe liikmesriigi vahel asuva raudtee likvideerimine kahjustas Euroopa ühtse raudteeturu tugevdamist, ja arvestades rikkumise piiratud geograafilist ulatust, asuda seisukohale, et osakaal müügiväärtusest, mida tuleb käesolevas asjas raskusastme tegurina arvesse võtta, võis olla [konfidentsiaalne]%.

372 Kolmandana, mis puudutab argumenti, et raskuskoefitsient [konfidentsiaalne]% on ebaproportsionaalne ka arvestades komisjoni praktikat sarnastel juhtudel ELTL artikli 102 kohaldamisel ja rikub seega võrdse kohtlemise põhimõtet, tuleb märkida, et vastavalt väljakujunenud kohtupraktikale ei kujuta komisjoni varasem otsustuspraktika endast konkurentsi valdkonnas trahvide määramise õiguslikku raamistikku ja teisi juhtumeid käsitlevad otsused on võrdse kohtlemise põhimõtte võimaliku rikkumise küsimuses üksnes soovituslikud, arvestades, et ei ole eriti tõenäoline, et sellele juhtumile omased asjaolud, nagu asjaomased turud, tooted, ettevõtjad ning ajavahemikud oleksid identsed (vt selle kohta 21. septembri 2006. aasta kohtuotsus JCB Service *vs.* komisjon, C-167/04 P, EU:C:2006:594, punktid 201 ja 205; 7. juuni 2007. aasta kohtuotsus Britannia Alloys & Chemicals *vs.* komisjon, C-76/06 P, EU:C:2007:326, punkt 60, ja 16. juuni 2011. aasta kohtuotsus Caffaro *vs.* komisjon, T-192/06, EU:T:2011:278, punkt 46).

373 Ent sarnaselt kõigi institutsioonidega nende kõigi tegevuses on komisjon konkurentsiõiguse normide rikkumise eest ettevõtjale trahvi määramisel kohustatud järgima võrdse kohtlemise põhimõtet, mis ei luba võrreldavaid olukordi käsitleda erinevalt ja erinevaid olukordi sarnaselt, välja arvatud juhul, kui see on objektiivselt põhjendatud. Komisjoni varasemad trahvi määramise otsused on võrdse kohtlemise põhimõtte seisukohalt asjakohased siiski juhul, kui on tõendatud, et nende teiste otsustega seotud juhtumite asjaolusid puudutavad andmed, nagu asjaomased turud, tooted, riigid, ettevõtjad ning ajavahemikud on võrreldavad vaidlusaluse juhtumi asjaoludega (vt 29. juuni 2012. aasta kohtuotsus E.ON Ruhrgas ja E.ON *vs.* komisjon, T-360/09, EU:T:2012:332, punktid 261 ja 262 ning seal viidatud kohtupraktika).

374 Käesolevas asjas ei tõenda aga hageja, et nende varasemate otsuste aluseks olevate juhtumite asjaolusid puudutavad andmed, millele ta viitab, on võrreldavad käesoleva juhtumi andmetega. Nimelt viitab hageja komisjoni 20. septembri 2016. aasta otsusele ELTL artiklis 102 ja EMP lepingu artiklis 54 sätestatud menetluse kohta (juhtum AT.39759 – ARA – turulepääsu piiramine). Sellega seoses tuleb siiski tõdeda, et kõnealune otsus puudutas kuritarvitust, mis ei ole vastupidi hageja väidetele võrreldav käesoleva kohtuasja esemeks oleva tegevusega. Nimelt puudutas see pretsedent keeldumist võimaldada kasutada olulist taristut, samas kui käesolevas asjas tuvastati hagi esimese väite analüüsi raames, et raudtee likvideerimist eesmärgiga hoida konkurendid turult eemal, andes neile võimaluse siseneda turule vähem soodsatel tingimustel, ei saa analüüsida kui sellist keeldumist. Samuti, mis puudutab komisjoni 13. mai 2009. aasta otsust [ELTL] artiklis [102] ja EMP lepingu artiklis 54 sätestatud menetluse kohta (juhtum COMP/C-3/37.990 – Intel), siis rõhutas hageja, et vaidlustatud tegevus puudutas tingimuslikke allahindlusi, ning tõi ise esile, et selle juhtumi asjaolud ei ole käesoleva juhtumi omadega võrreldavad. Järelikult ei ole need otsused võrdse kohtlemise põhimõtte seisukohast asjakohased.

375 Kõike eeltoodut arvestades tuleb tõdeda, et komisjon ei rikkunud proportsionaalsuse põhimõtet, kui ta kehtestas hagejale määratava trahvi põhisumma kindlaksmääramisel raskusastme teguri alusel aluseks võetud müügiväärtuse osakaaluks [konfidentsiaalne]%.

b) Teine etteheide osas, milles see puudutab rikkumise ülemäärast kestust, kuna rikkumise alguskuupäev on valesti valitud

376 Mis puudutab argumente, millega soovitakse vaidlustada rikkumise kestust komisjoni valitud alguskuupäeva tõttu, siis tuleb märkida, et pärast seda, kui komisjon oli tuvastanud, et rikkumine algas 3. oktoobril 2008 ja kestis vaidlustatud otsuse vastuvõtmise ajal, määras komisjon kordajaks, mida tuli kohaldada aluseks võetud müügiväärtuse osakaalule, üheksa.

377 Seega piisab, kui märkida, et hageja argument, mille kohaselt ta otsustas jätta raudtee ehitamata alles pärast 17. detsembri 2010. aasta vahekohtuotsust, on hagi teise väite analüüsi raames juba tagasi lükatud. Seega ei saa hageja sellele vahekohtuotsusele tugineda, selleks et väita, et ta ei olnud enam kohustatud raudteed ehitama.

378 Sellest tuleneb, et komisjon tuvastas vaidlustatud otsuses õigesti, et rikkumine algas 3. oktoobril 2008, kui hageja hakkas raudteed likvideerima, ning et sõltumata liikluse peatamisest võis just raudtee likvideerimine avaldada konkurentsivastast mõju. Seega ei teinud komisjon vigu, kui ta määras kordajaks, mida kohaldati müügiväärtuse osakaalule, rikkumise kestuse arvessevõtmisel üheksa.

379 Mis puudutab hageja taotlust oluliselt vähendada talle määratud trahvi haldusmenetluse ülemäärase kestuse tõttu, siis selle rahuldamata jätmiseks piisab, kui märkida, et Euroopa Kohus on juba otsustanud, et kuigi mõistliku aja järgimise põhimõtte rikkumine komisjoni poolt võib põhjendada ELTL artiklitel 101 ja 102 põhineva haldusmenetluse tulemusel komisjoni tehtud otsuse tühistamist, kui see toob kaasa ka asjaomase ettevõtja kaitseõiguste rikkumise, ei saa sellise mõistliku aja põhimõtte rikkumine, eeldusel et see on tõendatud, tuua kaasa määratud trahvi summa vähendamist (vt 26. jaanuari 2017. aasta kohtuotsus Villeroy & Boch *vs*. komisjon, C-644/13 P, EU:C:2017:59, punkt 79 ja seal viidatud kohtupraktika.

380 Samuti on otsustatud, et ELTL artikli 268 ja artikli 340 teise lõigu alusel liidu vastu esitatud kahju hüvitamise nõue on tõhus ja üldkohaldatav õiguskaitsevahend, et tugineda sellisele rikkumisele ja selle eest karistada, kuna see võib hõlmata kõiki menetluse mõistliku aja ületamise olukordi (vt selle kohta 26. novembri 2013. aasta kohtuotsus Groupe Gascogne *vs*. komisjon, C-58/12 P, EU:C:2013:770, punkt 82).

c) Kolmas etteheide, et komisjoni poolt aluseks võetud lisasumma [konfidentsiaalne]% on väidetavalt ebaproportsionaalne

381 Kolmandas etteheites kinnitab hageja, et täiendava hoiatava summa [konfidentsiaalne]% kohaldamine on samuti ebaproportsionaalne. Kõigepealt, kuna kohtuasi on hageja hinnangul uus, ei saanud komisjon ette näha uue ja palju leebema õigusliku kriteeriumi kohaldamist. Seejärel ei määranud komisjon üheski teises asjas ELTL artikli 102 tähenduses eraldi rikkumise eest täiendavat summat ega esitanud ühtegi tõendit, mis võimaldaks selgitada, miks ta kaldus kõrvale oma varasemast praktikast. Lisaks on trahvisumma juba hoiatav, arvestades ettevõtja suurust, selle rahastamisviisi ja kasumit. Lõpuks tuleb mis tahes hoiatava mõju tegurit vähendada põhjustel, mis on esitatud raskusastme teguri kohta.

382 Kõigepealt tuleb meenutada, et vaidlustatud otsuse põhjenduses 383 rõhutas komisjon, et vastavalt 2006. aasta suuniste punktile 25 võis ta sõltumata asjasse puutuva ettevõtja rikkumises osalemise kestusest lisada trahvi põhisummale täiendava summa, mis ei ületa hoiatava mõju eesmärgil 25% müügiväärtusest. Samas põhjenduses märkis ta ka, et käesolevas asjas arvesse võetava müügiväärtuse kindlaksmääramisel võttis ta arvesse teatava hulga tegureid, eelkõige neid, millele on viidatud 2006. aasta suuniste punktis 22. Vaidlustatud otsuse põhjenduses 384 kehtestas komisjon seega rikkumise laadi arvestades (vt vaidlustatud otsuse põhjendus 377) lisasumma [konfidentsiaalne]% müügiväärtusest ehk [konfidentsiaalne] eurot.

383 Esimese argumendi osas tuleb tõdeda, et see ei erine neljanda väite teise osa esimese etteheite põhjendamiseks esitatud argumendist rikkumise raskuse vaidlustamiseks. Kuna see argument lükati tagasi neljanda väite teise osa esimese etteheite analüüsimisel, tuleb see tagasi lükata ka osas, milles sellega vaidlustatakse [konfidentsiaalne]% lisasumma ebaproportsionaalsus.

384 Mis puudutab teist argumenti, mille kohaselt ei olnud komisjon üheski teises asjas ELTL artikli 102 alusel eraldi rikkumise eest täiendavat summat määranud ega esitanud ühtegi tõendit, mis võimaldaks selgitada, miks ta kaldus kõrvale oma varasemast praktikast, siis tuleb märkida, et vaidlustatud otsuse vastuvõtmise kuupäeval oli komisjon täiendavat summat juba kohaldanud seoses eraldi rikkumisega ELTL artikli 102 alusel vähemalt ühes otsuses, mis oli tehtud varem, st 27. juuni 2017. aasta otsuses C(2017) 4444 final, milles käsitletakse Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 102 ja EMP lepingu artikli 54 kohast menetlust (juhtum AT.39740 – Google'i otsinguteenus (Google Shopping)). Lisaks

tuleb märkida esiteks, et väljakujunenud kohtupraktika kohaselt ja tingimusel, et järgitakse võrdse kohtlemise põhimõtet, ei saa komisjoni varasemat otsustuspraktikat kasutada konkurentsi valdkonnas määratavate trahvide õigusliku raamistikuna, ja teiseks, et komisjonil on määruse nr 1/2003 raames kaalutlusõigus trahvisummade kindlaksmääramisel, et suunata ettevõtjaid oma tegevuses konkurentsieeskirju järgima ja kohandada igal hetkel trahvide taset vastavalt selle poliitika vajadustele (16. juuni 2011. aasta kohtuotsus Bavaria *vs.* komisjon, T-235/07, EU:T:2011:283, punkt 288; vt ka 16. juuni 2011. aasta kohtuotsus Heineken Nederland ja Heineken *vs.* komisjon, T-240/07, EU:T:2011:284, punkt 345 ja seal viidatud kohtupraktika). Sellest tuleneb, et see komisjoni praktika ei olnud uus ja et igal juhul ei olnud komisjon kohustatud esitama vaidlustatud otsuses põhjendusi, mis selgitaksid, miks ta vajaduse korral kaldus kõrvale oma varasemast praktikast.

385 Lisaks on 2006. aasta suuniste punktis 25 sätestatud, et lisasumma võib määrata rikkumiste eest, mis ei ole seotud kartellidega. Selles punktis on nimelt märgitud järgmist:

„Olenemata ettevõtja osalemise kestusest rikkumises, lisab komisjon põhisummale summa, mis moodustab 15–25% eespool toodud A osas kirjeldatud müügiväärtusest, eesmärgiga hoida ära ettevõtjate igasugust soovi osaleda hindade määramise, turu jagamise ja tootmise piiramise horisontaalkokkulepetes. Komisjon võib sellist lisasummat rakendada ka muude rikkumiste suhtes. Otsustamaks, milline peaks olema konkreetse juhtumi puhul kasutatav osakaal müügiväärtusest, võtab komisjon arvesse teatava hulga tegureid, eeskätt neid, mida on nimetatud punktis 22.“

386 Käesolevas asjas põhjendas komisjon vastavalt 2006. aasta suuniste punktile 22 lisasumma kohaldamist rikkumise laadiga ja eelkõige asjaoluga, et rikkumine, mis seisnes kahe liikmesriigi vahel asuva raudtee likvideerimises, kahjustas ühtse turu ja eelkõige Euroopa ühtse raudteeturu tugevdamist (vaidlustatud otsuse põhjendused 377 ja 384).

387 Mis puudutab hageja kolmandat argumenti, mille kohaselt on trahv pretsedenditu ulatusega väikesele raudtee-ettevõtjale, kes saab vaid minimaalset või isegi olematut kasu, siis tuleb meenutada, et hageja on Leedu riiklik raudtee-ettevõtja, et tal on Leedus seaduslik monopol raudteetaristu haldamisel ja faktiline monopol raudteekaubaveo turul Leedus ning et 2016. aastal oli tema kogukäive 409,5 miljonit eurot, nagu nähtub vaidlustatud otsuse põhjendusest 5. Neid asjaolusid arvestades ei saa teda pidada väikeseks raudtee-ettevõtjaks. Igal juhul ei ole komisjon kohustatud vähendama trahvide summat, kui puudutatud ettevõtjad on väikesed või keskmise suurusega ettevõtjad. Ettevõtja suurust on arvesse võetud nimelt määruse nr 1/2003 artikli 23 lõikes 2 määratletud ülempiiriga ning 2006. aasta suuniste sätetega. Peale nende suurust puudutavate kaalutluste ei ole mingit põhjust kohelda väikeseid ja keskmise suurusega ettevõtjaid teistest ettevõtjatest erinevalt. Asjaolu, et tegu on väikeste ja keskmise suurusega ettevõtjatega, ei vabasta neid kohustusest järgida konkurentsieeskirju (28. aprilli 2010. aasta kohtuotsus Amann & Söhne ja Cousin Filterie *vs.* komisjon, T-446/05, EU:T:2010:165, punkt 200).

388 Lõpuks, kuna neljanda argumendiga soovib hageja, et põhisummas sisalduvat lisasummat vähendataks haldusmenetluse väidetavalt ülemäärase kestuse tõttu, siis tuleb tõdeda, et see argument tuleb tagasi lükata samadel põhjustel, mis on esitatud eespool punktides 379 ja 380.

2. Hagejale määratud trahvi lõppsumma kindlaksmääramine täieliku pädevuse raames

389 Kõigepealt tuleb märkida, et alles pärast seda, kui liidu kohus on lõpule viinud talle hindamiseks esitatud otsuse õiguspärasuse kontrolli, arvestades väiteid, mis on kas talle esitatud või mille ta on vajaduse korral tõstatanud omal algatusel, saab ta juhul, kui ta otsust tervikuna ei tühista, teostada oma täielikku pädevust, et esiteks teha järeldused, mis tulenevad tema otsusest nimetatud otsuse õiguspärasuse kohta, ja teiseks teha talle hindamiseks esitatud asjaolude alusel kindlaks, kas ajal, mil ta võtab vastu oma otsuse, tuleb asendada komisjoni hinnang tema enda omaga, et trahvisumma oleks sobiv (vt 17. detsembri 2015. aasta kohtuotsus Orange Polska *vs.* komisjon, T-486/11, EU:T:2015:1002,

punkt 67 ja seal viidatud kohtupraktika, ning 12. juuli 2019. aasta kohtuotsus Hitachi-LG Data Storage ja Hitachi-LG Data Storage Korea *vs.* komisjon, T-1/16, EU:T:2019:514, punkt 56 ja seal viidatud kohtupraktika).

390 Samuti tuleb märkida, et oma täieliku pädevuse teostamisel on liidu kohtul lisaks pelgale sanktsiooni seaduslikkuse kontrollile õigus sanktsiooni suuruse kindlaksmääramisel asendada enda hinnanguga hinnang, mille kõnealuse karistuse suuruse kindlaksmääramisel on andnud komisjon, kes on vastu võtnud akti, milles see summa algul kindlaks määrati, välistades siiski igasugused muudatused seoses selle rikkumise koosseisu tunnustega, mille komisjon õiguspäraselt tuvastas otsuses, mille peale on Üldkohtule hagi esitatud (vt selle kohta 21. jaanuari 2016. aasta kohtuotsus Galp Energía España jt *vs.* komisjon, C-603/13 P, EU:C:2016:38, punktid 75–77.

391 Järelikult võib liidu kohus vaidlustatud akti muuta ka seda tühistamata, selleks et määratud trahv tühistada või seda vähendada või suurendada, kuivõrd selle pädevuse teostamine toob kaasa sanktsioonide määramise pädevuse lõpliku ülemineku liidu kohtule (vt selle kohta 15. oktoobri 2002. aasta kohtuotsus Limburgse Vinyl Maatschappij jt *vs.* komisjon, C-238/99 P, C-244/99 P, C-245/99 P, C-247/99 P, C-250/99 P–C-252/99 P ja C-254/99 P, EU:C:2002:582, punktid 692 ja 693; 3. septembri 2009. aasta kohtuotsus Prym ja Prym Consumer *vs.* komisjon, C-534/07 P, EU:C:2009:505, punkt 86, ning 7. juuli 2016. aasta kohtumäärus Westfälische Drahtindustrie ja Pampus Industriebeteiligungen *vs.* komisjon, C-523/15 P, EU:C:2016:541, punktid 32–34).

392 Üldkohtu hinnang sellele, kas trahvide summa on sobiv, arvestades kriteeriume, mis on määratletud määruse nr 1/2003 artikli 23 lõikes 3, võib põhjendada sellise täiendava teabe esitamist ja arvessevõtmist, mida ei ole trahvi määravas komisjoni otsuses mainitud (vt selle kohta 16. novembri 2000. aasta kohtuotsus Stora Kopparbergs Bergslags *vs.* komisjon, C-286/98 P, EU:C:2000:630, punkt 57, ja 12. juuli 2011. aasta kohtuotsus Fuji Electric *vs.* komisjon, T-132/07, EU:T:2011:344, punkt 209).

393 Oma täieliku pädevuse kasutamisel tuleb Üldkohtul seega määrata trahvisumma, võttes arvesse kõiki selle juhtumi asjaolusid (vt selle kohta 26. septembri 2013. aasta kohtuotsus Alliance One International *vs.* komisjon, C-679/11 P, ei avaldata, EU:C:2013:606, punkt 104, ja 16. juuni 2011. aasta kohtuotsus Putters International *vs.* komisjon, T-211/08, EU:T:2011:289, punkt 75).

394 Seda tehes tuleb vastavalt määruse nr 1/2003 artikli 23 lõikele 3 arvesse võtta hageja toime pandud rikkumise raskust ning kestust, järgides muu hulgas proportsionaalsuse, sanktsioonide individualiseerimise ja võrdse kohtlemise põhimõtet, ilma et Euroopa Kohus oleks seevastu kohustatud järgima suunavaid norme, mis komisjon on 2006. aasta suunistes ette näinud (vt selle kohta 21. jaanuari 2016. aasta kohtuotsus Galp Energía España jt *vs.* komisjon, C-603/13 P, EU:C:2016:38, punkt 90 ja seal viidatud kohtupraktika).

395 Sellest järeldub, et arvestades asjaomase ettevõtja eelmise majandusaasta kogukäibe 10% ülempiiri, piiravad Üldkohtu kaalutlusõigust üksnes määruse nr 1/2003 artikli 23 lõikes 3 nimetatud rikkumise raskusastme ja kestuse kriteeriumid, mis annavad pädevale asutusele laia kaalutlusruumi tingimusel, et järgitakse eespool punktis 394 korratud põhimõtteid.

396 Oma põhjendamiskohustuse raames peab Üldkohus tegelikult esitama üksikasjalikult need tegurid, mida ta trahvisumma kindlaksmääramisel arvesse võtab (vt selle kohta 14. septembri 2016. aasta kohtuotsus Trafilerie Meridionali *vs.* komisjon, C-519/15 P, EU:C:2016:682, punkt 52).

397 Mis puudutab käesolevas asjas ühelt poolt rikkumise raskuse õigusliku kriteeriumi kohaldamist, siis väljakujunenud kohtupraktika kohaselt ei ole trahvi kindlaksmääramine Üldkohtu poolt täpne aritmeetiline tehe (5. oktoobri 2011. aasta kohtuotsus Romana Tabacchi *vs.* komisjon, T-11/06, EU:T:2011:560, punkt 266, ja 15. juuli 2015. aasta kohtuotsus SLM ja Ori Martin *vs.* komisjon, T-389/10 ja T-419/10, EU:T:2015:513, punkt 436).

398 Üldkohtu ülesanne on siiski määrata kindlaks trahvi põhisumma, mis oleks tema poolt asjakohaseks peetavaid kriteeriume arvestades proportsionaalne hageja toimepandud rikkumise raskusega ning oleks samas piisavalt hoiatav.

399 Üldkohus peab oma täieliku pädevuse teostamisel asjakohaseks võtta arvesse rikkumise laadi, LG olukorda asjaomastel turgudel ja selle rikkumise geograafilist ulatust.

400 Kõigepealt, mis puudutab rikkumise laadi, siis tuleb märkida, et toimiku materjalidest nähtub, et selle lühimarsruudi 19 km pikkuse lõigu täielik lammutamine, millel liiklus esialgu peatati ja mis võimaldas kasutada kõige lühemat ja odavamat marsruuti, et ühendada menetlusse astuja rafineerimistehas Läti sadamaterminaliga, võis omada konkurentsivastast mõju, mis seisneb konkurentsi kõrvaldamises naftatoodete raudteeveoteenuste osutamise turul rafineerimistehase ja naabersadamaterminalide vahel, luues turuletuleku tõkkeid ilma objektiivse põhjenduseta.

401 Seejärel, mis puudutab LG olukorda asjaomastel turgudel, siis tuleb märkida, et LG oli Leedus raudteetaristu haldamise eelneval turul monopoolses seisundis ning ainus ettevõtja, kes tegutses naftatoodete raudteeveoteenuste osutamise järelturul, mis andis talle seega sel turul monopoolse seisundi. Selle seisukoha tõttu oli LG-l eriline kohustus hoiduda oma tegevusega kahjustamast tõhusat ja moonutamata konkurentsi turul.

402 Lõpuks, mis puudutab rikkumise geograafilist ulatust, siis tuleb tõdeda, et kuigi rikkumine mõjutas kahe liikmesriigi territooriumi ühte osa, on see siiski suhteliselt piiratud. Nimelt puudutas raudtee likvideerimine vaid ühte teelõiku, mis võimaldas tagada ühe Läti ja Leedu vahelistest võimalikest raudteeühendustest.

403 Teiselt poolt, mis puudutab rikkumise kestust, siis tuleb märkida, et see algas 3. oktoobril 2008 ja kestis kuni vaidlustatud otsuse tegemiseni.

404 Seetõttu leiab Üldkohus, et trahvisummaks 20 068 650 euro määramisega on rikkumise raskust ja kestust hinnatud õigesti.

405 Lisaks tuvastab Üldkohus, et trahvisumma on sobiv, arvestades vajadust määrata hagejale hoiatavas summas trahv.

406 Järelikult tuleb hagejale määratava trahvi summaks kehtestada 20 068 650 eurot.

Kohtukulud

407 Kodukorra artikli 134 lõike 3 kohaselt jäävad kummagi poole kohtukulud tema enda kanda, kui osa nõudeid rahuldatakse ühe poole, osa teise poole kasuks.

408 Käesoleval juhul tuleb jätta hageja ja komisjoni kohtukulud nende endi kanda.

409 Lisaks võib Üldkohus kodukorra artikli 138 lõike 3 alusel otsustada, et menetlusse astuja, keda ei ole selle artikli lõigetes 1 ja 2 nimetatud, kannab ise oma kohtukulud. Käesolevas asjas tuleb Orleni kohtukulud jätta tema enda kanda.

Esitatud põhjendustest lähtudes

ÜLDKOHUS (esimene koda laiendatud koosseisus)

otsustab:

1. **Kehtestada Lietuvos geležinkeliai AB-le Euroopa Komisjoni 2. oktoobri 2017. aasta otsuse C(2017) 6544 final ELTL artikli 102 kohaldamise menetluse kohta (juhtum AT.39813 – Baltic Rail) artiklis 2 määratud trahvi suuruseks 20 068 650 eurot.**

2. **Jätta hagi ülejäänud osas rahuldamata.**

3. **Jätta Lietuvos geležinkeliai ja Euroopa Komisjoni kohtukulud nende endi kanda.**

4. **Jätta Orlen Lietuva AB kohtukulud tema enda kanda.**

Papasavvas Kanninen Półtorak

Porchia Stancu

Kuulutatud avalikul kohtuistungil 18. novembril 2020 Luxembourgis.

Allkirjad

Sisukord

I. Vaidluse taust 2

A. Faktid 2

B. Haldusmenetlus 4

C. Vaidlustatud otsus 5

1. Asjaomaste turgude määratlemine ja hageja valitsev seisund neil turgudel 5

2. Kuritarvitus 6

3. Trahv ja ettekirjutus 6

4. Vaidlustatud otsuse resolutsioon 7

II. Menetlus ja poolte nõuded 7

III. Õiguslik käsitlus 9

A. Esimese võimalusena esitatud nõuded vaidlustatud otsuse tühistamiseks 9

1. Esimene väide, et ELTL artikli 102 kohaldamisel on tehtud hindamisvigu ja rikutud õigusnormi seoses hageja tegevuse kuritarvitava laadiga 9

2. Teine väide, et kõnealuse tegevuse hindamisel on ELTL artikli 102 kohaldamisel tehtud hindamisvigu ja rikutud õigusnormi 13

a) Teise väite esimene osa, mille kohaselt on tehtud vigu komisjoni väljendatud „kahtlustes“ raudtee puuduste tegeliku esinemise kohta 14

1) Esimese väiteosa esimene etteheide, mille kohaselt esinevad kahtlused seoses raudtee deformeerumisega 14

2) Esimese väiteosa teine etteheide, et on tehtud vigu selle väite hindamisel, mille kohaselt raudtee likvideerimine tulenes üksnes deformeerumisest 14

3) Esimese väiteosa kolmas etteheide, et 5. septembri 2008. aasta aruannete ning 4. ja 5. septembri 2008. aasta kirjade erinevuste hindamisel on tehtud vigu 15

4) Esimese väiteosa neljas etteheide, mille kohaselt lükkas komisjon ekslikult tagasi argumendid, mis puudutavad raudtee pealisehitise süsteemseid probleeme 17

b) Teise väite teine osa, mille kohaselt on tehtud hindamisvigu, kuna komisjon leidis, et raudtee likvideerimine oli „äärmiselt ebatavaline“ 19

c) Teise väite kolmas osa, mille kohaselt on komisjon teinud hindamisvigu LG kavatsuste osas raudtee likvideerimise hetkel 24

1) Kolmanda väiteosa esimene etteheide, et hageja konkurentsivastase kavatsuse arvessevõtmisega on rikutud õigusnormi 24

2) Kolmanda väiteosa teine etteheide, et hageja pahausksuse hindamisel arvesse võetud faktilised asjaolud on sisuliselt ebatäpsed 26

i) Esimene argument, et 17. detsembri 2010. aasta vahekohtuotsus on väidetavalt mõjutanud otsust jätta raudtee rekonstrueerimata 26

ii) Teine argument, et seoses vaidlustatud otsuse põhjenduses 192 mainitud kolme asjaoluga on väidetavalt tehtud hindamisvigu 27

d) Teise väite neljas osa, mille kohaselt on kõnealuse tegevuse võimaliku konkurentsimõju analüüsimisel tehtud hindamisvigu ja rikutud õigusnorme 27

1) Esimene etteheide, et rikutud on õigusnorme 28

i) Esimene argument, et puudub raudtee likvideerimisega seotud konkurentsivastane mõju 28

ii) Teine argument, et raudtee remontimata jätmine ei takistanud LDZil olla tõhus konkurent 31

2) Teine etteheide, mis tugineb hindamisvigadele seoses LDZi võimalusega konkureerida LGga Lätti suunduval pikal marsruudil 32

i) Argumendid, mille eesmärk on vaidlustada turuletuleku tõkete olemasolu 32

ii) Argumendid, millega vaidlustatakse asjaolu, et Läti sadamaterminalidesse suunduvad pikad marsruudid ei olnud konkurentsivõimelised võrreldes Klaipėdasse suunduva marsruudiga 36

3. Kolmas väide, mis käsitleb ELTL artikli 296 ja määruse nr 1/2003 artikli 2 rikkumist tõendite ebapiisavuse ja põhjenduse puudumise tõttu 39

a) Kolmanda väite esimene osa, mis puudutab ELTL artikli 296 rikkumist põhjenduse puudumise tõttu 39

b) Kolmanda väite teine osa, milles viidatakse määruse nr 1/2003 artikli 2 rikkumisele 40

4. Viies väide, mis puudutab määruse nr 1/2003 artikli 7 rikkumist, kuna otsusega kehtestati ebaproportsionaalne parandusmeede 41

5. Neljas väide, et rikutud on määruse nr 1/2003 artikli 23 lõiget 3, kuna vaidlustatud otsuses on trahvisumma kindlaksmääramisel rikutud õigusnorme ja tehtud hindamisvigu 45

a) Esimese väiteosa esimene etteheide, et õiguslik teooria, millel vaidlustatud otsus põhineb, on uus 46

b) Esimese väiteosa teine etteheide, mille kohaselt ei tegutsenud hageja ettevaatamatult 47

c) Teise väiteosa teine etteheide menetluse väidetavalt liiga pika kestuse kohta 48

B. Teise võimalusena esitatud nõuded trahvisumma kohta 49

1. Etteheited trahvisumma proportsionaalsuse kohta 49

a) Esimene etteheide, et komisjoni kasutatud raskuskoefitsient [konfidentsiaalne]% on väidetavalt ebaproportsionaalne 49

b) Teine etteheide osas, milles see puudutab rikkumise ülemäärast kestust, kuna rikkumise alguskuupäev on valesti valitud 51

c) Kolmas etteheide, et komisjoni poolt aluseks võetud lisasumma [konfidentsiaalne]% on väidetavalt ebaproportsionaalne 52

2. Hagejale määratud trahvi lõppsumma kindlaksmääramine täieliku pädevuse raames 53

Kohtukulud 55