Oikeustapauskokoelma

UNIONIN YLEISEN TUOMIOISTUIMEN TUOMIO (laajennettu ensimmäinen jaosto)

18 päivänä marraskuuta 2020*

Kilpailu – Määräävän markkina-aseman väärinkäyttö – Rautateiden tavaraliikennemarkkinat – Päätös, jossa todetaan SEUT 102 artiklan rikkominen – Kolmansien yritysten oikeus käyttää Liettuan kansallisen rautatieyhtiön hallinnoimaa infrastruktuuria – Ratalinkin purkaminen – Väärinkäytön käsite – Kilpailijan tosiasiallinen tai todennäköinen syrjäyttäminen – Sakon määrän laskeminen – Vuoden 2006 suuntaviivat sakkojen laskennasta – Korjaustoimenpiteet – Oikeasuhteisuus – Täysi harkintavalta

Asiassa T-814/17,

Lietuvos geležinkeliai AB, kotipaikka Vilna (Liettua), edustajinaan asianajajat W. Deselaers, K. Apel ja P. Kirst,

kantajana,

vastaan

Euroopan komissio, asiamiehinään A. Cleenewerck de Crayencour, A. Dawes, H. Leupold ja G. Meessen,

vastaajana,

jota tukee

Orlen Lietuva AB, kotipaikka Mažeikiai (Liettua), edustajinaan asianajajat C. Thomas ja C. Conte,

väliintulijana,

jossa on kyse SEUT 263 artiklaan perustuvasta vaatimuksesta ensisijaisesti kumota SEUT 102 artiklan mukaisesta menettelystä 2.10.2017 annettu komission päätös C(2017) 6544 final (asia AT.39813 – Baltian rautatiet) ja toissijaisesti alentaa kantajalle määrätyn sakon määrää,

UNIONIN YLEINEN TUOMIOISTUIN (laajennettu ensimmäinen jaosto),

toimien kokoonpanossa: jaoston puheenjohtaja S. Papasavvas sekä tuomarit H. Kanninen, N. Półtorak (esittelevä tuomari), O. Porchia ja M. Stancu,

kirjaaja: hallintovirkamies E. Artemiou,

ottaen huomioon asian käsittelyn kirjallisessa vaiheessa ja 5.2.2020 pidetyssä istunnossa esitetyn,

on antanut seuraavan

* Oikeudenkäyntikieli: englanti.

tuomion

I Asian tausta

A Tosiseikat

1 Lietuvos geležinkeliai AB (jäljempänä kantaja tai LG) on Liettuan kansallinen rautatieyhtiö, jonka kotipaikka on Vilnassa (Liettua). LG on julkinen yritys, jonka ainoana osakkeenomistajana on Liettuan valtio. Vertikaalisesti integroituneena yrityksenä LG sekä hallinnoi rautatieinfrastruktuuria, joka on kuitenkin edelleen Liettuan valtion omaisuutta, että tarjoaa tavara- ja henkilöliikenteen rautatiekuljetuspalveluja Liettuassa.

2 Orlen Lietuva AB (jäljempänä väliintulija tai Orlen) on Juodeikiaihin Mažeikiain alueelle (Liettua) sijoittautunut yritys, joka on erikoistunut raakaöljyn jalostukseen ja jalostettujen öljytuotteiden jakeluun. Orlen on puolalaisen yrityksen PKN Orlen SA:n kokonaan omistama tytäryhtiö.

3 Toimintaansa varten Orlenilla on Liettuassa useita laitoksia, joihin kuuluu merkittävä jalostamo (jäljempänä jalostamo), joka sijaitsee Bugeniaissa, Mažeikiain alueella Luoteis-Liettuassa, lähellä Latvian rajaa. Tämä jalostamo on ainoa tämänkaltainen laitos kolmessa Baltian maassa. 2000-luvun lopulla 90 prosenttia tältä jalostamolta peräisin olevien jalostettujen öljytuotteiden tuotannosta kuljetettiin rautateitse, mikä teki Orlenista yhden kantajan tärkeimmistä asiakkaista.

4 Tuohon aikaan Orlen tuotti jalostamossa noin 8 miljoonaa tonnia jalostettuja öljytuotteita vuodessa. Kolme neljäsosaa tästä tuotannosta oli tarkoitettu vientiin, pääasiallisesti meriteitse Länsi-Euroopan maihin. Siten 4,5–5,5 miljoonaa tonnia jalostettuja öljytuotteita kuljetettiin Liettuan läpi junalla Klaipėdan (Liettua) meriterminaaliin.

5 Loput vientiin toimitetusta tuotannosta eli noin 1–1,5 miljoonaa tonnia kuljetettiin Latviaan tai Latvian kautta niin ikään junalla ja oli pääasiallisesti tarkoitettu kulutukseen Viron ja Latvian sisämarkkinoilla. Noin 60 prosenttia tästä Latviaan tai Latvian kautta junalla kuljetetusta tuotannosta kuljetettiin Bugeniai–Mažeikiai–Rengė-rataosalla eli reitillä, joka johtaa Mažeikiain ratasolmun lähellä sijaitsevalta jalostamolta Rengėn kaupunkiin Latviaan ja josta 34 kilometriä sijaitsee Liettuan alueella (jäljempänä lyhyt reitti Latviaan). Loput tästä Latviaan tai Latvian kautta junalla kuljetetusta tuotannosta kuljetettiin Bugeniai–Kužiai–Joniškis–Meitene-rataosalla, joka on pidempi reitti ja josta 152 kilometriä sijaitsee Liettuan alueella (jäljempänä pitkä reitti Latviaan).

6 Kuljettaakseen tuotteensa lyhyellä reitillä Latviaan Orlen turvautui kantajan palveluihin Liettuassa sijaitsevalla osalla reittiä eli jalostamolta Latvian rajalle. LG teki Latvijas dzelzceļšin eli Latvian kansallisen rautatieyhtiön (jäljempänä LDZ) kanssa alihankintasopimuksen, joka koski kuljetusta tällä Liettuassa sijaitsevalla osalla reittiä. Koska LDZ:lla ei ollut tarvittavia lakisääteisiä lupia voidakseen harjoittaa itsenäisesti toimintaa Liettuan alueella, se toimi kantajan alihankkijana. Rajanylityksen jälkeen LDZ jatkoi Orlenin tuotteiden kuljettamista Latvian alueelle eri sopimusten nojalla.

7 Orlenin ja kantajan välisiin kaupallisiin suhteisiin, jotka koskivat kantajan kuljetuspalveluja Liettuan rataverkossa ja myös kuljetuspalveluja lyhyellä reitillä Latviaan, sovellettiin syyskuuhun 2008 asti vuonna 1999 allekirjoitettua sopimusta (jäljempänä vuoden 1999 sopimus).

8 Kantajan kuljetuspalvelujen hintojen rajaamisen lisäksi vuoden 1999 sopimus sisälsi muun muassa kantajan erityisen sitoumuksen kuljettaa Orlenin rahti lyhyellä reitillä Latviaan. Tämän sopimuksen 6.1 kohdassa Orlenille annettiin lupa ”käyttää Bugeniai–Rengė-reittiä (noin 34 kilometriä) rahdin kuljettamiseen Latviaan, Viroon tai Itsenäisten valtioiden yhteisöön” sopimuksen koko voimassaoloajan eli vuoteen 2024 asti.

9 Vuoden 2008 alussa kantajan ja Orlenin välillä syntyi kaupallinen riita, joka koski Orlenin öljytuotteidensa kuljetuksesta maksamia hintoja.

10 Kantajan ja Orlenin välillä hinnoista syntyneen kaupallisen riidan vuoksi Orlen pohti mahdollisuutta tehdä sopimus suoraan LDZ:n kanssa rahtinsa rautatiekuljetuspalveluista lyhyellä reitillä Latviaan sekä järjestellä uudelleen meriteitse tapahtuva vientitoimintansa Klaipėdasta Liettuasta Riian ja Ventspilsin meriterminaaleihin Latviaan.

11 Tässä tarkoituksessa Orlen kirjoitti 4.4.2008 Latvian liikenne- ja viestintäministeriölle ilmoittaakseen sille suunnitelmastaan siirtää meriteitse tapahtuvan vientitoimintansa Latvian Ventspilsin meriterminaaliin LDZ:n rautatiekuljetuspalvelujen avulla ja ehdotti kokouksen järjestämistä, jotta tätä suunnitelmaa käsiteltäisiin yhdessä ministeriön kanssa. Orlen pyysi myös tietoja hinnoista, joihin sen pitäisi varautua LDZ:n kuljetuspalvelujen osalta. Ministeriö ilmoitti 7.5.2008 antamassaan vastauksessa Orlenille, että se ei puutu LDZ:n liiketoiminnallisiin ratkaisuihin mutta pitää kuitenkin Latvian tavaraliikenteen kehittämistä erittäin tärkeänä.

12 Kantaja ja Orlen pitivät 12.6.2008 kokouksen, jossa tätä Orlenin vientitoiminnan uudelleenjärjestelyä koskevaa suunnitelmaa käsiteltiin. Koska lisäksi Orlen oli jo keväällä 2008 päättänyt yksipuolisesti soveltaa kantajan vaatimaa maksua alempaa maksua ja pidättäytyä erotuksen maksamisesta, kantaja aloitti 17.7.2008 välimiesmenettelyn Orlenia vastaan.

13 LG ilmoitti 28.7.2008 Orlenille vuoden 1999 sopimuksen irtisanomisesta 1.9.2008 alkaen. Orlen täsmensi Euroopan yhteisöjen komission hallinnollisessa menettelyssä, että LG oli ilmoittanut vuoden 1999 sopimuksen irtisanomisesta 1.9.2008 alkaen kolme päivää sen jälkeen, kun Orlen oli virallisesti pyytänyt LDZ:lta arviota korvatakseen kantajan palvelut noin 4,5–5 miljoonan tonnin jalostettuja öljytuotteita kuljettamiseksi jalostamolta Latvian alueella sijaitseviin meriterminaaleihin käyttäen lyhyttä reittiä Latviaan. Orlen esitti myös, että kantaja oli voinut saada tiedon arviota koskevasta pyynnöstä suoraan LDZ:lta.

14 Sen jälkeen, kun muutaman kymmenen metrin rataosuudella oli havaittu vaurio (jäljempänä vaurio), LG keskeytti 2.9.2008 pääasiallisesti turvallisuussyihin vedoten liikennöinnin Mažeikiain ja Latvian rajan välillä sijaitsevalla 19 kilometrin pituisella ratalinkillä lyhyellä reitillä Latviaan (jäljempänä rataosuus).

15 Kantaja nimitti 3.9.2008 tutkintalautakunnan, joka muodostui sen paikallisen tytäryhtiön johtajista, selvittääkseen vaurion syyt. Tutkintalautakunta esitti kaksi raporttia, 5.9.2008 päivätyn tutkintaraportin ja 5.9.2008 päivätyn teknisen raportin (jäljempänä yhdessä 5.9.2008 päivätyt raportit).

16 Vaurio oli 5.9.2008 päivätyn tutkintaraportin mukaan aiheutunut ratarakenteen useiden elementtien fyysisestä kulumisesta. Lisäksi 5.9.2008 päivätyssä tutkintaraportissa vahvistetaan, että liikennöinnin oli pysyttävä keskeytyneenä, ”kunnes kaikki kunnostus- ja korjaustyöt on saatettu päätökseen”.

17 Tähän 5.9.2008 päivättyyn tutkintaraporttiin sisältyvät huomautukset vahvistetaan 5.9.2008 päivätyssä teknisessä raportissa, jossa ensin mainitun raportin tavoin viitataan pelkästään vauriopaikkaan ja todetaan vaurion syyksi ratarakenteeseen liittyvät eri ongelmat. Kyseisessä 5.9.2008 päivätyssä teknisessä raportissa päätellään, että rataosuuden vaurion muodossa sattunutta liikennevahinkoa on pidettävä vaaratilanteena ja että se johtuu ratarakenteen ylempien elementtien fyysisestä kulumisesta.

18 LDZ esitti 29.9.2008 Orlenille tarjouksen sen öljytuotteiden kuljetuksesta 22.9.2008 pidetyn kokouksen seurauksena. Orlenin mukaan tämä tarjous oli ”konkreettinen ja houkutteleva”.

19 LG ryhtyi 3.10.2008 purkamaan kokonaan rataosuutta. Vuoden 2008 lokakuun lopulla rataosuus oli kokonaan purettu.

20 Orlen lähetti 17.10.2008 LDZ:lle kirjeen vahvistaakseen sille aikomuksensa kuljettaa noin 4,5 miljoonaa tonnia öljytuotteita jalostamolta Latvian meriterminaaleihin, minkä jälkeen 20.2.2009 järjestettiin tapaaminen ja vuoden 2009 keväällä käytiin pidemmälle edenneitä keskusteluja.

21 Tammikuussa 2009 kantaja ja Orlen tekivät uuden yleisen kuljetussopimuksen 15 vuoden ajanjaksoksi, jonka oli määrä päättyä 1.1.2024 (jäljempänä vuoden 2009 sopimus). Tällä sopimuksella korvattiin 1.10.2008 allekirjoitettu väliaikainen sopimus.

22 Vuoden 2009 sopimus perustui kantajan hinnoittelupolitiikan mukaiseen vakiohinnoitteluun, jossa kullekin Liettuan radalle määrättiin perushinta. Lisäksi vuoden 2009 sopimuksessa näihin hintoihin sovellettiin alennusjärjestelmää [*luottamuksellinen*].[1]

23 [*luottamuksellinen*]

24 Orlenin ja LDZ:n väliset neuvottelut jatkuivat vuoden 2009 kesäkuun loppuun, kun LDZ esitti toimilupahakemuksen voidakseen liikennöidä Liettuassa sijaitsevalla osalla lyhyttä reittiä Latviaan.

25 Välitystuomioistuin totesi 10.11.2009, että se, että kantaja oli irtisanonut yksipuolisesti vuoden 1999 sopimuksen, oli lainvastaista ja että tämän sopimuksen oli katsottava olleen voimassa 1.10.2008 saakka, jolloin Orlen ja kantaja olivat tehneet väliaikaisen kuljetussopimuksen.

26 Orlenin mukaan keskustelut LDZ:n kanssa keskeytyivät vuoden 2010 puolivälissä, kun Orlen lopulta katsoi, ettei kantajalla ollut aikomusta korjata rataosuutta lyhyellä aikavälillä. Kyseisenä ajankohtana LDZ peruutti toimilupahakemuksensa voidakseen liikennöidä Liettuassa sijaitsevalla osalla lyhyttä reittiä Latviaan.

B Hallinnollinen menettely

27 Orlen teki 14.7.2010 komissiolle virallisen kantelun [SEUT 101] ja [SEUT 102] artiklassa vahvistettujen kilpailusääntöjen täytäntöönpanosta 16.12.2002 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 1/2003 (EUVL 2003, L 1, s. 1) 7 artiklan nojalla.

28 Kantelussaan Orlen esitti, että sen ja LG:n välisen kaupallisen erimielisyyden vuoksi LG oli poistanut rataosuuden, minkä seurauksena lyhyt reitti Latviaan ei ollut käytössä ja sen oli käytettävä ainoaa käytettävissä olevaa reittiä eli pitkää reittiä Latviaan kuljettaakseen junalla Latviaan tai Latvian kautta kuljettavaksi tarkoitetun osan tuotannostaan.

29 Orlen selitti tarkemmin, että kyseessä oleva kaupallinen erimielisyys koski LG:n rautateiden tavaraliikenteestä veloittamia hintoja ja että tämän erimielisyyden vuoksi se oli alkanut tutkia mahdollisuutta turvautua yksinomaan LDZ:n palveluihin kuljettaakseen jalostetut öljytuotteensa lyhyellä reitillä Latviaan sekä järjestelemään uudelleen tämän reitin avulla meriteitse tapahtuvan vientitoimintansa Klaipėdan meriterminaalista Riian ja Ventspilsin meriterminaaleihin, mistä LG oli tietoinen. Orlen väitti, että kantajan toteuttamat toimenpiteet eli liikennöinnin keskeyttäminen ja sittemmin rataosuuden poistaminen eivät olleet objektiivisesti perusteltuja ja että niiden ainoana tarkoituksena oli estää sitä järjestelemästä uudelleen meriteitse tapahtuva vientitoimintansa Latvian meriterminaaleihin turvautumalla LDZ:n rautatiekuljetuspalveluihin.

30 Komissio teki Latvian tasavallan ja Liettuan tasavallan kansallisten kilpailuviranomaisten avustuksella 8. –10.3.2011 asetuksen N:o 1/2003 20 artiklan nojalla tarkastuksia kantajan tiloissa Vilnassa ja LDZ:n tiloissa Riiassa. Näiden tarkastuksen kuluessa komissio muun muassa takavarikoi asiakirjoja, jotka

1 Luottamukselliset tiedot poistettu.

olivat sen mukaan omiaan osoittamaan kantajan olleen tietoinen potentiaalisesta kilpailusta, jota LDZ olisi voinut harjoittaa, sekä riskistä, että Orlen järjestelee uudelleen meriteitse tapahtuvan vientinsä Latvian meriterminaaleihin.

31 Komissio päätti 6.3.2013 aloittaa LG:tä vastaan [SEUT 101 ja SEUT 102] artiklan mukaisten komission menettelyjen kulusta 7.4.2004 annetun komission asetuksen (EY) N:o 773/2004 (EUVL 2004, L 123, s. 18) 2 artiklassa tarkoitetun menettelyn.

32 Komissio osoitti 5.1.2015 kantajalle väitetiedoksiannon. Tässä väitetiedoksiannossa komissio katsoi alustavasti, että kantaja oli mahdollisesti syyllistynyt SEUT 102 artiklan rikkomiseen.

33 Orlen esitti 25.3.2015 huomautuksia väitetiedoksiannon ei-luottamuksellisesta versiosta.

34 Kantaja vastasi 8.4.2015 väitetiedoksiantoon ja esitti huomautuksia Orlenin huomautuksista. Tämän jälkeen 27.5.2015 pidettiin kuulemistilaisuus.

35 Komissio lähetti 23.10.2015 kantajalle tosiseikkojen kuvausta koskevan kirjeen, johon kantaja vastasi 2.12.2015. Kantaja esitti 29.2.2016 uudelleen huomautuksia komissiolle.

36 Komissio antoi 2.10.2017 SEUT 102 artiklan mukaisesta menettelystä päätöksen C(2017) 6544 final (asia AT.39813 – Baltian rautatiet) (jäljempänä riidanalainen päätös), josta on julkaistu tiivistelmä Euroopan unionin virallisessa lehdessä (EUVL 2017, C 383, s. 7).

C Riidanalainen päätös

37 Komissio katsoi riidanalaisessa päätöksessä, että kantaja oli käyttänyt väärin määräävää asemaansa Liettuan rataverkon haltijana poistamalla rataosuuden ja estämällä siten LDZ:n pääsyn Liettuan markkinoille. Komissio määräsi kantajalle sakon ja määräsi sen lopettamaan kilpailusääntöjen rikkomisen.

1. Merkityksellisten markkinoiden määritteleminen ja kantajan määräävä asema näillä markkinoilla

38 Komissio yksilöi riidanalaisessa päätöksessä kahdet merkitykselliset markkinat eli

– rautatieinfrastruktuurin hallinnointia koskevat tarjontaketjun alkupään markkinat

– öljytuotteiden rautatiekuljetuspalveluja koskevat tarjontaketjun loppupään markkinat.

39 Rautatieinfrastruktuurin hallinnoinnin merkityksellisinä maantieteellisinä markkinoina pidetään Liettuan kansallisia markkinoita. Öljytuotteiden rautatiekuljetusten merkityksellisiä maantieteellisiä markkinoita tarkastellessaan komissio katsoi lähtöpaikka/määräpaikka-lähestymistavan perusteella, että kyse oli jalostamolta Klaipėdan, Riian ja Ventspilsin kolmeen meriterminaaliin suuntautuvan rautateiden tavaraliikenteen markkinoista.

40 Komissio totesi, että kansallisen lainsäädännön mukaan kantajalla oli lakisääteinen monopoli Liettuan rautatieinfrastruktuurin hallinnointia koskevilla tarjontaketjun alkupään markkinoilla. Tältä osin 22.4.2004 annetun Liettuan tasavallan rautatieliikennelain (Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodekso patvirtinimo, įsigaliojimo ir taikymo įstatymas, Žin., 2004, no IX-2152; jäljempänä rautatieliikennelaki) 5 §:n 1 momentissa säädetään, että julkinen rautatieinfrastruktuuri kuuluu Liettuan valtiolle ja että sen hallinnointi on annettu kantajan tehtäväksi.

41 Komissio totesi lisäksi, että LDZ:n kuljettamia vähäisiä määriä lukuun ottamatta LG oli ainoa öljytuotteiden rautatiekuljetuspalveluja koskevilla tarjontaketjun loppupään markkinoilla toimiva yritys, mikä antoi sille määräävän aseman näillä markkinoilla.

2. Väärinkäyttöä merkitsevä menettelytapa

42 Komissio katsoi riidanalaisessa päätöksessä, että kantaja oli käyttänyt väärin määräävää asemaansa Liettuan rataverkon haltijana poistamalla rataosuuden, millä oli voinut olla jalostamolta läheisiin meriterminaaleihin kuljetettavien öljytuotteiden rautatiekuljetuspalvelujen markkinoilta syrjäyttävä kilpailunvastainen vaikutus, kun sillä luotiin markkinoille pääsyn esteitä ilman objektiivista perustelua. Komissio katsoi erityisesti riidanalaisen päätöksen 182–201 perustelukappaleessa, että poistamalla rataosuuden kokonaisuudessaan LG oli käyttänyt menetelmiä, jotka poikkesivat normaalin kilpailun mukaisista menetelmistä. Tältä osin komissio totesi ensinnäkin, että LG oli tietoinen Orlenin suunnitelmasta siirtyä käyttämään Latvian meriterminaaleja LDZ:n palveluihin turvautumalla, toiseksi, että LG oli poistanut rataosuuden kovalla kiireellä varmistamatta tarvittavaa rahoitusta ja toteuttamatta tavanomaisia valmistelutoimia sen uudelleen rakentamista varten, kolmanneksi, että rataosuuden poistaminen oli alan tavanomaisen käytännön vastaista, neljänneksi, että LG oli tietoinen Orlenin tuotteiden koko kuljetustoiminnan menettämisen riskistä, jos rataosuus rakennetaan uudelleen, ja viidenneksi, että LG toteutti toimia, joiden tarkoituksena oli suostutella Liettuan hallitus luopumaan rataosuuden uudelleen rakentamisesta.

43 Komissio huomautti, että rataosuus mahdollisti lyhimmän ja halvimman reitin käyttämisen jalostamon ja Latviassa sijaitsevan meriterminaalin välillä. Komissio katsoi, että tämä reitti tarjosi myös LDZ:lle erittäin suotuisan mahdollisuuden päästä Liettuan markkinoille, koska se oli lähellä Latviaa ja LDZ:n logistiikkakeskusta.

44 Kantajan menettelytavasta seuranneista kilpailunvastaisista vaikutuksista komissio katsoi riidanalaisen päätöksen 202–324 perustelukappaleessa esitetyn arvioinnin perusteella, että rataosuuden poistaminen oli omiaan estämään LDZ:n pääsyn markkinoille tai ainakin teki sen markkinoille pääsystä paljon vaikeampaa, ja näin oli siitäkin huolimatta, että komission mukaan ennen rataosuuden poistamista LDZ:lla oli uskottava mahdollisuus kuljettaa meriteitse tapahtuvaan vientiin tarkoitettuja Orlenin öljytuotteita jalostamolta Latvian meriterminaaleihin käyttäen lyhyttä reittiä Latviaan. Rataosuuden poistamisen myötä kaikissa rautatiekuljetuksissa jalostamolta johonkin Latvian meriterminaaliin oli käytettävä paljon pidempää reittiä Liettuan alueella. Komissio katsoi erityisesti, että rataosuuden poistamisen jälkeen LDZ:n ainoa mahdollisuus kilpailla kantajan kanssa olisi ollut yrittää toimia Klaipėdaan suuntautuvalla reitillä tai pitkällä reitillä Latviaan. Tästä syystä LDZ:n olisi ollut pakko harjoittaa toimintaansa kaukana Latvian logistiikkakeskuksestaan ja se olisi ollut riippuvainen kilpailijansa LG:n infrastruktuurin hallinnointipalveluista. Tässä tilanteessa komissio katsoi, että ennakolta tarkasteltuna LDZ:lle aiheutui merkittäviä kaupallisia riskejä, joita se ei todennäköisesti olisi ottanut.

45 Lisäksi komissio katsoi riidanalaisen päätöksen 325–357 perustelukappaleessa, että kantaja ei ollut toimittanut yhtään objektiivista perustelua rataosuuden poistamiselle, sillä esitetyt selitykset olivat epäjohdonmukaisia ja toisinaan keskenään ristiriitaisia ja epäuskottavia.

3. Sakko ja määräys

46 Komissio sovelsi asetuksen N:o 1/2003 23 artiklan 2 kohdan a alakohdan mukaisesti määrättävien sakkojen laskennasta annettuja suuntaviivoja (EUVL 2006, C 210, s. 2; jäljempänä vuoden 2006 suuntaviivat) ja määräsi kilpailusääntöjen rikkomisen vakavuuden ja keston vuoksi kantajalle 27 873 000 euron suuruisen sakon.

47 Komissio katsoi myös, että on olemassa useita mahdollisia rakenteellisia tai toimintaa koskevia korjaustoimenpiteitä, jotka olisivat voineet joko palauttaa ennen rataosuuden poistamista vallinneen kilpailutilanteen tai poistaa haitat, joita potentiaalisille kilpailijoille aiheutui vaihtoehtoisista reiteistä meriterminaaleihin. Tässä tarkoituksessa se määräsi LG:n lopettamaan kilpailusääntöjen rikkomisen ja toimittamaan kolmen kuukauden kuluessa riidanalaisen päätöksen tiedoksiannosta ehdotuksen sitä varten toteutettavista toimenpiteistä.

4. Riidanalaisen päätöksen päätösosa

48 Riidanalaisen päätöksen päätösosa kuuluu seuraavasti:

”1 artikla

[LG] on rikkonut SEUT 102 artiklaa poistamalla rataosuuden Liettuan Mažeikiain ja Latvian rajan välillä. Rikkominen on alkanut 3.10.2008 ja jatkuu edelleen tämän päätöksen antamispäivänä.

2 artikla

[LG:lle] määrätään 1 artiklassa tarkoitetusta rikkomisesta 27 873 000 [euron] sakko.

– –

3 artikla

[LG:n] on lopetettava 1 artiklassa tarkoitettu rikkominen ja toimitettava komissiolle kolmen kuukauden kuluessa ehdotus sitä varten toteutettavista toimenpiteistä. Ehdotuksen on oltava riittävän yksityiskohtainen, jotta komissio voi alustavan arvion perusteella määrittää, varmistetaanko ehdotetuilla toimenpiteillä päätöksen tosiasiallinen noudattaminen.

[LG:n] on pidätyttävä toistamasta menettelytapaa, jolla on samankaltainen tarkoitus tai vaikutus kuin 1 artiklassa tarkoitetulla menettelytavalla – –”

II Asian käsittelyn vaiheet ja asianosaisten vaatimukset

49 Kantaja nosti unionin yleisen tuomioistuimen kirjaamoon 14.12.2017 toimittamallaan kannekirjelmällä nyt käsiteltävän kanteen.

50 Orlen pyysi unionin yleisen tuomioistuimen kirjaamoon 5.4.2018 toimittamallaan väliintulohakemuksella saada osallistua oikeudenkäyntiin tukeakseen komission vaatimuksia.

51 Komission pyynnöstä määräaikaa luottamuksellista käsittelyä koskevan pyynnön esittämiselle jatkettiin ja sen vahvistettiin päättyvän 4.6.2018.

52 Komissio pyysi 1.6.2018 ja kantaja 4.6.2018 unionin yleisen tuomioistuimen kirjaamoon toimittamallaan kirjeellä tiettyjen kannekirjelmään ja vastineeseen sekä niiden tiettyihin liitteisiin sisältyvien tietojen käsittelemistä luottamuksellisina väliintulijaan nähden. Kantaja ja komissio toimittivat yhteiset ei-luottamukselliset versiot kannekirjelmästä ja vastineesta.

53 Kantaja pyysi 15.6.2018 päivätyllä kirjeellä tiettyjen vastauskirjelmäänsä ja sen liitteeseen sisältyvien tietojen käsittelemistä luottamuksellisina väliintulijaan nähden.

54 Unionin yleisen tuomioistuimen kolmannen jaoston puheenjohtajan 13.7.2018 antamalla määräyksellä Orlen hyväksyttiin väliintulijaksi tukemaan komission vaatimuksia. Päätös luottamuksellista käsittelyä koskevien pyyntöjen perusteltavuudesta päätettiin tehdä myöhemmin, ja asianosaisten laatimat ei-luottamukselliset versiot eri oikeudenkäyntiasiakirjoista annettiin tiedoksi Orlenille.

55 Komissio pyysi 31.7.2018 päivätyllä kirjeellä tiettyjen kantajan vastauskirjelmään sisältyvien tietojen käsittelemistä luottamuksellisina väliintulijaan nähden. Kantaja ja komissio toimittivat samana päivänä yhteisen ei-luottamuksellisen version kantajan vastauskirjelmästä.

56 Väliintulija kiisti 5.8.2018 päivätyllä kirjeellä tiettyjen oikeudenkäyntiasiakirjojen eli liitteiden A.14 ja A.26 ei-luottamuksellisista versioista poistettujen tiettyjen kohtien luottamuksellisuuden.

57 Kantaja pyysi 30.8.2018 päivätyllä kirjeellä tiettyjen vastaajan vastauskirjelmään sisältyvien tietojen käsittelemistä luottamuksellisina väliintulijaan nähden. Asianosaiset toimittivat kirjaamoon yhteisen ei-luottamuksellisen version vastaajan vastauskirjelmästä.

58 Väliintulija toimitti 15.9.2018 väliintulokirjelmänsä.

59 Väliintulija ilmoitti 22.9.2018 päivätyllä kirjeellä, ettei se vastusta asianosaisten toimittamia luottamuksellista käsittelyä koskevia pyyntöjä, jotka koskevat tiettyjä kantajan vastauskirjelmään ja vastaajan vastauskirjelmään sisältyviä tietoja.

60 Unionin yleinen tuomioistuin (kolmas jaosto) esitti 24.9.2018 työjärjestyksensä 89 artiklan 3 kohdan mukaisina prosessinjohtotoimina kantajalle ja välintulijalle kirjallisia kysymyksiä. Nämä vastasivat esitettyihin kysymyksiin määräajassa.

61 Unionin yleinen tuomioistuin (kolmas jaosto) esitti 13.12.2018 työjärjestyksen 89 artiklan 3 kohdan mukaisina prosessinjohtotoimina kantajalle ja välintulijalle kirjallisia kysymyksiä.

62 Väliintulija vastasi 21.12.2018 unionin yleisen tuomioistuimen kysymyksiin peruuttamalla liitettä A.26 koskevat vastaväitteensä, kun taas 7.1.2019 kantaja peruutti liitteen A.14 luottamuksellista käsittelyä koskevan pyyntönsä. Näin ollen kantajan luottamuksellista käsittelyä koskeviin pyyntöihin ei enää kohdistu yhtään vastaväitettä.

63 Kun unionin yleisen tuomioistuimen jaostojen kokoonpanoa muutettiin työjärjestyksen 27 artiklan 5 kohdan nojalla, esittelevä tuomari määrättiin ensimmäiseen jaostoon, jonka käsiteltäväksi tämä asia näin ollen siirrettiin.

64 Unionin yleinen tuomioistuin päätti ensimmäisen jaoston ehdotuksesta siirtää asian työjärjestyksen 28 artiklan nojalla laajennetulle ratkaisukokoonpanolle.

65 Unionin yleinen tuomioistuin (laajennettu ensimmäisen jaosto) päätti 28.11.2019 esittelevän tuomarin kertomuksen perusteella aloittaa asian käsittelyn suullisen vaiheen ja esitti työjärjestyksen 89 artiklassa tarkoitettuina prosessinjohtotoimina asianosaisille kirjallisia kysymyksiä ja pyysi niitä esittämään tietyn asiakirjan. Asianosaiset vastasivat näihin pyyntöihin määräajassa.

66 Asianosaisten suulliset lausumat ja vastaukset unionin yleisen tuomioistuimen esittämiin suullisiin kysymyksiin kuultiin 5.2.2020 pidetyssä istunnossa.

67 Kantaja vaatii, että unionin yleinen tuomioistuin

– kumoaa riidanalaisen päätöksen

– toissijaisesti alentaa sille riidanalaisen päätöksen 2 artiklan nojalla määrätyn sakon määrää

– velvoittaa komission korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

68 Komissio ja väliintulija vaativat, että unionin yleinen tuomioistuin

– hylkää kanteen kokonaisuudessaan

– velvoittaa kantajan korvaamaan oikeudenkäyntikulut.

III Oikeudellinen arviointi

A Ensisijaisesti esitetty vaatimus riidanalaisen päätöksen kumoamisesta

69 Kantaja vetoaa riidanalaisen päätöksen kumoamista koskevan ensisijaisen vaatimuksensa tueksi viiteen kanneperusteeseen. Ensimmäinen kanneperuste koskee ilmeisiä arviointivirheitä ja oikeudellisia virheitä SEUT 102 artiklan soveltamisessa siltä osin kuin kantajan menettelytapaa on pidetty väärinkäyttönä, toinen arviointivirheitä ja oikeudellisia virheitä SEUT 102 artiklan soveltamisessa kyseessä olevan menettelyn arvioinnin osalta, kolmas SEUT 296 artiklan ja asetuksen N:o 1/2003 2 artiklan rikkomista todisteiden riittämättömyyden ja perustelujen puutteellisuuden vuoksi, neljäs, pelkästään ensimmäisessä osassaan, virheitä sakon määrän määrittämisessä ja viides virheitä korjaustoimenpiteen määräämisessä.

1. Ensimmäinen kanneperuste, joka koskee arviointivirheitä ja oikeudellisia virheitä SEUT 102 artiklan soveltamisessa siltä osin kuin kantajan menettelytapaa on pidetty väärinkäyttönä

70 Ensimmäisen kanneperusteensa tueksi kantaja kyseenalaistaa komission riidanalaisessa päätöksessä soveltaman oikeudellisen arviointiperusteen, jolla se on luokitellut sen menettelytavan SEUT 102 artiklassa tarkoitetuksi määräävän markkina-aseman väärinkäytöksi. Kantajan mukaan komission olisi pitänyt arvioida käsiteltävää asiaa vakiintuneen oikeuskäytännön valossa, joka koskee olennaisen infrastruktuurin käyttöoikeuden epäämistä ja jossa vahvistetaan menettelyn väärinkäyttönä pitämiselle paljon korkeampi kynnys kuin riidanalaisessa päätöksessä on katsottu.

71 Kantajan mukaan kilpailunvastaisia vaikutuksia ei aiheudu rataosuuden poistamisesta. Todellisuudessa näitä vaikutuksia on ollut liikennöinnin keskeyttämisellä kuukautta aiemmin. Kantaja katsoo, että vaikka rataosuutta ei olisi poistettu 3.10.2008 ja riippumatta siitä, ettei sitä korjattu liikennöinnin keskeydyttyä 2.9.2008, LDZ ei olisi missään tapauksessa voinut käyttää sitä. Näin ollen oikeudellinen kysymys koskee kantajan mukaan pelkästään sitä, oliko sillä käsiteltävän asian olosuhteissa SEUT 102 artiklan perusteella velvollisuus korjata rataosuus. Ilman tällaista velvollisuutta kysymys siitä, onko rataosuuden poistamiselle objektiivisia perusteluja vai ei, ei tule esille.

72 Kantaja väittää, että sille voidaan asettaa SEUT 102 artiklan nojalla velvollisuus korjata infrastruktuuri tai investoida infrastruktuuriin, jonka käyttöoikeutta kilpailija voi vaatia, vain tilanteessa, jossa rataosuus olisi olennainen infrastruktuuri, eli tilanteessa, jossa se olisi välttämätön, jotta LDZ voisi harjoittaa toimintaansa merkityksellisillä tarjontaketjun loppupään markkinoilla ja jossa kantajan korjauksien toteuttamatta jättäminen poistaisi kokonaan kilpailun tarjontaketjun loppupään markkinoilla. Kantajan mukaan nämä kaksi edellytystä eivät kuitenkaan täyty tässä tapauksessa. Se vetoaa erityisesti siihen, että oikeus käyttää rataosuutta ei ole välttämätöntä, jotta LDZ voi harjoittaa kilpailua merkityksellisillä tarjontaketjun loppupään markkinoilla.

73 Yleisemmällä tasolla kantaja väittää, että se, että korvaava ratkaisu voisi olla kilpailijan kannalta epäedullisempi, ei tee infrastruktuurista ”olennaista” tai ”välttämätöntä”. Kantajan elinkeinovapautta ja omistusoikeutta rajoitettaisiin perusteettomasti, jos sen pitäisi SEUT 102 artiklan nojalla sijoittaa

merkittäviä summia infrastruktuuriin, joka ei ole olennainen, joka on täysin rappeutunut ja joka ei ole toiminnassa, vain mahdollistaakseen yhden ainoan kilpailijan markkinoille pääsyn antamalla sen käyttöön kiinnostavampi reitti, joka palvelisi yhtä ainoaa asiakasta ja pientä osaa sen tuotannosta.

74 Kantaja huomauttaa vielä, että olennaista infrastruktuuria koskevaan oikeuskäytäntöön perustuva oikeudellinen arviointiperuste oli se, jota komissio itse aikoi soveltaa ennen väitetiedoksiantoa. Kantajan kanssa 25.3.2013 pidetyssä kokouksessa komission yksiköt nimittäin selittivät, että vahinkoteoria perustuu olettamaan, jonka mukaan rataosuuden poistaminen merkitsee sitä, että LDZ:lle kieltäydytään tarjoamasta olennaisia infrastruktuuripalveluja.

75 Komissio ja väliintulija kiistävät nämä perustelut.

76 Tältä osin on huomattava, että SEUT 102 artiklassa kielletään määräävässä markkina-asemassa olevaa yritystä muun muassa toteuttamasta sellaisia käytäntöjä, joilla on markkinoilta syrjäyttävä vaikutus sen sellaisiin kilpailijoihin, jotka ovat vähintäänkin yhtä tehokkaita kuin se itse, ja vahvistamasta määräävää markkina-asemaansa muihin menetelmiin kuin laatukilpailuun turvautumalla (ks. tuomio 6.9.2017, Intel v. komissio, C-413/14 P, EU:C:2017:632, 136 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

77 Vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan määräävässä markkina-asemassa olevalla yrityksellä on erityinen velvollisuus olla toiminnallaan rajoittamatta toimivaa ja vääristymätöntä kilpailua sisämarkkinoilla (ks. tuomio 6.9.2017, Intel v. komissio, C-413/14 P, EU:C:2017:632, 135 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

78 Tältä osin katsottu, että SEUT 102 artiklassa kielletty määräävän markkina-aseman väärinkäyttö on objektiivinen käsite, jolla tarkoitetaan määräävässä markkina-asemassa olevan yrityksen käyttäytymistä, joka estää markkinoilla, joilla juuri tällaisessa asemassa olevan yrityksen olemassaolon vuoksi kilpailuaste on jo heikentynyt, vielä olemassa olevan kilpailuasteen säilymisen tai tämän kilpailun kehittymisen siksi, että tämä yritys käyttää muita keinoja kuin niitä, joita taloudellisten toimijoiden suoritteisiin perustuvassa tavaroiden tai palvelujen normaalissa kilpailussa käytetään (ks. tuomio 19.4.2012, Tomra Systems ym. v. komissio, C-549/10 P, EU:C:2012:221, 17 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen ja tuomio 9.9.2009, Clearstream v. komissio, T-301/04, EU:T:2009:317, 140 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

79 SEUT 102 artiklassa ei tarkoiteta ainoastaan menettelyjä, jotka aiheuttavat välitöntä vahinkoa kuluttajille, vaan myös menettelyjä, jotka aiheuttavat vahinkoa kuluttajille kilpailua rajoittamalla (ks. tuomio 27.3.2012, Post Danmark, C-209/10, EU:C:2012:172, 20 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen; ks. vastaavasti myös tuomio 29.3.2012, Telefónica ja Telefónica de España v. komissio, T-336/07, EU:T:2012:172, 171 kohta).

80 Kyse ei välttämättä ole ilmoitetun väärinkäyttöä merkitsevän menettelytavan konkreettisesta vaikutuksesta. SEUT 102 artiklan rikkomisen toteamiseksi on osoitettava, että yrityksen määräävän aseman väärinkäytöllä pyritään rajoittamaan kilpailua, tai toisin sanoen, että menettelytapa on omiaan vaikuttamaan sillä tavoin (tuomio 19.4.2012, Tomra Systems ym. v. komissio, C-549/10 P, EU:C:2012:221, 68 kohta; ks. myös tuomio 9.9.2009, Clearstream v. komissio, T-301/04, EU:T:2009:317, 144 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen ja tuomio 29.3.2012, Telefónica ja Telefónica de España v. komissio, T-336/07, EU:T:2012:172, 268 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen). Se, että määräävässä asemassa olevan yrityksen väärinkäyttöä merkitsevällä menettelytavalla on kielteisiä vaikutuksia muilla kuin niillä markkinoilla, joilla sillä on määräävä asema, ei estä SEUT 102 artiklan soveltamista (ks. vastaavasti tuomio 14.11.1996, Tetra Pak v. komissio, C-333/94 P, EU:C:1996:436, 25 kohta).

81 Kantajan ensimmäisen kanneperusteensa tueksi esittämiä perusteluja on arvioitava näiden periaatteiden valossa.

82 Tässä tapauksessa on täsmennettävä, että kantajan ensimmäisen kanneperusteensa yhteydessä esittämät perustelut koskevat ainoastaan oikeudellista arviointiperustetta, jota komissio on soveltanut luokitellakseen sen menettelytavan määräävän markkina-aseman väärinkäytöksi.

83 Komissio katsoo riidanalaisen päätöksen 177 ja 178 perustelukappaleessa, että poistamalla rataosuuden ilman objektiivista perustelua kantaja on käyttänyt väärin määräävää asemaansa Liettuan rautatieinfrastruktuurin hallinnoinnin markkinoilla. Komissio katsoo erityisesti, että asian oikeudellisissa ja tosiasiallisissa olosuhteissa rataosuuden poistaminen ei ollut normaalissa kilpailussa noudatettavan käytännön mukaista. Komission mukaan tästä aiheutui mahdollisia kilpailunvastaisia vaikutuksia jalostamolta Klaipėdan, Riian ja Ventspilsin meriterminaaleihin kuljetettavien öljytuotteiden rautatiekuljetuspalvelujen markkinoilla, kun sillä luotiin markkinoille pääsyn esteitä.

84 Tästä seuraa, että tässä tapauksessa riidanalaisen päätöksen kohteena oleva menettelytapa muodostuu rataosuuden poistamisesta sinänsä, riippumatta liikennöinnin keskeyttämisestä tällä rataosuudella 2.9.2008 ja sen korjaamatta jättämisestä.

85 Siltä osin kuin kantaja kiistää perusteluillaan sen, että rataosuuden poistaminen sinänsä voitaisiin luokitella mahdollisesti väärinkäyttöä merkitseväksi menettelytavaksi, on huomattava, että SEUT 102 artiklassa oleva määräävän markkina-aseman väärinkäyttöä koskeva luettelo ei ole tyhjentävä, joten kyseisessä määräyksessä olevassa väärinkäyttöä koskevassa luettelossa ei luetella kaikkia Euroopan unionin oikeudessa kiellettyjä määräävän markkina-aseman väärinkäyttömuotoja (ks. tuomio 17.2.2011, TeliaSonera Sverige, C-52/09, EU:C:2011:83, 26 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen). Näin ollen mitä tahansa määräävässä markkina-asemassa olevan yrityksen menettelytapaa, joka voi rajoittaa kilpailua markkinoilla, voidaan lähtökohtaisesti pitää väärinkäyttönä. Tästä seuraa, ettei voida pitää poissuljettuna, että rataosuuden poistamista voidaan yksinään liikennöinnin keskeyttämisestä ja korjaamatta jättämisestä riippumatta pitää mahdollisesti väärinkäyttöä merkitsevänä menettelytapana.

86 Näin ollen on tarkistettava, onko komissio soveltanut riidanalaisessa päätöksessä asianmukaista oikeudellista arviointiperustetta todetessaan, että kyseessä oleva menettely eli rataosuuden poistaminen merkitsi SEUT 102 artiklassa tarkoitettua määräävän markkina-aseman väärinkäyttöä.

87 Aluksi on korostettava, että olennaista infrastruktuuria koskeva oikeuskäytäntö koskee ennen kaikkea olosuhteita, joissa määräävässä markkina-asemassa olevan yrityksen kieltäytyminen toimittamisesta erityisesti omistusoikeutta käyttämällä voi merkitä määräävän markkina-aseman väärinkäyttöä. Tämä oikeuskäytäntö liittyy siten muun muassa tilanteisiin, joissa investoinnin tai luomuksen toteuttamista koskevan yksinoikeuden vapaata käyttöä voidaan rajoittaa vääristymättömän kilpailun turvaamiseksi sisämarkkinoilla (ks. tuomio 1.7.2010, AstraZeneca v. komissio, T-321/05, EU:T:2010:266, 679 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

88 Tämä rajoitus, joka ilmenee viime kädessä toimittamisvelvollisuutena, hyväksytään edellyttäen, että muun muassa 26.11.1998 annetussa tuomiossa Bronner (C-7/97, EU:C:1998:569) täsmennettyjä poikkeuksellisia oloja koskevat kolme edellytystä täyttyvät.

89 Asiassa, jossa annettiin 26.11.1998 tuomio Bronner (C-7/97, EU:C:1998:569), katsottiin, että jotta sen, että määräävässä markkina-asemassa oleva yritys kieltäytyy tarjoamasta palvelun käyttöoikeutta, voitaisiin katsoa merkitsevän SEUT 102 artiklassa tarkoitettua määräävän markkina-aseman väärinkäyttöä, on edellytettävä sitä, että tällä kieltäytymisellä saatetaan poistaa kaikki kilpailu markkinoilta palvelua kysyneeseen yritykseen nähden, sitä, ettei kieltäytymistä voida objektiivisesti perustella, ja sitä, että palvelu sinänsä on välttämätön kyseisen yrityksen toiminnan harjoittamisen kannalta (tuomio 26.11.1998, Bronner, C-7/97, EU:C:1998:569, 41 kohta; ks. myös tuomio 9.9.2009, Clearstream v. komissio, T-301/04, EU:T:2009:317, 147 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

90 Näiden 26.11.1998 annetussa tuomiossa Bronner (C-7/97, EU:C:1998:569) todettujen poikkeuksellisten olojen tavoitteena on huolehtia siitä, että määräävässä markkina-asemassa olevalle yritykselle asetettu velvollisuus antaa käyttöoikeus infrastruktuuriinsa ei viime kädessä rajoita kilpailua pienentämällä tälle yritykselle alun perin asetettua kannustinta tällaisen infrastruktuurin rakentamiseen. Määräävässä markkina-asemassa olevan yrityksen olisi nimittäin vähemmän houkuttelevaa investoida infrastruktuuriin, jos sen kilpailijat voisivat pyynnöstä päästä jakamaan siitä saatavan hyödyn (ks. vastaavasti julkisasiamies Jacobsin ratkaisuehdotus Bronner, C-7/97, EU:C:1998:264, 57 kohta).

91 Tällainen vaatimus turvata määräävässä markkina-asemassa olevan yrityksen kannustin investoida olennaisten toimintaedellytysten toteuttamiseen ei kuitenkaan ole voimassa, jos sovellettavissa oikeussäännöissä jo asetetaan määräävässä markkina-asemassa olevalle yritykselle toimittamisvelvollisuus tai jos yrityksen markkinoilla hankkima määräävä asema perustuu aikaisempaan valtion monopoliin.

92 Oikeuskäytännössä on siten katsottu, että 26.11.1998 annetussa tuomiossa Bronner (C-7/97, EU:C:1998:569) tarkoitetut poikkeukselliset olot määritettiin ja niitä sovellettiin sellaisten asioiden yhteydessä, joissa kyse oli siitä, voitiinko määräävässä markkina-asemassa olevalta yritykseltä SEUT 102 artiklan nojalla edellyttää sitä, että se tarjoaa muille yrityksille käyttöoikeuden tiettyyn tuotteeseen tai palveluun, vaikkei sillä ollut tähän mitään sääntelyyn perustuvaa velvollisuutta (tuomio 13.12.2018, Slovak Telekom v. komissio, T-851/14, valitus vireillä, EU:T:2018:929, 118 kohta). Lakisääteisen toimittamisvelvollisuuden tapauksessa lainsäätäjä on jo tällaisen velvollisuuden asettaessaan suorittanut tarvittavan vertailun niiden taloudellisten kannustimien välillä, joiden turvaaminen oikeuttaa 26.11.1998 annetussa tuomiossa Bronner (C-7/97, EU:C:1998:569) vahvistettuja poikkeuksellisia oloja koskevien edellytysten soveltamisen.

93 Oikeuskäytännössä on myös katsottu, että jos määräävä asema perustuu lakisääteiseen monopoliin, tämä seikka on otettava huomioon SEUT 102 artiklaa sovellettaessa (ks. vastaavasti tuomio 27.3.2012, Post Danmark, C-209/10, EU:C:2012:172, 23 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen). Näin on sitä suuremmalla syyllä silloin, jos lakisääteisessä monopoliasemassa oleva yritys ei ole investoinut infrastruktuurin toteuttamiseen, vaan se on rakennettu ja sitä on kehitetty julkisin varoin.

94 Tässä asiassa on ensinnäkin tuotava esille, että kantajalla on lakisääteiseen monopoliin perustuva määräävä asema rautatieinfrastruktuurin hallinnoinnin markkinoilla. Lisäksi on huomattava, että kantaja ei ole investoinut Liettuan rataverkkoon, joka kuuluu Liettuan valtiolle ja joka on rakennettu ja jota on kehitetty julkisin varoin.

95 On myös huomattava, että kantaja ei voi käyttää vapaasti investoinnin tai luomuksen toteuttamista koskevaa yksinomaista omistusoikeutta. Liettuan rataverkon haltijana sen on sekä unionin oikeuden että kansallisen oikeuden nojalla annettava oikeus käyttää julkista rautatieinfrastruktuuria ja varmistettava tämän infrastruktuurin teknisesti moitteeton kunto sekä turvallinen ja keskeytymätön rautatieliikenne ja rautatieliikenteen häiriötilanteissa toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet tilanteen palauttamiseksi ennalleen.

96 On todettava, että yhteisön rautateiden kehittämisestä 29.7.1991 annetun neuvoston direktiivin 91/440/ETY (EYVL 1991, L 237, s. 25) 10 artiklassa annettiin unioniin sijoittautuneille rautatieyrityksille oikeus käyttää rautatieinfrastruktuuria yhtäläisin ehdoin tällaisten palvelujen tarjoamiseksi kaikissa jäsenvaltioissa. Lisäksi rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä ja rautateiden infrastruktuurin käyttömaksujen perimisestä sekä turvallisuustodistusten antamisesta 26.2.2001 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2001/14/EY (EYVL 2001, L 75, s. 29) 5 artiklassa annettiin rautatieyrityksille ketään syrjimättömin perustein saman direktiivin liitteessä II esitetyt vähimmäiskäyttömahdollisuudet ja radan käyttömahdollisuus palveluihin pääsyä varten. Kuten riidanalaisen päätöksen 131 perustelukappaleessa tuodaan esille, kansallisella tasolla julkisten rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämistä koskevissa

säännöissä määritellään infrastruktuuripalvelut, jotka vastaavat direktiivin 2001/14 liitteessä II olevaa palvelujen luetteloa. Näiden sääntöjen 57 kohdan mukaan niin sanottu vähimmäiskäyttöpaketti ja oikeus rautateiden infrastruktuurin käyttöön on tarjottava ketään syrjimättömällä tavalla.

97 Kuten riidanalaisen päätöksen 122 perustelukappaleesta ilmenee, direktiivin 2001/14 29 artiklan 1 kohdassa säädettiin, että ”jos junaliikenteessä esiintyy teknisistä ongelmista tai onnettomuudesta johtuvia häiriöitä, infrastruktuurin hallinnon on toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet tilanteen palauttamiseksi ennalleen”. Samoin Liettuan tasavallan rautatiekuljetusalan uudistamisesta 27.4.2004 annetun lain (Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto sektoriaus reformos įstatymas; Žin., 2004, no 61-2182), joka oli voimassa 8.10.2011 asti, 8 §:n 1 momentin 4 kohdan mukaan kantaja oli velvollinen varmistamaan julkisen rautatieinfrastruktuurin teknisesti moitteettoman kunnon sekä turvallisen ja keskeytymättömän rautatieliikenteen. Lisäksi 19.5.2004 annetulla Liettuan tasavallan hallituksen päätöksellä nro 611, jota on muutettu 15.2.2006 annetulla päätöksellä nro 167, vahvistettujen julkisten rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämistä koskevien sääntöjen 69 kohdassa todetaan, että jos rautatieliikenteessä esiintyy rautatieliikenneonnettomuudesta johtuvia häiriöitä, rataverkon haltijan on toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet tilanteen palauttamiseksi ennalleen.

98 Edellä esitetyn perusteella on todettava, että toisin kuin kantaja väittää, asiassa sovellettavien oikeussääntöjen perusteella kyseessä olevaa menettelytapaa eli koko rataosuuden poistamista ei ole arvioitava sen vakiintuneen oikeuskäytännön valossa, joka koskee olennaisen infrastruktuurin käyttöoikeuden epäämistä, vaan sitä on arvioitava menettelytapana, joka voi estää markkinoille pääsyn tekemällä näille markkinoille tulosta vaikeampaa ja johtamalla siten markkinoilta syrjäyttävään kilpailunvastaiseen vaikutukseen. Tästä seuraa, että kysymyksellä siitä, asetettiinko SEUT 102 artiklassa kantajalle velvollisuus korjata rataosuus, ei ole tämän asian kannalta merkitystä.

99 Tästä seuraa, että komissio ei ole tehnyt virhettä jättäessään arvioimatta, täyttikö riidanalainen menettelytapa 26.11.1998 annetun tuomion Bronner (C-7/97, EU:C:1998:569) 41 kohdassa asetetut edellytykset, jotka liittyvät palvelun, jonka käyttöoikeus on evätty, välttämättömyyteen ja kaiken kilpailun poistamiseen. Oli nimittäin riittävää, että se osoitti menettelytavan olevan omiaan rajoittamaan kilpailua ja etenkin luomaan esteen markkinoille tulolle, jollei sille ollut mahdollista objektiivista perustelua (ks. vastaavasti tuomio 6.12.2012, AstraZeneca v. komissio, C-457/10 P, EU:C:2012:770, 149 ja 153 kohta).

100 Kantaja pyrkii komission perusteluihin vastatessaan kyseenalaistamaan tämän johtopäätöksen ja väittää, ettei sillä ollut SEUT 102 artiklan nojalla velvollisuutta kohdistaa resurssejaan uuteen infrastruktuuriin, koska rataosuus oli täysin rappeutunut eikä sitä voinut enää käyttää. Kantaja väittää erityisesti, ettei yhdessäkään kansallisen oikeuden säännöksessä aseteta sille ehdotonta velvollisuutta kohdistaa hyvin rajallisia resurssejaan uuteen infrastruktuuriin, jolla korvataan täysin rappeutunut rataosuus, kun verkossa on käytettävissä muita reittejä.

101 Tältä osin on todettava, että nämä perustelut perustuvat olettamaan, jonka mukaan sen sijaan, että komissio on tutkinut rataosuuden poistamista väärinkäyttönä, sen olisi pitänyt tutkia, voitiinko olennaista infrastruktuuria koskevan oikeuskäytännön perusteella rataosuuden korjaamatta jättämistä pitää väärinkäyttönä. Edellä 98 ja 99 kohdassa esitetystä arvioinnista ilmenee, että tämä olettama on virheellinen.

102 Tarkasteltaessa perustelua, jonka mukaan olennaisen infrastruktuurin käyttöoikeutta koskevaan oikeuskäytäntöön perustuva oikeudellinen arviointiperuste oli se, jota komissio itse aikoi soveltaa ennen väitetiedoksiantoa, koska kantajan kanssa 25.3.2013 pidetyssä kokouksessa komission yksiköt selittivät, että vahinkoteoria perustuu tässä asiassa olettamaan, jonka mukaan rataosuuden poistaminen merkitsee sitä, että LDZ:lle kieltäydytään tarjoamasta olennaisia infrastruktuuripalveluja, riittää kun todetaan, että se, että komission yksiköiden edustajien kanssa ennen väitetiedoksiantoa pidetyn kokouksen pöytäkirjassa, jonka on laatinut yksinomaan kantajan oikeudellinen neuvonantaja ja jota komissio ei ole

hyväksynyt, todetaan, että sen aiemmin hyväksymänä niin sanottuna vahinkoteoriana on voinut olla kieltäytyminen olennaisten palvelujen tarjoamisesta LDZ:lle, ei voi sitoa komission arviointia riidanalaisessa päätöksessä. Kyseisestä pöytäkirjasta ilmenee nimenomaisesti, että kokouksessa ilmaistut näkemykset olivat vain alustavia näkemyksiä ja että komissio saattoi soveltaa myös muita vahinkoteorioita. Erityisesti tämän pöytäkirjan osan ”Vahinkoteoria” toisesta kappaleesta ilmenee, että komission mukaan rataosuuden poistamista voitiin pitää myös tarkoitukseen perustuvana kilpailunrajoituksena, koska se olisi voinut estää rautatiekuljetuspalvelujen tarjoamista koskevan kilpailun.

103 Edellä esitetyn perusteella on katsottava, että komission ei ollut arvioitava kantajan menettelytavan yhteensopivuutta SEUT 102 artiklan kanssa olennaisen infrastruktuurin käyttöoikeuden epäämistä koskevan vakiintuneen oikeuskäytännön valossa.

104 Ensimmäinen kanneperuste on näin ollen hylättävä perusteettomana.

2. Toinen kanneperuste, joka koskee arviointivirheitä ja oikeudellisia virheitä SEUT 102 artiklan soveltamisessa kyseessä olevan menettelyn arvioinnin osalta

105 Kantaja vetoaa toisessa kanneperusteessaan SEUT 102 artiklan rikkomiseen sekä ilmeisiin arviointivirheisiin kyseessä olevan menettelyn arvioinnissa, sillä sen mukaan tämän tapauksen oikeudellisissa ja tosiasiallisissa olosuhteissa rataosuuden – joka oli rappeutunut ja muu kuin olennainen infrastruktuuri – poistaminen ei merkinnyt määräävän markkina-aseman väärinkäyttöä. Kantaja toteaa erityisesti, että vaikka tällaisen infrastruktuurin poistaminen olisi voinut erittäin poikkeuksellisissa olosuhteissa merkitä väärinkäyttöä, joskaan oikeuskäytännössä vahvistetut ja ensimmäisen kanneperusteen yhteydessä mieleen palautetut edellytykset eivät ole täyttyneet, komissio ei ole osoittanut oikeudellisesti riittävällä tavalla, että tässä asiassa rataosuuden tapauksessa olisi kyse tällaisista erittäin poikkeuksellisista olosuhteista.

106 Kantaja jakaa toisen kanneperusteen neljään osaan.

107 Aluksi on syytä muistaa, että SEUT 263 artiklassa määrätty laillisuusvalvonta ulottuu kaikkiin niihin seikkoihin, joka sisältyvät SEUT 101 ja SEUT 102 artiklan mukaiseen menettelyyn liittyviin komission päätöksiin, joiden osalta unionin yleinen tuomioistuin suorittaa oikeudellisia seikkoja ja tosiseikkoja koskevan perinpohjaisen valvonnan kantajan esittämien kanneperusteiden valossa ja ottamalla huomioon kaikki kantajan esittämät seikat (ks. tuomio 21.1.2016, Galp Energía España ym. v. komissio, C-603/13 P, EU:C:2016:38, 72 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

a) Toisen kanneperusteen ensimmäinen osa, joka koskee virheitä siltä osin kuin komissio on esittänyt ”epäilyjä” rataosuuden puutteellisuuksien paikkansapitävyydestä

108 Kantaja väittää toisen kanneperusteensa ensimmäisessä osassa, että komissio on tehnyt oikeudellisen virheen ja lisäksi arviointivirheen siltä osin kuin epäilyt, jotka komissio on esittänyt rataosuuden puutteellisuuksien paikkansapitävyydestä ja merkityksestä liikenteen turvallisuuden kannalta, ovat perusteettomia. Kantaja kritisoi komissiota erityisesti siitä, että se on todennut, että rataosuuden poistaminen ”ei ollut perusteltua” ja että kantajan toimittamat tekniset selitykset rataosuudesta ja sen puutteellisuuksista ”eivät olleet vakuuttavia”. Kantaja väittää lisäksi, että esitetyt ”epäilyt” rataosuuden puutteellisuuksien paikkansapitävyydestä ja merkityksestä johtuivat todellisuudessa siitä, että komissio epäili kantajan käyttäneen turvallisuusongelmia verukkeena menettelytapansa peittelemiseksi.

109 Kantaja esittää tämän ensimmäisen osan tueksi neljä väitettä.

1) Ensimmäisen osan ensimmäinen väite, joka koskee rataosuuden vaurion ilmenemiseen kohdistuvia epäilyjä

110 Ensimmäisessä väitteessään kantaja katsoo, että komission esittämät epäilyt, jotka koskevat vaurion ilmenemistä, ovat täysin perusteettomia. Kantaja väittää, että komission esittämät epäilyt vaurion olemassaolosta johtuvat olettamuksista, jotka liittyvät siihen, että se on vedonnut turvallisuusongelmiin menettelytapansa oikeuttaakseen. Tältä osin kantaja toteaa, että useat sen rataosuuden valvontaan osallistuvat tai siitä vastaavat työntekijät raportoivat nopeasti vauriosta ja että heidän raporttinsa olivat kaikki yhdenmukaisia vaurion kuvauksen osalta. Kantajan mukaan ei ole kerrassaan mitään syytä olettaa, että he olisivat kaikki voineet ”juonitella” ”keksiäkseen” vaurion, jota ei ollut olemassa.

111 Komissio ja väliintulija kiistävät tämän väitteen.

112 Tässä tapauksessa riittää, kun todetaan, että kuten kantaja itsekin myöntää, komissio toteaa riidanalaisen päätöksen 181 perustelukappaleessa, että sen vaurion olemassaoloon kohdistuvista epäilyistä huolimatta se on perustanut arvionsa hypoteesiin, jonka mukaan vaurio oli tapahtunut kantajan esittämällä tavalla. Komissio katsoo erityisesti, ettei vaurion ilmenemistä ja laajuutta koskevien kantajan väitteiden hylkäämiseksi ole riittävästi todisteita, minkä se vahvisti uudelleen istunnossa vastauksena unionin yleisen tuomioistuimen kysymykseen. Lisäksi komissio toteaa kantajan tavoin, että vaurio on merkitty useisiin kantajan toimittamiin kirjallisiin asiakirjoihin. Myös riidanalaisen päätöksen 179 perustelukappaleesta ilmenee, että komissio ei ole tutkinut vaurion ilmenemiseen liittyviä olosuhteita pyrkiäkseen osoittamaan, että kantaja olisi toiminut vilpillisessä mielessä ja yksinkertaisesti vain keksinyt vaurion, vaan pelkästään sen vuoksi, että väliintulija oli väittänyt, ettei vaurio olisi voinut ilmetä kantajan kuvaamalla tavalla, minkä kantaja kiisti voimakkaasti.

113 Tämän vuoksi on todettava, että kantajan perustelut, jotka koskevat komission esittämiä epäilyjä rataosuuden vaurion olemassaolosta, on hylättävä.

2) Ensimmäisen osan toinen väite, joka koskee virheitä arvioitaessa näkemystä, jonka mukaan rataosuuden poistaminen johtui yksinomaan vauriosta

114 Toisella väitteellään kantaja kiistää riidanalaisen päätöksen 329 perustelukappaleeseen sisältyvän näkemyksen, jonka mukaan se olisi alun perin väittänyt vastauksessaan 6.1.2012 päivättyyn ensimmäiseen tietopyyntöön, että koko rataosuuden poistaminen johtuu yksinomaan vaurion ilmenemisestä. Tältä osin se väittää viitanneensa vastauksessaan yksityiskohtaiseen kuvaukseen menettelystä, joka johti rataosuuden sulkemiseen ja poistamiseen. Kantaja katsoo näin ollen esittäneensä sekä ensimmäiseen tietopyyntöön antamassaan vastauksessa että väitetiedoksiannosta esittämissään huomautuksissa samat perustelut, joiden mukaan se, että se oli vaurion vuoksi arvioinut koko rataosuutta, johtui rataosuuden yleisestä kunnosta eikä pelkästään vaurion ilmenemisestä, mikä oikeutti sen poistamisen.

115 Komissio ja väliintulija kiistävät tämän väitteen.

116 Tässä tapauksessa on tuotava esille, että kuten riidanalaisen päätöksen 329 perustelukappaleessa todetaan, kantaja on vastauksessaan ensimmäiseen tietopyyntöön ilmoittanut, että ”[rataosuuden] Liettuassa sijaitsevan osan sulkeminen ja sittemmin poistaminen johtui rataosuudella 2.9.2008 sattuneesta vaaratilanteesta”. Välittömästi tämän virkkeen jälkeen kantaja kuitenkin viittaa ”yksityiskohtaiseen kuvaukseen menettelystä, joka johti [rataosuuden] sulkemiseen ja poistamiseen”.

117 Vaikka oletettaisiinkin, että riidanalaiseen päätökseen sisältyvää näkemystä, jonka mukaan kantaja oli alun perin väittänyt, että rataosuuden poistaminen johtui vaurion ilmenemisestä, ei olisi kirjattu asianmukaisesti, kuten kantaja väittää, on todettava, että tällä seikalla ei ole merkitystä, koska komissio ei ole riidanalaisessa päätöksessä perustanut arviointiaan tähän näkemykseen vaan kantajan

väitetiedoksiantoon antamassaan vastauksessa esittämiin perusteluihin. Riidanalaisen näkemyksen perusteella on ainoastaan suljettu pois mahdollisuus, että vaurio olisi yksinään voinut oikeuttaa koko rataosuuden poistamisen.

118 Tästä seuraa, että kantajan väite on hylättävä.

3) Ensimmäisen osan kolmas väite, joka koskee virheitä arvioitaessa 5.9.2008 päivättyjen raporttien ja 4. ja 5.9.2008 päivättyjen kirjeiden välisiä eroja

119 Kolmannella väitteellään kantaja esittää, että selittämättömät erot, joihin komissio viittaa riidanalaisen päätöksen 334 perustelukappaleessa yhtäältä 5.9.2008 päivättyjen raporttien ja toisaalta kantajan sivuliikkeen paikallisen johtajan (jäljempänä paikallinen johtaja) 4. ja 5.9.2008 päivättyjen kahden kirjeen välillä ja joiden mukaan raporteissa todetaan vauriopaikan paikallinen korjaaminen riittäväksi, kun taas paikallisen johtajan kirjeissä viitataan tarpeeseen suorittaa rataosuudella monimutkaisempia töitä, johtuvat siitä, että tutkintalautakunnan neljän jäsenen tehtävä oli rajattu vaurion arvioimiseen ja että he olivat tutkineet yksinomaan vauriopaikkaa eivätkä koko rataosuutta. Sitä vastoin paikallisen johtajan, jolle tutkintalautakunnan jäsenet toimittivat raporttinsa, tehtävää ei ollut rajattu. Hän oli kaikkein kokenein työntekijä, sillä hän vastasi infrastruktuurista ja liikenteen turvallisuudesta alueellaan ja hänen ensisijaisena vastuualueenaan oli arvioida vaaratilanteen merkitystä koko rataosuuden turvallisuuden kannalta. Kun otetaan huomioon hänen rataosuutta koskeva kokemuksensa sekä se, että kaikki aiemmin toteutetut toimenpiteet, kuten vähäiset korjaukset ja nopeuden alentaminen 25 kilometriin tunnissa, eivät olleet estäneet vaurion kaltaista vakavaa vaaratilannetta, jolla olisi voinut olla mahdollisesti tuhoisia vaikutuksia ympäristöön (öljyvahinko) ja joka olisi voinut aiheutua myös rataosuuden täysin eri osalla, hän päätyi katsomaan, että uusiminen eli koko rataosuuden uudelleen rakentaminen on välttämätöntä, jotta liikennöinti voidaan aloittaa uudelleen täysin turvallisesti. Kantaja täsmentää, että rataosuuden nopeusrajoitus oli hyvin sen tiedossa, minkä vuoksi komissio ei voi tehdä johtopäätöksiä siitä, että paikallinen johtaja ei ollut nimenomaisesti maininnut 4. ja 5.9.2008 päivätyissä kirjeissään, että enimmäisnopeuden alentaminen ei ollut estänyt vauriota.

120 Komissio ja väliintulija kiistävät tämän väitteen.

121 Tältä osin on syytä muistaa, että kantaja nimitti 3.9.2008 tutkintalautakunnan, joka muodostui sen paikallisen tytäryhtiön johtajista, selvittääkseen vaurion syyt. Tutkintalautakunta kävi vain vauriopaikalla ja tarkasti vain sen. Sen johtopäätökset koskivat rataosuuden kuntoa, ja niissä viitattiin ainoastaan tähän paikkaan. Tutkintalautakunta esitti kaksi raporttia, 5.9.2008 päivätyn tutkintaraportin ja 5.9.2008 päivätyn teknisen raportin.

122 Vaurio oli 5.9.2008 päivätyn tutkintaraportin mukaan aiheutunut ratarakenteen useiden elementtien kulumisesta. Lisäksi tässä tutkintaraportissa vahvistetaan, että liikennöinnin on pysyttävä keskeytyneenä, ”kunnes kaikki kunnostus- ja korjaustyöt on saatettu päätökseen”.

123 Tähän 5.9.2008 päivättyyn tutkintaraporttiin sisältyvät huomautukset vahvistetaan 5.9.2008 päivätyssä teknisessä raportissa, jossa ensin mainitun raportin tavoin viitataan pelkästään vauriopaikkaan ja todetaan vaurion syyksi ratarakenteeseen liittyvät eri ongelmat. Kyseisessä 5.9.2008 päivätyssä teknisessä raportissa päätellään, että rataosuuden vaurion muodossa sattunutta liikennevahinkoa on pidettävä vaaratilanteena ja että se johtuu ratarakenteen ylempien elementtien fyysisestä kulumisesta.

124 Paikallinen johtaja lähetti 4.9.2008, päivää ennen kuin tutkintalautakunta antoi 5.9.2008 päivätyt raportit, kirjeen LG:n rautatieinfrastruktuuriosastolle. Tässä kirjeessä paikallinen johtaja esittää samat toteamukset kuin 5.9.2008 päivättyihin raportteihin sisältyy mutta päätyy johtopäätökseen, jonka mukaan ”rataosuuden osittainen korjaaminen ei ratkaisisi ongelmaa”, ja pyytää koko rataosuuden korjaamishankkeen toteuttamiseen tarvittavaa lupaa ja rahoitusta.

125 Paikallinen johtaja toistaa johtopäätöksensä 5.9.2008 päivätyssä toisessa kirjeessä, jossa hän arvioi urakan hinnaksi 38 miljoonaa Liettuan litiä (LTL) eli noin 11,2 miljoonaa euroa.

126 On huomattava, että paikallisen johtajan 4. ja 5.9.2008 päivättyjen kirjeiden sisällöstä ei ilmene kantajan väittämällä tavalla, että hänen tehtäväänsä ei ollut rajattu vauriopaikaan, mistä syystä viimeksi mainittu katsoi tarpeelliseksi arvioida koko rataosuuden kuntoa, kun taas 3.9.2008 nimitetty tutkintalautakunta oli rajannut tutkimuksensa vauriopaikkaan. Kyseisessä 4.9.2008 päivätyssä kirjeessä sen laatija tyytyy toteamaan, että säännönmukaisessa tarkastuksessa oli ilmoitettu vauriosta rataosuuden 18. kilometrin kohdalla, tämän jälkeen luettelee vaurion syytä koskevan tarkastuksen tulokset ja lopuksi katsoo, että ”osittaiset korjaukset eivät ratkaisisi ongelmaa”. Lopuksi hän pyytää myös koko rataosuuden korjaamishankkeen toteuttamiseen tarvittavaa lupaa ja rahoitusta. Myös 5.9.2008 päivätty kirje on lyhyt kirje, jossa paikallinen johtaja raportoi vaurion päivämäärän ja kellonajan ja katsoo, että liikenteen palauttamiseksi rataosuudelle työt koko tällä rataosuudella ovat tarpeen. Hän myös arvioi urakan hinnaksi 38 miljoonaa LTL ja pyytää kirjeen vastaanottajalta tukea rahoituksen myöntämiseksi tämän urakan toteuttamista varten.

127 Kuten komissio tuo esille, on todettava, että 3.9.2008 nimitetyn tutkintalautakunnan jäsenet, jotka laativat 5.9.2008 päivätyt raportit ja suosittelivat vaurion paikallista korjaamista, olivat ylempiä johtajia samassa LG:n sivuliikkeessä kuin paikallinen johtaja, ja heidän täytyi tämän paikallisen johtajan tavoin tuntea rataosuutta koskevan tapauksen tausta.

128 Kuten riidanalaisen päätöksen 332 perustelukappaleessa todetaan, on huomattava 5.9.2008 päivättyjen raporttien ja 4.9.2008 päivätyn paikallisen johtajan kirjeen vertailusta, sellaisena kuin se on esitetty tiivistäen riidanalaisen päätöksen 46 perustelukappaleessa olevassa taulukossa 2, ilmenevän, että näissä kolmessa asiakirjassa viitataan samoihin rataosuuden rakennetta koskeviin ongelmiin. Tästä syystä on vaikeaa ymmärtää, mistä syistä 5.9.2008 päivätyissä raporteissa suositellaan paikallisia korjauksia vauriopaikalla, kun taas 4. ja 5.9.2008 päivätyissä kirjeissä suositellaan täysimääräisiä korjaustöitä koko rataosuudella.

129 On katsottava, että kantaja ei voi perustellusti väittää, että paikallinen johtaja oli päätynyt pitämään rataosuuden poistamista ja täydellistä uudelleen rakentamista välttämättömänä sitä koskevan kokemuksensa perusteella ja sen vuoksi, että aiemmin toteutetut toimenpiteet, kuten nopeuden alentaminen, eivät olleet estäneet vaurion ilmenemistä. Paikallisen johtajan 4. ja 5.9.2008 päivätyissä kirjeissä ei nimittäin mainita väitettyä epäonnistumista aiempien toimenpiteiden, kuten nopeusrajoituksen, suhteen. Erityisesti paikallisen johtajan 4.9.2008 päivätyssä kirjeessä tyydytään toteamaan ilman muita täsmennyksiä, että ”osittaiset korjaukset eivät ratkaisisi ongelmaa”. Se, että kysymys nopeuden rajoittamisesta rataosuudella oli hyvin tiedossa LG:ssä, oletettaessa väite toteen näytetyksi, ei voi paikata puuttuvaa viittausta epäonnistumiseen aiempien toimenpiteiden suhteen eikä se voi missään tapauksessa oikeuttaa epäjohdonmukaisuuksia 5.9.2008 päivättyjen raporttien ja paikallisen johtajan kirjeiden välillä.

130 Tästä seuraa, että kantajan esittämät perustelut, joilla se pyrkii selittämään erot 5.9.2008 päivättyjen raporttien ja paikallisen johtajan 4. ja 5.9.2008 päivättyjen kirjeiden välillä, eivät riitä osoittamaan komission riidanalaisessa päätöksessä esille tuomia epäjohdonmukaisuuksia koskevaa toteamusta vääräksi.

131 Kantajan väite on näin ollen hylättävä.

4) Ensimmäisen osan neljäs väite, jonka mukaan komissio on virheellisesti hylännyt ratapenkereen systeemisiä ongelmia koskevat perustelut

132 Neljännellä väitteellään kantaja esittää, että sen ratapenkereen systeemisistä ongelmista esittämät perustelut eivät olleet, kuten komissio katsoo riidanalaisessa päätöksessä, epäjohdonmukaisia tai epäuskottavia. Ne selittyvät kantajan mukaan sillä erityisellä olosuhteella, että pengerryksen ja sepelöinnin erityisasiantuntija saattoi vasta myöhäisessä vaiheessa, 11.9.2008, arvioida rataosuutta. Rataosuutta tutkinut 10.9.2018 perustettu ylimääräinen tutkintalautakunta totesi muun muassa sepelitukikerroksen huomattavan kulumisen, neljä ”painumaa”, jotka osoittavat ”puutteita ratapenkereessä” sekä pengerleveyden, joka ei vastaa teknisiä määräyksiä. Näiden toteamusten perusteella ylimääräinen lautakunta katsoi, että tässä tapauksessa vaurion oli täytynyt aiheutua systeemisistä ongelmista radan kiinnitysjärjestelmässä ja ratapenkereessä. Kantajan mukaan tämä johtopäätös ei edellyttänyt sepelitukikerroksen kaivamista. Nämä täysin näkyvät puutteet, jotka koskivat muun muassa sepelitukikerroksen kuntoa ja muotoa ja jotka viittasivat vahvasti penkereen yleisesti huonoon kuntoon, olisivat yksinään riittäneet perusteeksi asiantuntijoiden johtopäätöksille.

133 Kantajan mukaan rataosuuden yleinen kunto oli lisäksi erittäin huono ja vaurion ilmeneminen osoitti selvästi ylimääräiselle tutkintalautakunnalle, että siihen asti toteutetut kertaluonteiset toimenpiteet (ratarakenteen vähäiset korjaukset ja nopeuksien alentaminen) eivät olleet riittäneet ratkaisemaan aiheutuneita vakavia turvallisuusongelmia. Kantajan mukaan pengerryksen ja sepelöinnin erityisasiantuntijan selvien teknisten johtopäätösten sekä ylimääräisen tutkintalautakunnan kaikkien johtopäätösten perusteella ei näin ollen ollut muuta vaihtoehtoa kuin rakentaa rataosuus kokonaan uudelleen muiden vakavien vaaratilanteiden ja jopa onnettomuuksien välttämiseksi. Kantajan mukaan juuri tämä uusi kokonaisvaltainen ja yksityiskohtainen arviointi rataosuudesta kokonaisuudessaan oli perusteena päätökselle poistaa koko rataosuus.

134 Komissio ja väliintulija kiistävät tämän väitteen.

135 Tässä tapauksessa on syytä muistaa, että komissio huomauttaa riidanalaisen päätöksen 336 perustelukappaleessa, että kantaja oli kirjeissään liikenne- ja viestintäministeriölle ja hallinnollisessa menettelyssä esittämissään huomautuksissa usein todennut, että pääasiallinen syy koko rataosuuden poistamiselle liittyi systeemiseen ongelmaan tämän rataosuuden penkereessä eli sepelitukikerroksen kulumiseen, joka oli aiheuttanut pengerleveyden kaventumisen, minkä korjaamiseksi ratarakenteen poistaminen oli tarpeen. Riidanalaisen päätöksen 337 perustelukappaleessa komissio kuitenkin korostaa, että rataosuuden kunto oli ollut tiedossa ainakin 3.9.2004 päivätystä aiemmasta raportista lähtien ja että kuitenkaan mitään systeemistä ongelmaa ratapenkereessä ei ollut raportoitu kyseisenä ajankohtana ennen ylimääräisen tutkintaraportin laatimista 12.9.2008, vaikka rataosuudella oli tehty säännönmukaisia tarkastuksia näiden kahden ajankohdan välillä.

136 Komissio täsmentää riidanalaisen päätöksen 338 perustelukappaleessa, että kantaja oli vastauksessaan väitetiedoksiantoon ilmoittanut, että toisin kuin 5.9.2008 päivätyt raportit laatinut tutkintalautakunta, joka ei ollut tuonut esille ratapenkereeseen liittyviä ongelmia, 10.9.2008 perustettuun ylimääräiseen tutkintalautakuntaan kuului pengerryksen ja sepelöinnin asiantuntijoita, jotka katsoivat, että ”penkereen analysoimiseksi sepelitukikerrosta on kaivettava, sillä penkereen huono kunto ei ole näkyvissä”.

137 Riidanalaisen päätöksen 339 perustelukappaleesta ilmenee kuitenkin, että kun komissio tämän jälkeen halusi saada täsmennyksiä tähän uuteen selitykseen, kantaja totesi, että ylimääräinen tutkintalautakunta ei ollut kaivanut lainkaan rataosuuden sepelitukikerrosta.

138 Lisäksi riidanalaisen päätöksen 340 perustelukappaleesta ilmenee, että vastauksessaan tosiseikkojen kuvausta koskevaan kirjeeseen kantaja muutti jälleen selityksiään ja väitti, että ylimääräisen tutkintalautakunnan ensisijaisena tarkoituksena oli rataosuuden visuaalinen arviointi näkyvissä olevien puutteiden havaitsemiseksi. Kantajan mukaan vasta näiden näkyvien puutteiden havaitsemisen jälkeen

olisi voitu suorittaa erityinen analyysi. Samassa perustelukappaleessa riidanalaisessa päätöksessä todetaan kuitenkin, ettei 12.9.2008 päivätyssä ylimääräisessä tutkintaraportissa mainita yhtään näistä puutteista ja että päätös rataosuuden poistamisesta oli tehty ennen kuin tutkintalautakunta teki mitään erityistä analyysiä, joka olisi oletettavasti käsittänyt sepelitukikerroksen kaivamisen.

139 Ensinnäkin on todettava, että 12.9.2008 päivätty ylimääräisen tutkintalautakunnan tutkintaraportti sisälsi kaksi eri osaa, joista toinen koski rataosuuden keskeisiä ominaispiirteitä ja toinen pitkin tätä rataosuutta todettuja puutteita vaurion jälkeen. Tässä tutkintaraportissa ei mainita sepelitukikerroksen kulumisen astetta rataosuudella todettujen puutteiden joukossa, mutta tämä seikka mainitaan rataosuuden keskeisiä ominaispiirteitä koskevassa osassa kiskotyypin, ratapölkkytyypin ja liikenteen määrän kaltaisten muiden tietojen rinnalla. Tästä seuraa, että sepelitukikerroksen kulumisella, sellaisena kuin se mainitaan 12.9.2008 päivätyssä ylimääräisen tutkintalautakunnan tutkintaraportissa eli rataosuuden pysyvien ja objektiivisten ominaispiirteiden joukossa, ei ole merkitystä selitettäessä tarvetta poistaa koko rataosuus.

140 Lisäksi ainoa kyseisessä raportissa mainittu ratapengertä koskeva puute koski neljää ”painumaa”, joka osoittavat ”puutteita ratapenkereessä”, sekä pengerleveyttä, joka ei vastaa teknisiä määräyksiä. Kuten komissio huomauttaa, kantaja ei ole selittänyt, miten neljän painuman ilmeneminen rataosuudella olisi edellyttänyt koko rataosuuden poistamista.

141 Perustelusta, jonka mukaan ratapenkereen ongelmien päättelemiseksi ylimääräisen tutkintalautakunnan ei ollut tarpeen ryhtyä kaivamaan sepelitukikerrosta, on todettava, että tällainen perustelu, oletettaessa se paikkansapitäväksi, on ristiriidassa kantajan väitetiedoksiantoon antamassaan vastauksessa esittämän perustelun kanssa, jonka mukaan penkereen huono kunto ei ollut näkyvissä ja sen tutkiminen edellytti sepelitukikerroksen kaivamista. Tämä ristiriita vahvistaa sen, että kantajalla on vaikeuksia esittää johdonmukaista perustelua rataosuuden poistamiselle.

142 Lopuksi on todettava, että kantajan neljännen väitteen tueksi esittämät perustelut eivät riitä selittämään komission riidanalaisessa päätöksessä, muun muassa sen 340 perustelukappaleessa, esille tuomia muita epäjohdonmukaisuuksia.

143 Kaiken edellä esitetyn perusteella on todettava, että komissio ei ole tehnyt arviointivirhettä katsoessaan, että ratapenkereen systeemisiä ongelmia koskevat kantajan perustelut eivät olleet johdonmukaisia tai vakuuttavia.

144 Tätä johtopäätöstä ei voida kyseenalaistaa kantajan perustelulla, jonka mukaan rataosuuden erittäin huono kunto yhdessä ylimääräisen tutkintalautakunnan vaurion toteamisen seurauksena siitä tekemän uuden yksityiskohtaisen kokonaisarvioinnin kanssa oli saanut sen katsomaan, että koko rataosuuden uudelleen rakentaminen oli tarpeen liikenteen palauttamiseksi täysin turvallisesti. Tällaisella perustelulla ei ole merkitystä niiden epäilyjen kyseenalaistamiseksi, jotka komissio on esittänyt ratapenkereen systeemisistä ongelmista kantajan toimittamien asiakirjojen perusteella. Koska tämä perustelu on toistettu toisen kanneperusteen toisessa osassa, sitä tarkastellaan joka tapauksessa siinä yhteydessä.

145 Kantajan väite on näin ollen hylättävä.

146 Kaiken edellä esitetyn perusteella on todettava, että yksikään kantajan toisen kanneperusteen ensimmäisen osan tueksi esittämistä väitteistä ei voi kyseenalaistaa johtopäätöstä, johon komissio päätyi riidanalaisessa päätöksessä ja jonka mukaan rataosuuden puutteiden olemassaolosta ja merkityksestä liikenteen turvallisuuden kannalta esitetyt selitykset olivat keskenään yhteensopimattomia, ristiriitaisia ja epäuskottavia.

147 Toisen kanneperusteen ensimmäinen osa on näin ollen hylättävä.

b) Toisen kanneperusteen toinen osa, joka koskee arviointivirheitä siltä osin kuin komissio on pitänyt rataosuuden poistamista ”erittäin epätavanomaisena”

148 Kantaja muistuttaa, että sillä oli ylimääräisen tutkintalautakunnan tarkastuksessa esitettyjen teknisten johtopäätösten perusteella kaksi vaihtoehtoa eli joko tehdä kohdennettuja alustavia korjauksia ja sen jälkeen rakentaa kokonaan uudelleen koko rataosuus viiden vuoden kuluessa (jäljempänä ensimmäinen vaihtoehto) tai rakentaa rataosuus välittömästi ja kokonaan uudelleen (jäljempänä toinen vaihtoehto), ja väittää, että tämän asian erityisissä olosuhteissa toisen vaihtoehdon välitön toteuttaminen ei ollut ”erittäin epätavanomaista”, minkä vuoksi tätä seikkaa ei voi pitää väärinkäytön tunnusmerkistötekijänä.

149 Kantaja väittää tältä osin, että juuri rataosuus oli ”erittäin epätavanomainen”, koska tosiseikkojen tapahtuma-aikaan se oli lähes 140 vuotta vanha eikä vuoden 1972 jälkeen ollut tehty yhtään laajamittaista kunnostusta. Koko rataosuudella oli havaittu useita puutteita, mutta sillä oli tehty vain pieniä korjauksia, jotka liittyivät junien liikennöintinopeuden alentamiseen 25 kilometriin tunnissa. Tällaiset toimenpiteet eivät suinkaan vastanneet alan käytäntöä Euroopassa vaan ilmensivät kantajan mukaan sen itsensä ja sen ainoan osakkeenomistajan, Liettuan valtion, erittäin vaikeaa taloudellista tilannetta.

150 Vaurion ilmenemisen ja ylimääräisen tutkintalautakunnan koko rataosuuden kunnosta suorittaman yksityiskohtaisen arvion seurauksena kantaja väittää, että oli käynyt ilmeiseksi, että uusi osittainen ja edullinen korjaus ei olisi ratkaissut rataosuuden turvallisuusongelmia. Tästä syystä kantaja päätti 19.9.2008, että rataosuuden uudelleen rakentaminen (joko ensimmäisen tai toisen vaihtoehdon puitteissa) oli ainoa keino varmistaa liikenteen turvallisuus.

151 Kantaja väittää, että kahdesta vaihtoehdosta, joista sen oli valittava, toinen vaihtoehto oli ainoa soveltuva ja taloudellisesti järkevä ratkaisu. Sen mukaan alustavat korjaukset eivät olisi todellisuudessa ratkaisseet eri ongelmia, koska ensimmäisenkin vaihtoehdon toteuttaminen olisi edellyttänyt koko rataosuuden uudelleen rakentamista viiden vuoden kuluessa. Lisäksi ensimmäinen vaihtoehto olisi viime kädessä ollut kalliimpi kuin toinen vaihtoehto. Ensimmäinen vaihtoehto olisi edellyttänyt töiden merkittävää päällekkäisyyttä, toisin kuin toinen vaihtoehto, jossa työt olisi toteutettu kerralla. Lisäksi kaikki alustaviin korjauksiin käytettävä materiaali olisi pitänyt korvata uudelleen myöhemmän uudelleen rakentamisen yhteydessä.

152 Kantaja väittää, että koska toinen vaihtoehto oli ainoa soveltuva ja taloudellisesti järkevä ratkaisu, sillä ei ollut mitään syytä viivyttää sen toteuttamista. LDZ itse selitti, että yleensä rata poistetaan, jos ei ole mitään syytä olettaa, että sitä käytetään uudelleen. LDZ vahvisti myös, että poistaminen oli tavanomainen käytäntö, jota edellytettiin, jos raiteet oli korvattava toisilla tai jos oli suoritettava kunnostustöitä, esimerkiksi kunnostettava pengerrys ja sepelöinti, mitä ei tekniseltä kannalta voitu toteuttaa niin kauan kuin raiteita ei ollut poistettu. Lisäksi kantaja väittää, että se oli päättänyt käyttää uudelleen joitakin rataosuuden materiaaleja muiden ratojen korjaamiseen. Kantajan mukaan nämä materiaalit olisivat vahingoittuneet talven kuluessa, jos niitä ei olisi poistettu nopeasti lokakuussa 2008 niiden turvallista varastointia varten. Kantaja väittää vielä, että poistamalla rataosuuden nopeasti ja pyytämällä samalla rahoitusta sen uudelleen rakentamiseen se oli osoittanut riittävällä tavalla sitä jatkuvasti painostaneelle Orlenille vakaan päätöksensä rakentaa rataosuus uudelleen sille asetettujen sopimusvelvoitteiden mukaisesti.

153 Kantaja väittää, että rataosuuden purkamisajankohtana eli 3.10.2008 se saattoi kohtuudella olettaa saavansa tarvittavan rahoituksen rataosuuden uudelleen rakentamiseen, sillä se ei vielä tuolloin tuntenut Lehman Brothers -pankin konkurssista syyskuussa 2008 alkaneen finanssikriisin vaikutuksia. Kantaja väittää erityisesti, että tosiseikkojen tapahtuma-aikaan se ei voinut ennustaa tilanteensa näin epäsuotuisaa kehitystä, joka pakotti sen keskeyttämään vuoden 2008 lopusta lähtien keskeisimpien kunnostushankkeidensa, joista yksi liittyi rataosuuteen, toteuttamisen. Kantaja korostaa lisäksi, että tosiseikkojen tapahtuma-aikaan käytettävissä oli vielä unionin varoja rautatieinfrastruktuurien suuriin investointeihin ajanjaksona 2007–2013 ja että se odotti perustellusti voivansa saada näitä varoja

rahoittaakseen rataosuuden uudelleen rakentamisen. Riidanalaiseen päätökseen sisältyvä väite, jonka mukaan se ei olisi 2.10.2008 liikenne- ja viestintäministeriölle osoittamassaan kirjeessä yrittänyt tosissaan saada rahoitusta rataosuuden kunnostamiseen, on näin ollen perusteeton.

154 Kantaja täsmentää väliintulokirjelmästä esittämissään huomautuksissa, ettei sillä ollut riittäviä varoja toteuttaakseen kaikkia suuria kunnostushankkeita rataverkossaan ja että sen oli päätettävä, miten se käyttäisi hyvin rajalliset resurssinsa kaikkein asianmukaisimmalla tavalla. Rataosuuden poistamisajankohtana oli käytettävissä unionin varoja, ja kysymys oli ainoastaan siitä, kohdennetaanko osa näistä varoista rataosuuteen. Vaaratilanne muutti kuitenkin täysin prioriteettien arviointia. Kantaja toteaa, että kun otetaan huomioon vuonna 2008 toteutunut nettovoitto, sen omat varat olisivat riittäneet ja olleet käytettävissä rataosuuden uudelleen rakentamisen rahoittamiseen kokonaisuudessaan, mikäli unionin tai valtion rahoitusta ei olisi saatu.

155 Komissio ja väliintulija kiistävät nämä perustelut.

156 Kantajan on todettava näillä perusteluilla kiistävän komission riidanalaisen päätöksen 184–198 perustelukappaleessa esittämät arvioinnit, joiden mukaan rataosuuden poistaminen tapahtui kovalla kiireellä ilman, että yhtään tavanomaista valmistelutoimea sen uudelleen rakentamista varten olisi toteutettu (riidanalaisen päätöksen 184–193 perustelukappale), ja tämä poistaminen oli rautatiealan tavanomaisen käytännön vastaista (riidanalaisen päätöksen 194–198 perustelukappale).

157 Tältä osin on ensinnäkin muistettava, että komissio katsoo riidanalaisen päätöksen 184 perustelukappaleessa, että kantaja oli poistanut rataosuuden kovalla kiireellä hankkimatta tarvittavaa rahoitusta ja toteuttamatta tavanomaisia valmistelutoimia sen uudelleen rakentamista varten. Riidanalaisen päätöksen 185 perustelukappaleesta ilmenee, että vastauksena komission tietopyyntöön kantaja selitti, että ”[rataosuuden] Liettuassa sijaitseva osa oli poistettu – – uudelleen rakentamista koskevien töiden suorittamiseksi ja liikenteen avaamiseksi mahdollisimman pian, koska rata oli tärkeä Orlenille, joka oli yksi sen tärkeimmistä asiakkaista”. Kantaja täsmentää myös, että se oli ”toiminut Orlenin jatkuvan painostuksen alaisena nopeuttaakseen uudelleen rakentamista tällä radalla ja siten ponnistellut kaikin mahdollisin tavoin suorittaakseen tarvittavat työt mahdollisimman pian”.

158 Toiseksi komissio tuo riidanalaisen päätöksen 186 perustelukappaleessa esille, että kantaja oli tuolloin katsonut, ettei sillä ollut riittäviä varoja rataosuuden kunnostamiseen ja että oli ilmeistä, että pitkä hallinnollinen menettely oli käytävä loppuun ennen kuin näin laajaan hankkeeseen voitaisiin saada varoja. Liettuan valtion tuolloin vahvistamien sääntöjen mukaan suuret infrastruktuurihankkeet rahoitettiin unionin varoista, kun taas kantajan rajallisia resursseja oli käytettävä vain infrastruktuurin tavanomaiseen kunnossapitoon. Unionin rahoitusta koskevan hakemuksen tueksi oli esitettävä valmistelutoimia, myös toteutettavuustutkimus, jonka toteuttaminen tässä tapauksessa kesti kaksi vuotta. Lopullinen päätös unionin rakennerahastojen varojen osoittamisesta hankkeelle oli tehtävä liikenne- ja viestintäministeriössä. Ei siis ollut mitään takeita siitä, että varoja saataisiin, minkä vuoksi rataosuuden poistamisella ei ollut mitään kiirettä. Komissio huomauttaa riidanalaisen päätöksen 187 perustelukappaleessa myös, että koko rataosuuden poistamisella ei olisi voitettu paljon aikaa, kun varsinainen uudelleen rakentaminen olisi voinut alkaa kaikkien hallinnollisten valmisteluvaiheiden päättymisen jälkeen.

159 Riidanalaisen päätöksen 188 perustelukappaleesta ilmenee, että komissio pyysi kantajaa selittämään sille, miten rataosuuden poistaminen lokakuussa 2008 olisi voinut nopeuttaa sen uudelleen rakentamista, kun tarvittavan rahoituksen hankkimista koskeva pitkä ja epävarma menettely olisi vielä pitänyt käydä läpi. Samasta perustelukappaleesta ilmenee, että kantaja toisti vastauksessaan olennaisilta osin väitteensä, jonka mukaan rataosuuden poistaminen oli välttämätön vaihe sen uudelleen rakentamiselle ja sillä oli määrä lyhentää jäljellä oleviin töihin tarvittavaa aikaa. Kantaja lisäsi, että menettely ei ollut pitkä vaan pikemminkin yksinkertainen, että ”hakiessaan rahoitusta se saattoi kohtuudella olettaa, että tähän hankkeeseen myönnetään varoja”, ja että ”tätä luottamusta vahvisti se, että sitä oli pyydetty esittämään hanketta koskeva toteuttavuustutkimus”. Riidanalaisen päätöksen 189

perustelukappaleen mukaan kantaja toisti väitetiedoksiantoon antamassaan vastauksessa perustelunsa, jonka mukaan se oli poistanut rataosuuden ainoana tarkoituksena korjata se niin pian kuin mahdollista. Se väitti, että rataosuuden poistaminen ei ollut poikkeuksellinen toimenpide vaan pikemminkin tarpeellinen toimenpide ennen kuin lyhyt reitti voitaisiin korjata kokonaisuudessaan ja liikennöinti voisi jatkua.

160 Kolmanneksi komissio toteaa riidanalaisen päätöksen 190 perustelukappaleessa, että kantaja oli esittänyt rahoitushakemuksensa 2.10.2008 liikenne- ja viestintäministeriölle osoitetussa lyhyessä kirjeessä, jossa se pyysi 620 miljoonaa LTL (noin 179,71 miljoonaa euroa) kahdeksan eri radan, myös kyseessä olevan rataosuuden, kunnostamiseen ilman minkäänlaista erityistä ilmoitusta viimeksi mainitun osalta. Lisäksi komissio korostaa, että tavanomainen hyväksymismenettely on pitkä ja ettei sen lopputulosta voida taata. Kantaja aloitti kuitenkin rataosuuden poistamisen jo seuraavana päivänä, 3.10.2008, odottamatta liikenne- ja viestintäministerin vastausta. Riidanalaisen päätöksen 191 perustelukappaleesta ilmenee, että liikenne- ja viestintäministeriö korostaa 28.10.2008 kantajalle saapuneessa vastauksessa, että koska näitä hankkeita ei ole hyväksytty aiemmin, mitään rahoitusta ei ole suunniteltu. Lisäksi liikenne- ja viestintäministeriö muistutti kantajaa siitä, että unionin varat olivat vielä käytettävissä, ja kehotti sitä yksilöimään rahoitettavia hankkeita. Koska rahoitushakemuksen menestyminen riippuu toteutettavuustutkimuksen tuloksista ja liikenne- ja viestintäministeriön päätöksestä, kantaja ei kuitenkaan voinut komission mukaan kohtuudella olettaa, että unionin varoja myönnettäisiin tarvittaessa pikaisesti.

161 Neljänneksi komissio katsoo riidanalaisen päätöksen 192 perustelukappaleessa, että kantajan myöhemmät toimet osoittavat niin ikään, ettei se ole pyrkinyt rakentamaan rataosuutta uudelleen. Komissio korostaa, että kantaja oli valmistellut muistioita Liettuan hallitukselle vastustaakseen rataosuuden uudelleen rakentamista ja suositellut rataosuuden kunnostuksen lisäämistä ensisijaisten rahoituskohteiden luetteloon pelkästään siitä syystä, että hallitus oli pyytänyt sitä tekemään niin.

162 Lisäksi komissio esittää riidanalaisen päätöksen 194 perustelukappaleessa ja sitä seuraavissa perustelukappaleissa yksityiskohtaisesti syyt, joiden vuoksi se pitää rataosuuden poistamista ”erittäin epätavanomaisena” ja rautatiealan ”tavanomaisen käytännön” vastaisena. Komissio toteaa, että vaikka Liettuassa olisi useita rataosuuksia, joilla liikennöinti on keskeytetty, kantaja ei ole kyennyt esittämään toista esimerkkiä rataosuudesta, joka olisi poistettu ennen kuin kunnostustyöt voivat alkaa.

163 Komissio muistuttaa lähettäneensä tietopyyntöjä kahden muun Baltian maan, Viron tasavallan ja Latvian tasavallan, rataverkon haltijoille. Viron rataverkon haltija saattoi esittää vain yhden esimerkin pitkän ratalinkin poistamisesta. Tässä tapauksessa rata oli poistettu, koska itse reitti oli suljettu, hylätty ja korvattu toisella. Viron rataverkon haltija ilmoitti myös, että ratojen poistamista edellyttäviä töitä ei toteuteta samaan aikaan koko radalla vaan osa kerrallaan, jolloin liikennöinti keskeytetään korkeintaan 12 tunniksi. Suurempia korjaustöitä, kuten radan poistamista, ei aloiteta ennen kuin niiden hyväksymistä koskeva hallinnollinen menettely on saatettu päätökseen. LDZ, joka on Latvian rataverkon haltija, ilmoitti, että yleensä rata poistetaan vasta sellaisen useita vuosia kestäneen ajanjakson jälkeen, jonka aikana sitä ei ole käytetty, ja ainoastaan, jos ei ole mitään syytä olettaa, että sitä käytettäisiin uudelleen. LDZ:n esittämissä kahdessa esimerkissä radat oli poistettu 10 ja 13 vuoden kuluttua niiden sulkemisesta. Lisäksi Latviassa radan poistaminen korjaustöitä varten suoritetaan vaiheittain. Tällaisia töitä ei aloiteta ennen kuin hallinnollinen menettely on saatettu päätökseen ja rahoitus varmistettu.

164 Siltä osin kuin kyse on ensinnäkin rataosuuden poistamisesta kovalla kiireellä toteuttamatta valmistelutoimia sen uudelleen rakentamista varten, unionin yleinen tuomioistuin huomauttaa, että toisen kanneperusteen ensimmäisen osan tarkastelusta ilmenee, että kantaja ei ole osoittanut, että vaurion ilmenemisen ja ylimääräisen tutkintalautakunnan koko rataosuuden kunnosta suorittaman yksityiskohtaisen arvion jälkeen rataosuus oli sellaisessa kunnossa, että se oli perusteltua poistaa välittömästi kokonaisuudessaan. Sitä vastoin on todettava, että rataosuuden kokonaisuudessaan tutkineen ylimääräisen tutkintalautakunnan 12.9.2008 päivätyssä tutkintaraportissa ei havaita puutteita

koko rataosuudella vaan ainoastaan, kuten komissio tuo esille kantajan esittämien tietojen perusteella, 1,6 kilometrillä kyseistä rataosuutta. Lisäksi LG:n rautatieinfrastruktuuriosaston sen strategisen suunnittelun yksikölle 18.9.2008 lähettämässä kirjeessä, joka on laadittu 12.9.2008 päivätyn ylimääräisen tutkintalautakunnan tutkintaraportin perusteella, täsmennetään, että ainoastaan 1,6 kilometriä rataosuudesta oli rakennettava välittömästi uudelleen. Kuten riidanalaisen päätöksen 348 perustelukappaleessa todetaan perustellusti, ongelmat 1,6 kilometrin osuudella 19 kilometrin pituista rataosuutta eivät voi olla perusteena sen poistamiselle välittömästi ja kokonaisuudessaan. Samassa 18.9.2008 päivätyssä kirjeessä täsmennetään myös, että raiteiden kiinnitykset oli uusittava rataosuuden 19 kilometrin matkalla, että ratapenger oli korjattava, että kaapelit oli korvattava koko radan pituudella ja että liikenteen turvallisuuden takaamiseksi rataosuus pitäisi korjata kokonaisuudessaan viiden vuoden kuluessa. Siinä ei kuitenkaan todeta, että tällaisen korjauksen pitäisi käsittää rataosuuden poistaminen välittömästi ja kokonaisuudessaan.

165 On myös todettava, että kantaja ei ole esittänyt riittävästi näyttöä väitteelleen, jonka mukaan 2.9.2008 ilmenneen vaaratilanteen aiheuttaneet puutteet olisi todettu useissa muissa paikoissa koko rataosuudella. Tämä toteamus perustuu Varsovan (Puola) tieteen edistämisen ja rakentamisen organisoinnin keskuksen laatimaan niin kutsuttuun Wacetobin raporttiin, josta komissio katsoo riidanalaisen päätöksen 349–356 perustelukappaleessa kantajan sitä kiistämättä, ettei sillä ole todistusarvoa ja ettei sillä voida tukea kantajan perusteluja. Lisäksi paikallisen johtajan 4.9.2008 päivätyssä kirjeessä esitettyä toteamusta, jonka mukaan uusi ”edullinen osittainen korjaus” ei ratkaisisi rataosuuden turvallisuusongelmia, ei perustellusti ole pidetty, kuten edellä 126–130 kohdasta ilmenee, yhdenmukaisena 5.9.2008 päivättyjen raporttien kanssa, joiden mukaan paikallinen korjaaminen olisi mahdollistanut liikennöinnin aloittamisen uudelleen täysin turvallisesti.

166 Näin ollen on todettava, että sen perustelun johdosta, joka koskee tarvetta purkaa rataosuus rautatieliikenteen turvallisuusnäkökohtien vuoksi, ei voida todeta, että komissio olisi tehnyt arviointivirheen.

167 Tätä johtopäätöstä ei kyseenalaista perustelu, jonka mukaan toinen vaihtoehto oli ainoa soveltuva ja taloudellisesti järkevä ratkaisu, minkä vuoksi kantajalla ei ollut mitään syytä lykätä päätöksensä täytäntöön panemista.

168 Vaikka oletettaisiin kantajan väittämällä tavalla, että toinen vaihtoehto olisi ollut ainoa soveltuva ja taloudellisesti järkevä ratkaisu, se ei välttämättä edellyttänyt rataosuuden poistamista kovalla kiireellä. Tältä osin on huomattava, että kuten komissio korostaa riidanalaisen päätöksen 187 perustelukappaleessa, rataosuuden välittömällä poistamisella ei olisi voitettu aikaa, kun uudelleen rakentaminen olisi voinut alkaa vasta kaikkien hallinnollisten valmisteluvaiheiden päättymisen ja muun muassa tarvittavan rahoituksen saamisen jälkeen. Koska kantajalla ei ollut vielä tarvittavaa rahoitusta rataosuuden uudelleen rakentamisen aloittamiseksi, sillä ei ollut mitään syytä ryhtyä kovalla kiireellä poistamaan sitä. Se ei siten voi väittää, ettei ollut mitään syytä lykätä toisen vaihtoehdon toteuttamista koskevan päätöksen täytäntöönpanoa eli rataosuuden poistamista.

169 Painostus, jota Orlenin väitetään kohdistaneen kantajaan, ei voi liioin oikeuttaa rataosuuden poistamista kovalla kiireellä. Tältä osin on huomattava, että tämä perustelu on ristiriidassa sen kanssa, että kantaja päätti olla ilmoittamatta etukäteen Orlenille rataosuuden poistamista koskevasta suunnitelmastaan. Tällainen pidättyminen ei ole perusteltua, kun otetaan huomioon aloitettujen töiden luonne, varsinkin kun Orlen oli ainoa rataosuutta käyttänyt asiakas. Tätä toteamusta ei voida kyseenalaistaa kantajan väliintulokirjelmästä esittämillä huomautuksilla, joiden mukaan sen johdon toimintaan vuonna 2008 ei liittynyt mitään salamyhkäisyyttä. Kuten riidanalaisen päätöksen 55 perustelukappaleesta ilmenee, rautatieasemat ilmoittivat 5.9.2008 Orlenille pelkästä rataosuuden ”väliaikaisesta sulkemisesta”. Sille ei ilmoitettu rataosuuden poistamisesta. Asianosaisten istunnossa esittämistä selityksistä ilmenee, että kantajan rautatieinfrastruktuuriosasto lähetti sähkeen, jossa

ilmoitettiin ”liikennöinnin väliaikaisesta keskeyttämisestä” rataosuudella siihen asti, kunnes uudelleenrakennus- ja korjaustyöt on saatettu päätökseen, ilmoittaakseen asemille ja LDZ:lle liikennöinnin keskeyttämisestä mutta Orlen ei koskaan ollut tämän asiakirjan vastaanottaja.

170 Sama pätee väitettyyn tarpeeseen ottaa talteen rataosuuden asianmukainen materiaali, jotta se ei vahingoittuisi talven aikana, millä ei voitaisi myöskään perustella rataosuuden poistamista kovalla kiireellä. Tältä osin riittää, kun todetaan komission tavoin, että tätä perustelua ei ole näytetty toteen.

171 Perustelu, jonka mukaan rataosuuden poistamisen aikaan kantaja saattoi kohtuudella olettaa saavansa tarvittavan rahoituksen rataosuuden uudelleen rakentamiseen, on eri perustein hylättävä.

172 Aluksi on huomattava, että kantaja itse myöntää väliintulokirjelmään esittämissään huomautuksissa, ettei sillä ollut riittäviä varoja toteuttaakseen kaikkia suuria kunnostushankkeita rataverkossaan.

173 Vastauksena komission tietopyyntöön siitä, oliko kantaja suunnitellut toteuttavansa rataosuudella suurempia kunnostustöitä ennen 2.9.2008, kantaja korosti, ettei rataosuus kuulunut pääratoihin ja että yleensä Liettuan valtio ei myönnä riittävästi varoja yleisestä talousarviosta rautatieinfrastruktuurin uusimiseen. Lisäksi kantaja toteaa, että unionin rakennerahastot ja sen omat varat eivät riittäneet kansallisten pääratojen uusimiseen. Tästä seuraa, että kantaja oli tietoinen siitä, että kun rataosuus olisi poistettu, sillä ei olisi omia varoja rataosuuden uudelleen rakentamiseen ja että sen olisi vaikeaa saada tarvittavaa rahoitusta sen uudelleen rakentamiseen valtiolta tai unionilta.

174 Erityisesti valtion varojen osalta on selvää, että kuten riidanalaisen päätöksen 190 perustelukappaleessa tuodaan esille, kantaja esitti rahoitushakemuksensa 2.10.2008 liikenne- ja viestintäministeriölle osoitetussa lyhyessä kirjeessä, jossa se pyysi 620 miljoonaa LTL (noin 179,71 miljoonaa euroa) kahdeksan eri radan, myös kyseessä olevan rataosuuden, kunnostamiseen. Minkäänlaista erityistä ilmoitusta viimeksi mainitun osalta ei tehty. Lisäksi, kuten riidanalaisen päätöksen 190 perustelukappaleessa niin ikään todetaan, tavanomainen hyväksymismenettely on pitkä eikä sen lopputulosta voida taata. Näistä seikoista huolimatta kantaja aloitti rataosuuden poistamisen jo seuraavana päivänä, 3.10.2008, odottamatta liikenne- ja viestintäministerin vastausta, joka saapui sille 28.10.2008 ja jossa todetaan, että koska näitä hankkeita ei ole hyväksytty aiemmin, mitään rahoitusta ei ole suunniteltu.

175 Tältä osin on todettava, että vaikka liikenne- ja viestintäministeriö muistuttikin kantajaa siitä, että käytettävissä oli vielä unionin varoja rautatieinfrastruktuurien suuriin investointeihin ajanjaksona 2007–2013, ja vaikka se kehotti sitä yksilöimään rahoitettavia hankkeita, komissio katsoi kuitenkin riidanalaisen päätöksen 191 perustelukappaleessa arviointivirhettä tekemättä, että kantaja ei voinut kohtuudella olettaa saavansa näitä varoja aloittamatta hyvissä ajoin niiden saamiseksi tarvittavaa edeltävää hallinnollista menettelyä. Kuten komissio huomauttaa riidanalaisen päätöksen 63 ja 64 perustelukappaleessa, kantaja aloitti toteuttavuustutkimuksen valmistelun kahdeksan rataosan uudelleen rakentamisesta ja kehittämisestä, mutta kesti kahdeksan kuukautta sen teknisen neuvonantajan hyväksynnän jälkeen ennen kuin sen pääjohtaja antoi hyväksyntänsä 29.7.2009 ja vielä kolme kuukautta ennen kuin tarjouskilpailuilmoitus julkaistiin.

176 Kantaja ei voi tehokkaasti vedota perusteluun, jonka mukaan Lehman Brothers -pankin konkurssista syyskuussa 2008 seurannut finanssikriisi oli heikentänyt sen taloudellista tilannetta, millä oli välittömiä seurauksia sen kykyyn toteuttaa merkittäviä kunnostustöitä, kuten rataosuuden uudelleen rakentaminen. Tältä osin on todettava, että rataosuuden rappeutunutta kuntoa koskevista kantajan perusteluista ilmenee, että se oli vaikeassa taloudellisessa tilanteessa jo ennen syyskuun 2008 finanssikriisiä. Kantaja itse väittää, että juuri sen vaikean taloudellisen tilanteen vuoksi rataosuudella ei ollut tehty yhtään merkittävää korjaustyötä vuodesta 1972 ja että vaikka koko rataosuudella oli havaittu useita puutteita ennen syyskuuta 2008, sillä oli tehty vain vähäisiä korjauksia, jotka liittyivät junien liikennöintinopeuden alentamiseen 25 kilometriin tunnissa. Vaikka oletettaisiin, että vuoden 2008 finanssikriisi olisi voinut vaikuttaa kantajan kykyyn toteuttaa merkittäviä kunnostustöitä, kuten

rataosuuden uudelleen rakentaminen, on huomattava komission tavoin, että finanssikriisi ei vaikuttanut mahdollisuuteen saada unionin varoja. Kantaja olisi voinut saada tällaisia varoja, jos se olisi aloittanut ajoissa sitä varten tarvittavan hallinnollisen menettelyn.

177 Tästä seuraa, että komissio ei ole tehnyt arviointivirhettä katsoessaan, että rataosuus oli poistettu kovalla kiireellä ja ilman, että sitä ennen olisi saatu tarvittavaa rahoitusta.

178 Rataosuuden purkamisen epätavanomaisuudesta rautatiealan käytäntöön nähden unionin yleinen tuomioistuin huomauttaa, että kuten komissio toteaa riidanalaisen päätöksen 186 perustelukappaleessa, vaikka Liettuassa olisi useita ratoja, joilla liikennöinti on keskeytetty, kantaja ei ole kyennyt esittämään esimerkkiä radasta, joka olisi poistettu ennen kunnostustöiden alkamista. Lisäksi, kuten komissio huomauttaa, kantaja ei ole milloinkaan poistanut Bugeniai–Skuodas–Klaipėda-rataa, vaikka se on ollut suljettuna vuodesta 1995, ja näin on huolimatta siitä, ettei tällä radalla ole kysyntää liikennöinnille.

179 On muistettava, että komissio lähetti tietopyyntöjä kahden muun Baltian maan, Viron tasavallan ja Latvian tasavallan, rataverkon haltijoille. Viron rataverkon haltija kykeni esittämään vain yhden esimerkin pitkän ratalinkin poistamisesta. Tässä tapauksessa rata oli poistettu, koska itse reitti oli suljettu, hylätty ja korvattu toisella. Viron rataverkon haltija ilmoitti myös, että ratojen poistamista edellyttäviä töitä ei toteuteta samaan aikaan koko radalla vaan osa kerrallaan, jolloin liikennöinti keskeytetään korkeintaan 12 tunniksi. Suurempia korjaustöitä, kuten radan poistamista, ei myöskään aloiteta ennen kuin niiden hyväksymistä koskeva hallinnollinen menettely on saatettu päätökseen.

180 Latvian rataverkon haltija LDZ puolestaan vastasi, että yleensä rata poistetaan vasta sellaisen useita vuosia kestäneen ajanjakson jälkeen, jonka aikana sitä ei ole käytetty, ja jos ei ole mitään syytä olettaa, että sitä käytettäisiin uudelleen. LDZ:n esittämissä kahdessa esimerkissä radat oli poistettu 10 ja 13 vuoden kuluttua niiden sulkemisesta. Samalla tavalla kuin Virossa, Latviassa radan poistaminen korjaustöitä varten suoritetaan vaiheittain. LDZ:n mukaan tällaisia töitä ei aloiteta ennen kuin hallinnollinen menettely on saatettu päätökseen ja rahoitus varmistettu.

181 Kaiken edellä esitetyn perusteella on katsottava, että komissio ei ole tehnyt arviointivirhettä katsoessaan riidanalaisessa päätöksessä, että tässä tapauksessa kyseessä olevan rataosuuden poistaminen oli ”erittäin epätavanomaista”.

182 Toisen kanneperusteen toinen osa on näin ollen hylättävä.

c) Toisen kanneperusteen kolmas osa, joka koskee komission virheitä sen arvioidessa LG:n aikomuksia rataosuuden poistamisajankohtana

183 Toisen kanneperusteen kolmannessa osassa kantaja väittää, että riidanalaiseen päätökseen sisältyy oikeudellinen virhe ja lisäksi arviointivirhe, koska rataosuutta poistettaessa sillä oli aikomus rakentaa se uudelleen, toisin kuin komissio katsoo riidanalaisessa päätöksessä.

184 Kantaja vetoaa erityisesti siihen, että todetessaan, ettei se ole missään vaiheessa pyrkinyt rakentamaan rataosuutta uudelleen, komissio on olettanut, että sen poistaminen oli osa 19.9. tai 3.10.2008 vahvistettua kilpailunvastaista strategiaa estää LDZ:n harjoittama kilpailu. Kantaja väittää, että olettama sen toimimisesta vilpillisessä mielessä perustuu kolmeen komission huomioon ottamaan seikkaan, ensinnäkin siihen, että se oli pyytänyt rataosuuden uudelleen rakentamista koskevan hankkeen siirtämistä unionin varojen varallaololuetteloon, toiseksi siihen, että se oli valmistellut Liettuan hallitukselle tarkoitetut kolme muistiota vastustaakseen rataosuuden uudelleen rakentamista, ja kolmanneksi siihen, että se oli suositellut rataosuuden kunnostuksen lisäämistä ensisijaisten rahoituskohteiden luetteloon pelkästään siitä syystä, että hallitus oli ohjeistanut sitä tekemään niin.

1) Kolmannen osan ensimmäinen väite, joka koskee oikeudellista virhettä kantajan kilpailunvastaisen aikomuksen huomioon ottamisessa

185 Tämän ensimmäisen väitteensä tueksi kantaja esittää, että riidanalaiseen päätökseen sisältyy oikeudellinen virhe siltä osin kuin komissio on korostanut kyseessä olevan menettelyn väärinkäyttöä merkitsevää luonnetta muun muassa sen kilpailunvastaisen aikomuksen perusteella, vaikka oikeuskäytännön mukaan määräävän markkina-aseman väärinkäyttö on objektiivinen käsite, jolla tarkoitetaan määräävässä markkina-asemassa olevan yrityksen käyttäytymistä, joka on omiaan vaikuttamaan markkinoiden rakenteeseen ja joka estää markkinoilla vielä olemassa olevan kilpailuasteen säilymisen tai tämän kilpailun kehittymisen, ja näin on riippumatta tämän yrityksen subjektiivisesta aikomuksesta.

186 Lisäksi kantaja väittää, että komission olisi pitänyt konkreettisesti osoittaa, että se oli tosiseikkojen tapahtuma-aikaan eli 3.10.2008 toiminut vilpillisessä mielessä estääkseen LDZ:aa kilpailemasta kanssaan ja että sillä ei ollut aikomusta rakentaa rataosuutta uudelleen. Kantajan mukaan sen tosiseikkojen tapahtuma-aikaa myöhemmillä aikomuksilla ei ole merkitystä kyseessä olevan menettelyn arvioimisen kannalta.

187 Komissio ja väliintulija kiistävät tämän väitteen.

188 Tältä osin on muistettava oikeuskäytännöstä ilmenevän, että SEUT 102 artiklassa kielletty määräävän markkina-aseman väärinkäyttö on objektiivinen käsite, jolla tarkoitetaan määräävässä markkina-asemassa olevan yrityksen käyttäytymistä, joka estää markkinoilla, joilla juuri tällaisessa asemassa olevan yrityksen olemassaolon vuoksi kilpailuaste on jo heikentynyt, vielä olemassa olevan kilpailuasteen säilymisen tai tämän kilpailun kehittymisen siksi, että tämä yritys käyttää muita keinoja kuin niitä, joita taloudellisten toimijoiden suoritteisiin perustuvassa tavaroiden tai palvelujen normaalissa kilpailussa käytetään (ks. tuomio 19.4.2012, Tomra Systems ym. v. komissio, C-549/10 P, EU:C:2012:221, 17 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen ja tuomio 9.9.2009, Clearstream v. komissio, T-301/04, EU:T:2009:317, 140 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

189 Väärinkäytön objektiivisesta käsitteestä seuraa, että kyseessä olevaa menettelyä on arvioitava objektiivisten seikkojen perusteella ja että määräävän markkina-aseman toteaminen ei edellytä tämän menettelyn tahallisuuden ja määräävässä asemassa olevan yrityksen vilpillisen mielen osoittamista (ks. vastaavasti tuomio 1.7.2010, AstraZeneca v. komissio, T-321/05, EU:T:2010:266, 356 kohta).

190 Komission on kuitenkin määräävässä asemassa olevan yrityksen toimintaa tutkiessaan ja määräävän aseman mahdollisen väärinkäytön tunnistamiseksi arvioitava tällaista toimintaa koskevat olosuhteet kokonaisuudessaan (tuomio 19.4.2012, Tomra Systems ym. v. komissio, C-549/10 P, EU:C:2012:221, 18 kohta).

191 Tästä on todettava, että kun komissio arvioi määräävässä asemassa olevan yrityksen toimintaa, jota sen on välttämättä tutkittava tällaisen aseman väärinkäyttöä koskevan päätelmän tekemiseksi, komission on väistämättä arvioitava kyseisen yrityksen kaupallinen strategia. Tässä yhteydessä on normaalia, että komissio ottaa esille subjektiiviset tekijät eli kyseisen kaupallisen strategian syyt (tuomio 19.4.2012, Tomra Systems ym. v. komissio, C-549/10 P, EU:C:2012:221, 19 kohta).

192 Toisin kuin kantaja väittää, mahdollisen kilpailunvastaisen aikomuksen olemassaolo voi siten olla yksi lukuisista tosiseikoista, jotka voidaan ottaa huomioon ratkaistaessa, onko määräävää asemaa käytetty väärin (ks. vastaavasti tuomio 19.4.2012, Tomra Systems ym. v. komissio, C-549/10 P, EU:C:2012:221, 20 kohta).

193 Tässä tapauksessa on huomattava, että komissio on kantajan määräävän aseman väärinkäytön tunnistamiseksi ottanut huomioon rataosuuden poistamista koskevia eri tosiseikkoja ja arvioinut tällaisen poistamisen mahdollisia vaikutuksia kilpailuun.

194 Komissio katsoo riidanalaisen päätöksen 182–201 perustelukappaleessa, että LG oli käyttänyt menetelmiä, jotka poikkesivat normaalin kilpailun mukaisista menetelmistä, koska ensinnäkin LG oli tietoinen Orlenin suunnitelmasta siirtyä käyttämään Latvian meriterminaaleja LDZ:n palveluihin turvautumalla, toiseksi LG oli poistanut rataosuuden kovalla kiireellä varmistamatta tarvittavaa rahoitusta ja toteuttamatta tavanomaisia valmistelutoimia sen uudelleen rakentamista varten, kolmanneksi poistaminen oli alan tavanomaisen käytännön vastaista ja neljänneksi LG oli toteuttanut toimenpiteitä suostutellakseen Liettuan hallituksen luopumaan rataosuuden uudelleen rakentamisesta.

195 Erityisesti toteamuksesta, jonka mukaan LG oli poistanut rataosuuden kovalla kiireellä varmistamatta tarvittavaa rahoitusta ja toteuttamatta tavanomaisia valmistelutoimia sen uudelleen rakentamista varten, edellä 157–161 kohdassa on jo todettu, että komissio erottaa toisistaan yhtäältä riidanalaisen päätöksen 184–191 perustelukappaleessa kantajan menettelytavan ennen rataosuuden purkamisen aloittamista eli 2.10.2008 asti ja toisaalta riidanalaisen päätöksen 192 perustelukappaleessa, vain vahvistaessaan jo esitetyt toteamukset, kantajan menettelytavan 2.10.2008 jälkeen.

196 Kaikkien näiden rataosuuden poistamista koskevien eri tosiseikkojen toteamisen jälkeen komissio katsoo riidanalaisen päätöksen 202–324 perustelukappaleessa, että tämä poistaminen asiayhteydessään tarkasteltuna oli omiaan rajoittamaan kilpailua öljytuotteiden rautatiekuljetuspalvelujen markkinoilla. Näin ollen voidaan ainoastaan todeta, että komissio ei ole millään tavalla tukeutunut LG:n aikomukseen, kilpailunvastaiseen strategiaan tai vilpilliseen mieleen perustellakseen kilpailuoikeuden rikkomista koskevaa johtopäätöstään.

197 Siltä osin kuin kyse on riidanalaisen päätöksen 192 perustelukappaleessa esitetystä toteamuksesta, jonka mukaan kantaja ei ole rataosuuden purkamisen jälkeen pyrkinyt rakentamaan sitä uudelleen, kyseisen päätöksen systematiikasta ilmenee, että tällä toteamuksella on ainoastaan tarkoitus tukea tämän päätöksen 193 perustelukappaleessa tehtyä johtopäätöstä, joka perustuu useisiin muihin seikkoihin ja jonka mukaan kantaja poisti rataosuuden kovalla kiireellä ja ilman, että sitä ennen olisi saatu tarvittavaa rahoitusta. Tämä toteamus liittyy toisin sanoen kyseessä olevaa menettelyä koskevaan objektiiviseen tosiseikkaan muiden seikkojen joukossa eikä kantajan tavoitteita koskevaan subjektiiviseen arviointiin. Tästä ei siis voida päätellä, että komissio olisi tukeutunut kantajan kilpailunvastaiseen aikomukseen liittyvään seikkaan. Tässä tilanteessa on myös hylättävä kantajan kritiikki, joka perustuu siihen, että sen tosiseikkojen tapahtuma-aikaa myöhemmillä aikomuksilla ei ole merkitystä kyseessä olevan menettelyn arvioinnin kannalta.

198 Tästä seuraa, että kolmannen osan ensimmäinen väite on hylättävä.

2) Kolmannen osan toinen väite, joka perustuu kantajan vilpillisen mielen arvioinnissa huomioon otettujen tosiseikkojen aineelliseen paikkansapitämättömyyteen

199 Niiden tosiseikkojen aineellisesta paikkansapitämättömyydestä, jotka komissio on ottanut huomioon katsoessaan 2.10.2008 jälkeen tapahtuneiden seikkojen perusteella, että kantaja oli tosiseikkojen tapahtuma-aikaan toiminut vilpillisessä mielessä ja ilman todellista aikomusta rakentaa rataosuutta uudelleen, kantaja väittää, että vilpillistä mieltä koskeva väite on täysin epäuskottava, koska kuten komissio myöntää riidanalaisen päätöksen 90 perustelukappaleessa, välitystuomio, joka annettiin 17.12.2010 Orlenin aloittamassa menettelyssä sen ja kantajan välisen kaupallisen erimielisyyden seurauksena, sai kantajan olemaan jatkamatta rataosuuden uudelleen rakentamista. Ennen tätä välitystuomiota ja erityisesti tosiseikkojen tapahtuma-aikaan eli 3.10.2008 kantaja väittää jatkaneensa uudelleen rakentamista koskevaa hanketta, koska se katsoi olevansa sopimuksen perusteella velvollinen rakentamaan rataosuuden uudelleen.

200 Kantaja väittää, että ne kolme 2.10.2008 jälkeen tapahtunutta tosiseikkaa, joihin komissio perustaa vilpillistä mieltä koskevan olettamansa, ovat hypoteettisia ja ilmeisen virheellisiä. Asiakirja-aineistoon sisältyy sitä vastoin useita todisteita, joita ei ole tutkittu riidanalaisessa päätöksessä ja jotka osoittavat,

että kantajalla oli tosiseikkojen tapahtuma-aikaan aikomus rakentaa rataosuus uudelleen, muun muassa liitteinä A.10, A.30 ja A.31 toimitetut asiakirjat. Kantajan mukaan myös myöhemmät toimet ovat painavia todisteita siitä, että tosiseikkojen tapahtuma-aikaan sillä oli todella aikomus rakentaa rataosuus uudelleen, kunnes 17.12.2010 annettu välitystuomio sai sen harkitsemaan uudelleen kantaansa. Kantajan mukaan yksikään tosiseikka ei näin ollen tue komission olettamaa sen toimimisesta vilpillisessä mielessä eli ilman todellista aikomusta rakentaa rataosuus uudelleen, kun se poistettiin 3.10.2008.

201 Komissio ja väliintulija kiistävät tämän väitteen.

202 Aluksi on todettava, että kantaja riitauttaa toisen kanneperusteen kolmannen osan toisella väitteellä lähinnä komission riidanalaisen päätöksen 192 perustelukappaleessa esittämät arvioinnit, joiden sisältö on tuotu esille edellä 161 kohdassa. Toisen väitteensä tueksi kantaja esittää kaksi perustelua.

i) Ensimmäinen perustelu, jonka mukaan 17.12.2010 annettu välitystuomio olisi vaikuttanut päätökseen olla rakentamatta rataosuutta uudelleen

203 Kantajan ensimmäisen perustelun mukaan vilpillistä mieltä koskeva väite, joka sen mukaan käy ilmi riidanalaisen päätöksen 192 perustelukappaleesta, on täysin epäuskottava, koska nimenomaan 17.12.2010 annettu välitystuomio sai sen olemaan jatkamatta rataosuuden uudelleen rakentamista. Kantaja täsmentää, että ennen tätä välitystuomiota ja erityisesti tosiseikkojen tapahtuma-aikaan se jatkoi uudelleen rakentamista koskevaa hanketta, koska se katsoi olevansa sopimuksen perusteella velvollinen rakentamaan rataosuuden uudelleen.

204 Kuten edellä 196 ja 197 kohdassa esitetystä ilmenee, komissio ei ole perustanut riidanalaisen päätöksen 192 perustelukappaleessa esittämäänsä toteamusta näkemykseen kantajan vilpillisestä mielestä rataosuuden uudelleen rakentamista koskevan aikomuksensa osalta vaan se on ainoastaan viitannut tosiseikkaan, jonka mukaan kantaja ei ollut rataosuuden purkamisen jälkeen pyrkinyt rakentamaan sitä uudelleen. Lisäksi on huomattava, että komission toteamus, jonka mukaan rataosuuden purkamisen jälkeen kantaja ei todellisuudessa pyrkinyt rakentamaan sitä uudelleen, ainoastaan tukee riidanalaisen päätöksen 193 perustelukappaleessa tehtyä johtopäätöstä, joka perustuu kyseisen päätöksen 184–191 perustelukappaleessa esitettyihin useisiin muihin seikkoihin ja jonka mukaan kantaja poisti rataosuuden kovalla kiireellä ja ilman, että sitä ennen olisi saatu tarvittavaa rahoitusta.

205 Riidanalaisesta päätöksestä ilmenee, että kantaja oli jo ennen 17.12.2010 annettua välitystuomiota ilmoittanut Liettuan hallitukselle useita kertoja rataosuuden uudelleen rakentamiseen liittyvistä haitoista (riidanalaisen päätöksen 92–95 ja 103 perustelukappale).

206 Kantaja ei voi väittää, että ennen 17.12.2010 annettua välitystuomiota ja erityisesti tosiseikkojen tapahtuma-aikaan se jatkoi rataosuuden uudelleen rakentamista koskevaa hanketta. Rataosuuden poistamisen ja välitystuomion antamisen välisenä yli kahden vuoden pituisena ajanjaksona kantaja ei toteuttanut korjaustöitä, vaikka useissa asiakirjoissa se väittää, että uudelleen rakentaminen olisi voitu saattaa päätökseen noin kahdessa vuodessa.

207 Edellä esitetyn perusteella kantajan ensimmäinen perustelu on syytä hylätä.

ii) Toinen perustelu, joka koskee riidanalaisen päätöksen 192 perustelukappaleessa mainittuja kolmea seikkaa koskevia arviointivirheitä

208 Kantajan toisen perustelun mukaan komissio on tehnyt arviointivirheitä riidanalaisen päätöksen 192 perustelukappaleessa mainittujen kolmen seikan osalta. Kantaja kiistää näiden kolmen seikan paikkansapitävyyden sekä mahdollisuuden ottaa nämä kolme seikkaa huomioon todisteina, jotka voivat osoittaa, ettei sillä ollut aikomusta rakentaa rataosuutta uudelleen sen poistamisajankohtana.

209 Tältä osin riittää, kun muistetaan, että kuten edellä 196 ja 197 kohdassa on todettu, komissio ei ole riidanalaisessa päätöksessä tukeutunut LG:n aikomukseen tai kilpailunvastaiseen strategiaan perustellakseen kilpailuoikeuden rikkomista koskevaa johtopäätöstään.

210 Tästä seuraa, että toisen kanneperusteen kolmannen osan toisen väitteen toinen perustelu on hylättävä tehottomana.

211 Näin ollen kolmannen osan toinen väite ja siten toisen kanneperusteen kolmas osa on hylättävä.

d) Toisen kanneperusteen neljäs osa, joka koskee arviointivirheitä ja oikeudellisia virheitä arvioitaessa kyseessä olevan menettelyn mahdollisia vaikutuksia kilpailuun

212 Neljännellä osalla kantaja pyrkii kyseenalaistamaan riidanalaisen päätöksen 202 ja 203 perustelukappaleessa esitetyn toteamuksen siitä, että rataosuuden poistaminen vei LDZ:lta mahdollisuuden käyttää lyhintä ja suorinta reittiä jalostamolta Latviassa sijaitseviin Riian ja Ventspilsin meriterminaaleihin ja että tällä menettelytavalla saattoi olla kilpailunvastaisia vaikutuksia. Kantaja kiistää myös ne kolme perustelua, joihin tämä johtopäätös sen mukaan perustuu, eli ensinnäkin sen, että ennen rataosuuden poistamista LDZ:lla oli uskottava mahdollisuus tarjota rautatiekuljetuspalveluja Orlenin öljytuotteille jalostamolta läheiseen meriterminaaliin ja aiheuttaa siten sille kilpailupainetta, toiseksi sen, että rataosuuden poistamisen jälkeen LDZ:lla ei enää ollut tätä mahdollisuutta, ja kolmanneksi sen, että tämä tilanne johti jalostamolta Klaipėdan, Riian ja Ventspilsin meriterminaaleihin kuljetettavien öljytuotteiden rautatiekuljetuspalvelujen markkinoiden sulkemiseen. Kantajan mukaan yksikään oikeudellinen seikka tai tosiseikka ei tue näitä johtopäätöksiä.

213 Kantaja väittää erityisesti, että komission perusteluihin sisältyy oikeudellisia virheitä (ensimmäinen väite) ja arviointivirheitä (toinen väite).

1) Ensimmäinen väite, joka koskee oikeudellisia virheitä

214 Oikeudellisia virheitä koskevan ensimmäisen väitteensä tueksi kantaja esittää kaksi perustelua. Ensimmäisen perustelun mukaan rataosuuden poistamisella 3.10.2008 ei voinut olla kilpailunvastaisia vaikutuksia. Toisen perustelun mukaan rataosuuden korjaamatta jättäminen ei estänyt sitä, että LDZ saattoi olla tehokas kilpailija ja kuljettaa Latviaan pitkää reittiä pitkin rahtia, joka aiemmin kuljetettiin lyhyttä reittiä pitkin ja johon rataosuuden poistaminen näin ollen vaikutti (jäljempänä vaikutuksen kohteena oleva rahti).

i) Ensimmäinen perustelu, jonka mukaan rataosuuden poistamiseen ei liity kilpailunvastaisia vaikutuksia

215 Kantaja väittää, että rataosuuden poistamisella 3.10.2008 ei voinut olla kilpailunvastaisia vaikutuksia, koska rataosuus ei ollut käytettävissä liikenteeseen siitä lähtien, kun liikennöinti keskeytettiin 2.9.2008. Kantajan mukaan poistaminen sinänsä ei vienyt LDZ:lta mahdollisuutta käyttää lyhintä ja suorinta reittiä jalostamolta Latviassa sijaitseviin Riian ja Ventspilsin meriterminaaleihin, sillä tämä mahdollisuus vietiin liikennöinnin keskeyttämisellä kuukautta aiemmin. LDZ:lla tai kantajalla ei ollut myöskään ennen rataosuuden poistamista mahdollisuutta tarjota kuljetuspalveluja rataosuudella, ja näin oli 2.9.2008 alkaen. Kantajan mukaan syyllä, miksi rataosuutta ei voinut enää käyttää, ei siten ole merkitystä.

216 Kantajan mukaan ei myöskään ole mitään näyttöä, joka osoittaisi, että tilanne olisi ollut erilainen LDZ:lle, jos se olisi 18.9.2008 valinnut ensimmäisen vaihtoehdon eli alustavat korjaukset käsittävän uudelleen rakentamisen vaiheittain toisen vaihtoehdon sijaan. Riidanalaisessa päätöksessä oletetaan ainoastaan, että tässä vaihtoehtoisessa skenaariossa (jossa rataosuutta ei olisi poistettu 3.10.2008) LG

olisi voinut harkita alustavien korjausten suorittamista myöhemmässä vaiheessa. Kantaja pitää tätä skenaariota kuitenkin hyvin epätodennäköisenä. Koska finanssikriisin seurauksena se ei olisi saanut varoja 40 miljoonan LTL:n investointiin ajanjaksolle 2009–2010, ei ole mitään syytä olettaa, että se olisi saanut alustavien korjausten edellyttämät huomattavat varat, yhteensä 21,3 miljoonaa LTL. Sen olisi pitänyt alustavien korjausten osalta noudattaa samaa menettelyä kuin itse välittömän uudelleen rakentamisen osalta, mukaan lukien varojen hakeminen valtiolta tai unionilta. Ensimmäinen vaihto, joka sisälsi alustavat korjaukset, oli paljon tehottomampi kuin toinen vaihtoehto, ja sen olisi ollut äärimmäisen epärationaalista valita kuitenkin ensimmäinen vaihtoehto myöhempänä ajankohtana. Viime kädessä todennäköisesti myös 17.12.2010 annettu välitystuomio olisi saanut sen olemaan jatkamatta alustavia korjauksia. Kantajan mukaan mikään ei näin ollen tue komission hypoteesia, jonka mukaan ilman rataosuuden poistamista se olisi voinut harkita rajoitetun korjauksen vaihtoehtoa eli alustavia korjauksia vaiheittaisen uudelleen rakentamisen puitteissa myöhempänä ajankohtana. Vaihtoehtoisessa skenaariossa, jossa rataosuutta ei olisi poistettu, kilpailutilanne ei siis todennäköisesti olisi poikennut vallitsevasta tilanteesta.

217 Kantaja huomauttaa, että sillä on rataverkon haltijana erityinen vastuu muun muassa rataverkkonsa turvallisesta suunnittelusta, kunnossapidosta ja käytöstä. Velvollisuus minimoida rataverkon häiriöt käsittää siten kunkin rataverkon haltijan ylemmänasteisen velvollisuuden estää onnettomuudet ja taata liikenteen turvallisuus.

218 Komissio ja väliintulija kiistävät tämän perustelun.

219 Aluksi on muistettava, että komissio tarkastelee riidanalaisessa päätöksessä kantajan menettelytapaa, jolla se on poistanut rataosuuden kovalla kiireellä hankkimatta tarvittavaa rahoitusta ja toteuttamatta tavanomaisia valmistelutoimia sen uudelleen rakentamista varten (riidanalaisen päätöksen 182–201 perustelukappale). Komissio pitää tätä menettelytapaa väärinkäyttönä, jossa on käytetty muita keinoja kuin niitä, joita normaalissa kilpailussa käytetään, mikä on voinut johtaa jalostamolta läheisiin meriterminaaleihin kuljetettavien öljytuotteiden rautatiekuljetuspalvelujen markkinoilta syrjäyttävään kilpailunvastaiseen vaikutukseen, kun sillä on luotu markkinoille pääsyn esteitä ilman objektiivista perustelua.

220 Komissio pitää siis tosiasiallisesti rataosuuden poistamista sinänsä väärinkäyttöä merkitsevänä menettelytapana ja katsoo, että tällä poistamisella on voinut olla kilpailunvastaisia vaikutuksia merkityksellisillä markkinoilla riippumatta liikennöinnin keskeyttämisestä rataosuudella 2.9.2008. Komissio katsoo erityisesti, että rataosuuden poistaminen saattoi estää LDZ:aa, joka toimi tehokkaan kilpailijan tavoin, tarjoamasta palveluja merkityksellisillä tarjontaketjun loppupään markkinoilla ja aiheuttamasta kilpailupainetta kantajalle.

221 Tässä asiassa on ensinnäkin todettava, että kuten komissio korostaa, sovellettavissa oikeussäännöissä asetetaan kantajan kaltaisille rataverkon haltijoille velvollisuus minimoida rataverkon häiriöt ja parantaa sen suorituskykyä. Rautatieliikenteen häiriötilanteissa rataverkon haltijan on toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet tilanteen palauttamiseksi ennalleen.

222 Vaikka, kuten kantaja väittää, sovellettavien oikeussääntöjen nojalla sillä oli rataverkon haltijana erityinen vastuu rataverkon turvallisesta suunnittelusta, kunnossapidosta ja käytöstä (yhteisön rautateiden turvallisuudesta sekä rautatieyritysten toimiluvista annetun neuvoston direktiivin 95/18/EY ja direktiivin 2001/14 muuttamisesta 29.4.2004 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2004/49/EY (rautatieturvallisuusdirektiivi) (EUVL 2004, L 164, s. 44) johdanto-osan 17 perustelukappale ja rautatieliikennelain 24 §), voidaan vain todeta, että rataverkon haltijalla ei samojen oikeussääntöjen nojalla ole pelkästään velvollisuutta varmistaa liikenteen turvallisuus vaan myös velvollisuus minimoida rataverkon häiriöt ja palauttaa tilanne ennalleen junaliikenteen häiriön jälkeen. Rataverkon haltijan on otettava nämä molemmat velvollisuudet huomioon. Tässä asiassa on siis todettava, että koko rataosuuden poistamista ei voitu perustella yksinomaan turvallisuussyillä, koska turvallisuus oli jo asianmukaisesti varmistettu keskeyttämällä liikennöinti 2.9.2008.

223 Koska kantajalla oli määräävä asema merkityksellisillä markkinoilla, sillä oli erityinen velvollisuus olla toiminnallaan rajoittamatta toimivaa ja vääristymätöntä kilpailua näillä markkinoilla. Näin ollen päättäessään rataosuuden vauriota koskevasta ratkaisusta kantajan olisi pitänyt ottaa huomioon SEUT 102 artiklan mukainen velvollisuutensa ja olla sulkematta pois mahdollisuutta ottaa rataosuus takaisin käyttöön lyhyellä aikavälillä vaiheittaisen uudelleen rakentamisen avulla ja noudattaa velvollisuuttaan minimoida rataverkon häiriöt palauttamalla tilanne ennalleen häiriön jälkeen.

224 Tästä seuraa, että riippumatta aiemmasta liikennöinnin keskeyttämisestä kantaja ei ole ottanut huomioon SEUT 102 artiklan mukaista erityistä velvollisuuttaan, kun se on poistanut rataosuuden kokonaisuudessaan riidanalaisessa päätöksessä huomioon otetussa tosiasiallisessa ja oikeudellisessa tilanteessa.

225 On myös huomattava, että vaikka liikennöinnin keskeyttäminen rataosuudella 2.9.2008 oli jo vienyt LDZ:lta mahdollisuuden käyttää lyhyttä reittiä Liettuan alueelle päästäkseen, kuten kantaja väittää, ei voida kiistää sitä, että – kuten komissio tuo esille – rataosuuden poistaminen heikensi tilannetta siitä, millainen se oli liikennöinnin keskeyttämisen jälkeen. Rataosuuden poistaminen muutti liikennöinnin keskeyttämisen, joka on luonteeltaan väliaikainen tilanne, pysyväksi tilanteeksi, jossa rataosuuden käyttäminen on täysin mahdotonta. Väliaikaisen tilanteen muuttuminen pysyväksi voi vaikuttaa kilpailutilanteeseen, koska potentiaaliset kilpailijat eivät menettele samalla tavalla katsoessaan, että tilanteen palauttaminen ”ennalleen” voisi tapahtua lyhyellä aikavälillä, keskipitkällä aikavälillä tai ei milloinkaan. Tältä osin on myös todettava, että silloin kun Orlen lopulta katsoi, ettei kantajalla ollut aikomusta korjata rataosuutta lyhyellä aikavälillä, LDZ peruutti toimilupahakemuksensa voidakseen liikennöidä Liettuassa sijaitsevalla osalla lyhyttä reittiä Latviaan (ks. edellä 26 kohta). Lisäksi rataosuuden poistaminen teki tosiasiallisesti ensimmäisen vaihtoehdon toteuttamisesta mahdotonta, koska sen ensimmäinen vaihe eli paikallisten korjausten tekeminen rataosuuden paikoissa, joissa turvallinen rautatieliikenne ei ollut mahdollista, ei ollut enää ajateltavissa. Rataosuuden poistaminen kovalla kiireellä ja ilman, että sitä ennen olisi saatu tarvittavaa rahoitusta sen uudelleen rakentamiseen, myös lisäsi tässä tapauksessa realisoitunutta riskiä siitä, että turvallinen rautatieliikenne palautettaisiin lyhyelle reitille vasta yli kymmenen vuotta myöhemmin.

226 Tällä poistamisella saattoi olla markkinoilla syrjäyttävä vaikutus, kun näille markkinoille tulosta tehtiin vaikeampaa asettamalla sille epäedullisempia edellytyksiä. Näin ollen on todettava, että rataosuuden poistaminen oli omiaan johtamaan kilpailunvastaisiin vaikutuksiin merkityksellisillä markkinoilla.

227 Edellä esitetyn perusteella on katsottava, että kantaja väittää virheellisesti, että vaihtoehtoisessa skenaariossa kilpailutilanne ei olisi poikennut vallitsevasta tilanteesta. Tämä tilanne olisi nimittäin voinut olla erilainen, koska rataosuuden poistaminen kovalla kiireellä ja varmistamatta tarvittavaa rahoitusta sen uudelleen rakentamiseen heikensi liikennöinnin keskeyttämisen ajankohtana vallinnutta tilannetta, kun se muutti tämän keskeyttämisen, joka on luonteeltaan väliaikaista, tilanteeksi, jossa rataosuuden käyttäminen on täysin mahdotonta. Se teki myös rataosuuden korjaamisesta vaikeampaa, sillä ensimmäisestä vaihtoehdosta tuli mahdoton eikä toista vaihtoehtoa olisi voitu toteuttaa täysimääräisesti.

228 Tätä johtopäätöstä ei voida kyseenalaistaa muilla kantajan esittämillä perusteluilla.

229 Tarkasteltaessa ensinnäkin perustelua siitä, että koska kantaja ei finanssikriisin seurauksena saanut varoja 40 miljoonan LTL:n investointiin ajanjaksolle 2009–2010, sillä ei ollut mitään syytä olettaa, että se olisi saanut alustavien korjausten edellyttämät huomattavat varat, yhteensä 21,3 miljoonaa LTL, varsinkin kun sen olisi pitänyt näiden alustavien korjausten osalta noudattaa samaa menettelyä kuin itse välittömän uudelleen rakentamisen osalta, mukaan lukien varojen hakeminen valtiolta tai unionilta, on todettava kantajan pyrkivän tällä perustellaan perustelemaan toisen vaihtoehdon toteuttamista. Komissio ei kuitenkaan kritisoi kantajaa siitä, että se valitsi toisen vaihtoehdon ensimmäisen vaihtoehdon sijaan, vaan se kritisoi pikemminkin toisen vaihtoehdon toteuttamistapaa ja erityisesti sitä, että kantaja aloitti rataosuuden poistamistyöt ilman mitään valmistelutoimia uudelleen

rakentamista varten, mikä teki ensimmäisen vaihtoehdon toteuttamisesta mahdotonta. Koska rataosuuden poistaminen johti vaihtoehtojen rajaamiseen ja esti liikenteen palauttamisen lyhyelle reitille Latviaan, kantaja ei voinut noudattaa sille asetettuja velvollisuuksia monopoliasemassa olevana yrityksenä, jonka tehtäväksi valtio on antanut rataverkon hallinnoinnin. Se, olisiko kantaja voinut saada huomattavia varoja alustaviin korjauksiin, ei näin ollen voi kyseenalaistaa komission arviointia.

230 Kantaja vahvistaa joka tapauksessa tällä perustellullaan olleensa tietoinen asianmukaisesta menettelystä, johon sen olisi pitänyt ryhtyä sen jälkeen, kun liikennöinti keskeytettiin rataosuudella 2.9.2008. Komissio toteaa tältä osin riidanalaisen päätöksen 49 perustelukappaleessa, että kantaja oli käyttänyt 107 000 euroa poistaakseen rataosuuden kovalla kiireellä hakematta tarvittavaa rahoitusta sen uudelleen rakentamiseen tai aloittamatta hallinnollista menettelyä sen saamiseksi. Sen lisäksi, että kantaja haki valtion rahoitusta myöhässä (ks. edellä 173 kohta), se myös jätti saattamatta unionin rahoituksen saamiseksi tarvittavan hallinnollisen menettelyn päätökseen (ks. edellä 175 kohta).

231 Perustelu, jonka mukaan ensimmäinen vaihtoehto oli paljon tehottomampi kuin toinen vaihtoehto ja jonka mukaan kantajan olisi ollut äärimmäisen epärationaalista toteuttaa kuitenkin ensimmäinen vaihtoehto myöhempänä ajankohtana, ei voi menestyä, koska komissio ei ole arvostellut kantajaa toisen vaihtoehdon valitsemisesta ensimmäisen vaihtoehdon sijaan vaan pikemminkin siitä, että se poisti rataosuuden kovalla kiireellä ja varmistamatta etukäteen tarvittavaa rahoitusta sen uudelleen rakentamiseen.

232 Perustelusta, jonka mukaan todennäköisesti myös 17.12.2010 annettu välitystuomio olisi saanut kantajan olemaan jatkamatta alustavia korjauksia ensimmäisen vaihtoehdon hypoteettisen toteuttamisen yhteydessä, on todettava, kuten komissio tuo esille riidanalaisen päätöksen 89 perustelukappaleessa, että tällä välitystuomiolla oli rajallinen ulottuvuus arvioinnin kohteen ja huomioon otettavan ajanjakson osalta. Kyseinen välitystuomio koski ainoastaan vuonna 1999 kantajan ja Orlenin välillä tehdyn kaupallisen sopimuksen lausekkeen tulkintaa, ja siinä arvioitiin 30.9.2008 asti tapahtuneita tosiseikkoja. Tässä välitystuomiossa ei tarkasteltu rataosuuden poistamista lokakuussa 2008. Lisäksi on muistettava, että kantajan oli sovellettavien oikeussääntöjen nojalla toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet tilanteen palauttamiseksi ennalleen rataosuudella häiriön jälkeen. Näin ollen kantaja ei voi vedota 17.12.2010 annettuun välitystuomioon väittääkseen, että sen oli mahdollista päättää, ettei se hae tarvittavaa rahoitusta rataosuuden uudelleen rakentamiseksi ja liikenteen palauttamiseksi tälle rataosuudelle.

233 Näin ollen on katsottava, että komissio ei ole tehnyt oikeudellista virhettä todetessaan riidanalaisessa päätöksessä, että rataosuuden poistamisella sellaisenaan, riippumatta sillä tapahtuvan liikennöinnin aiemmasta keskeyttämisestä, saattoi olla kilpailunvastaisia vaikutuksia markkinoilla.

234 Tästä seuraa, että neljännen osan ensimmäisen väitteen ensimmäinen perustelu on hylättävä.

ii) Toinen perustelu, jonka mukaan rataosuuden korjaamatta jättäminen ei estänyt LDZ:aa olemasta tehokas kilpailija

235 Kantaja väittää, että rataosuuden korjaamatta jättäminen ei estänyt LDZ:aa olemasta tehokas kilpailija ja kuljettamasta vaikutuksen kohteena olevaa rahtia pitkää reittiä pitkin Latviaan. Se vetoaa ensinnäkin siihen, että liikennöinnin 2.9.2008 tapahtuneen keskeyttämisen jälkeen rataosuutta voitiin käyttää uudelleen vasta merkittävien kunnostustöiden jälkeen, mikä olisi toteutettu ensimmäisellä tai toisella vaihtoehdolla. Kantajan mukaan ainoa merkittävä oikeudellinen kysymys koskee näin ollen sitä, saattoiko rataosuuden korjaamatta jättäminen estää LDZ:aa, joka toimi tehokkaan kilpailijan tavoin, tarjoamasta palveluja merkityksellisillä markkinoilla ja aiheuttamasta kilpailupainetta näillä markkinoilla. Riidanalaisessa päätöksessä ei kuitenkaan ole tarkasteltu tätä kysymystä, kun ainoastaan rataosuuden poistamista on pidetty kilpailunvastaisena menettelytapana, vaikka tällä poistamisella sellaisenaan ei ole ollut mitään vaikutusta kilpailuun. Komissio ei myöskään ole kantajan mukaan

osoittanut, että korjaamatta jättämisellä olisi todennäköisesti ollut markkinoilta syrjäyttävä vaikutus, vaan se on ainoastaan maininnut virheellisesti paljon vähemmän tiukan oikeudellisen arviointiperusteen, joka koskee mahdollista kilpailunrajoitusta. Riidanalaisessa päätöksessä ei myöskään tarkastella sitä, saattoiko LDZ liikennöinnin keskeyttämisen jälkeen kilpailla LG:n kanssa vaikutuksen kohteena olevasta rahdista samalla reitillä eli pitkällä reitillä Latviaan.

236 Komissio ja väliintulija kiistävät tämän perustelun.

237 Siltä osin kuin kyse on väitteestä, jonka mukaan rataosuuden poistamisella ei olisi vaikutusta kilpailuun, koska tällainen vaikutus olisi korjaamatta jättämisellä liikennöinnin keskeyttämisen jälkeen, on heti alkuun todettava, että riidanalaisessa päätöksessä ei tutkita sitä, voiko rataosuuden korjaamatta jättäminen estää LDZ:aa tarjoamasta palveluja merkityksellisillä markkinoilla ja aiheuttaa kilpailupainetta kantajalle. Koska komissio on kyennyt osoittamaan, että rataosuuden poistamista sellaisenaan voitiin pitää mahdollisena väärinkäyttönä, tätä tutkintaa ei kuitenkaan edellytetty.

238 Toisin kuin kantaja väittää, koska komissio on kyennyt osoittamaan, että rataosuuden poistamisella saattoi olla mahdollisia vaikutuksia kilpailuun, sillä ei näin ollen ollut velvollisuutta tutkia, saattoiko myös rataosuuden korjaamatta jättämisellä olla tällaisia vaikutuksia. On joka tapauksessa todettava, että komissio on ottanut rataosuuden korjaamatta jättämisen huomioon arvioidessaan rataosuuden poistamisen kilpailunvastaisia vaikutuksia. Komissio on nimittäin tutkinut rataosuuden poistamisen vaikutusta sen korjaamismahdollisuuteen ja siten kantajan mahdollisuuteen noudattaa velvollisuutta palauttaa tilanne ennalleen vaurion jälkeen eli velvollisuutta, joka sillä oli Liettuan rataverkon haltijana ja määräävässä markkina-asemassa olevana yrityksenä.

239 Siltä osin kuin kyse on väitteestä, jonka mukaan komissio ei ole osoittanut oikeudellisesti riittävällä tavalla, että rataosuuden korjaamatta jättämisellä saattoi olla kilpailunvastaisia vaikutuksia, tyytyessään soveltamaan oikeudellista arviointiperustetta, joka ei ole yhtä tiukka kuin markkinoilta syrjäyttävää vaikutusta koskeva arviointiperuste, riippumatta siitä, ovatko käsitteet ”mahdollinen” (englanniksi *capable*) ja ”todennäköinen” (englanniksi *likely*) komission väittämällä tavalla keskenään korvattavia, on huomattava, että se on tässä tapauksessa tutkinut rataosuuden poistamisen todennäköisiä vaikutuksia (riidanalainen päätös, 317–324 ja 363 perustelukappale).

240 Siltä osin kuin kyse on väitteestä, jonka mukaan komission olisi pitänyt tutkia, saattoiko rataosuuden korjaamatta jättäminen liikennöinnin keskeyttämisen jälkeen estää LDZ:aa kilpailemasta kantajan kanssa pitkällä reitillä Latviaan vaikutuksen kohteena olevasta rahdista eli määristä, jotka kuljetettiin lyhyttä reittiä pitkin 2.9.2008 asti, on todettava komission tavoin, että tämä perustelu tukeutuu olettamaan, jonka mukaan rataosuuden poistaminen olisi vaikuttanut ainoastaan määriin, jotka kuljetettiin lyhyttä reittiä Latviaan 2.9.2008 saakka.

241 Komissio määrittelee riidanalaisen päätöksen 158 perustelukappaleessa merkitykselliset markkinat lähtöpaikka/määräpaikka-lähestymistavan perusteella meriteitse vietyjen Orlenin öljytuotteiden markkinoiksi eli jalostamolta Klaipėdan, Riian ja Ventspilsin meriterminaaleihin kuljetettavien öljytuotteiden rautatiekuljetusten markkinoiksi. Näin ollen rahti, johon rataosuuden poistaminen mahdollisesti vaikutti, ei rajoittunut suhteellisen vähäisiin määriin rataosuudella kuljetettuja öljytuotteita ennen liikennöinnin keskeyttämistä syyskuussa 2008, vaan se vastasi merkittävää osuutta Orlenin jalostamon tuotannosta, joka oli tarkoitettu vientiin meriteitse kansainvälisille markkinoille.

242 Koska kantaja ei ole riitauttanut riidanalaisessa päätöksessä esitettyä merkityksellisten markkinoiden määrittelyä, komission ei voida katsoa tehneen yhtään virhettä, kun se ei ole tutkinut, saattoiko rataosuuden korjaamatta jättäminen liikennöinnin keskeyttämisen jälkeen estää LDZ:aa kilpailemasta kantajan kanssa pitkällä reitillä Latviaan ainoastaan vaikutuksen kohteena olevasta rahdista.

243 Kaiken edellä esitetyn perusteella on todettava, että komission ei voida katsoa tehneen yhtään virhettä, kun se on jättänyt tutkimatta, saattoiko rataosuuden korjaamatta jättämisellä olla kilpailunvastaisia vaikutuksia merkityksellisillä markkinoilla.

244 Neljännen osan ensimmäisen väitteen toinen perustelu ja siten ensimmäinen väite kokonaisuudessaan on näin ollen hylättävä.

2) Toinen väite, joka koskee arviointivirheitä siltä osin, oliko LDZ:lla mahdollisuus kilpailla LG:n kanssa pitkällä reitillä Latviaan

245 Kantajan toisen väitteen mukaan komissio on tehnyt arviointivirheen katsoessaan, että LDZ:lla oli uskottava mahdollisuus kilpailla sen kanssa lyhyellä reitillä Latviaan mutta ei pitkällä reitillä.

246 Toisen väitteensä tueksi kantaja esittää kahdenlaisia perusteluja. Ensimmäisillä perusteluillaan kantaja riitauttaa riidanalaisen päätöksen arvioinnin markkinoille pääsyn esteistä ja erityisesti johtopäätöksen, jonka mukaan pitkillä reiteillä Latvian meriterminaaleihin LDZ olisi ollut riippuvaisempi LG:stä (riidanalaisen päätöksen 290–308 perustelukappale). Toisilla perusteluillaan kantaja pyrkii kyseenalaistamaan riidanalaisen päätöksen johtopäätöksen, jonka mukaan pitkät reitit Latvian meriterminaaleihin eivät olisi olleet kannattavia verrattuna Klaipėdaan suuntautuvaan reittiin (riidanalaisen päätöksen 309–316 perustelukappale).

i) Perustelut, joilla pyritään kiistämään markkinoille pääsyn esteet

247 Ensimmäisillä perusteluillaan kantaja kiistää markkinoille pääsyn esteet ja erityisesti riidanalaisen päätöksen toteamuksen, jonka mukaan LDZ olisi ollut riippuvaisempi (riidanalaisen päätöksen 300 perustelukappale) vertikaalisesti integroituneesta markkinoilla olevasta toimijasta (riidanalaisen päätöksen 293 perustelukappale) eli kantajasta itsestään paitsi 34 kilometrin pituisella matkalla Liettuan alueella (lyhyt reitti), myös pidemmällä 152 kilometrin pituisella matkalla (pitkä reitti). Kantaja kiistää myös riidanalaisen päätöksen johtopäätöksen, jonka mukaan ennakolta tarkasteltuna tämä tilanne merkitsi huomattavasti suurempaa riskiä LDZ:lle kuin sen toiminnan harjoittaminen lyhyillä reiteillä Latvian meriterminaaleihin (riidanalaisen päätöksen 301 perustelukappale). Tarkemmin ottaen kantaja pyrkii kyseenalaistamaan riidanalaisen päätöksen johtopäätöksen, jonka mukaan kapasiteetin käyttöoikeuden saamista pitkälle reitille Latviaan koskeva LDZ:n hakemus koski paljon pidempiä ja huomattavasti vilkkaampia reittejä Liettuassa ja oli siten monimutkaisempi, mikä lisäsi jännitettä rataverkon haltijaan eli LG:hen nähden (riidanalaisen päätöksen 297 perustelukappale).

248 Kantaja väittää tältä osin, että se ei tee päätöksiä infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämisestä Liettuassa vaan nämä päätökset tekee Liettuan rautateiden tarkastusviranomainen (jäljempänä VGI) liikenne- ja viestintäministeriön valvonnassa. VGI:n on tehtävä päätökset syrjimättä ja neljän kuukauden tiukassa määräajassa. LDZ sai 28 päivän kuluessa hakemuksestaan kaikki tarvittavat lakisääteiset luvat voidakseen harjoittaa itsenäisesti toimintaa ensimmäisellä osalla pitkää reittiä Liettuassa eli Latvian rajalta Radviliškisiin (Liettua). Mikään ei viitannut siihen, että LDZ:n olisi ollut vaikeaa tai monimutkaisempaa saada tarvittavat luvat myös pitkän reitin toiselle ratalinkille. Komissio myöntää kantajan mukaan riidanalaisessa päätöksessä, ettei pitkällä reitillä ollut ylikapasiteetin riskiä eikä siten riskiä jännitteestä kantajaan nähden. Kantajalla oli ainoana Liettuan rataverkon haltijana velvollisuus olla harjoittamatta syrjintää myös rautatieliikenteen lisäpalvelujen osalta. Ei ollut mitään syytä olettaa, ettei se olisi noudattanut velvollisuuksiaan. On täysin epäuskottavaa, että hyväksymismenettely ja lisäpalvelujen tarjoaminen olisivat olleet helppoja 34 kilometrin matkalla (lyhyt reitti) tai 60 kilometrin matkalla (pitkän reitin ensimmäinen ratalinkki) Liettuan alueella mutta erittäin vaikeita 92 lisäkilometrin osalta (pitkän reitin toinen ratalinkki).

249 Lisäksi kantaja kiistää sen, että LDZ olisi voinut olla siitä riippuvaisempi saadakseen tietoja pitkää reittiä koskevista käyttöoikeuden edellytyksistä ja käyttömaksuista kuin saadakseen näitä tietoja lyhyen reitin osalta. Kantajan mukaan kaikki merkitykselliset tiedot julkaistaan Liettuan virallisessa lehdessä ja VGI:n internetsivustolla, ja VGI:n on taattava syrjimätön oikeus käyttää infrastruktuuria ja vahvistettava käyttömaksut. Vaikka ajanjakson 2008–2009 verkkoselostuksessa ei täsmennetä rautatieliikenteen lisäpalveluja koskevien käyttömaksujen tarkkaa määrää, kaikki infrastruktuurin käyttömaksut julkaistiin ja olivat yleisesti tiedossa. Myös käyttömaksujen laskentakaavat sisältyivät näihin tietoihin. VGI:n laskettua nämä käyttömaksut ne julkaistiin ennen kuin tietty juna-aikataulu otettiin käyttöön, minkä vuoksi kuka tahansa hakija saattoi helposti laskea tosiasialliset käyttömaksut. Vaikka lisäpalvelujen käyttömaksujen tarkkaan määrään liittyi vielä epävarmuutta, kantajan mukaan ei ole uskottavaa, että tämä väitetty avoimuuden puute ei merkitse lyhyelle reitille ja Liettuassa sijaitsevan pitkän reitin ensimmäiselle ratalinkille (jolle LDZ oli saanut kaikki tarvittavat luvat) pääsyn estettä mutta on pitkän reitin toiselle ratalinkille pääsyn merkittävä este.

250 Komissio ja väliintulija kiistävät nämä eri perustelut.

251 Tältä osin on todettava, että komissio katsoo riidanalaisessa päätöksessä, että koko 19 kilometrin pituisen rataosuuden poistaminen, minkä vuoksi kilpailijat eivät voineet käyttää lyhintä ja suorinta reittiä jalostamolta Latvian rajalle, on menettelytapa, jossa on käytetty muita keinoja kuin niitä, joita normaalissa kilpailussa käytetään, ja se on ollut omiaan aiheuttamaan mahdollisia kilpailunvastaisia vaikutuksia Klaipėdan, Riian ja Ventspilsin meriterminaaleihin kuljetettavien öljytuotteiden rautatiekuljetuspalveluja koskevilla tarjontaketjun loppupään markkinoilla (riidanalaisen päätöksen 2, 177 ja 202 perustelukappale).

252 Komissio katsoo aluksi, että ennen rataosuuden poistamista LDZ:lla oli uskottava mahdollisuus kuljettaa meriteitse tapahtuvaan vientiin tarkoitettuja Orlenin öljytuotteita jalostamolta Latvian meriterminaaleihin käyttäen lyhyttä reittiä Latviaan. Komissio tuo lisäksi esille, että kantaja oli vakavasti huolissaan mahdollisuudesta, että Orlen turvautuisi LDZ:n rautatiekuljetuspalveluihin. Lisäksi komissio huomauttaa, että Orlen ja LDZ olivat käyttäneet kaksi vuotta tämän mahdollisuuden tutkimiseen, että Orlenin hallituksen puheenjohtaja oli ilmoittanut, että näiden neuvottelujen seurauksena oli LG:n painostaminen, ja että LDZ oli tehnyt toimilupahakemuksen voidakseen liikennöidä Liettuassa sijaitsevalla osalla lyhyttä reittiä Latviaan mutta ei pitkillä reiteillä Latvian meriterminaaleihin. Komissio analysoi kuitenkin tämän jälkeen kuljetuskapasiteettia ja -kustannuksia. Tämän arvioinnin vahvistamiseksi komissio toteaa ensinnäkin, että teknisten ja kapasiteettia koskevien perusteiden nojalla Orlenin öljytuotteita voitiin kuljettaa Latvian meriterminaaleihin, toiseksi, että Latvian meriterminaalit olivat uskottava vaihtoehto Klaipėdan satamalle öljytuotteiden käsittelyä varten, kolmanneksi, että Orlenille kysymys rautatiekuljetusten kustannuksista oli keskeinen seikka reitin valinnassa, neljänneksi, että rautatiekuljetuksen kustannukset riippuivat matkan pituudesta ja jäsenvaltiosta, jossa se suoritettiin, ja viidenneksi, että LDZ kykeni esittämään kilpailukykyisen tarjouksen lyhyellä reitillä Latvian meriterminaaleihin.

253 Komissio katsoo, että rataosuuden poistamisen seurauksena LDZ:lla ei ollut enää tätä mahdollisuutta tarjota kilpailukykyisiä rautatiekuljetuspalveluja Orlenin öljytuotteille jalostamolta läheisiin meriterminaaleihin, eikä se voinut näin ollen aiheuttaa enää kilpailupainetta LG:lle rautatiealan markkinoille pääsyn merkittävien esteiden vuoksi ja niiden tälle alalle ominaisten kilpailuhaittojen vuoksi, joita aiheutui markkinoilla jo toimivan ja myös infrastruktuurin hallinnoista vastaavan rautatieliikenteen harjoittajan kanssa kilpaileville rautatieliikenteen harjoittajille.

254 Komission mukaan LDZ:n ainoa mahdollisuus tarjota kilpailukykyisiä rautatieliikennepalveluja Orlenin öljytuotteille olisi ollut yrittää toimia Klaipėdaan suuntautuvalla reitillä tai pitkillä reiteillä Latvian meriterminaaleihin. Komissio toteaa, että Klaipėdaan suuntautuva 228 kilometrin pituinen reitti sijaitsi kokonaisuudessaan Liettuan alueella ja että pitkät reitit Latvian meriterminaaleihin kulkivat suurelta

osin Liettuan alueen läpi (152 kilometriä). Komissio katsoo näin ollen, että kantajalla oli omassa rataverkossaan kilpailuetu ja että LDZ:n kilpailuasema Klaipėdaan suuntautuvalla reitillä ja pitkillä reiteillä Latvian meriterminaaleihin oli heikompi kuin lyhyillä reiteillä näihin meriterminaaleihin.

255 Komissio esittää myös yksityiskohtaisesti markkinoille pääsyn esteet ja kilpailuhaitat, joita LDZ:n kaltaiselle potentiaaliselle kilpailijalle saattoi aiheutua kantajan rataverkossa. Komissio keskittyy merkittävimpiin markkinoille pääsyn esteisiin eli oikeuteen käyttää rautainfrastruktuuria ja rautatieliikenteen lisäpalveluja (riidanalaisen päätöksen 293–304 perustelukappale) ja markkinoille pääsyn edellytyksiä koskevien tietojen ja avoimuuden puuttumiseen (riidanalaisen päätöksen 305–308 perustelukappale). Se lisää, että vaikka LDZ olisi kyennyt tarjoamaan rautatiekuljetuspalveluja Orlenin öljytuotteille pitkillä reiteillä Latvian meriterminaaleihin ilman markkinoille pääsyn esteitä, nämä reitit olisivat olleet vähemmän kannattavia kuin Klaipėdaan suuntautuva reitti, minkä vuoksi nämä pitkät reitit Latvian meriterminaaleihin eivät olleet kilpailukykyinen vaihtoehto Klaipėdaan suuntautuvalle reitille.

256 Komissio päättelee lopuksi, että tämä johti jalostamolta Klaipėdan, Riian ja Ventspilsin meriterminaaleihin kuljetettavien öljytuotteiden rautatiekuljetuspalvelujen markkinoiden sulkemiseen.

257 Tässä asiassa on aluksi huomattava, että kantaja pyrkii perusteluillaan ainoastaan riitauttamaan komission riidanalaisen päätöksen 208 perustelukappaleessa ja sitä seuraavissa perustelukappaleissa esittämät täydentävät arvioinnit mutta se ei kyseenalaista riidanalaisen päätöksen 205–207 perustelukappaleeseen sisältyviä pääasiallisia arviointeja, joiden mukaan ennen rataosuuden poistamista LDZ:lla oli uskottava mahdollisuus kuljettaa meriteitse tapahtuvaan vientiin tarkoitettuja Orlenin öljytuotteita jalostamolta Latvian meriterminaaleihin käyttäen lyhyttä reittiä Latviaan. Rautateiden infrastruktuurikapasiteetin käyttöoikeuden myöntämistä koskevista päätöksistä on todettava komission tavoin, että riidanalaisessa päätöksessä ei kiistetä sitä, että VGI tekee nämä päätökset. Komissio myöntää riidanalaisen päätöksen 296 perustelukappaleessa, että siltä osin kuin kyse on kapasiteetin käyttöoikeuksien myöntämisestä Liettuassa, infrastruktuurin käyttöoikeutta koskevat hakemukset toimitetaan VGI:lle, joka tarkistaa ne kokonaisuudessaan. Komissio kuitenkin jatkaa selittämällä, kantajan sitä tältä osin riitauttamatta, että kantaja suoritti hakemusten teknisen arvioinnin ja valmisteli rautatieliikenteen aikataulu suunnitelman VGI:lle. Kuten komissio toteaa, LDZ:n kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämistä koskeva hakemus riippui konkreettisesti kantajan suorittamasta arvioinnista. Kapasiteetin käyttöoikeuden myöntämistä koskeva hakemus myös poikkeaa lakisääteisten lupien saamiseksi tehtävästä hakemuksesta, kuten Liettuassa liikennöintiä varten tarpeellista turvallisuustodistusta koskevasta hakemuksesta. Kuten komissio tuo perustellusti esille, asian kannalta on merkityksetöntä, että LDZ:lla kesti, kuten kantaja toteaa, 28 päivää saada kaikki tarvittavat lakisääteiset luvat siitä, kun se toimitti hakemuksen voidakseen liikennöidä itsenäisesti Latvian meriterminaaleihin suuntautuvien pitkien reittien Liettuassa sijaitsevalla osalla. Riidanalaisessa päätöksessä esitetty arviointi markkinoille pääsyn esteistä ei perustu vaikeuteen saada lakisääteisiä lupia vaan vaikeuteen saada kapasiteetin käyttöoikeuksia.

258 Tarkasteltaessa perustelua, joka koskee Latvian meriterminaaleihin suuntautuviin pitkiin reitteihin kohdistuvia kapasiteettirajoituksia, on todettava komission tavoin, että riidanalaisessa päätöksessä ei väitetä, että näihin reitteihin kohdistuisi tällaisia rajoituksia. Riidanalaisessa päätöksessä todetaan sitä vastoin, että kapasiteettihakemukset olisivat olleet monimutkaisempia. Nämä hakemukset riippuivat kantajan suorittamasta arvioinnista Liettuassa olevasta pidemmästä reitistä, joka on vilkkaampi kuin lyhyen reitin Latviaan Liettuassa sijaitseva osa (riidanalaisen päätöksen 297 perustelukappale). Junareittien välisten konfliktien riskit olivat suuremmat pitkillä reiteillä Latvian meriterminaaleihin, koska nämä reitit olivat jo käytössä, kun taas lyhyen reitin Liettuassa sijaitsevaa osaa käytettiin yksinomaan Orlenin öljytuotteiden kuljetukseen (riidanalaisen päätöksen 298 perustelukappale).

259 Perustelusta, jonka mukaan kantajalla oli velvollisuus olla harjoittamatta syrjintää myös rautatieliikenteen lisäpalvelujen osalta, on todettava, että riidanalaisen päätöksen 293–300 ja 303 perustelukappaleessa mainitaan, että saatettaessa direktiivissä 2001/14 vahvistettu syrjintäkiellon

periaate osaksi Liettuan oikeutta kantajalle jätettiin harkintavaltaa, jonka nojalla se voi asettaa epäedullisia ehtoja rautatieinfrastruktuurin käyttöoikeuden myöntämiselle ja rautatieliikenteen lisäpalvelujen tarjoamiselle. Komissio täsmentää erityisesti riidanalaisen päätöksen 293 ja 294 perustelukappaleessa, että rautatieliikenteen lisäpalvelujen tarjoaminen ei välttämättä ollut säänneltyä tai että se oli säännelty tavalla, joka jätti harkintavaltaa tarjotun palvelun hinnan ja laadun suhteen. Tämä koskee tiettyjä (liikkuvan kaluston) kunnossapitopalveluja, käyttöoikeutta tiettyihin palvelupaikkoihin (kuten järjestelyratapihat tai liikkuvan kaluston pysäköinti- ja puhdistuspalvelut) tai oikeutta pelastuspalveluihin (muun muassa tilanteessa, jossa juna menee epäkuntoon ja aiheuttaa häiriötä liikenteessä). Jos uusi toimija, kuten LDZ, käyttäisi vakiintuneen toimijan, tässä tapauksessa kantajan, palveluja, viimeksi mainittu voisi pitkälti määrätä edellytykset, joilla näitä palveluja tarjotaan, mikä aiheuttaisi epävarmuutta niiden laadun ja hinnan suhteen. On huomattava, että kantaja ei ole riitauttanut mitään näistä toteamuksista vaan tyytyy väittämään, ettei ollut mitään syytä olettaa, ettei se olisi noudattanut velvollisuuksiaan.

260 Tarkasteltaessa perusteluja, joilla pyritään kyseenalaistamaan riidanalaisen päätöksen johtopäätös, jonka mukaan LDZ olisi ollut riippuvaisempi kantajasta saadakseen tietoja pitkää reittiä koskevista käyttöoikeuden edellytyksistä ja käyttömaksuista kuin saadakseen näitä tietoja lyhyen reitin osalta, on täsmennettävä komission tavoin, että riidanalaisessa päätöksessä myönnetään, että infrastruktuurin käyttömaksujen laskentaan käytetyt kaavat olivat julkisia. Komissio katsoo kuitenkin, että pidemmällä reitillä Liettuassa käyttöoikeuden edellytyksiä ja rautatieliikenteen lisäpalvelujen hintoja koskevien tietojen ja avoimuuden puuttuminen olisi vaikuttanut LDZ:aan vielä enemmän. Komissio korostaa erityisesti riidanalaisen päätöksen 308 perustelukappaleessa, että ajanjakson 2008–2009 verkkoselostuksessa (Network Statement of 2008-2009) kantaja määrittelee vain Liettuan rautatieinfrastruktuurin käyttömaksujen laskentakaavan. Tässä asiakirjassa ei täsmennetä rautatieliikenteen lisäpalvelujen todellisia käyttömaksuja vaan mainitaan ainoastaan, että nämä lisäpalvelut laskutetaan voimassa olevan säännöstön mukaisesti. Kantaja ei näytä riitauttavan tätä toteamusta, vaan se väittää kirjelmissään, että vaikka lisäpalvelujen käyttömaksujen tarkkaan määrään liittyi vielä epävarmuutta, ei ole uskottavaa arvioida, että tämä väitetty avoimuuden puute ei olisi merkinnyt lyhyelle reitille ja Liettuassa sijaitsevan pitkän reitin ensimmäiselle ratalinkille pääsyn estettä mutta olisi pitkän reitin toiselle ratalinkille pääsyn merkittävä este. Vedotessaan siihen, että vaikka ajanjakson 2008–2009 verkkoselostuksessa ei täsmennetä rautatieliikenteen lisäpalveluja koskevien käyttömaksujen tarkkaa määrää, kaikki infrastruktuurin käyttömaksut julkaistiin ja olivat yleisesti tiedossa, kantaja vahvistaa implisiittisesti sen, että tässä asiakirjassa ei täsmennetä rautatieliikenteen lisäpalvelujen todellisia käyttömaksuja. Tältä osin on huomattava, että tämä asiakirja on toimitettu unionin yleiselle tuomioistuimelle vastauksena yhteen tässä asiassa toteutetuista prosessinjohtotoimista (ks. edellä 65 kohta) ja että siinä ei tosiasiallisesti täsmennetä rautatieliikenteen lisäpalvelujen todellisten käyttömaksujen määrää. Lisäksi on todettava komission tavoin, että riidanalaisessa päätöksessä ei katsota, että avoimuuden puuttuminen koski ainoastaan pitkää reittiä Latviaan, vaan pikemminkin, että rautatieliikenteen lisäpalveluista laskutettujen hintojen avoimuuden puuttuminen lisäsi LDZ:n riskiä sekä pitkällä reitillä että Klaipėdaan suuntautuvalla reitillä, kun taas lyhyellä reitillä näin ei ollut, koska kyseisellä reitillä LDZ ei ollut riippuvainen kantajan lisäpalveluista tai oli ainakin vähemmän riippuvainen niistä (riidanalaisen päätöksen 307 perustelukappale).

261 Toisin kuin kantaja väittää, komissio ei näin ollen ole tehnyt arviointivirhettä katsoessaan, että avoimuuden puuttuminen lisäpalvelujen käyttömaksujen tarkan määrän osalta merkitsi pitkälle reitille ja Klaipėdaan suuntautuvalle reitille pääsyn estettä.

262 Tarkasteltaessa vielä kantajan vastauskirjelmässään esittämää perustelua, jonka mukaan komission vastineessaan mainitsemassa päiväämättömässä käsinkirjoitetussa muistiossa ei käsitellä sitä, merkitsikö pitkällä reitillä liikennöiminen suurempaa riskiä LDZ:lle (riidanalaisen päätöksen 283 perustelukappale), on heti alkuun korostettava, että vaikka kyseinen asiakirja mainitaan riidanalaisen päätöksen 97–99 perustelukappaleessa ja 316 perustelukappaleen 3 kohdassa, kantaja on riitauttanut sen vain vastauskirjelmässään. Vaikka tämä asiakirja ei koske nimenomaisesti LDZ:aa vaan latvialaista toimijaa, joka on LG:n potentiaalinen kilpailija, siinä tarkastellaan mahdollisia uhkia

Klaipėdan meriterminaalin etujen kannalta ja luetellaan otsikon ”Latvian puolustus” alla markkinoille pääsyn eri esteitä, jotka kantaja olisi kyennyt ottamaan käyttöön kaikkia Latviasta peräisin olevia kilpailijoita vastaan, LDZ mukaan lukien. Toisin kuin kantaja väittää, kyseistä asiakirjaa voitiin näin ollen tarkastella riidanalaisessa päätöksessä yhtenä todisteena siitä, että pitkällä reitillä liikennöiminen merkitsi huomattavasti suurempaa riskiä LDZ:lle.

263 Kaiken edellä esitetyn perusteella kantajan esittämillä perusteluilla ei voida kyseenalaistaa riidanalaisessa päätöksessä esitettyjä toteamuksia markkinoille pääsyn esteistä ja erityisesti johtopäätöstä, jonka mukaan LDZ olisi ollut riippuvaisempi kantajasta vertikaalisesti integroituneena markkinoilla olevana toimijana.

264 Tästä seuraa, että neljännen osan toisen väitteen ensimmäiset perustelut on hylättävä.

ii) Perustelut, joilla pyritään kiistämään väite, jonka mukaan pitkät reitit Latvian meriterminaaleihin eivät olleet kilpailukykyisiä verrattuna Klaipėdaan suuntautuvaan reittiin

265 Toisilla perusteluillaan kantaja kiistää riidanalaisessa päätöksessä esitetyn väitteen, jonka mukaan pitkät reitit Latvian meriterminaaleihin eivät olisi olleet kilpailukykyisiä verrattuna Klaipėdaan suuntautuvaan reittiin (riidanalaisen päätöksen 288 ja 310 perustelukappale), minkä vuoksi LDZ olisi voinut aiheuttaa kilpailupainetta LG:lle vain lyhyillä reiteillä näihin terminaaleihin (jos rataosuus olisi korjattu).

266 Kantajan mukaan tämä väite ei ole uskottava, ja näin on useista eri syistä.

267 Ensinnäkin liikennöinnin keskeyttämisen jälkeen LDZ teki Orlenille 29.9.2008 päivätyllä kirjeellä tarjouksen rautatiekuljetuspalveluista Riikaan sekä lyhyellä reitillä että pitkällä reitillä Latviaan. LDZ oli siis ilmeisesti itse olettanut, että se kykeni harjoittamaan toimivaa kilpailua pitkällä reitillä myös LG:n Klaipėdaan kuljettaman Orlenin tuotannon osalta. Toiseksi LG päätteli vuodelta 2009 olevassa sisäisessä asiakirjassa, että lyhyen reitin ja pitkän reitin väliset erot matkan pituudessa ja hinnassa eivät olleet olennaisia. Tämän vuoksi ei ole uskottavaa, että LDZ olisi voinut kilpailla LG:n kanssa pelkästään lyhyellä reitillä eikä pitkällä reitillä. Kolmanneksi näiden kolmen reitin välillä ei ollut merkittäviä kustannuseroja, mikä on myös luonnollista, sillä ne kaikki kuuluvat samoihin maantieteellisiin markkinoihin. Näin ollen se, että LDZ olisi voinut aiheuttaa kilpailupainetta kantajalle Orlenin Klaipėdaan kuljetettavan tuotannon osalta pelkästään lyhyellä reitillä (tilanteessa, jossa rataosuus olisi rakennettu uudelleen tai korjattu), on kantajan mukaan erittäin epäuskottavaa.

268 Kantajan mukaan myös komission suorittamaan kustannusvertailuun sisältyy useita virheitä.

269 Kantajan mukaan jo komission käyttämät ilmaisut osoittavat, että kustannusvertailu ei perustu vankkaan ja luotettavaan arviointiin. Komissio itse myöntää, että ”se ei voi määrittää tarkkaan näiden rakenteellisten erojen vaikutusta kuljetuskustannuksiin” ja että ”LG ja LDZ ovat voineet käyttää erilaisia kustannusten kohdentamismenetelmiä, mikä on voinut vaikuttaa niiden [kustannus]arvioihin”. Se toteaa myös, ettei ole selvää, ”oliko” Latvian satamilla merkittävä kilpailuetu verrattuna Klaipėdaan merikuljetusten kokonaiskustannusten osalta, ja täsmentää, että lyhyt reitti Riikaan ”vaikuttaa kiinnostavimmalta vaihtoehdolta”. Lisäksi komissio on vertaillessaan kantajan ja LDZ:n kustannusten jakautumista todennut, että LDZ:n tärkein kustannustekijä Latviassa sijaitsevalla ratalinkillä pitkällä reitillä Riikaan oli luokka ”muu”, kun taas kantajan ”muut” kustannukset vastasivat vain paljon pienempää prosenttiosuutta sen kokonaiskustannuksista Liettuassa sijaitsevalla ratalinkillä pitkällä reitillä Riikaan tai Ventspilsiin. Lisäksi komissio on jättänyt ottamatta huomioon, että kantaja ja LDZ käyttivät täysin erilaisia kustannusten kohdentamismenetelmiä, minkä vuoksi mikä tahansa kustannusten vertailu oli mielivaltaista. Komission käyttämien tietojen perusteella esimerkiksi kantajan kustannukset tonnikilometriä (tkm) kohti olivat varsin muuttumattomia eivätkä vaihdelleet matkan

pituuden mukaan, kun taas LDZ:n arvioidut kustannukset laskivat pidemmillä reiteillä, koska lastaus- ja purkukustannukset arvioitiin kiinteinä kuluina, joihin lisättiin sitten todelliset kuljetuskustannukset reitin pituuden ja rahdin volyymin mukaisessa suhteessa.

270 Kantaja väittää lisäksi, että vaikka riidanalaisen päätöksen taulukossa nro 5, jonka otsikkona on ”Orlenin öljytuotteiden kuljetuskustannukset tonnia kohti (pitkät reitit ja reitti Klaipėdaan)”, esitetyt tiedot perustuisivat vertailukelpoisiin kustannusten jakomenetelmiin, ne eivät tukisi toteamusta, jonka mukaan LDZ ei olisi voinut harjoittaa uskottavaa kilpailua pitkällä reitillä Orlenin Klaipėdaan kuljetettavan tuotannon osalta. Kantaja korostaa, että komissio myöntää riidanalaisessa päätöksessä, että taulukossa nro 5 pitkien reittien kustannukset oli todennäköisesti arvioitu liian suuriksi. Kustannukset näillä reiteillä näyttävät kuitenkin olevan pitkälti vertailukelpoisia Klaipėdaan suuntautuvan reitin kustannusten kanssa, minkä vuoksi LDZ olisi voinut aiheuttaa kilpailupainetta, erityisesti kun otetaan huomioon yleiset kustannusedut, joita sillä oli komission mukaan verrattuna kantajaan esimerkiksi energian hintojen ja työvoimakustannusten sekä merikuljetusten kustannusten osalta. Kantajan näkemyksen mukaan kaikki nämä seikat vahvistaa se, että LDZ teki Orlenille syyskuussa 2008 tarjouksen sen tuotannon kuljettamisesta Klaipėdasta Latvian meriterminaaleihin pitkällä reitillä. Lisäksi taulukossa nro 5 käytetyt kustannustiedot ovat selvästi alhaisemmat kuin Orlenin todellisuudessa maksamat hinnat tonnia kohti rautatiekuljetuspalveluista Klaipėdaan suuntautuvalla reitillä vuosina 2008 ja 2009.

271 Komissio ja väliintulija kiistävät nämä eri perustelut.

272 Tarkasteltaessa ensinnäkin 29.9.2008 päivättyä kirjettä, jolla LDZ teki Orlenille tarjouksen rautatiekuljetuspalveluista Riikaan sekä lyhyellä reitillä että pitkällä reitillä Latvian meriterminaaleihin, on täsmennettävä, että tällä kirjeellä LDZ ehdotti hinnoittelusuunnitelmaa vuodelle 2008 öljytuotteiden kuljettamiseksi Latvian alueen kautta Riian satamaan. Tämän kirjeen sisällöstä ilmenee erityisesti, että LDZ:n esittämä hinnoittelusuunnitelma koski pelkästään Riikaan suuntautuvien pitkien ja lyhyiden reittien Latviassa olevia ratalinkkejä. Kirjeessä mainitaan nimittäin reitit Maitene–Mangali (Riika) ja Rengė–Mangali (Riika). Kantaja ei näin ollen voi päätellä pelkästään kyseisen kirjeen perusteella, että LDZ:n tarjous olisi kilpailukykyinen, koska tässä tarjouksessa ei otettu huomioon näiden kahden reitin Liettuassa sijaitsevilla ratalinkeillä sovellettuja hintoja. Kantaja ei ole esittänyt yhtään todistetta tukeakseen vastauskirjelmässään esittämäänsä perustelua, jonka mukaan tehdessään tarjouksen Orlenille LDZ oli mitä ilmeisimmin täysin tietoinen kilpailutilanteesta ja asian kannalta merkityksellisistä hinnoista ja kustannuksista. Pelkkä tarjouksen tekeminen ei myöskään merkitse sitä, että se olisi tosiasiallisesti kilpailukykyinen tai ainakaan yhtä kilpailukykyinen kuin se olisi voinut olla, jos rataosuutta ei olisi poistettu. Kantaja ei näin ollen voi tehdä tämän kirjeen perusteella mitään johtopäätöstä LDZ:n kyvystä aiheuttaa sille tehokasta kilpailupainetta pitkällä reitillä.

273 Tarkasteltaessa vuodelta 2009 olevaa sisäistä asiakirjaa, jossa kantaja päättelee, että lyhyen reitin ja pitkän reitin väliset erot matkan pituudessa ja hinnassa eivät olleet olennaisia, on korostettava, että kyseinen asiakirja on asiakirja ES 9/VJ6. Johtopäätös, johon kantaja viittaa, on esitetty tämän asiakirjan kolmannella ja viimeisellä sivulla, jossa se vertailee Orlenin tuotteiden kuljetusta Jelgavaan (Latvia) Šiauliain (Liettua) kautta ja niiden suoraa kuljetusta Rengėn kautta. Tässä johtopäätöksessä ei näin ollen vertailla Latvian meriterminaaleihin suuntautuvien koko reittien kustannuksia eikä se koske meriteitse tapahtuvaan vientiin tarkoitettujen Orlenin öljytuotteiden kuljetusta. Lisäksi se, että kantajan kannalta Latvian meriterminaaleihin suuntautuvan lyhyen ja pitkän reitin väliset erot matkan pituudessa ja hinnassa eivät ole olennaisia, ei välttämättä päde LDZ:n osalta.

274 Tästä seuraa, että edellä 272 kohdassa mainittu tarjous tai edellä 273 kohdassa mainittu sisäinen asiakirja eivät voi kyseenalaistaa komission toteamusta, jonka mukaan pitkät reitit Latvian meriterminaaleihin olisivat olleet vähemmän kannattavia kuin Klaipėdaan suuntautuva reitti.

275 Tarkasteltaessa perustelua, jonka mukaan Latvian meriterminaaleihin suuntautuvien pitkien reittien, Latvian meriterminaaleihin suuntautuvien lyhyiden reittien ja Klaipėdaan suuntautuvan reitin välillä ei ollut merkittäviä kustannuseroja, on huomattava, että vaikka on totta, että toisin kuin Klaipėdaan suuntautuva reitti, pitkä reitti Riikaan käsitti merkittävän osan (86 kilometriä) Latviassa, jossa rautatiekuljetukset, erityisesti energian hinta ja työvoimakustannukset, olivat riidanalaisen päätöksen mukaan alhaisemmat kuin Liettuassa (riidanalaisen päätöksen 253 perustelukappale), on myös totta, että pitkä reitti Riikaan käsitti osan, 152 kilometriä, Liettuassa. Koska komissio on laskenut kustannukset reiteillä Latvian meriterminaaleihin laskemalla yhteen kantajan ja LDZ:n kustannukset niiden osilla reittiä arvioidakseen kustannusten eroa reittien välillä, pitkän reitin Riikaan Latviassa sijaitsevan osan kustannuksiin on lisättävä saman reitin Liettuassa sijaitsevan osan kustannukset. Sama koskee Ventspilsiin suuntautuvan pitkän reitin kustannusten laskemista. Kantaja ei myöskään kiistä komission esittämiä kustannuksia riidanalaisen päätöksen 311 perustelukappaleessa olevassa taulukossa nro 5. Tämä taulukko osoittaa, että toisin kuin kantaja väittää, vuosina 2008 ja 2009 Orlenin öljytuotteiden kuljetuskustannukset tonnia kohti olivat [*luottamuksellinen*]–[*luottamuksellinen*] prosenttia korkeammat Riikaan suuntautuvalla pitkällä reitillä kuin Klaipėdaan suuntautuvalla reitillä ja [*luottamuksellinen*]–[*luottamuksellinen*] prosenttia korkeammat Ventspilsiin suuntautuvalla pitkällä reitillä kuin Klaipėdaan suuntautuvalla reitillä. Toisin kuin kantaja väittää, asiassa ei näin ollen ole esitetty riittävän vakuuttavaa näyttöä, joka osoittaisi, että LDZ olisi voinut tehokkaana kilpailijana tarjota palveluja merkityksellisillä markkinoilla kilpaillen kantajan kanssa pitkällä reitillä ja aiheuttaa siten kantajalle kilpailupainetta.

276 Perusteluista, joilla pyritään kyseenalaistamaan komission suorittama kustannusten vertailu, on todettava seuraavaa.

277 Komission kustannusvertailua koskevassa arvioinnissa käyttämiä ilmaisuja koskevista perusteluista on todettava, ettei tietyistä käytetyistä ilmaisuista ole mahdollista päätellä, että kustannusvertailu ei perustuisi vankkaan ja luotettavaan arviointiin. On myös korostettava komission tavoin, että toteamus, jonka mukaan näiden rakenteellisten erojen vaikutusta kuljetuskustannuksiin on mahdotonta määrittää tarkkaan (riidanalaisen päätöksen 253 perustelukappale), sisältyy arviointiin tekijöistä, joilla on vaikutuksia rautatiekuljetusten kustannuksiin, eikä se muuta mitenkään johtopäätöstä Riikaan suuntautuvan lyhyen reitin kannattavuuden arvioinnista (riidanalaisen päätöksen 254 ja 255 perustelukappale). Toteamusta siitä, että kantaja ja LDZ ovat voineet käyttää erilaisia kustannusten kohdentamismenetelmiä, mikä on voinut vaikuttaa niiden kustannusarvioihin (riidanalaisen päätöksen 271–273 perustelukappale), selvennetään riidanalaisessa päätöksessä, jossa selitetään, miksi tällä seikalla ei ole merkitystä ja miksi se ei vaikuta kantajan ja LDZ:n kustannusten vertailuun. Lisäksi yksi kantajan riitauttamista riidanalaisen päätöksen virkkeistä on irrotettu asiayhteydestään. Päätöksen koko virke kuuluu nimittäin seuraavasti: ”Riian ja Ventspilsin satamat olisivat siten voineet olla ainakin uskottava vaihtoehto Klaipėdan satamalle riippumatta siitä, että niiden voidaan myös katsoa saaneen merkittävää kilpailuetua merikuljetusten kokonaiskustannusten osalta” (riidanalaisen päätöksen 240 perustelukappale). Siltä osin kuin kyse on riidanalaisen päätöksen eri jaksossa esitetystä toteamuksesta, jonka mukaan rautatiekuljetusten kustannuksiin vaikuttavien tekijöiden arvioinnin perusteella lyhyt reitti Riikaan vaikuttaa houkuttelevimmalta, tämän näkemyksen tueksi esitetään tämän jälkeen riidanalaisen päätöksen 255–266 perustelukappaleessa reittien kustannuksia koskeva yksityiskohtaisempi vertailu, joka osoittaa, että lyhyt reitti Riikaan on todella kaikkein houkuttelevin.

278 Siltä osin kuin kantajan perustelun mukaan riidanalaisessa päätöksessä ei vertailla keskenään vertailukelpoisia käsitteitä, komissio toteaa perustellusti, että riidanalaisessa päätöksessä vastataan laajasti kantajan kustannusanalyysia koskeviin perusteluihin ja erityisesti sen kustannusten vertailemisen mahdollisuutta vastaan esittämiin väitteisiin. Riidanalaisen päätöksen 269 perustelukappaleesta ilmenee, että kantaja oli jo väittänyt vastauksessaan väitetiedoksiantoon, että sen kustannukset ja LDZ:n kustannukset eivät olleet vertailukelpoisia. Komissio hylkää kantajan perustelut yksityiskohtaisesti riidanalaisen päätöksen 270–284 perustelukappaleessa. Se selittää erityisesti kyseisen päätöksen 272 ja 273 perustelukappaleessa ottaneensa huomioon sen, että kantajan ja LDZ:n kustannusten laskentamenetelmät ovat voineet olla erilaiset ja että tämä on voinut vaikuttaa niiden

arvioihin jostakin kustannustekijästä, kuten hallintokuluista. Komissio täsmentää kuitenkin, että tällainen menetelmää koskeva ero on voinut johtaa vain hyvin pieneen eroon kustannuksissa. Komissio selittää myös riidanalaisen päätöksen 274 perustelukappaleessa, miksi se on katsonut, että kantajan ja LDZ:n kustannusarvio kattoi samat palvelut ja käsitti samat kustannustekijät ainakin vuodelle 2009. Kuten riidanalaisen päätöksen alaviitteestä 406 ilmenee, koska kantaja ei ole esittänyt kustannusten jakoa vuoden 2008 osalta, komissio on arvioinut kantajan kustannustietoja vuoden 2009 osalta.

279 Kantaja ei näin ollen voi vedota perusteluun, jonka mukaan kustannusten arviointimenetelmä olisi virheellinen, kyseenalaistaakseen komission riidanalaisessa päätöksessä suorittaman kustannusvertailun ja väittää, että tämä vertailu on mielivaltainen.

280 Tätä johtopäätöstä ei voida kyseenalaistaa muilla kantajan esittämillä perusteluilla.

281 Tarkasteltaessa ensinnäkin perustelua, jonka mukaan riidanalaisen päätöksen taulukossa nro 5 esitetyt tiedot eivät – vaikka ne olisivat perustuneet vertailukelpoisiin kustannusten jakomenetelmiin – tukisi toteamusta, jonka mukaan LDZ ei olisi voinut olla uskottava kilpailija pitkillä reiteillä Latvian meriterminaaleihin, on todettava, että kantaja ei ole esittänyt näyttöä osoittaakseen, että [*luottamuksellinen*] prosentin suuruisen eron Riikaan suuntautuvan pitkän reitin kustannusten vuonna 2008 [*luottamuksellinen*] ja Klaipėdaan suuntautuvan reitin kustannusten [*luottamuksellinen*] välillä olisi pitänyt hävitä täysin, kun otetaan huomioon, että komission riidanalaisen päätöksen taulukkoon nro 5 merkitsemät pitkien reittien kustannukset oli ”todennäköisesti arvioitu liian suuriksi”. Siltä osin kuin kantaja pyrkii perustelullaan väittämään, että [*luottamuksellinen*] prosentin suuruinen ero Riikaan suuntautuvan pitkän reitin kustannusten vuonna 2008 [*luottamuksellinen*] ja Klaipėdaan suuntautuvan reitin kustannusten [*luottamuksellinen*] välillä ei ollut merkittävä, on korostettava komission tavoin, että riidanalaisessa päätöksessä on myös osoitettu, että varovaisenkin lähestymistavan perusteella Ventspilsiin suuntautuvan pitkän reitin kustannukset olivat [*luottamuksellinen*] prosenttia korkeammat vuonna 2008 ja [*luottamuksellinen*] prosenttia korkeammat vuonna 2009 kuin Klaipėdaan suuntautuvan reitin kustannukset. [*luottamuksellinen*] prosentin tai [*luottamuksellinen*] prosentin ero on merkittävä, ja sitä on vaikeaa kyseenalaistaa yliarvioimisen perusteella.

282 Siltä osin kuin kyse on perustelusta, jonka mukaan taulukossa nro 5 käytetyt kustannustiedot [*luottamuksellinen*] ovat selvästi alhaisemmat kuin Orlenin todellisuudessa maksamat hinnat tonnia kohti rautatiekuljetuspalveluista Klaipėdaan suuntautuvalla reitillä vuonna 2008 [*luottamuksellinen*] ja vuonna 2009 [*luottamuksellinen*], minkä vuoksi komission riidanalaisen päätöksen 281–284 perustelukappaleessa noudattaman logiikan mukaisesti LDZ olisi voinut aiheuttaa kilpailupainetta kantajalle, jos se olisi päättänyt tehdä niin, on todettava, että toisin kuin kantaja väittää, komission laskemat kustannukset pitkälle reitille Riikaan ovat vain hieman pienemmät kuin Orlenin todellisuudessa maksamat hinnat rautatiekuljetuspalveluista Klaipėdaan suuntautuvalla reitillä. Koska kyse on kustannuksista eikä hinnoista, niihin on lisättävä voittomarginaali, vaikka se olisi vähäinenkin, mikä pienentää entisestään eroa hintoihin, jotka Orlen on todellisuudessa maksanut rautatiekuljetuspalveluista Klaipėdaan suuntautuvalla reitillä.

283 Kaiken edellä esitetyn perusteella on todettava, että komission ei voida katsoa tehneen yhtään arviointivirhettä, kun se on katsonut, että pitkät reitit Latvian meriterminaaleihin eivät olisi olleet kilpailukykyisiä verrattuna Klaipėdaan suuntautuvaan reittiin.

284 Neljännen osan toinen väite ja siten toisen kanneperusteen neljäs osa kokonaisuudessaan on näin ollen hylättävä.

285 Kaikesta edellä esitetystä seuraa, että toinen kanneperuste on hylättävä perusteettomana.

3. Kolmas kanneperuste, joka koskee SEUT 296 artiklan ja asetuksen N:o 1/2003 2 artiklan rikkomista todisteiden riittämättömyyden ja perustelujen puutteellisuuden vuoksi

286 Kolmannella kanneperusteellaan kantaja väittää, että komissio on rikkonut SEUT 296 artiklaa perustelujen puutteellisuuden vuoksi sekä asetuksen N:o 1/2003 2 artiklaa, koska se ei ole esittänyt riittävästi todisteita riidanalaisessa päätöksessä esittämänsä SEUT 102 artiklan rikkomista koskevan toteamuksen tueksi.

287 Komissio ja väliintulija kiistävät nämä perustelut.

288 Kolmas kanneperuste jakautuu kahteen osaan, joista ensimmäinen koskee SEUT 296 artiklan rikkomista perustelujen puutteellisuuden vuoksi ja toinen asetuksen N:o 1/2003 2 artiklan rikkomista.

a) Kolmannen kanneperusteen ensimmäinen osa, joka koskee SEUT 296 artiklan rikkomista perustelujen puutteellisuuden vuoksi

289 Kantaja esittää ensimmäisen osan tueksi kaksi väitettä, jotka on syytä tutkia yhdessä. Ensimmäisen väitteen mukaan komissio ei ole ilmoittanut, miksi se on poikennut olennaisen infrastruktuurin käyttöoikeuden epäämistä koskevasta vakiintuneesta oikeuskäytännöstä, ja toisen väitteen mukaan komissio ei ole esittänyt riittäviä perusteita, jotka osoittaisivat, että tässä tapauksessa oli kyse rataosuutta koskevista poikkeuksellisista olosuhteista, joiden vuoksi väärinkäyttöä koskeva toteamus olisi perusteltu.

290 Heti alkuun on todettava, että kantajan ensimmäisen osan kahden väitteen tueksi esittämät perustelut eivät koske riidanalaisen päätöksen perustelujen puutteellisuutta tai riittämättömyyttä. Nämä perustelut ovat todellisuudessa päällekkäisiä riidanlaisen päätöksen aineelliseen paikkansapitävyyteen kohdistuvan kritiikin kanssa. Päätösten perusteluvelvollisuus on olennainen muotomääräys, joka on erotettava perustelujen aineellisesta paikkansapitävyydestä, joka koskee riidanalaisen päätöksen aineellista lainmukaisuutta. Päätöksen perusteluissa toistetaan virallisesti päätöksen perustana olevat syyt. Jos nämä syyt ovat virheellisiä, ne rasittavat päätöksen asiasisällön laillisuutta mutta eivät sen perusteluja, jotka saattavat olla riittävät, vaikka niissä esitetään virheellisiä syitä (ks. tuomio 10.7.2008, Bertelsmann ja Sony Corporation of America v. Impala, C-413/06 P, EU:C:2008:392, 181 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen). On myös huomattava, että tällaiset perustelut on jo esitetty, tutkittu ja hylätty ensimmäisen ja toisen kanneperusteen yhteydessä.

291 Tästä seuraa, että kolmannen kanneperusteen ensimmäinen osa on hylättävä.

b) Kolmannen kanneperusteen toinen osa, joka koskee asetuksen N:o 1/2003 2 artiklan rikkomista

292 Aluksi on todettava komission tavoin, että kannekirjelmän 143 kohdassa olevaa asetuksen N:o 1/2003 2 artiklaa koskevaa lyhyttä mainintaa lukuun ottamatta kantaja ei perustele väitettään ilmoittaessaan, mitkä riidanalaisen päätöksen kohdat on sen mukaan näytetty riittämättömästi toteen. Kantaja täsmentää kuitenkin perusteluaan väliintulokirjelmästä esittämiensä huomautusten 28 ja 29 kohdassa. Erityisesti näiden huomautusten 29 kohdassa se väittää, että komissio ei ole tukeutunut täsmällisiin ja ratkaiseviin suoriin todisteisiin tai asiakirjatodisteisiin, jotka osoittaisivat kilpailusääntöjen rikkomisen oikeudellisesti riittävällä tavalla. Kantaja väittää joka tapauksessa, että se on oikeuskäytännön mukaisesti esittänyt perusteluja, jotka asettavat komission toteamat tosiseikat toisenlaiseen valoon ja joiden nojalla komission esittämä tosiseikkojen selitys, jonka perusteella se totesi kilpailusääntöjä rikotun, voidaan korvata toisella uskottavalla selityksellä.

293 Tältä osin on todettava, että asetuksen N:o 1/2003 2 artiklasta ja vakiintuneesta oikeuskäytännöstä ilmenee, että kilpailuoikeuden alalla silloin, kun kyse on kilpailusääntöjen rikkomista koskevasta riita-asiasta, komission on näytettävä toteamansa rikkominen toteen ja sen on esitettävä oikeudellisesti

riittävä näyttö siitä, että tämän rikkomisen perustana olevat tosiseikat ovat olemassa (ks. tuomio 12.4.2013, GEMA v. komissio, T-410/08, ei julkaistu, EU:T:2013:171, 68 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

294 Vaikka komission on esitettävä täsmällisiä ja yhtäpitäviä todisteita, joiden perusteella voidaan vakuuttua siitä, että kilpailusääntöjä on rikottu, on korostettava, että kaikkien komission esittämien todisteiden ei tarvitse välttämättä täyttää näitä edellytyksiä kaikkien kilpailusääntöjen rikkomisen osatekijöiden osalta. Riittää, että komission esittämä todisteiden kokonaisuus kokonaisvaltaisesti tarkasteltuna täyttää nämä edellytykset, kuten SEUT 101 artiklan täytäntöönpanoa koskevassa oikeuskäytännössä katsotaan. Tätä periaatetta sovelletaan myös SEUT 102 artiklan täytäntöönpanoa koskevissa asioissa (ks. vastaavasti tuomio 1.7.2010, AstraZeneca v. komissio, T-321/05, EU:T:2010:266, 477 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

295 Komission hyväksymien todisteiden todistusvoimaa tarkasteltaessa on erotettava toisistaan kaksi tilannetta.

296 Yhtäältä silloin kun komissio toteaa kilpailusääntöjen rikkomisen tukeutuen olettamaan, jonka mukaan todettuja tosiseikkoja ei voida selittää muulla kuin kilpailunvastaisella menettelytavalla, unionin tuomioistuinten on kumottava kyseessä oleva päätös, jos asianomaiset yritykset esittävät perusteluja, jotka asettavat komission toteamat tosiseikat toisenlaiseen valoon ja joiden nojalla komission esittämä tosiseikkojen selitys, jonka perusteella se totesi kilpailusääntöjä rikotun, voidaan korvata toisella uskottavalla selityksellä. Tällaisessa tapauksessa komission ei voida katsoa esittäneen näyttöä kilpailuoikeuden rikkomisesta (ks. vastaavasti tuomio 28.3.1984, Compagnie royale asturienne des mines ja Rheinzink v. komissio, 29/83 ja 30/83, EU:C:1984:130, 16 kohta ja tuomio 31.3.1993, Ahlström Osakeyhtiö ym. v. komissio, 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, 126 ja 127 kohta).

297 Toisaalta silloin kun komissio tukeutuu todisteisiin, jotka lähtökohtaisesti ovat riittäviä osoittamaan kilpailusääntöjen rikkomisen, ei riitä, että kyseessä oleva yritys vetoaa sellaisen seikan mahdollisuuteen, joka voisi vaikuttaa kyseisten todisteiden todistusvoimaan, jotta komission olisi todistettava, että tämä seikka ei ole voinut vaikuttaa todisteiden todistusvoimaan. Lukuun ottamatta tapauksia, joissa kyseessä oleva yritys ei voisi toimittaa tällaista todistetta komission käyttäytymisen vuoksi, kyseisen yrityksen tehtävänä on sitä vastoin osoittaa oikeudellisesti riittävällä tavalla ensinnäkin sen seikan olemassaolo, johon se vetoaa, ja toiseksi se, että tämä seikka kyseenalaistaa niiden todisteiden todistusvoiman, joihin komissio tukeutuu (ks. tuomio 15.12.2010, E.ON Energie v. komissio, T-141/08, EU:T:2010:516, 56 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

298 Tässä asiassa toisen kanneperusteen tarkastelusta ilmenee, että komissio ei ole todennut määräävän markkina-aseman väärinkäyttöä tukeutuen olettamaan, jonka mukaan todettuja tosiseikkoja ei voida selittää muulla kuin kilpailunvastaisella menettelytavalla. Se on sen sijaan tukeutunut todisteisiin, jotka lähtökohtaisesti ovat riittäviä osoittamaan riidanalaisen kilpailusääntöjen rikkomisen. Perusteluilla, jotka kantaja on esittänyt asettaakseen komission toteamat tosiseikat toisenlaiseen valoon, ei voida korvata komission esittämää tosiseikkojen selitystä, jonka perusteella se totesi kilpailusääntöjä rikotun, toisella uskottavalla selityksellä.

299 Kun otetaan huomioon edellä 292–297 kohdassa mainittu oikeuskäytäntö, on todettava, että komissio ei ole rikkonut asetuksen N:o 1/2003 2 artiklaa.

300 Tästä seuraa, että kolmannen kanneperusteen toinen osa ja siten kolmas kanneperuste kokonaisuudessaan on hylättävä.

4. Viides kanneperuste, joka koskee asetuksen N:o 1/2003 7 artiklan rikkomista siltä osin kuin päätöksessä on määrätty suhteettomasta korjaustoimenpiteestä

301 Viidennellä kanneperusteellaan kantaja väittää, että riidanalaisella päätöksellä rikotaan asetuksen N:o 1/2003 7 artiklaa siltä osin kuin se määrätään toteuttamaan suhteeton korjaustoimenpide.

302 Kantaja vetoaa siihen, että asetuksen N:o 1/2003 7 artiklan nojalla se voi olla ainoastaan velvollinen palauttamaan ennen rataosuuden poistamista vallinneen kilpailutilanteen ja että jo ennen tätä poistamista rataosuutta ei enää voinut käyttää liikennöinnin keskeyttämisestä 2.9.2008 lähtien. Vaadittu investointi uuteen infrastruktuuriin, joka ei ole olennainen, menisi aiemman tilanteen palauttamista pidemmälle ja olisi ennennäkemätön ja suhteeton.

303 Kantaja väittää myös, että koska ennen liikennöinnin keskeyttämistä rataosuutta käytti vain yksi asiakas tuotantonsa pientä osaa varten ja koska se nyt käyttää toista reittiä, ei ole varmaa, että tämä asiakas käyttäisi uutta rataosuutta.

304 Kantaja väittää vielä, että kyseessä oleva uudelleen rakentaminen edellyttäisi erittäin merkittävää investointia, joka pakottaisi sen kohdentamaan resurssinsa yhden ainoan asiakkaan hyväksi, jonka kysyntä on rajallinen, mikä tapahtuisi muiden reittien vahingoksi.

305 Kantajan mukaan velvollisuus rakentaa rataosuus uudelleen olisi suhteeton toimenpide, jos se ei voisi vaatia, että uuden infrastruktuurin ainoat kaksi potentiaalista edunsaajaa maksavat oikeudenmukaisen ja kohtuullisen osan uudelleen rakentamisen kustannuksista.

306 Kantaja väittää vastauksena komission vastineeseen, että toisin kuin asiassa Microsoft, johon komissio vetoaa, tässä asiassa on kyse investoinnista täysin uuteen infrastruktuuriin eikä olemassa olevan infrastruktuurin jakamisesta.

307 On myös huomattava, että kantaja julkaisi 9.3.2018 lehdistötiedotteen, jonka mukaan se oli sopinut komission kanssa toimintasuunnitelmasta, jonka nojalla rataosuus kunnostetaan vuoden 2019 loppuun mennessä. Lisäksi lehdistötietojen mukaan kantaja ja Orlen allekirjoittivat 14.8.2018 sopimuksen rataosuuden avaamisesta uudelleen liikenteelle. Istunnossa kantaja ja väliintulija vahvistivat, että rataosuuden uudelleen rakentamista koskevat työt oli saatettu päätökseen joulukuussa 2019 ja että istuntopäivänä käynnissä olleiden testausten jälkeen rataosuus oli määrä avata uudelleen liikenteelle vuoden 2020 helmikuun loppuun mennessä.

308 Komissio ja väliintulija kiistävät kantajan perustelut.

309 Aluksi on todettava, että asetuksen N:o 1/2003 7 artiklan 1 kohdassa säädetään muun muassa, että jos komissio toteaa kantelun perusteella tai omasta aloitteestaan, että SEUT 101 tai SEUT 102 artiklaa rikotaan, se voi päätöksellään määrätä asianomaiset yritykset ja yritysten yhteenliittymät lopettamaan todetun rikkomisen. Tässä kohdassa säädetään myös, että jos komissiolla on oikeutettu etu asiassa, se voi myös todeta rikkomisen tapahtuneen menneisyydessä (tuomio 9.9.2015, Philips v. komissio, T-92/13, ei julkaistu, EU:T:2015:605, 132 kohta).

310 Suhteellisuusperiaate unionin oikeuden yleisenä oikeusperiaatteena edellyttää, että toimielinten toimet eivät ylitä niitä rajoja, jotka johtuvat siitä, mikä on asianmukaista ja tarpeellista kyseisellä lainsäädännöllä lainmukaisesti tavoiteltujen päämäärien toteuttamiseksi, koska silloin, kun on mahdollista valita usean tarkoituksenmukaisen toimenpiteen välillä, on valittava vähiten rajoittava, eivätkä toimenpiteistä aiheutuvat haitat saa olla liian suuria tavoiteltuihin päämääriin nähden (ks. tuomio 24.5.2012, MasterCard ym. v. komissio, T-111/08, EU:T:2012:260, 323 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

311 Unionin tuomioistuin on jo katsonut, että asetuksen N:o 1/2003 7 artiklassa todetaan nimenomaisesti se, kuinka laajasti suhteellisuusperiaatetta sovelletaan sen soveltamisalan piiriin kuuluvissa tilanteissa. Asetuksen N:o 1/2003 7 artiklan 1 kohdan mukaan komissio voi määrätä asianomaiset yritykset toteuttamaan kaikki toimintaa koskevat tai rakenteelliset korjaustoimenpiteet, jotka ovat oikeasuhteisia tehtyyn rikkomiseen nähden ja välttämättömiä sen tosiasialliselle lopettamiselle (tuomio 29.6.2010, komissio v. Alrosa, C-441/07 P, EU:C:2010:377, 39 kohta).

312 Lisäksi on täsmennetty, että vaikka komissiolla oli toki toimivalta todeta kilpailusääntöjä rikotun ja määrätä osapuolet lopettamaan rikkominen, sen asiana ei ollut velvoittaa niitä valitsemaan tiettyä toimintavaihtoehtoa perussopimuksen mukaisten vaihtoehtojen joukosta (tuomio 18.9.1992, Automec v. komissio, T-24/90, EU:T:1992:97, 52 kohta) tai päättää eri toimintavaihtoehtojen täytäntöönpanoa koskevista tarkoista yksityiskohdista (ks. vastaavasti määräys 20.11.2008, SIAE v. komissio, T-433/08 R, ei julkaistu, EU:T:2008:520, 37 kohta).

313 Tässä tapauksessa riidanalaisessa päätöksessä paitsi määrätään asetuksen N:o 1/2003 23 artiklan 2 kohdan mukaisesti 27 873 000 euron suuruinen sakko, myös edellytetään saman asetuksen 7 artiklan nojalla, että kantaja lopettaa kilpailusääntöjen rikkomisen ja toimittaa komissiolle kolmen kuukauden kuluessa ehdotuksen sitä varten toteutettavista toimenpiteistä (riidanalaisen päätöksen 395 perustelukappale ja 3 artikla). Komissio toteaa erityisesti riidanalaisen päätöksen 394 perustelukappaleessa, että kilpailusääntöjen rikkominen voitaisiin lopettaa useilla toimintaa koskevilla tai rakenteellisilla ratkaisuilla palauttamalla ennen rataosuuden poistamista vallinnut kilpailutilanne joko rakentamalla se uudelleen tai poistamalla riidanalaisen päätöksen 7.4.2 kohdassa kuvatut kilpailijoille aiheutuvat haitat vaihtoehtoisilla reiteillä Klaipėdan, Riian ja Ventspilsin meriterminaaleihin.

314 Riidanalaisessa päätöksessä määrätään siten kantaja tosiasiallisesti lopettamaan kilpailusääntöjen rikkominen, ja koska tässä tarkoituksessa katsotaan voitavan soveltaa useita toimintaa koskevia tai rakenteellisia ratkaisuja, siinä ehdotetaan, kuten kantaja myöntää, kahta vaihtoehtoa eli rataosuuden uudelleen rakentamista tai kilpailijoille aiheutuvien haittojen poistamista vaihtoehtoisilla reiteillä Klaipėdan, Riian ja Ventspilsin meriterminaaleihin. Tästä seuraa, että edellä 311 ja 312 kohdassa mainitun oikeuskäytännön mukaisesti riidanalaisessa päätöksessä todetaan eri korjaustoimenpiteitä, joilla kilpailusääntöjen rikkominen voidaan lopettaa, velvoittamatta valitsemaan niistä tiettyä toimenpidettä. Kehottaessaan kantajaa toimittamaan ehdotuksen korjaustoimenpiteistä komissio on antanut sen vapaasti päättää, miten kilpailusääntöjen rikkominen lopetetaan. Komissio on erityisesti antanut kantajan vapaasti päättää, miten kilpailijoille aiheutuvat haitat poistetaan vaihtoehtoisilla reiteillä Klaipėdan, Riian ja Ventspilsin meriterminaaleihin tilanteessa, jossa se ei ole päätynyt rakentamaan rataosuutta uudelleen.

315 Kantaja väittää, että toinen vaihtoehto eli kilpailijoille aiheutuvien haittojen poistaminen vaihtoehtoisilla reiteillä Klaipėdan, Riian ja Ventspilsin meriterminaaleihin ei ollut toteuttamiskelpoinen ratkaisu. Näiden haittojen poistaminen ja erityisesti LDZ:n riippuvuuden kantajasta vertikaalisesti integroituneena markkinoilla olevana toimijana poistaminen edellyttäisi nimittäin kantajan omistuksen eriyttämistä siten, että sen rataverkon haltijan tehtävät siirrettäisiin toiselle yksikölle ja sillä säilyisi vain rautatiekuljetuspalvelujen tarjoamista koskeva toiminta. Tällainen eriyttäminen edellyttää kantajan mukaan, että Liettuan parlamentti, johon sillä ei ole minkäänlaista vaikutusvaltaa, antaa uutta lainsäädäntöä. Tällaisessa skenaariossa se ei myöskään olisi taloudellisesti elinkelpoinen, koska sen pitäisi kilpailla Itsenäisten valtioiden yhteisöstä (IVY) olevien rautateiden tavaraliikenteen harjoittajien kanssa. Tästä syystä ainoa toteuttamiskelpoinen vaihtoehto oli rakentaa rataverkko uudelleen. Vastauskirjelmässään se lisää, että lainsäädäntötoimet olisivat tarpeen myös sen vapauttamiseksi rautatieliikennelain 24 §:n 6 momentin mukaisesta velvollisuudestaan toimittaa tekninen arviointi VGI:lle.

316 Tältä osin on tuotava esille, että kuten edellä 314 kohdassa on todettu, edellä 312 kohdassa mainitun oikeuskäytännön mukaisesti komissio ei ole määrännyt tai määrittänyt erityisiä järjestelyjä kilpailijoille aiheutuvien haittojen poistamiseksi vaihtoehtoisilla reiteillä Klaipėdan, Riian ja Ventspilsin meriterminaaleihin tilanteessa, jossa kantaja ei päätyisi rakentamaan rataosuutta uudelleen. Komissio ei etenkään ole määrännyt yrityksen omistusta eriytettäväksi tai uutta lainsäädäntöä annettavaksi.

317 Joka tapauksessa on todettava komission tavoin, että kantajan perustelua, jonka mukaan kilpailijoille Klaipėdan, Riian ja Ventspilsin meriterminaaleihin johtavilla muilla reiteillä aiheutuvien haittojen poistaminen edellyttäisi välttämättä omistuksen eriyttämistä kokonaisuudessaan, ei ole näytetty toteen. Se, että hallinnollisessa menettelyssä komissio vaati tällaista omistuksen eriyttämistä asetuksen N:o 1/2003 9 artiklaan perustuvan sitoumuksia koskevan päätöksen edellytyksenä, oletettaessa se toteen näytetyksi, ei todista sitä, että tällainen eriyttäminen olisi ollut ainoa tapa poistaa haitat, joita kilpailijoille aiheutui Klaipėdan, Riian ja Ventspilsin meriterminaaleihin johtavilla muilla reiteillä, ja erityisesti poistaa LDZ:n riippuvuus kantajasta. Sama pätee siihen, että komission neljännen rautatiepaketin yhteydessä alun perin tekemä ehdotus pitää rataverkon haltija ja rautatieliikenteen harjoittaja selvästi erillään ei menestynyt eri sidosryhmien painostuksen vuoksi. Vaikka Euroopan parlamentin maaliskuussa 2016 laaditussa asiakirjassa, jonka otsikkona on ”Neljäs rautatiepaketti” ja johon kantaja viittaa, todetaan, että neljättä rautatiepakettia koskevan ehdotuksen lopullisessa versiossa ei säädetä ”pakollisesta eriyttämisestä”, siinä lisätään, että vertikaalisesti integroituneet yritykset ovat sallittuja edellyttäen, että rataverkon haltija on täysin itsenäinen ja sillä on tosiasiallinen päätöksenteko-oikeus. Tästä seuraa, että kantajan itsensä mainitsemassa asiakirjassa vahvistetaan, että omistuksen eriyttämiselle kokonaisuudessaan on olemassa vaihtoehto.

318 On todettava, että kun otetaan huomioon komission riidanalaisessa päätöksessä kilpailunvastaisista vaikutuksista esittämä arviointi, riidanalaisen päätöksen 7.4.2 kohdassa kuvattujen kilpailijoille aiheutuvien haittojen poistaminen vaihtoehtoisilla reiteillä Klaipėdan, Riian ja Ventspilsin meriterminaaleihin oli asianmukainen korjaustoimenpide riidanalaisen kilpailusääntöjen rikkomisen lopettamiseksi. Yhtenä mahdollisena vaihtoehtona kilpailusääntöjen rikkomisen lopettamiseksi tämä korjaustoimenpide oli näin ollen (riidanalaisen päätöksen 394 perustelukappale) riidanalaisen kilpailusääntöjen rikkomisen lopettamiseen nähden oikeasuhteinen toimenpide.

319 Kantaja väittää, että rataosuuden uudelleen rakentaminen on suhteeton ja ennennäkemätön korjaustoimenpide.

320 Tältä osin on todettava komission tavoin, että korjaustoimenpide, joka muodostuu rataosuuden uudelleen rakentamisesta yhtenä mahdollisista vaihtoehdoista riidanalaisen päätöksen tehokkuuden varmistamiseksi (394 perustelukappale), seuraa välittömästi sen toteamisesta, että kantaja on syyllistynyt lainvastaisuuteen eli tämän rataosuuden poistamiseen, ja se on rajattu siten, että kyseinen rikkominen saadaan loppumaan (ks. vastaavasti tuomio 24.5.2012, MasterCard ym. v. komissio, T-111/08, EU:T:2012:260, 325 kohta).

321 Tätä johtopäätöstä ei voida kyseenalaistaa muilla kantajan esittämillä perusteluilla.

322 Siltä osin kuin kyse on perustelusta, jonka mukaan rataosuus oli ennen poistamistaan erittäin huonossa kunnossa eikä sitä voinut enää käyttää liikennöinnin keskeyttämistä 2.9.2008 lähtien ja jonka mukaan komissio ei ole tutkinut, oliko kantaja velvollinen SEUT 102 artiklan nojalla toteuttamaan korjaustöitä, tämän perustelun on todettava perustuvan virheelliseen olettamaan. Kyse on olettamasta, jonka mukaan komission olisi pitänyt katsoa väärinkäyttöä merkitseväksi menettelytavaksi rataosuuden korjaamatta jättäminen sen jälkeen, kun liikennöinti keskeytettiin sillä, ja tarkastella esillä olevaa asiaa olennaisen infrastruktuurin käyttöoikeutta koskevan oikeuskäytännön valossa. Kun otetaan huomioon ensimmäistä kanneperustetta tarkasteltaessa esitetyt huomautukset, tämä perustelu ei voi menestyä.

323 Tarkasteltaessa perustelua, jonka mukaan riidanalaisessa päätöksessä näytetään edellytettävän, että kantaja investoi uuteen infrastruktuuriin, joka on käytettävissä yksinomaan kilpailijan auttamiseksi, mikä menisi paljon pidemmälle kuin pelkkä aiemman tilanteen palauttaminen ja olisi paitsi ennennäkemätöntä myös suhteetonta, on todettava, että toisin kuin kantaja väittää, riidanalaisessa päätöksessä ei edellytetä sen investoivan uuteen infrastruktuuriin, joka on käytettävissä yksinomaan kilpailijan auttamiseksi. Riidanalaisesta päätöksestä ilmenee päinvastoin, että kantaja oli voimassa olevan lainsäädännön nojalla velvollinen varmistamaan rataosuudella liikenteen hyvät toimintaedellytykset ja että valtion olisi pitänyt varmistaa sen rahoitus. Kansallisen lainsäädännön mukaan kantaja oli velvollinen toteuttamaan kaikki tarvittavat toimenpiteet rataosuuden korjaamiseksi, myös kääntymään Liettuan hallituksen puoleen saadakseen myönteisen päätöksen rataosuuden korjaustöiden tai uudelleen rakentamisen toteuttamisesta sekä tähän toteuttamiseen tarvittavat julkiset varat. Toisin kuin kantaja väittää, riidanalaisessa päätöksessä ei mennä pelkkää aiemman tilanteen palauttamista pidemmälle, kun siinä vaaditaan rataosuuden uudelleen rakentamista.

324 Komission päätökset, jotka kantaja mainitsee osoittaakseen kyseessä olevan korjaustoimenpiteen ennennäkemättömyyden, eivät voi kyseenalaistaa tätä toteamusta, sillä toisin kuin esillä oleva asia, ne koskevat olennaisen infrastruktuurin käyttöoikeuden epäämistä. Lisäksi se, että ennen liikennöinnin keskeyttämistä 2.9.2008 rataosuutta käytti vain yksi ainoa asiakas ja pelkästään tuotantonsa pientä osaa varten, on merkityksetöntä. Merkitystä ei ole myöskään sillä, että on olemassa toinen reitti, jota tämä asiakas käytti välittömästi liikennöinnin keskeyttämisen jälkeen.

325 Kantaja ei voi myöskään väittää asetettua korjaustoimenpidettä suhteettomaksi vetoamalla perusteluun, jonka mukaan rataosuuden uudelleen rakentaminen edellyttäisi erittäin merkittävää investointia (noin 40 miljoonaa LTL vuonna 2008) ja pakottaisi sen kohdentamaan hyvin rajalliset resurssinsa yhden ainoan asiakkaan hyväksi. Jos nimittäin kantaja katsoo joutuvansa rakentamaan rataosuuden uudelleen ilman tarvittavia resursseja, se johtuu vain sen menettelytavasta eli päätöksestä poistaa rataosuus kovalla kiireellä ja pyytämättä valtion suostumusta tai varmistamatta tarvittavaa rahoitusta sen uudelleen rakentamiseen.

326 Kantajan perustelusta, jonka mukaan velvollisuus rakentaa rataosuus uudelleen olisi suhteetonta, jos se ei voisi vaatia, että tämän uuden infrastruktuurin ainoat kaksi potentiaalista edunsaajaa eli Orlen ja LDZ osallistuvat uudelleen rakentamisen kustannuksiin, on todettava seuraavaa.

327 Kuten riidanalaisen päätöksen 73 ja 74 perustelukappaleesta ilmenee, Orlen otti 22.10.2009 kantajaan yhteyttä kirjeellä, jossa se ilmoitti olevansa valmis kattamaan rataosuuden uudelleen rakentamisen kustannukset ja keskustelemaan mahdollisuuksista saada investointinsa takaisin. Orlen ei saanut koskaan virallista vastausta tarjoukseensa, ja sille ilmoitettiin vain suullisesti kantajan hallituksen puheenjohtajan (ja silloisen varaliikenne- ja viestintäministerin) kanssa pidetyssä kokouksessa kantajan kieltäytymisestä. Kantaja täsmentää, että rautatieinfrastruktuurin hallinnointitoimintaan sovellettavan lain mukaan julkisen rautatieinfrastruktuurin rakentamista, uusimista ja kehittämistä ei voida rahoittaa yksityisillä investoinneilla. Lisäksi vuoden 2009 strategisessa toimintasuunnitelmassaan ajanjaksolle 2010–2012 kantaja esittää kaksi muuta selitystä Orlenin tarjouksen hylkäämiselle. Se täsmentää, että voidakseen ottaa lainaa sen olisi pitänyt järjestää avoin tarjouskilpailu, jossa Orlenin menestystä ei voitu taata, ja että se oli saavuttanut lainanottonsa enimmäismäärän eikä olisi voinut lainata enempää ilman velkojiensa suostumusta. Kantaja ei näin ollen voi vedota asetetun korjaustoimenpiteen suhteettomuuteen sillä perusteella, että se ei voinut vaatia, että Orlen ja LDZ osallistuvat uudelleen rakentamisen kustannuksiin.

328 Kantaja ei voinut odottaa komission antavan sille lupaa vaatia Orlenia ja LDZ:aa osallistumaan uudelleen rakentamisen kustannuksiin, koska tällaisen luvan perusteella se olisi voinut muuttaa väärinkäytöstä saadut edut korvaukseksi (ks. vastaavasti tuomio 27.6.2012, Microsoft v. komissio, T-167/08, EU:T:2012:323, 141 ja 142 kohta). Kantajan tältä osin suorittamalla vertailulla asioihin, joissa annettiin 6.4.1995 tuomio RTE ja ITP v. komissio (C-241/91 P ja C-242/91 P, EU:C:1995:98), ei

ole merkitystä. Kyseisessä tuomiossa todettu väärinkäyttö koski nimittäin kieltäytymistä luovuttamasta televisio-ohjelmaluetteloihin sisältyviä perustietoja. Yleensä ne luovutetaan korvauksen maksamista vastaan.

329 Tästä seuraa, että määrätessään, että kantajan on lopetettava kilpailusääntöjen rikkominen joko palauttamalla ennen rataosuuden poistamista vallinnut kilpailutilanne rakentamalla se uudelleen tai poistamalla kilpailijoille aiheutuvat haitat vaihtoehtoisilla reiteillä Klaipėdan, Riian ja Ventspilsin meriterminaaleihin, komissio ei ole rikkonut asetuksen N:o 1/2003 7 artiklaa.

330 Viides kanneperuste on näin ollen hylättävä kokonaisuudessaan.

5. Neljäs kanneperuste, joka koskee asetuksen N:o 1/2003 23 artiklan 3 kohdan rikkomista siltä osin kuin riidanalaiseen päätökseen sisältyy oikeudellisia virheitä ja arviointivirheitä sakon määrän vahvistamisen osalta

331 Neljännen kanneperusteensa tueksi kantaja väittää komission tehneen useita oikeudellisia virheitä ja arviointivirheitä, kun se on määrännyt sille sakon.

332 Tämä kanneperuste jakautuu kahteen osaan. Ensimmäisessä osassa kantaja väittää, että komissio on tehnyt oikeudellisen virheen ja arviointivirheen määrätessään sille sakon. Toisessa osassa, joka on esitetty toissijaisesti ja jossa vaaditaan sakon määrän alentamista, kantaja väittää komission tehneen oikeudellisen virheen ja arviointivirheen vahvistaessaan sakon määrän suhteettoman suureksi. Lukuun ottamatta toisen väitteen perustelua, joka koskee menettelyn kohtuutonta kestoa ja jolla pyritään riidanalaisen päätöksen kumoamiseen, tätä toista osaa tarkastellaan näin ollen jäljempänä tämän tuomion osassa, joka koskee toissijaisesti esitettyä vaatimusta sakon määrän alentamisesta.

333 Kantaja väittää neljännen kanneperusteen ensimmäisen osan tueksi, että komissio on tehnyt oikeudellisia virheitä ja arviointivirheitä, kun se on määrännyt sille sakon. Muistutettuaan, että asetuksen N:o 1/2003 23 artiklan nojalla komissio voi määrätä SEUT 102 artiklaa rikkoneelle yritykselle sakon mutta sillä ei ole siihen velvollisuutta, kantaja väittää, että sakon määrääminen on suhteetonta, jos asia on uusi, kuten tässä tapauksessa. Komissio ja Euroopan unionin tuomioistuin ovat kantajan mukaan vahvistaneet, että sakot eivät ole asianmukaisia asioissa, joissa on kyse uusista vahinkoteorioista. Komissio on myös vahvistanut, että sakko ei ole asianmukainen, kun se on katsonut, että asia voi olla sitoumuksia koskevan päätöksen kohteena.

334 Kantaja väittää, että asia on uusi ja ennennäkemätön siltä osin kuin määräävässä markkina-asemassa olevan yrityksen on oletettu olevan velvollinen investoimaan infrastruktuuriin, vaikka sen käyttöoikeus ei ole olennainen eikä välttämätön, jotta jokin toinen yritys voisi kilpailla sen kanssa. Kantaja ei ole myöskään voinut ennakoida, että epäilyjä rataosuuden puutteellisuuksien vakavuudesta ja sen aikomuksia voitaisiin pitää riittävinä seikkoina väärinkäytön toteamiseksi.

335 Kantaja kiistää toteamuksen, jonka mukaan se olisi toiminut vähintäänkin tuottamuksellisesti. Se väittää sitä vastoin, että päätös rataosuuden poistamisesta tehtiin vilpittömässä mielessä, aikomuksena rakentaa se myöhemmin uudelleen. Se, että riidanalaisen päätöksen perustana oleva teoria on uusi, sulkee pois mahdollisuuden, että sillä olisi ollut aikomus rikkoa kilpailusääntöjä tai toimia tuottamuksellisesti tältä osin.

336 Neljännen kanneperusteen toisen osan toisella väitteellä kantaja esittää, että komissio on tehnyt oikeudellisia virheitä ja arviointivirheitä kilpailusääntöjen rikkomisen keston osalta, kun se on katsonut, että kilpailusääntöjen rikkominen oli alkanut ainakin rataosuuden poistamistöiden alkaessa lokakuussa 2008 ja jatkui vielä riidanalaisen päätöksen antamisajankohtana. Kantajan mukaan kyseessä oleva kilpailusääntöjen rikkominen olisi voinut alkaa aikaisintaan silloin, kun se päätti olla enää aktiivisesti jatkamatta uudelleen rakentamista koskevaa hanketta, eli 17.12.2010 annetun välitystuomion

jälkeen. Kantaja katsoo myös, että komission hallinnollinen menettely kesti kohtuuttoman kauan, mikä pitkitti perusteettomasti väitetyn kilpailusääntöjen rikkomisen kestoa ja loukkasi sen puolustautumisoikeuksia, koska jotkut sen päätöksentekoprosessiin osallistuneista työntekijöistä lähtivät tämän ajanjakson aikana yrityksestä, mikä haittasi sen kanteen valmistelua. Kantaja katsoo näin ollen, että sakon määrää pitäisi alentaa huomattavasti.

337 Komissio kiistää kantajan perustelut.

a) Ensimmäisen osan ensimmäinen väite, joka perustuu siihen, että riidanalaisen päätöksen perustana oleva oikeudellinen teoria on uusi

338 Ensimmäisellä väitteellään kantaja vetoaa lähinnä siihen, että riidanalaisessa päätöksessä kyseenalaistettu menettelytapa on uusi väärinkäytön muoto, jonka lainvastaisuudesta se ei ollut tietoinen.

339 Tältä osin on ensinnäkin todettava, että kantajan perustelu, joka koskee kyseenalaistetun väärinkäyttöä merkitsevän menettelytavan väitettyä uutuutta, perustuu riidanalaisen päätöksen virheelliseen tulkintaan. Toisin kuin kantaja väittää ja kuten edellä on jo todettu, riidanalaisessa päätöksessä ei aseteta sille velvollisuutta investoida infrastruktuuriin, joka ei ole olennainen eikä välttämätön, jotta kilpailija voisi kilpailla sen kanssa. Siinä ei myöskään velvoiteta kantajaa määräävässä markkina-asemassa olevana yrityksenä tukemaan kilpailijaa pelkästään sen markkinoille tuloa koskevien riskien pienentämiseksi. Kuten edellä on jo useaan otteeseen todettu, komissio tuo riidanalaisessa päätöksessä perustellusti esille, että poistaessaan rataosuuden kovalla kiireellä hankkimatta tarvittavaa rahoitusta ja toteuttamatta tavanomaisia valmistelutoimia sen uudelleen rakentamista varten (riidanalaisen päätöksen 182–201 perustelukappale) kantaja on omaksunut väärinkäyttöä merkitsevän menettelytavan, jossa on käytetty muita keinoja kuin niitä, joita normaalissa kilpailussa käytetään. Komissio toteaa niin ikään, että tällä menettelytavalla on voinut olla jalostamolta läheisiin meriterminaaleihin kuljetettavien öljytuotteiden rautatiekuljetuspalvelujen markkinoilta syrjäyttävä mahdollinen kilpailunvastainen vaikutus, kun sillä on luotu markkinoille pääsyn esteitä ilman objektiivista perustelua. Tältä osin on huomattava, että unionin tuomioistuimet ovat jo tuominneet väärinkäyttönä kantajan menettelytavan kaltaisen menettelytavan, jolla pyritään pitämään kilpailijat poissa markkinoilta (ks. vastaavasti tuomio 6.12.2012, AstraZeneca v. komissio, C-457/10 P, EU:C:2012:770, 164 kohta). Tällaisen menettelytavan väärinkäyttöä merkitsevää luonnetta ei näin ollen voida luokitella uudeksi.

340 On myös huomattava, että se, että komission kyseenalaistama menettelytapa voidaan luokitella uudeksi, ei estä sakon määräämistä. Unionin yleinen tuomioistuin on nimittäin jo todennut, että vaikka joissakin tapauksissa komissio ei ole määrännyt lainkaan sakkoa tai on määrännyt symbolisen sakon ennakkotapausten puuttuessa, toisissa asioissa komissio on määrännyt suuria sakkoja jopa tilanteissa, joissa ei ole ollut ennakkotapauksia, jotka koskisivat samoja ominaispiirteitä käsittävää menettelyä (ks. vastaavasti tuomio 26.10.2017, Marine Harvest v. komissio, T-704/14, EU:T:2017:753, 392 kohta). On syytä täsmentää, että kantajan perustelujensa tueksi mainitsema päätös eli [SEUT] 102 artiklan ja ETA-sopimuksen 54 artiklan mukaisesta menettelystä 29.4.2014 annettu komission päätös C(2014) 2892 final (asia AT.39985 – Motorola – GPRS-standardin kannalta olennaisten patenttien täytäntöönpano, 561 kohta) ei näytä olevan merkityksellinen. Tässä päätöksessä ei nimittäin vedota pelkästään siihen, että unionin tuomioistuimet eivät olleet siihen mennessä koskaan luokitelleet kyseessä olevaa menettelytapaa väärinkäytöksi, vaan myös siihen, että kansalliset tuomioistuimet olivat päätyneet tässä kysymyksessä erilaisiin johtopäätöksiin.

341 Lisäksi oikeuskäytännöstä ilmenee, että se, että väärinkäyttö on uudenlainen, ei voi kyseenalaistaa väärinkäytön vakavuutta eikä johtaa sakon määrän alentamiseen. Unionin yleinen tuomioistuin on jo todennut myös sakkojen laskennan osalta, että se, että menettelyä, jolla olisi samat ominaispiirteet, ei

ole vielä tutkittu aikaisemmissa päätöksissä, ei vapauta yritystä vastuusta (ks. vastaavasti tuomio 9.11.1983, Nederlandsche Banden-Industrie-Michelin v. komissio, 322/81, EU:C:1983:313, 107 kohta ja tuomio 1.7.2010, AstraZeneca v. komissio, T-321/05, EU:T:2010:266, 901–903 kohta).

342 Edellä esitetyn perusteella ensimmäisen osan ensimmäinen väite on syytä hylätä.

b) Ensimmäisen osan toinen väite, jonka mukaan kantaja ei ole toiminut tuottamuksellisesti

343 Tarkasteltaessa toista väitettä, jonka mukaan kantaja ei ole toiminut vähintäänkin tuottamuksellisesti, on huomattava komission katsoneen riidanalaisen päätöksen 371 perustelukappaleessa, että riidanalaisessa päätöksessä kuvattujen tosiseikkojen ja siinä esitetyn arvioinnin perusteella kilpailusääntöjä on rikottu joko aikomuksena estää kilpailu tai vähintäänkin tuottamuksellisesti, sillä kantaja ei ole ottanut huomioon sitä, että poistaessaan rataosuuden se esti kilpailun jalostamolta Klaipėdan, Riian ja Ventspilsin meriterminaaleihin kuljetettavien öljytuotteiden rautatiekuljetuspalvelujen markkinoilla.

344 Kantaja kiistää tämän johtopäätöksen ja vetoaa lähinnä siihen, että kun se pani täytäntöön päätöksensä valita toinen vaihtoehto ja poistaa rataosuus, mikä oli sen mukaan tämän valinnan ensimmäinen välttämätön vaihe, se toimi vilpittömässä mielessä ja aikomuksena rakentaa rataosuus myöhemmin uudelleen.

345 Tältä osin on huomattava, että vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan edellytys, jonka mukaan rikkominen on ollut tahallista tai tuottamuksellista, täyttyy, kun kyseisen yrityksen olisi pitänyt tietää menettelynsä rajoittavan kilpailua, riippumatta siitä, tiesikö se rikkovansa perussopimuksen kilpailusääntöjä. Yritys on tietoinen käyttäytymisensä kilpailua rajoittavasta luonteesta, kun se tunsi tosiseikat, joilla perustellaan sekä määräävän aseman toteamista merkityksellisillä markkinoilla että komission arviointia tämän aseman väärinkäytöstä (tuomio 29.3.2012, Telefónica ja Telefónica de España v. komissio, T-336/07, EU:T:2012:172, 319 ja 320 kohta; ks. myös tuomio 13.7.2018, Stührk Delikatessen Import v. komissio, T-58/14, ei julkaistu, EU:T:2018:474, 226 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

346 Oikeuskäytännöstä ilmenee myös, että huolellisella talouden toimijalla ei voi olla epäilystä siitä, että huomattavien markkinaosuuksien hallinta – vaikkei se välttämättä ja aina ole ainoa määräävän aseman olemassaolon osoittava tekijä – on kuitenkin huomattavan tärkeä tekijä, joka sen on välttämättä otettava huomioon mahdollisessa toiminnassaan markkinoilla (tuomio 13.2.1979, Hoffmann-La Roche v. komissio, 85/76, EU:C:1979:36, 133 kohta). Siten LG:n, joka on vakiintunut rautatieliikenteen harjoittaja ja rautateiden tavaraliikenteen palvelujen tarjoamista varten ainoan Liettuassa olemassa olevan rataverkon haltija, täytyi tietää, että sillä oli määräävä asema merkityksellisillä markkinoilla.

347 Lisäksi on todettava, että kantajan aikomuksella tai väitetyllä vilpittömällä mielellä ei ole merkitystä pyrittäessä kiistämään toteamus, jonka mukaan kyseessä oleva kilpailusääntöjen rikkominen on ollut tahallista tai tuottamuksellista ja että siitä voidaan tästä syystä määrätä asetuksen N:o 1/2003 23 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu sakko (ks. vastaavasti tuomio 6.4.1995, Boël v. komissio, T-142/89, EU:T:1995:63, 116 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen). Huolellisena talouden toimijana LG:n olisi nimittäin pitänyt tuntea kilpailuoikeutta sääntelevät periaatteet ja tarvittaessa käyttää valistuneita neuvonantajia arvioidakseen asianmukaisesti tietyn teon, kuten tässä tapauksessa rataosuuden poistamisen, mahdollisia seurauksia asian olosuhteissa. Tämä koskee erityisesti ammattilaisia, jotka ovat tottuneet harjoittamaan ammattiaan huolellisesti. Heidän voidaan lisäksi edellyttää arvioivan toiminnan riskejä huolellisesti (ks. vastaavasti tuomio 29.3.2012, Telefónica ja Telefónica de España v. komissio, T-336/07, EU:T:2012:172, 323 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

348 Unionin yleinen tuomioistuin katsoo näin ollen, että kantajan täytyi tietää, että kyseinen menettely saattoi rajoittaa vakavasti kilpailua, kun otetaan huomioon erityisesti sen lakisääteinen tai tosiasiallinen monopoliasema merkityksellisillä markkinoilla, minkä vuoksi komissio saattoi perustellusti katsoa, että kyseessä oleva kilpailusääntöjen rikkominen oli ollut vähintäänkin tuottamuksellista ja että siitä oli tästä syystä perusteltua määrätä sakko.

349 Kantaja ei voi myöskään vedota siihen, että riidanalaisen päätöksen perustana oleva teoria olisi uusi, sulkeakseen pois mahdollisuuden, että sillä olisi ollut aikomus rikkoa kilpailusääntöjä tai toimia tuottamuksellisesti tältä osin. On nimittäin todettava, että tällaisilla perusteluilla pyritään pelkästään osoittamaan, että se ei ollut tietoinen riidanalaisessa päätöksessä kyseenalaistetun menettelytavan lainvastaisuudesta SEUT 102 artiklan kannalta. Nämä perustelut on näin ollen hylättävä edellä 341 kohdassa mainitun oikeuskäytännön nojalla. Joka tapauksessa edellä 339 kohdassa esitetyistä syistä kantajan on tässä tapauksessa täytynyt olla tietoinen menettelytapansa kilpailunvastaisuudesta.

350 Tästä seuraa, että komissio ei ole tehnyt oikeudellisia virheitä tai arviointivirhettä katsoessaan, että kantaja oli toiminut vähintäänkin tuottamuksellisesti (riidanalaisen päätöksen 371 perustelukappale).

351 Tätä johtopäätöstä ei myöskään voida kyseenalaistaa sillä, että hallinnollisessa menettelyssä komissio katsoi, että asiassa voitaisiin antaa sitoumuksia koskeva päätös. Kuten komissio tuo esille, se että se on hallinnollisessa menettelyssä voinut harkita hyväksyvänsä kantajan esittämän sitoumuksia koskevan ehdotuksen keinona välttää sakko, ei merkitse sitä, että se olisi katsonut, ettei tällaisen sakon vahvistaminen ole asianmukaista, vaan ainoastaan, ettei se ole sulkenut pois mahdollisuutta olla toteamatta kilpailusääntöjen rikkomista ja olla määräämättä sakkoa. Tämä seikka ei siis estänyt komissiota lopulta katsomasta, että asiassa oli tarpeen todeta kilpailusääntöjen rikkominen ja määrätä sakko.

352 Kaiken edellä esitetyn perusteella toinen väite ja siten neljännen kanneperusteen ensimmäinen osa on hylättävä.

c) Toisen osan toinen väite siltä osin kuin se koskee menettelyn kohtuutonta kestoa

353 Hallinnollisen menettelyn kohtuutonta kestoa koskevaa väitettä tarkasteltaessa on todettava, että kantaja vetoaa siihen, että se on vaikuttanut sen puolustautumisoikeuksiin ja että sen pitäisi johtaa riidanalaisessa päätöksessä sille määrätyn sakon määrän alentamiseen.

354 Aluksi on huomattava, että vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan kohtuullisen keston noudattaminen kilpailupolitiikan alaan liittyvissä hallinnollisissa menettelyissä on unionin oikeuden yleinen oikeusperiaate, jonka noudattamista unionin tuomioistuimet valvovat (ks. tuomio 19.12.2012, Heineken Nederland ja Heineken v. komissio, C-452/11 P, ei julkaistu, EU:C:2012:829, 97 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

355 Käsittelyaikojen kohtuullisuuden periaate hallinnollisissa menettelyissä on vahvistettu Euroopan unionin perusoikeuskirjan 41 artiklan 1 kohdassa, jonka mukaan ”jokaisella on oikeus siihen, että unionin toimielimet, elimet ja laitokset käsittelevät hänen asiansa puolueettomasti, oikeudenmukaisesti ja kohtuullisessa ajassa” (ks. tuomio 5.6.2012, Imperial Chemical Industries v. komissio, T-214/06, EU:T:2012:275, 284 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

356 Oikeuskäytännöstä ilmenee myös, että kun käsittelyaikojen kohtuullisuuden periaatteen loukkaaminen on voinut vaikuttaa menettelyn lopputulokseen, tällainen loukkaaminen voi johtaa riidanalaisen päätöksen kumoamiseen (ks. vastaavasti tuomio 21.9.2006, Technische Unie v. komissio, C-113/04 P, EU:C:2006:593, 48 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

357 On syytä täsmentää, että kilpailusääntöjen soveltamisen osalta kohtuullisen ajan ylittyminen voi olla kilpailusääntöjen rikkomisen toteamisesta annettujen päätösten kumoamisperuste vain, jos on näytetty toteen, että käsittelyaikojen kohtuullisuuden periaatetta loukkaamalla on vaarannettu kyseessä olevien yritysten puolustautumisoikeudet. Tätä erityistapausta lukuun ottamatta ratkaisun tekemistä kohtuullisessa ajassa koskevan velvoitteen noudattamatta jättäminen ei vaikuta asetuksen N:o 1/2003 mukaisen hallinnollisen menettelyn pätevyyteen (tuomio 21.9.2006, Nederlandse Federatieve Vereniging voor de Groothandel op Elektrotechnisch Gebied v. komissio, C-105/04 P, EU:C:2006:592, 42 kohta).

358 Tästä seuraa, että vaikka oletettaisiinkin, että hallinnollisen menettelyn kokonaiskesto on todettu mahdollisesti kohtuuttomaksi ja käsittelyaikojen kohtuullisuuden periaatetta on todettu loukatun, tällainen toteamus ei yksinään riittäisi edellä 356 ja 357 kohdassa mainitun oikeuskäytännön kannalta perusteeksi riidanalaisen päätöksen kumoamiselle.

359 On myös katsottu, että hallinnollisen menettelyn ensimmäisen vaiheen liiallinen kesto voi vaikuttaa kyseessä olevien yritysten tuleviin puolustautumismahdollisuuksiin erityisesti vähentämällä puolustautumisoikeuksien tehokkuutta, kun niihin vedotaan menettelyn toisessa vaiheessa, ajan kulumisen ja siitä seuraavan asianomaisen puolesta puhuvien todisteiden hankkimisen vaikeuden vuoksi. Tällaisessa tapauksessa on kuitenkin tärkeää, että kyseessä olevat yritykset osoittavat riittävän täsmällisesti, että niillä on ollut vaikeuksia puolustautua komission väitteitä vastaan, ja täsmentävät, mitä asiakirjoja tai todistajanlausuntoja ne eivät voisi enää pyytää, ja syyt, joiden vuoksi tämä olisi omiaan vaarantamaan niiden puolustuksen (ks. vastaavasti tuomio 21.9.2006, Technische Unie v. komissio, C-113/04 P, EU:C:2006:593, 54 ja 60–71 kohta ja tuomio 29.3.2011, ArcelorMittal Luxembourg v. komissio ja komissio v. ArcelorMittal Luxembourg ym., C-201/09 P ja C-216/09 P, EU:C:2011:190, 118 kohta).

360 Vaikka tässä tapauksessa kantaja esitti väitteen tiettyjen sen puolesta puhuvien todisteiden kokoamiseen liittyvistä hankaluuksista sen joidenkin työntekijöiden yrityksestä lähdön vuoksi, se ei tukenut tätä väitettään konkreettisilla tiedoilla. Vaikka se täsmensi kyllä päivämäärän, jolloin kyseessä olevat työntekijät lähtivät yrityksestä, se ei kuitenkaan maininnut niitä täsmällisiä syitä, joiden takia olisi ollut ratkaisevan tärkeää saada tietoja näiltä henkilöiltä puolustautumisoikeuksien käyttämiseksi, eikä varsinkaan niitä seikkoja, joiden perusteella ei ollut enää mahdollista saada tietoja näiltä henkilöiltä (ks. vastaavasti tuomio 16.6.2011, Bavaria v. komissio, T-235/07, EU:T:2011:283, 331 kohta).

361 Tässä tilanteessa on todettava, että kantaja ei ole osoittanut, että sen puolustautumisoikeuksia olisi loukattu hallinnollisen menettelyn kohtuuttoman keston perusteella.

362 Kaiken edellä esitetyn perusteella neljännen kanneperusteen toisen osan toinen väite on hylättävä siltä osin kuin se koskee hallinnollisen menettelyn kohtuutonta kestoa.

363 Kaikesta edellä esitetystä seuraa, että ensisijaisesti esitetty vaatimus riidanalaisen päätöksen kumoamisesta on hylättävä kokonaisuudessaan.

B Toissijaisesti esitetty vaatimus, joka koskee sakon määrää

364 Kantaja vaatii toisella vaatimuksellaan unionin yleistä tuomioistuinta toissijaisesti alentamaan sille riidanalaisen päätöksen 2 artiklassa määrätyn sakon määrää sen vuoksi, että tämä sakko on vahvistettu suhteettoman suureksi. Se riitauttaa ensinnäkin komission kilpailusääntöjen rikkomisen vakavuuteen liittyvänä tekijänä käyttämän myynnin arvon prosenttiosuuden, toiseksi kilpailusääntöjen rikkomisen keston ja kolmanneksi päätöksen sisällyttää sakon perusmäärään lisämäärä ehkäisevän vaikutuksen vuoksi. Tällä vaatimuksellaan kantaja riitauttaa sakon määrän suhteellisuusperiaatteen noudattamatta jättämisen perusteella ja vaatii unionin yleistä tuomioistuinta alentamaan sille määrätyn sakon määrää.

1. Sakon määrän oikeasuhteisuutta koskevat väitteet

a) Ensimmäinen väite, jonka mukaan komission hyväksymä [luottamuksellinen] prosentin suuruinen rikkomisen vakavuuteen perustuva kerroin on suhteeton

365 Ensimmäisen väitteensä tueksi kantaja esittää, että komission hyväksymä [*luottamuksellinen*] prosentin suuruinen rikkomisen vakavuuteen perustuva kerroin on suhteeton ja että mitään syytä kyseenalaistetun menettelytavan luonteen tai vakavuuden osalta ei ole esitetty. Kantaja vetoaa ensinnäkin siihen, että kyseessä oleva menettelytapa on uusi. Toiseksi se väittää, että koska liikennöinti rataosuudella oli jo tehty mahdottomaksi liikennöinnin keskeyttämisestä 2.9.2008 alkaen, rataosuuden poistamisella ei ollut markkinoilta syrjäyttävää vaikutusta tai mitään muuta kielteistä vaikutusta komission riidanalaisessa päätöksessä esille tuoman yhtenäisen eurooppalaisen rautatiealueen edelleen kehittämiseen. Kolmanneksi kantajan mukaan ei ole minkäänlaista varmuutta sen todennäköisyydestä, että ilman rataosuuden poistamista tarvittavat korjaustyöt olisi tosiasiallisesti toteutettu. Neljänneksi kantaja väittää, että hyväksytty rikkomisen vakavuuteen perustuva kerroin on suhteeton SEUT 102 artiklan soveltamista koskevissa rinnastettavissa tapauksissa noudatetun komission käytännön valossa.

366 Tältä osin on muistettava, että riidanalaisen päätöksen 377–380 perustelukappaleessa komissio on määrittääkseen kyseessä olevan kilpailusääntöjen rikkomisen vakavuuden asteen ottanut huomioon seuraavat neljä seikkaa:

– ensinnäkin kilpailusääntöjen rikkomisen luonteen, erityisesti sen, että kahden jäsenvaltion välillä sijaitsevan julkisen rataosuuden poistamista koskeva menettelytapa vaaransi sisämarkkinoiden, etenkin eurooppalaisten rautatieliikenteen sisämarkkinoiden kehittämisen

– toiseksi kantajan aseman merkityksellisillä markkinoilla eli sen, että kantaja oli ainoa palveluntarjoaja Liettuassa sekä rautatieinfrastruktuurin hallinnointia koskevilla tarjontaketjun alkupään markkinoilla että öljytuotteiden rautatiekuljetuspalveluja koskevilla tarjontaketjun loppupään markkinoilla

– kolmanneksi kilpailusääntöjen rikkomisen maantieteellisen ulottuvuuden, joka käsitti rautatieyhteydet jalostamon ja Klaipėdan, Riian ja Ventspilsin meriterminaalien välillä kahdessa jäsenvaltiossa eli Liettuassa ja Latviassa

– neljänneksi kilpailusääntöjen rikkomisen tosiasiallista täytäntöönpanoa koskevat yksityiskohdat eli sen, että rataosuuden poistamista koskeva väärinkäyttöä merkitsevä menettelytapa oli alkanut 3.10.2008.

367 Riidanalaisen päätöksen 381 perustelukappaleessa vertailtuaan yhtäältä kilpailusääntöjen rikkomisen rajattua maantieteellistä ulottuvuutta ja toisaalta kantajan erittäin merkittäviä markkinaosuuksia ja kyseessä olevan kilpailusääntöjen rikkomisen kielteistä vaikutusta sisämarkkinoiden kehittämiseen komissio katsoo, että myynnin arvon osuus, joka oli otettava huomioon kilpailusääntöjen rikkomisen vakavuuteen liittyvänä tekijänä, oli [*luottamuksellinen*] prosenttia, minkä seurauksena se hyväksyi [*luottamuksellinen*] euron suuruisen määrän.

368 Tässä tapauksessa ensinnäkin siltä osin kuin kantaja viittaa neljännen kanneperusteen ensimmäisen osan tueksi esitettyihin perusteluihin, joiden mukaan asia on uusi ja ennennäkemätön, ja väittää, että komission hyväksymä [*luottamuksellinen*] prosentin suuruinen rikkomisen vakavuuteen perustuva kerroin on suhteeton, riittää kun todetaan, että unionin tuomioistuimet ovat useita kertoja tuominneet väärinkäyttönä kantajan menettelytavan kaltaisen menettelytavan, jolla pyritään pitämään kilpailijat poissa markkinoilta, kuten edellä 339 kohdassa on todettu (ks. vastaavasti tuomio 6.12.2012, AstraZeneca v. komissio, C-457/10 P, EU:C:2012:770, 164 kohta). Tällaista menettelytapaa ei näin

ollen voida pitää uutena, eikä kantaja voi pätevästi väittää, että kyseessä olisi uusi väärinkäytön muoto, jonka lainvastaisuudesta se ei ollut tietoinen. Kantajan tältä osin esittämien perustelujen nojalla ei siis voida katsoa, että [*luottamuksellinen*] prosentin suuruinen rikkomisen vakavuuteen perustuva kerroin olisi suhteeton.

369 Tarkasteltaessa väitettä, jonka mukaan rataosuuden poistamisella ei ole ollut markkinoilta syrjäyttävää vaikutusta tai mitään muuta kielteistä vaikutusta yhtenäisen eurooppalaisen rautatiealueen edelleen kehittämiseen, on huomattava, kuten edellä 233 kohdassa on katsottu, että komissio on perustellusti todennut riidanalaisessa päätöksessä, että rataosuuden poistamisella sellaisenaan, riippumatta sillä tapahtuvan liikennöinnin aiemmasta keskeyttämisestä, saattoi olla kilpailunvastaisia vaikutuksia markkinoilla. Erityisesti toisen kanneperusteen tarkastelusta ilmenee, että kuten komissio toteaa riidanalaisessa päätöksessä, rataosuuden poistaminen johti jalostamolta Klaipėdan, Riian ja Ventspilsin meriterminaaleihin kuljetettavien öljytuotteiden rautatiekuljetuspalvelujen markkinoiden sulkemiseen. Tässä tilanteessa kantaja ei voi pätevästi vedota markkinoilta syrjäyttävien tai kielteisten vaikutusten puuttumiseen osoittaakseen, että [*luottamuksellinen*] prosentin suuruinen rikkomisen vakavuuteen perustuva kerroin olisi suhteeton.

370 Kantaja väittää lisäksi virheellisesti, että rataosuuden poistamisella ei ole ollut markkinoilta syrjäyttävää vaikutusta tai mitään muuta kielteistä vaikutusta yhtenäisen eurooppalaisen rautatiealueen edelleen kehittämiseen. Kuten komissio tuo esille riidanalaisen päätöksen 361 perustelukappaleessa, kaksi jäsenvaltiota (tässä tapauksessa Liettuan tasavallan ja Latvian tasavallan) yhdistävän 19 kilometrin pituisen ratalinkin poistaminen ilman objektiivista perustelua, mikä voi estää merkittävää asiakasta turvautumasta toisen rautatieliikenteen harjoittajan palveluihin, vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan ja merkitsee menettelytapaa, joka näyttää olevan rautatiepalvelujen sisämarkkinoiden ja erityisesti unionin rautateiden tavaraliikennemarkkinoiden kehittämisen taustalla olevien tavoitteiden vastainen. Tällaisten markkinoiden kehittäminen nimittäin estyisi, jos rautatieliikenteen harjoittaja, jolla on määräävä asema markkinoilla, voisi suojautua kilpailulta poistamalla ilman minkäänlaista objektiivista perustelua kaksi jäsenvaltiota yhdistävän julkisen rautatieinfrastruktuurin.

371 Komissio ei siis ole tehnyt virhettä katsoessaan riidanalaisen päätöksen 381 perustelukappaleessa, että kun otetaan huomioon kilpailusääntöjen rikkomisen luonne ja erityisesti se, että kahden jäsenvaltion välillä sijaitsevan julkisen rataosuuden poistaminen vaaransi eurooppalaisten rautatieliikenteen sisämarkkinoiden kehittämisen, ja kun otetaan huomioon kilpailusääntöjen rikkomisen rajattu maantieteellinen ulottuvuus, myynnin arvon osuus, joka oli otettava tässä tapauksessa huomioon kilpailusääntöjen rikkomisen vakavuuteen liittyvänä tekijänä, saattoi olla [*luottamuksellinen*] prosenttia.

372 Tarkasteltaessa perustelua, jonka mukaan [*luottamuksellinen*] prosentin suuruinen rikkomisen vakavuuteen perustuva kerroin on myös suhteeton SEUT 102 artiklan soveltamista koskevissa rinnastettavissa tapauksissa noudatetun komission käytännön valossa ja on tästä syystä yhdenvertaisen kohtelun periaatteen vastainen, on syytä muistaa, että vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan komission aiempi päätöskäytäntö ei ole sakkojen määrittämisen oikeudellinen kehys kilpailuoikeuden alalla ja että muita asioita koskevat päätökset ovat luonteeltaan vain viitteellisiä yhdenvertaisen kohtelun periaatteen mahdollisen loukkaamisen osalta, koska on epätodennäköistä, että niihin liittyvät olosuhteet, kuten markkinat, tuotteet, yritykset ja kyseessä olevat ajanjaksot, olisivat identtisiä (ks. vastaavasti tuomio 21.9.2006, JCB Service v. komissio, C-167/04 P, EU:C:2006:594, 201 ja 205 kohta; tuomio 7.6.2007, Britannia Alloys & Chemicals v. komissio, C-76/06 P, EU:C:2007:326, 60 kohta ja tuomio 16.6.2011, Caffaro v. komissio, T-192/06, EU:T:2011:278, 46 kohta).

373 Yhdenvertaisen kohtelun periaate, jonka vastaista on, että toisiinsa rinnastettavia tapauksia kohdellaan eri tavalla tai että erilaisia tapauksia kohdellaan samalla tavalla, ellei tällaista kohtelua voida objektiivisesti perustella, kuitenkin velvoittaa komissiota sen määrätessä yritykselle kilpailusääntöjen rikkomisesta sakon, samoin kuin se velvoittaa kaikkia toimielimiä niiden kaikessa toiminnassa. On kuitenkin niin, että komission sakkojen määräämistä koskevissa asioissa tekemillä päätöksillä voi olla

merkitystä yhdenvertaisen kohtelun periaatteen noudattamisen kannalta ainoastaan, jos osoitetaan, että näihin muihin päätöksiin liittyvien asioiden olosuhteet, kuten markkinat, tuotteet, maat, yritykset ja kyseessä olevat ajanjaksot, ovat rinnastettavissa käsiteltävänä olevan asian olosuhteisiin (ks. tuomio 29.6.2012, E.ON Ruhrgas ja E.ON v. komissio, T-360/09, EU:T:2012:332, 261 ja 262 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

374 Kantaja ei ole tässä tapauksessa osoittanut, että aiempiin päätöksiin, joihin se vetoaa, liittyvien asioiden olosuhteet olisivat rinnastettavissa käsiteltävänä olevan asian olosuhteisiin. Kantaja vetoaa SEUT 102 artiklan ja ETA-sopimuksen 54 artiklan mukaisesta menettelystä 20.9.2016 annettuun komission päätökseen (asia AT.39759 – ARA – Markkinoiden sulkeminen). On kuitenkin todettava, että tämä päätös koski väärinkäyttöä merkitsevää menettelytapaa, joka ei ole rinnastettavissa, toisin kuin kantaja väittää, tässä asiassa kyseessä olevaan menettelytapaan. Tämä aiempi asia koski nimittäin olennaisen infrastruktuurin käyttöoikeuden epäämistä, kun taas tässä tapauksessa on ensimmäistä kanneperustetta tutkittaessa katsottu, että rataosuuden poistamista tarkoituksena pitää kilpailijat poissa markkinoilta epäedullisemmin edellytyksin, ei voida tarkastella olennaisen infrastruktuurin käyttöoikeuden epäämisenä. Myös siltä osin kuin kyse on [SEUT 102] artiklan ja ETA-sopimuksen 54 artiklan mukaisesta menettelystä 13.5.2009 tehdystä komission päätöksestä (asia COMP/C-3/37.990 – Intel), korostaessaan, että tässä päätöksessä kyseenalaistettu menettelytapa koski ehdollisia alennuksia, kantaja itse osoittaa, että kyseisen asian olosuhteet eivät ole rinnastettavissa käsiteltävänä olevan asian olosuhteisiin. Näillä päätöksillä ei näin ollen ole merkitystä yhdenvertaisen kohtelun periaatteen noudattamisen kannalta.

375 Kaiken edellä esitetyn perusteella on todettava, että komissio ei ole loukannut suhteellisuusperiaatetta vahvistaessaan rikkomisen vakavuuteen perustuvana tekijänä käytetyn myynnin arvon osuuden [*luottamuksellinen*] prosentin suuruiseksi kantajalle määrätyn sakon perusmäärän määrittämistä varten.

b) Toinen väite siltä osin kuin se koskee kilpailusääntöjen rikkomisen liian pitkää kestoa sen alkamisajankohtaa koskevan virheellisen valinnan vuoksi

376 Tarkasteltaessa perusteluja, joilla pyritään riitauttamaan kilpailusääntöjen rikkomisen kesto komission valitseman alkamisajankohdan vuoksi, on syytä muistaa, että todettuaan riidanalaisessa päätöksessä kilpailusääntöjen rikkomisen alkaneen 3.10.2008 ja jatkuvan edelleen riidanalaisen päätöksen antamisajankohtana komissio on vahvistanut myynnin arvon osuuteen sovellettavaksi korotuskertoimeksi yhdeksän.

377 Riittää, kun todetaan, että kantajan perustelu, jonka mukaan se teki päätöksen olla rakentamatta rataosuutta uudelleen vasta 17.12.2010 annetun välitystuomion jälkeen, on jo hylätty toista kanneperustetta arvioitaessa. Kantaja ei näin ollen voi vedota tähän välitystuomioon väittääkseen, että sillä ei ollut enää velvollisuutta rakentaa rataosuutta uudelleen.

378 Tästä seuraa, että komissio on riidanalaisessa päätöksessä todennut perustellusti, että kilpailusääntöjen rikkominen oli alkanut 3.10.2008, kun kantaja oli alkanut poistaa rataosuutta, ja että juuri rataosuuden poistamisella liikennöinnin keskeyttämisestä riippumatta saattoi olla kilpailunvastaisia vaikutuksia. Komissio ei siten ole tehnyt virhettä vahvistaessaan myynnin arvon osuuteen sovellettavaksi korotuskertoimeksi yhdeksän kilpailusääntöjen rikkomisen keston huomioon ottamiseksi.

379 Siltä osin kuin kyse on kantajan vaatimuksesta sille määrätyn sakon määrän huomattavasta alentamisesta hallinnollisen menettelyn liian pitkän keston vuoksi, sen hylkäämiseksi riittää, kun muistutetaan unionin tuomioistuimen jo todenneen, että vaikka se, että komissio loukkaa kohtuullisessa ajassa toimimista koskevaa periaatetta, voi oikeuttaa kumoamaan komission SEUT 101 tai SEUT 102 artiklaan perustuvan hallinnollisen menettelyn päätteeksi antaman päätöksen, jos se merkitsee myös asianomaisen yrityksen puolustautumisoikeuksien loukkaamista, tällainen

kohtuullisessa ajassa toimimista koskevan periaatteen loukkaaminen – olettaen, että se näytetään toteen – ei voi johtaa määrätyn sakon määrän alentamiseen (ks. tuomio 26.1.2017, Villeroy & Boch v. komissio, C-644/13 P, EU:C:2017:59, 79 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

380 On myös katsottu, että unionille SEUT 268 artiklan ja SEUT 340 artiklan toisen kohdan nojalla esitetty vahingonkorvausvaatimus on – koska se voi kattaa kaikki tilanteet, joissa menettely on kestänyt kohtuuttoman kauan – tehokas ja yleisesti sovellettava korjauskeino tällaiseen loukkaukseen vetoamiseksi ja seuraamuksen määräämiseksi siitä (ks. vastaavasti tuomio 26.11.2013, Groupe Gascogne v. komissio, C-58/12 P, EU:C:2013:770, 82 kohta).

c) Kolmas väite, jonka mukaan komission hyväksymä [luottamuksellinen] prosentin suuruinen lisämäärä on suhteeton

381 Kolmannella väitteellään kantaja esittää, että ehkäisevän vaikutuksen aikaansaamiseksi lisätyn [*luottamuksellinen*] prosentin suuruisen lisämäärän soveltaminen on myös suhteetonta. Koska asia on kantajan mukaan uusi, se ei olisi voinut ennakoida uuden ja paljon vähemmän tiukan oikeudellisen arviointiperusteen soveltamista. Komissio ei sen mukaan ole määrännyt lisämäärää itsenäisestä kilpailusääntöjen rikkomisesta SEUT 102 artiklan nojalla yhdessäkään muussa asiassa eikä esittänyt seikkoja, jotka selittäisivät, miksi se on poikennut aiemmasta käytännöstään. Lisäksi sakon määrä on jo ehkäisevä yrityksen kokoon, sen rahoitustapaan ja tuottoon nähden. Mitä tahansa ehkäisevää tekijää pitäisi alentaa rikkomisen vakavuuteen perustuvan tekijän osalta esitetyistä syistä.

382 Aluksi on huomattava komission korostavan riidanalaisen päätöksen 383 perustelukappaleessa, että vuoden 2006 suuntaviivojen 25 kohdan mukaisesti riippumatta rikkomiseen osallistuneen yrityksen osallistumisen kestosta se saattoi sisällyttää ehkäisevän vaikutuksen vuoksi sakon perusmäärään lisämäärän, joka on korkeintaan 25 prosenttia myynnin arvosta. Komissio toteaa samassa perustelukappaleessa, että päättäkseen kyseessä olevassa asiassa huomioon otettavan myynnin arvon se ottaa huomioon useita tekijöitä ja erityisesti vuoden 2006 suuntaviivojen 22 kohdassa tarkoitetut tekijät. Komissio on siten määrännyt riidanalaisen päätöksen 384 perustelukappaleessa kilpailusääntöjen rikkomisen luonteen vuoksi (ks. riidanalaisen päätöksen 377 perustelukappale) lisämäärän, joka on [*luottamuksellinen*] prosenttia myynnin arvosta, eli [*luottamuksellinen*] euroa.

383 Siltä osin kuin kyse on ensimmäisestä perustelusta, on todettava, ettei se eroa neljännen kanneperusteen toisen osan ensimmäisen väitteen tueksi esitetystä perustelusta kilpailusääntöjen rikkomisen vakavuuden riitauttamiseksi. Koska tämä perustelu on hylätty neljännen kanneperusteen toisen osan ensimmäistä väitettä tutkittaessa, se on hylättävä myös siltä osin kuin sillä vedotaan [*luottamuksellinen*] prosentin suuruisen lisämäärän suhteettomuuteen.

384 Siltä osin kuin kyse on toisesta perustelusta, jonka mukaan komissio ei ole määrännyt lisämäärää itsenäisestä kilpailusääntöjen rikkomisesta SEUT 102 artiklan nojalla yhdessäkään muussa asiassa eikä esittänyt seikkoja, jotka selittäisivät, miksi se on poikennut aiemmasta käytännöstään, on syytä muistaa, että riidanalaisen päätöksen antamispäivänä komissio oli jo soveltanut lisämäärää itsenäiseen kilpailusääntöjen rikkomiseen SEUT 102 artiklan nojalla ainakin yhdessä aiempana ajankohtana annetussa päätöksessä eli Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen 102 artiklan ja ETA-sopimuksen 54 artiklan mukaisesta menettelystä 27.6.2017 annetussa päätöksessä C(2017) 4444 final (asia AT.39740 – Googlen hakutoiminnot (hintavertailu)). Lisäksi on todettava yhtäältä, että vakiintuneen oikeuskäytännön mukaan – sanotun kuitenkaan rajoittamatta yhdenvertaisen kohtelun periaatteen noudattamista – komission aiemmin noudattama päätöskäytäntö ei itsessään ole sakkojen määrittämistä koskeva oikeudellinen kehys kilpailuoikeuden alalla, ja toisaalta, että komissiolla on asetuksen N:o 1/2003 osalta harkintavaltaa sakkojen määrän vahvistamisessa, jotta se voisi ohjata yritysten toimintaa niin, että ne noudattaisivat kilpailusääntöjä, ja jotta se voisi mukauttaa sakkojen tasoa tämän politiikan tarpeita vastaavaksi (tuomio 16.6.2011, Bavaria v. komissio, T-235/07, EU:T:2011:283, 288 kohta; ks. myös tuomio 16.6.2011, Heineken Nederland ja Heineken v. komissio,

T-240/07, EU:T:2011:284, 345 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen). Tästä seuraa, että tämä komission käytäntö ei ollut uusi ja että komissiolla ei missään tapauksessa olisi ollut velvollisuutta esittää riidanalaisessa päätöksessä syitä, jotka selittäisivät, miksi se olisi mahdollisesti poikennut aiemmasta käytännöstään.

385 Vuoden 2006 suuntaviivojen 25 kohdan mukaan lisämäärä voidaan määrätä kilpailusääntöjen rikkomistapauksissa, jotka eivät koske kartelleja. Tässä kohdassa todetaan seuraavaa:

”Riippumatta rikkomiseen osallistuneen yrityksen osallistumisen kestosta, komissio sisällyttää – – perusmäärään määrän, joka on 15–25 prosenttia edellä A jaksossa määritellystä myyntiarvosta, estääkseen yrityksiä osallistumasta hintojen vahvistamisesta, markkinaosuuksista ja tuotantorajoituksista tehtäviin horisontaalisiin sopimuksiin. Komissio voi lisätä perusmäärään kyseisen lisäsumman myös muunlaisten rikkomisten tapauksessa. Päättääkseen kussakin tapauksessa huomioon otettavan osuuden myyntiarvosta komissio ottaa huomioon useita tekijöitä, erityisesti 22 kohdassa mainitut tekijät.”

386 Tässä tapauksessa komissio on vuoden 2006 suuntaviivojen 22 kohdan mukaisesti perustellut lisämäärän soveltamista kilpailusääntöjen rikkomisen luonteen perusteella ja muun muassa sillä perusteella, että tämä kahden jäsenvaltion välillä sijaitsevan julkisen rataosuuden poistamisesta muodostuva kilpailusääntöjen rikkominen vaaransi sisämarkkinoiden ja erityisesti eurooppalaisten rautatieliikenteen sisämarkkinoiden kehittämisen (riidanalaisen päätöksen 377 ja 384 perustelukappale).

387 Siltä osin kuin kyse on kolmannesta kantajan esittämästä perustelusta, jonka mukaan sakko on suuruudeltaan ennennäkemätön pienelle rautatieyritykselle, joka tuottaa vain vähimmäistason voittoa tai ei voittoa lainkaan, on syytä muistaa, että kantaja on Liettuan kansallinen rautatieyhtiö, että sillä on Liettuan rautatieinfrastruktuurin hallinnointia koskeva lakisääteinen monopoli ja tosiasiallinen monopoli Liettuan rautateiden tavaraliikennemarkkinoilla ja että vuonna 2016 sen kokonaisliikevaihto oli riidanalaisen päätöksen 5 perustelukappaleesta ilmenevällä tavalla 409,5 miljoonaa euroa. Näiden seikkojen perusteella sitä ei voida pitää pienenä rautatieyhtiönä. Joka tapauksessa on katsottava, että komissiolla ei ole velvollisuutta alentaa sakkojen määrää, kun kyseiset yritykset ovat pieniä tai keskisuuria. Yrityksen koko on nimittäin jo otettu huomioon asetuksen N:o 1/2003 23 artiklan 2 kohdassa vahvistetun enimmäismäärän ja vuoden 2006 suuntaviivojen määräysten avulla. Näitä kokoon liittyviä seikkoja lukuun ottamatta ei ole mitään syytä kohdella pieniä tai keskisuuria yrityksiä toisin kuin muita yrityksiä. Se, että yritykset ovat pieniä tai keskisuuria yrityksiä, ei vapauta niitä velvollisuudesta noudattaa kilpailusääntöjä (tuomio 28.4.2010, Amann & Söhne ja Cousin Filterie v. komissio, T-446/05, EU:T:2010:165, 200 kohta).

388 Siltä osin kuin neljännellä perustelullaan kantaja vaatii sakon perusmäärään sisällytetyn lisämäärän alentamista hallinnollisen menettelyn liian pitkän keston perusteella, on todettava, että tämä perustelu on hylättävä samoista syistä kuin edellä 379 ja 380 kohdassa on esitetty.

2. Kantajalle määrätyn sakon lopullisen määrän määrittäminen täyden harkintavallan nojalla

389 Aluksi on huomattava, että vasta sen jälkeen, kun unionin tuomioistuimet ovat päättäneet niiden käsiteltäväksi saatetun päätöksen laillisuusvalvonnan niille esitettyjen perusteiden ja niiden mahdollisesti viran puolesta tutkimien perusteiden valossa, ne voivat – jos päätöstä ei ole kumottu kokonaan – käyttää täyttä harkintavaltaansa yhtäältä päättääkseen saman päätöksen laillisuutta koskevan tuomionsa seurauksista ja toisaalta määrittääkseen, ottaen huomioon niille esitetyn näytön, onko niiden ratkaisunsa antamishetkellä korvattava komission arviointi omallaan, jotta sakon määrä olisi asianmukainen (ks. tuomio 17.12.2015, Orange Polska v. komissio, T-486/11, EU:T:2015:1002, 67 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen ja tuomio 12.7.2019, Hitachi-LG Data Storage ja Hitachi-LG Data Storage Korea v. komissio, T-1/16, EU:T:2019:514, 56 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

390 On myös huomattava, että kun unionin tuomioistuimet käyttävät täyttä harkintavaltaansa, ne voivat paitsi pelkästään valvoa seuraamuksen laillisuutta myös korvata komission, joka on toteuttanut toimen, jossa kyseinen määrä on alun perin vahvistettu, arvioinnin omalla arvioinnillaan kyseisen seuraamuksen määrän määrittämiseksi, mutta tämän harkintavallan piiriin ei kuitenkaan kuulu niiden seikkojen muuttaminen, jotka muodostavat komission unionin yleisen tuomioistuimen käsiteltäväksi saatetussa päätöksessä laillisesti toteaman kilpailusääntöjen rikkomisen (ks. vastaavasti tuomio 21.1.2016, Galp Energía España ym. v. komissio, C-603/13 P, EU:C:2016:38, 75–77 kohta).

391 Niinpä unionin tuomioistuimet voivat muuttaa riidanalaista toimea myös kumoamatta sitä poistaakseen määrätyn sakon tai alentaakseen tai korottaakseen sen määrää, sillä tällaisen toimivallan käyttämisestä seuraa seuraamusten määräämistä koskevan oikeuden siirtyminen lopullisesti niille (ks. vastaavasti tuomio 15.10.2002, Limburgse Vinyl Maatschappij ym. v. komissio, 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, 692 ja 693 kohta; tuomio 3.9.2009, Prym ja Prym Consumer v. komissio, C-534/07 P, EU:C:2009:505, 86 kohta ja määräys 7.7.2016, Westfälische Drahtindustrie ja Pampus Industriebeteiligungen v. komissio, C-523/15 P, EU:C:2016:541, 32–34 kohta).

392 Unionin yleisen tuomioistuimen arviointi siitä, onko sakkojen suuruus asianmukainen asetuksen N:o 1/2003 23 artiklan 3 kohdassa vahvistettujen kriteerien mukaisesti, saattaa edellyttää sellaisten lisätietojen esittämistä ja huomioon ottamista, joita ei ole mainittu komission päätöksessä, jolla määrättiin sakko (ks. vastaavasti tuomio 16.11.2000, Stora Kopparbergs Bergslags v. komissio, C-286/98 P, EU:C:2000:630, 57 kohta ja tuomio 12.7.2011, Fuji Electric v. komissio, T-132/07, EU:T:2011:344, 209 kohta).

393 Unionin yleisen tuomioistuimen on siis täyttä harkintavaltaansa käyttäessään määritettävä sakon määrä kaikki asian olosuhteet huomioon ottaen (ks. vastaavasti tuomio 26.9.2013, Alliance One International v. komissio, C-679/11 P, ei julkaistu, EU:C:2013:606, 104 kohta ja tuomio 16.6.2011, Putters International v. komissio, T-211/08, EU:T:2011:289, 75 kohta).

394 Tämä harkintavallan käyttäminen edellyttää asetuksen N:o 1/2003 23 artiklan 3 kohdan mukaisesti, että huomioon otetaan kantajan kilpailusääntöjen rikkomisen vakavuus ja kesto muun muassa oikeasuhteisuutta, seuraamusten yksilökohtaista määräämistä ja yhdenvertaista kohtelua koskevia periaatteita noudattaen, eivätkä unionin yleistä tuomioistuinta sido komission vuoden 2006 suuntaviivoissaan määrittelemät ohjeelliset säännöt (ks. vastaavasti tuomio 21.1.2016, Galp Energía España ym. v. komissio, C-603/13 P, EU:C:2016:38, 90 kohta oikeuskäytäntöviittauksineen).

395 Tästä seuraa, että asianomaisen yrityksen edellisen tilikauden liikevaihdosta laskettavan 10 prosentin enimmäismäärän rajoissa unionin yleisen tuomioistuimen harkintavaltaa rajoittavat pelkästään asetuksen N:o 1/2003 23 artiklan 3 kohdassa, jossa annetaan toimivaltaiselle viranomaiselle laaja harkintavalta, vahvistetut kilpailusääntöjen rikkomisen vakavuutta ja kestoa koskevat arviointiperusteet, jollei edellä 394 kohdassa mainittujen periaatteiden noudattamisesta muuta johdu.

396 Unionin yleisen tuomioistuimen on perusteluvelvollisuutensa nojalla esitettävä yksityiskohtaisesti ne tekijät, jotka se on ottanut huomioon sakon määrän vahvistaessaan (ks. vastaavasti tuomio 14.9.2016, Trafilerie Meridionali v. komissio, C-519/15 P, EU:C:2016:682, 52 kohta).

397 Kilpailusääntöjen rikkomisen vakavuutta koskevan oikeudellisen arviointiperusteen soveltamisen osalta oikeuskäytännössä on vakiintuneesti katsottu, että kun unionin yleinen tuomioistuin vahvistaa sakon määrän, kyseessä ei ole mikään täsmällinen aritmeettinen laskutoimitus (tuomio 5.10.2011, Romana Tabacchi v. komissio, T-11/06, EU:T:2011:560, 266 kohta ja tuomio 15.7.2015, SLM ja Ori Martin v. komissio, T-389/10 ja T-419/10, EU:T:2015:513, 436 kohta).

398 Unionin yleisen tuomioistuimen on kuitenkin määritettävä sakon määrä, joka on sen asianmukaiseksi katsomien arviointiperusteiden kannalta oikeassa suhteessa kantajan kilpailusääntöjen rikkomisen vakavuuteen ja myös vaikutukseltaan riittävä ehkäisevä.

399 Unionin yleinen tuomioistuin katsoo asianmukaiseksi ottaa huomioon täyttä harkintavaltaansa käyttäen kilpailusääntöjen rikkomisen luonteen, LG:n aseman merkityksellisillä markkinoilla ja tämän kilpailusääntöjen rikkomisen maantieteellisen ulottuvuuden.

400 Kilpailusääntöjen rikkomisen luonnetta tarkasteltaessa asiakirja-aineistosta on todettava ilmenevän, että sillä, että lyhyen reitin 19 kilometrin pituinen ratalinkki, jolla liikennöinti oli alun perin keskeytetty ja joka mahdollisti lyhimmän ja halvimman reitin käyttämisen väliintulijan jalostamon ja Latviassa sijaitsevan meriterminaalin välillä, purettiin kokonaisuudessaan, on voinut olla jalostamolta läheisiin meriterminaaleihin kuljetettavien öljytuotteiden rautatiekuljetuspalvelujen markkinoilta syrjäyttävä kilpailunvastainen vaikutus, kun sillä on luotu markkinoille pääsyn esteitä ilman objektiivista perustelua.

401 LG:n asemasta merkityksellisillä markkinoilla on todettava, että sillä oli monopoliasema Liettuan rautatieinfrastruktuurin hallinnointia koskevilla tarjontaketjun alkupään markkinoilla ja että se oli ainoa öljytuotteiden rautatiekuljetuspalveluja koskevilla tarjontaketjun loppupään markkinoilla toimiva yritys, mikä antoi sille monopoliaseman näillä markkinoilla. Tämän aseman vuoksi LG:llä oli erityinen velvollisuus olla toiminnallaan rajoittamatta toimivaa ja vääristymätöntä kilpailua markkinoilla.

402 Kilpailusääntöjen rikkomisen maantieteellisestä ulottuvuudesta on todettava, että vaikka tämä rikkominen vaikutti osaan kahden jäsenvaltion aluetta, se jäi kuitenkin suhteellisen rajatuksi. Rataosuuden poistaminen koski vain yhtä ratalinkkiä, jolla varmistettiin yksi monista mahdollisista rautatieyhteyksistä Latvian ja Liettuan välillä.

403 Kilpailusääntöjen rikkomisen keston osalta on todettava sen alkaneen 3.10.2008 ja jatkuneen ajankohtaan, jona riidanalainen päätös annettiin.

404 Unionin yleinen tuomioistuin katsoo näin ollen, että kilpailusääntöjen rikkomisen vakavuutta ja kestoa arvioidaan asianmukaisesti, kun sakon määräksi vahvistetaan 20 068 650 euroa.

405 Unionin yleinen tuomioistuin toteaa, että sakon määrä on asianmukainen, kun otetaan huomioon, että kantajalle on tarpeen määrätä sakko, jolla on ehkäisevä vaikutus.

406 Näin ollen kantajan maksettavana olevan sakon määräksi on vahvistettava 20 068 650 euroa.

Oikeudenkäyntikulut

407 Unionin yleisen tuomioistuimen työjärjestyksen 134 artiklan 3 kohdan mukaan kukin asianosainen vastaa omista kuluistaan, jos asiassa osa vaatimuksista ratkaistaan toisen asianosaisen ja osa toisen asianosaisen hyväksi.

408 Tässä asiassa kantaja ja komissio on velvoitettava vastaamaan omista oikeudenkäyntikuluistaan.

409 Lisäksi työjärjestyksen 138 artiklan 3 kohdan mukaan unionin yleinen tuomioistuin voi määrätä, että muu kuin tämän artiklan 1 ja 2 kohdassa mainittu väliintulija vastaa omista oikeudenkäyntikuluistaan. Tässä asiassa on määrättävä, että Orlen vastaa omista oikeudenkäyntikuluistaan.

Näillä perusteilla

UNIONIN YLEINEN TUOMIOISTUIN (laajennettu ensimmäinen jaosto)

on ratkaissut asian seuraavasti:

1) SEUT 102 artiklan mukaisesta menettelystä 2.10.2017 annetun Euroopan komission päätöksen C(2017) 6544 final (asia AT.39813 – Baltian rautatiet) 2 artiklassa Lietuvos geležinkeliai AB:lle määrätyn sakon määräksi vahvistetaan 20 068 650 euroa.

2) Kanne hylätään muilta osin.

3) Lietuvos geležinkeliai ja komissio vastaavat omista oikeudenkäyntikuluistaan.

4) Orlen Lietuva AB vastaa omista oikeudenkäyntikuluistaan.

Papasavvas Kanninen Półtorak

Porchia Stancu

Julistettiin Luxemburgissa 18 päivänä marraskuuta 2020.

Allekirjoitukset

Sisällys

I Asian tausta 2

A Tosiseikat 2

B Hallinnollinen menettely 4

C Riidanalainen päätös 5

1. Merkityksellisten markkinoiden määritteleminen ja kantajan määräävä asema näillä markkinoilla 5

2. Väärinkäyttöä merkitsevä menettelytapa 6

3. Sakko ja määräys 6

4. Riidanalaisen päätöksen päätösosa 7

II Asian käsittelyn vaiheet ja asianosaisten vaatimukset 7

III Oikeudellinen arviointi 9

A Ensisijaisesti esitetty vaatimus riidanalaisen päätöksen kumoamisesta 9

1. Ensimmäinen kanneperuste, joka koskee arviointivirheitä ja oikeudellisia virheitä SEUT 102 artiklan soveltamisessa siltä osin kuin kantajan menettelytapaa on pidetty väärinkäyttönä . 9

2. Toinen kanneperuste, joka koskee arviointivirheitä ja oikeudellisia virheitä SEUT 102 artiklan soveltamisessa kyseessä olevan menettelyn arvioinnin osalta 14

a) Toisen kanneperusteen ensimmäinen osa, joka koskee virheitä siltä osin kuin komissio on esittänyt ”epäilyjä” rataosuuden puutteellisuuksien paikkansapitävyydestä 14

1) Ensimmäisen osan ensimmäinen väite, joka koskee rataosuuden vaurion ilmenemiseen kohdistuvia epäilyjä 15

2) Ensimmäisen osan toinen väite, joka koskee virheitä arvioitaessa näkemystä, jonka mukaan rataosuuden poistaminen johtui yksinomaan vauriosta 15

3) Ensimmäisen osan kolmas väite, joka koskee virheitä arvioitaessa 5.9.2008 päivättyjen raporttien ja 4. ja 5.9.2008 päivättyjen kirjeiden välisiä eroja 16

4) Ensimmäisen osan neljäs väite, jonka mukaan komissio on virheellisesti hylännyt ratapenkereen systeemisiä ongelmia koskevat perustelut 18

b) Toisen kanneperusteen toinen osa, joka koskee arviointivirheitä siltä osin kuin komissio on pitänyt rataosuuden poistamista ”erittäin epätavanomaisena” 20

c) Toisen kanneperusteen kolmas osa, joka koskee komission virheitä sen arvioidessa LG:n aikomuksia rataosuuden poistamisajankohtana 25

1) Kolmannen osan ensimmäinen väite, joka koskee oikeudellista virhettä kantajan kilpailunvastaisen aikomuksen huomioon ottamisessa 26

2) Kolmannen osan toinen väite, joka perustuu kantajan vilpillisen mielen arvioinnissa huomioon otettujen tosiseikkojen aineelliseen paikkansapitämättömyyteen 27

i) Ensimmäinen perustelu, jonka mukaan 17.12.2010 annettu välitystuomio olisi vaikuttanut päätökseen olla rakentamatta rataosuutta uudelleen 28

ii) Toinen perustelu, joka koskee riidanalaisen päätöksen 192 perustelukappaleessa mainittuja kolmea seikkaa koskevia arviointivirheitä 28

d) Toisen kanneperusteen neljäs osa, joka koskee arviointivirheitä ja oikeudellisia virheitä arvioitaessa kyseessä olevan menettelyn mahdollisia vaikutuksia kilpailuun 29

1) Ensimmäinen väite, joka koskee oikeudellisia virheitä 29

i) Ensimmäinen perustelu, jonka mukaan rataosuuden poistamiseen ei liity kilpailunvastaisia vaikutuksia 29

ii) Toinen perustelu, jonka mukaan rataosuuden korjaamatta jättäminen ei estänyt LDZ:aa olemasta tehokas kilpailija 32

2) Toinen väite, joka koskee arviointivirheitä siltä osin, oliko LDZ:lla mahdollisuus kilpailla LG:n kanssa pitkällä reitillä Latviaan 34

i) Perustelut, joilla pyritään kiistämään markkinoille pääsyn esteet 34

ii) Perustelut, joilla pyritään kiistämään väite, jonka mukaan pitkät reitit Latvian meriterminaaleihin eivät olleet kilpailukykyisiä verrattuna Klaipėdaan suuntautuvaan reittiin 38

3. Kolmas kanneperuste, joka koskee SEUT 296 artiklan ja asetuksen N:o 1/2003 2 artiklan rikkomista todisteiden riittämättömyyden ja perustelujen puutteellisuuden vuoksi 42

a) Kolmannen kanneperusteen ensimmäinen osa, joka koskee SEUT 296 artiklan rikkomista perustelujen puutteellisuuden vuoksi 42

b) Kolmannen kanneperusteen toinen osa, joka koskee asetuksen N:o 1/2003 2 artiklan rikkomista 42

4. Viides kanneperuste, joka koskee asetuksen N:o 1/2003 7 artiklan rikkomista siltä osin kuin päätöksessä on määrätty suhteettomasta korjaustoimenpiteestä 44

5. Neljäs kanneperuste, joka koskee asetuksen N:o 1/2003 23 artiklan 3 kohdan rikkomista siltä osin kuin riidanalaiseen päätökseen sisältyy oikeudellisia virheitä ja arviointivirheitä sakon määrän vahvistamisen osalta 48

a) Ensimmäisen osan ensimmäinen väite, joka perustuu siihen, että riidanalaisen päätöksen perustana oleva oikeudellinen teoria on uusi 49

b) Ensimmäisen osan toinen väite, jonka mukaan kantaja ei ole toiminut tuottamuksellisesti . 50

c) Toisen osan toinen väite siltä osin kuin se koskee menettelyn kohtuutonta kestoa 51

B Toissijaisesti esitetty vaatimus, joka koskee sakon määrää 52

1. Sakon määrän oikeasuhteisuutta koskevat väitteet 53

a) Ensimmäinen väite, jonka mukaan komission hyväksymä [luottamuksellinen] prosentin suuruinen rikkomisen vakavuuteen perustuva kerroin on suhteeton 53

b) Toinen väite siltä osin kuin se koskee kilpailusääntöjen rikkomisen liian pitkää kestoa sen alkamisajankohtaa koskevan virheellisen valinnan vuoksi 55

c) Kolmas väite, jonka mukaan komission hyväksymä [luottamuksellinen] prosentin suuruinen lisämäärä on suhteeton 56

2. Kantajalle määrätyn sakon lopullisen määrän määrittäminen täyden harkintavallan nojalla 57

Oikeudenkäyntikulut 59