Zbornik sudske prakse

PRESUDA OPĆEG SUDA (prvo prošireno vijeće)

18. studenoga 2020.*

„Tržišno natjecanje – Zlouporaba vladajućeg položaja – Tržište željezničkog prijevoza tereta – Odluka o utvrđenju povrede članka 102. UFEU-a – Pristup trećih poduzetnika infrastrukturi kojom upravlja litavsko nacionalno željezničko poduzeće – Uklanjanje dionice željezničke pruge – Pojam ‚zlouporaba' – Stvarno ili vjerojatno istiskivanje konkurenta – Izračun iznosa novčane kazne – Smjernice o metodi za utvrđivanje kazni iz 2006. – Korektivne mjere – Proporcionalnost – Neograničena nadležnost"

U predmetu T-814/17,

Lietuvos geležinkeliai AB, sa sjedištem u Vilniusu (Litva), koji zastupaju W. Deselaers, K. Apel i P. Kirst, odvjetnici,

tužitelj,

protiv

Europske komisije, koju zastupaju A. Cleenewerck de Crayencour, A. Dawes, H. Leupold i G. Meessen, u svojstvu agenata,

tuženika,

koju podupire

Orlen Lietuva AB, sa sjedištem u Mažeikiaiju (Litva), koji zastupaju C. Thomas i C. Conte, odvjetnici,

intervenijent,

povodom zahtjeva na temelju članka 263. UFEU-a kojim se traži, ponajprije, poništenje Odluke Komisije C(2017) 6544 *final* od 2. listopada 2017. o postupku primjene članka 102. UFEU-a (predmet AT.39813 – Baltic Rail) i, podredno, smanjenje iznosa novčane kazne izrečene tužitelju,

OPĆI SUD (prvo prošireno vijeće),

u sastavu: S. Papasavvas, predsjednik, H. Kanninen, N. Półtorak (izvjestiteljica), O. Porchia i M. Stancu, suci,

tajnik: E. Artemiou, administratorica,

uzimajući u obzir pisani postupak i nakon rasprave održane 5. veljače 2020.,

donosi sljedeću

* Jezik postupka: engleski

Presudu

I. Okolnosti spora

A. Činjenično stanje

1 Lietuvos geležinkeliai AB (u daljnjem tekstu: tužitelj odnosno društvo LG) litavsko je nacionalno željezničko poduzeće sa sjedištem u Vilniusu (Litva). Riječ je o javnom poduzeću čiji je jedini dioničar Litavska Država. Kao vertikalno integrirano poduzeće, društvo LG istodobno upravlja željezničkom infrastrukturom – koja je, međutim, i dalje u vlasništvu Litavske Države – i pruža usluge željezničkog prijevoza tereta i putnika u Litvi.

2 Društvo Orlen Lietuva AB (u daljnjem tekstu: intervenijent odnosno društvo Orlen) poduzeće je sa sjedištem u Juodeikiaiju, u okrugu Mažeikiai (Litva), specijalizirano za rafiniranje sirove nafte i distribuciju naftnih derivata. Riječ je o društvu kćeri u 100 %-tnom vlasništvu poljskog društva PKN Orlen SA.

3 U okviru svoje djelatnosti društvo Orlen upravlja različitim pogonima u Litvi, među kojima je i jedna važna rafinerija (u daljnjem tekstu: rafinerija) u Bugeniaiju, u okrugu Mažeikiai, na sjeverozapadu te zemlje, u blizini granice s Latvijom. Navedena je rafinerija jedini pogon te vrste u trima baltičkim državama. Potkraj 2000-tih 90 % naftnih derivata proizvedenih u toj rafineriji prevozilo se željezničkim putem zbog čega je društvo Orlen bilo jedan od tužiteljevih najvažnijih klijenata.

4 U to vrijeme društvo Orlen proizvodilo je u navedenoj rafineriji oko 8 milijuna tona naftnih derivata godišnje. Tri četvrtine tih proizvoda bilo je namijenjeno izvozu u zemlje zapadne Europe, ponajprije morskim putem. Na taj se način 4,5 do 5,5 milijuna tona naftnih derivata vlakom prevozilo kroz Litvu do lučkog terminala u Klaipėdi (Litva).

5 Preostali dio proizvoda namijenjenih izvozu – oko 1 do 1,5 milijun tona – prevozio se, također vlakom, u Latviju ili kroz njezino državno područje te je bio ponajprije namijenjen potrošnji na estonskom i latvijskom tržištu. Oko 60 % tih proizvoda, koji su se vlakom prevozili u Latviju ili kroz njezino državno područje, putovalo je željezničkom rutom „Bugeniai-Mažeikiai-Rengė” – od rafinerije, smještene u blizini željezničkog čvorišta Mažeikiaija, do grada Rengėa u Latviji – čija se 34 kilometra nalaze na litavskom državnom području (u daljnjem tekstu: kratka ruta prema Latviji). Preostali dio proizvoda, koji su se vlakom prevozili u Latviju ili kroz njezino državno područje, putovao je duljom željezničkom rutom „Bugeniai-Kužiai-Joniškis-Meitene”, čija se 152 kilometra nalaze na litavskom državnom području (u daljnjem tekstu: duga ruta prema Latviji).

6 Za potrebe prijevoza svojih proizvoda kratkom rutom prema Latviji društvo Orlen koristilo se tužiteljevim uslugama na litavskom dijelu rute, to jest od rafinerije do granice s Latvijom. Društvo LG je u tom razdoblju sklopilo podugovor s društvom Latvijas dzelzceļš, latvijskim nacionalnim željezničkim poduzećem (u daljnjem tekstu: društvo LDZ), za prijevoz spomenutim litavskim dijelom rute. Budući da nije raspolagalo potrebnim regulatornim odobrenjima za neovisno obavljanje svoje djelatnosti na litavskom području, društvo LDZ djelovalo je kao tužiteljev podugovaratelj. Nakon prelaska granice daljnji prijevoz proizvoda društva Orlen latvijskim državnim područjem odvijao se na temelju različitih ugovora.

7 Poslovni odnosi između društva Orlen i tužitelja koji su se ticali usluga prijevoza koje potonji pruža na litavskoj željezničkoj mreži, uključujući usluge prijevoza kratkom rutom prema Latviji, bili su uređeni, do rujna 2008., sporazumom sklopljenim 1999. (u daljnjem tekstu: sporazum iz 1999.).

8 Osim cijena koje tužitelj primjenjuje na usluge prijevoza, sporazum iz 1999. uključivao je, među ostalim, posebnu tužiteljevu obvezu prijevoza tereta društva Orlen kratkom rutom prema Latviji. Naime, člankom 6.1 tog sporazuma tom je društvu odobreno „korištenje rutom Bugeniai-Rengė (oko 34 km) za prijevoz tereta u Latviju, Estoniju i Zajednicu nezavisnih država" tijekom cjelokupnog trajanja sporazuma, odnosno do 2024.

9 Početkom 2008. godine došlo je do trgovačkog spora između tužitelja i društva Orlen u pogledu cijena koje potonje plaća za prijevoz svojih naftnih proizvoda.

10 Zbog trgovačkog spora s tužiteljem u pogledu cijena društvo Orlen razmatralo je mogućnost da s društvom LDZ sklopi izravan ugovor o pružanju usluga željezničkog prijevoza svojeg tereta kratkom rutom prema Latviji kao i da svoju djelatnost izvoza morskim putem preusmjeri s lučkog terminala u Klaipėdi (Litva) na lučke terminale u Rigi i Ventspilsu (Latvija).

11 U tu je svrhu društvo Orlen 4. travnja 2008. uputilo dopis latvijskom Ministarstvu prometa i veza kako bi ga obavijestilo o svojem projektu preusmjeravanja djelatnosti izvoza morskim putem na latvijski lučki terminal u Ventspilsu, pri čemu bi mu usluge željezničkog prijevoza pružalo društvo LDZ, te je predložilo održavanje sastanka kako bi o tome raspravilo s Ministarstvom. Društvo Orlen također je zatražilo informacije o cijenama koje društvo LDZ može ponuditi za usluge željezničkog prijevoza. U svojem odgovoru od 7. svibnja 2008. Ministarstvo je navelo da se neće miješati u poslovne odluke društva LDZ, ali da je izrazito zainteresirano za unapređenje prijevoza tereta u Latviji.

12 Dana 12. lipnja 2008. održan je sastanak između tužitelja i društva Orlen tijekom kojega se raspravljalo o navedenom projektu preusmjeravanja djelatnosti izvoza potonjeg društva. Nadalje, budući da je ono donijelo jednostranu odluku da od proljeća 2008. primjenjuje manji iznos cijene od onog koji je zahtijevao tužitelj i da zadrži plaćenu razliku, potonji je protiv njega 17. srpnja 2008. pokrenuo arbitražni postupak.

13 Dana 28. srpnja 2008. društvo LG obavijestilo je društvo Orlen o raskidu sporazuma iz 1999., s učinkom od 1. rujna 2008. Tijekom upravnog postupka pred Komisijom Europskih zajednica društvo Orlen pojasnilo je da je društvo LG najavilo raskid sporazuma iz 1999., s učinkom od 1. rujna 2008., tri dana nakon što je ono formalno zatražilo od društva LDZ ponudu kojom bi zamijenilo tužiteljeve usluge prijevoza – kratkom rutom prema Latviji – oko 4,5 do 5 milijuna tona naftnih derivata od rafinerije do lučkih terminala na latvijskom državnom području. Društvo Orlen također je izjavilo da je moguće da je društvo LDZ izravno obavijestilo tužitelja o zahtjevu za davanje ponude.

14 Nakon što je utvrđena deformacija željezničke pruge u duljini od nekoliko desetaka metara (u daljnjem tekstu: deformacija), društvo LG je 2. rujna 2008., pozivajući se poglavito na sigurnosne razloge, obustavilo promet na dionici kratke rute prema Latviji u duljini od 19 km, između Mažeikiaija i granice s Latvijom (u daljnjem tekstu: željeznička pruga).

15 Dana 3. rujna 2008. tužitelj je imenovao inspekcijski odbor sastavljen od osoblja svojeg lokalnog društva kćeri kako bi istražio razloge deformacije. Taj je odbor podnio dva izvješća, izvješće o istrazi od 5. rujna 2008. i tehničko izvješće od istoga dana (u daljnjem tekstu zajedno: izvješća od 5. rujna 2008.).

16 Prema navodima iz izvješća o istrazi od 5. rujna 2008. do deformacije je došlo zbog fizičkog oštećenja više sastavnih dijelova strukture željezničke pruge. U tom je izvješću također potvrđeno da se promet mora obustaviti „do završetka svih radova na obnovi i svih popravaka".

17 Zaključci iz izvješća o istrazi od 5. rujna 2008. potvrđeni su u tehničkom izvješću donesenom istoga dana, koje se, kao i prvonavedeno, odnosilo isključivo na mjesto deformacije i koje je kao njezin uzrok utvrdilo različite probleme u strukturi željezničke pruge. U tehničkom izvješću od 5. rujna 2008. zaključeno je da se prometna anomalija u obliku deformacije na željezničkoj pruzi treba okvalificirati kao nezgoda i da je posljedica fizičke istrošenosti gornjih elemenata strukture željezničke pruge.

18 Nakon sastanka održanog 22. rujna 2008., društvo LDZ uputilo je 29. rujna 2008. društvu Orlen ponudu za prijevoz njegovih naftnih proizvoda. Prema navodima društva Orlen ta je ponuda bila „konkretna i zanimljiva”.

19 Društvo LG započelo je 3. listopada 2008. potpuno uklanjanje željezničke pruge. Ona je u cijelosti uklonjena do kraja listopada 2008.

20 Dana 17. listopada 2008. društvo Orlen uputilo je dopis društvu LDZ kako bi mu potvrdilo svoju namjeru prijevoza oko 4,5 milijuna tona naftnih proizvoda od rafinerije do latvijskih lučkih terminala, nakon čega je 20. veljače 2009. održan sastanak tih društava, a tijekom proljeća te godine i daljnji posebni pregovori.

21 Tužitelj i društvo Orlen sklopili su u siječnju 2009. novi opći sporazum o prijevozu za razdoblje od 15 godina, do 1. siječnja 2024. (u daljnjem tekstu: sporazum iz 2009.) Tim je sporazumom zamijenjen privremeni sporazum potpisan 1. listopada 2008.

22 Sporazum iz 2009. temeljio se na tužiteljevoj redovnoj cjenovnoj politici, u okviru koje se na svaku željezničku prugu u Litvi primjenjuje osnovna cijena. Usto je navedenim sporazumom predviđen sustav popusta na te cijene [*povjerljivo*] [1].

23 [*povjerljivo*]

24 Pregovori između društava Orlen i LDZ nastavili su se do kraja lipnja 2009., kad je društvo LDZ podnijelo zahtjev za izdavanje dozvole za prometovanje litavskim dijelom kratke rute prema Latviji.

25 Dana 10. studenoga 2009. arbitražni sud proglasio je tužiteljev jednostrani raskid sporazuma iz 1999. nezakonitim te utvrdio da potonji valja smatrati važećim do 1. listopada 2008., datuma kad su društvo Orlen i tužitelj sklopili privremeni sporazum o prijevozu.

26 Prema navodima društva Orlen pregovori s društvom LDZ prekinuti su sredinom 2010. godine, kad je konačno ocijenjeno da tužitelj ne namjerava popraviti željezničku prugu u kratkom roku. Tada je društvo LDZ povuklo svoj zahtjev za izdavanje dozvole za prometovanje litavskim dijelom kratke rute prema Latviji.

B. Upravni postupak

27 Dana 14. srpnja 2010. društvo Orlen podnijelo je Komisiji službenu pritužbu na temelju članka 7. Uredbe Vijeća (EZ) br. 1/2003 od 16. prosinca 2002. o provedbi pravila o tržišnom natjecanju koja su propisana člancima [101.] i [102. UFEU-a] (SL 2003., L 1, str. 1.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 8., svezak 1., str. 165. i ispravak SL 2016., L 173, str. 108.).

28 U svojoj pritužbi to je društvo u biti navelo da je društvo LG – nakon trgovačkog spora s njim – uklonilo željezničku prugu, što je dovelo do nedostupnosti kratke rute prema Latviji i do toga da je ono bilo prisiljeno koristiti se jedinom dostupnom rutom, a to je duga ruta prema Latviji, kako bi vlakom prevezlo dio svojih proizvoda namijenjenih prijevozu u Latviju ili kroz njezino državno područje.

29 Konkretno, društvo Orlen pojasnilo je da se trgovački spor o kojem je riječ odnosio na cijene željezničkog prijevoza tereta koje primjenjuje društvo LG i da je ono, zbog tog spora, započelo razmatrati mogućnost isključivog korištenja uslugama društva LDZ za prijevoz svojih naftnih derivata kratkom rutom prema Latviji te mogućnost da, zahvaljujući toj ruti, preusmjeri svoju djelatnost izvoza

1 Povjerljivi podaci su izostavljeni.

morskim putem s lučkog terminala u Klaipėdi na lučke terminale u Rigi i Ventspilsu, s čim je – prema njegovim tvrdnjama – društvo LG bilo upoznato. Društvo Orlen također je istaknulo da tužiteljeve mjere – obustava prometa i uklanjanje željezničke pruge – nisu bile objektivno opravdane i da su služile isključivo tomu da ga spriječe u preusmjeravanju izvoza morskim putem na latvijske lučke terminale, korištenjem uslugama željezničkog prijevoza koje pruža društvo LDZ.

30 Od 8. do 10. ožujka 2011. Komisija je – u suradnji s nacionalnim tijelima Republike Latvije i Republike Litve nadležnima za tržišno natjecanje – provela pretrage tužiteljevih prostora u Vilniusu i prostora društva LDZ u Rigi na temelju članka 20. Uredbe br. 1/2003. Tijekom tih pretraga Komisija je, među ostalim, zaplijenila dokumente koji, prema njezinu mišljenju, mogu dokazati tužiteljevu svijest o mogućnosti da se društvo LDZ s njim upusti u tržišno natjecanje kao i svijest o tome da postoji opasnost da će društvo Orlen preusmjeriti svoj izvoz morskim putem na latvijske lučke terminale.

31 Komisija je 6. ožujka 2013. odlučila protiv društva LG pokrenuti postupak na temelju članka 2. svoje Uredbe (EZ) br. 773/2004 od 7. travnja 2004. o postupcima koje Komisija vodi na temelju članaka [101. i 102. UFEU-a] (SL 2004., L 123, str. 18.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 8., svezak 1., str. 298.).

32 Ta je institucija 5. siječnja 2015. tužitelju uputila obavijest o preliminarno utvrđenim činjenicama u postupku. U toj obavijesti Komisija je preliminarno zaključila da je tužitelj potencijalno kriv za povredu članka 102. UFEU-a.

33 Društvo Orlen očitovalo se 25. ožujka 2015. o obavijesti o preliminarno utvrđenim činjenicama u postupku u verziji koja nije povjerljiva.

34 Dana 8. travnja 2015. tužitelj je odgovorio na obavijest o preliminarno utvrđenim činjenicama u postupku i izjasnio se o očitovanju društva Orlen. Nakon toga održano je saslušanje 27. svibnja 2015.

35 Komisija je tužitelju 23. listopada 2015. uputila dopis o činjenicama, na koji je on odgovorio 2. prosinca 2015. Tužitelj je 29. veljače 2016. Komisiji uputio još jedno očitovanje.

36 Dana 2. listopada 2017. ta je institucija donijela Odluku C(2017) 6544 *final* o postupku primjene članka 102. UFEU-a (predmet AT.39813 – Baltic Rail) (u daljnjem tekstu: pobijana odluka), čiji je sažetak objavljen u *Službenom listu Europske unije* (SL 2017., C 383, str. 7.).

C. Pobijana odluka

37 U pobijanoj odluci Komisija je u biti zaključila da je tužitelj, uklanjanjem željezničke pruge, zloupotrijebio vladajući položaj kao upravitelj litavske željezničke infrastrukture i onemogućio pristup društva LDZ litavskom tržištu. Komisija mu je izrekla novčanu kaznu i naložila da okonča povredu.

1. Utvrđenje mjerodavnih tržišta i tužiteljeva vladajućeg položaja na tim tržištima

38 Komisija je u pobijanoj odluci utvrdila dva mjerodavna tržišta, i to:

– uzlazno tržište upravljanja željezničkom infrastrukturom;

– silazno tržište pružanja usluga željezničkog prijevoza naftnih proizvoda.

39 Kad je riječ o upravljanju željezničkom infrastrukturom, mjerodavnim zemljopisnim tržištem smatra se litavsko nacionalno tržište. Kad je riječ o željezničkom prijevozu naftnih proizvoda, Komisija je ocijenila – primjenjujući pristup „polazišna točka – odredišna točka”, takozvani „pristup P & O” – da je, zemljopisno gledano, mjerodavno tržište željezničkog prijevoza tereta od rafinerije do triju lučkih terminala u Klaipėdi, Rigi i Ventspilsu.

40 Komisija je utvrdila da, u skladu s nacionalnim zakonodavstvom, tužitelj ima zakonski monopol na uzlaznom tržištu upravljanja litavskom željezničkom infrastrukturom. U tom pogledu članak 5. stavak 1. Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodekso patvirtinimo, įsigaliojimo ir taikymo įstatymas (Zakonik o željezničkom prijevozu Republike Litve) od 22. travnja 2004. (Žin., 2004., br. IX-2152, u daljnjem tekstu: Zakonik o željezničkom prijevozu) predviđao je da je javna željeznička infrastruktura u vlasništvu Litavske Države i da se povjerava tužitelju na upravljanje.

41 Komisija je također utvrdila da je društvo LG, osim neznatnih količina robe koje prevozi društvo LDZ, jedini poduzetnik aktivan na silaznom tržištu pružanja usluga željezničkog prijevoza naftnih proizvoda, što mu, posljedično, osigurava vladajući položaj na tom tržištu.

2. Zlouporaba

42 Komisija je u pobijanoj odluci ocijenila da je tužitelj uklanjanjem željezničke pruge zloupotrijebio vladajući položaj kao upravitelj litavske željezničke infrastrukture, što je moglo dovesti do protutržišnih učinaka istiskivanja konkurenata s tržišta pružanja usluga željezničkog prijevoza naftnih proizvoda od rafinerije do susjednih lučkih terminala, stvaranjem objektivno neopravdanih prepreka ulasku na tržište. Konkretno, Komisija je u uvodnim izjavama 182. do 201. pobijane odluke zaključila da se društvo LG, time što je uklonilo čitavu željezničku prugu, koristilo metodama koje nisu svojstvene normalnom tržišnom natjecanju. U tom pogledu navedena institucija istaknula je, kao prvo, da je to društvo znalo za projekt preusmjeravanja društva Orlen na lučke terminale u Latviji, korištenjem uslugama društva LDZ, kao drugo, da je uklonilo prugu na brzinu, bez osiguravanja potrebnih financijskih sredstava i bez poduzimanja uobičajenih pripremnih mjera za njezinu rekonstrukciju, kao treće, da je to uklanjanje bilo protivno uobičajenim sektorskim praksama, kao četvrto, da je društvo LG bilo svjesno opasnosti da u slučaju obnove željezničke pruge u cijelosti izgubi posao prijevoza proizvoda društva Orlen i, kao peto, da je pokušalo odgovoriti litavsku vladu od rekonstrukcije željezničke pruge.

43 Komisija je istaknula da je željeznička pruga omogućavala povezivanje rafinerije i latvijskog lučkog terminala najkraćom i najpovoljnijom rutom. Prema njezinu mišljenju, ta je ruta – zbog blizine Latvije i logističke baze društva LDZ – potonjem također otvarala vrlo zanimljivu mogućnost ulaska na litavsko tržište.

44 Kad je riječ o protutržišnim učincima tužiteljeva postupanja, Komisija je zaključila, nakon analize provedene u točkama 202. do 324. pobijane odluke, da je uklanjanje željezničke pruge moglo onemogućiti ulazak društva LDZ na tržište odnosno, u najmanju ruku, znatno ga otežati, čak i unatoč tomu što je, prema mišljenju te institucije, bilo vjerojatno da je navedeno društvo prije uklanjanja željezničke pruge moglo prevoziti naftne proizvode društva Orlen namijenjene izvozu morskim putem od rafinerije do latvijskih lučkih terminala, kratkom rutom prema Latviji. Nakon uklanjanja željezničke pruge željeznički prijevoz od rafinerije do latvijskog lučkog terminala morao se odvijati mnogo duljom rutom preko državnog područja Litve. Konkretno, Komisija je ocijenila da je nakon tog uklanjanja jedini način da društvo LDZ konkurira tužitelju bio taj da se eventualno koristi rutom prema Klaipėdi odnosno dugom rutom prema Latviji. Spomenuta institucija smatra da je društvo LDZ time bilo prisiljeno obavljati svoju djelatnost daleko od svoje logističke baze u Latviji i da je ovisilo o uslugama upravljanja infrastrukturom koje pruža njegov konkurent, društvo LG. U tim je okolnostima Komisija zaključila da je s *ex ante* gledišta društvo LDZ bilo izloženo znatnim poslovnim rizicima, koje nije moglo preuzeti.

45 Nadalje, ona je u točkama 325. do 357. pobijane odluke ocijenila da tužitelj nije ponudio nikakvo objektivno opravdanje za uklanjanje željezničke pruge, da su njegova pojašnjenja neusklađena, ponekad proturječna i da se ne čine uvjerljivima.

3. Novčana kazna i nalog

46 Primjenjujući Smjernice o metodi za utvrđivanje kazni koje se propisuju u skladu s člankom 23. stavkom 2. točkom (a) Uredbe br. 1/2003 (SL 2006., C 210, str. 2.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 8., svezak 4., str. 58.; u daljnjem tekstu: Smjernice iz 2006.), Komisija je – uzimajući u obzir težinu i trajanje povrede – tužitelju izrekla novčanu kaznu u iznosu od 27 873 000 eura.

47 Komisija je također ocijenila da bi više korektivnih mjera praćenja poslovanja ili strukturnih mjera moglo dovesti do ponovne uspostave stanja tržišnog natjecanja koje je postojalo prije uklanjanja željezničke pruge odnosno do nestanka prepreka s kojima se suočavaju potencijalni konkurenti na drugim rutama koje vode do lučkih terminala. Ona je društvu LG stoga naložila da okonča povredu i da joj u roku od tri mjeseca od primitka pobijane odluke dostavi prijedlog mjera u tu svrhu.

4. Izreka pobijane odluke

48 Izreka pobijane odluke glasi:

„*Članak 1.*

[Društvo LG] povrijedilo je članak 102. UFEU-a time što je uklonilo željezničku prugu od Mažeikiaija u Litvi do latvijske granice. Počinjenje povrede započelo je 3. listopada 2008. i traje na dan donošenja ove odluke.

Članak 2.

Za povredu navedenu u članku 1. [društvu LG] izriče se novčana kazna u iznosu od 27 873 000 [eura].

[…]

Članak 3.

[Društvo LG] mora okončati povredu iz članka 1. i u roku od tri mjeseca dostaviti Komisiji prijedlog mjera u tu svrhu. Taj prijedlog mora biti dovoljno detaljan kako bi Komisiji omogućio donošenje preliminarne ocjene o tome osigurava li se predloženim mjerama učinkovita provedba odluke.

[Društvo LG] mora se suzdržati od ponavljanja bilo kakvog postupanja čiji bi predmet ili učinak bio sličan postupanju iz članka 1. […]”

II. Postupak i zahtjevi stranaka

49 Tužbom podnesenom tajništvu Općeg suda 14. prosinca 2017. tužitelj je pokrenuo ovaj postupak.

50 Aktom podnesenim tajništvu Općeg suda 5. travnja 2018. društvo Orlen zatražilo je intervenciju u ovaj postupak u potporu zahtjevu Komisije.

51 Na traženje te institucije rok za podnošenje zahtjeva za povjerljivo postupanje produljen je do 4. lipnja 2018.

52 Dopisima podnesenima tajništvu Općeg suda 1. odnosno 4. lipnja 2018. Komisija i tužitelj zatražili su povjerljivo postupanje u odnosu na intervenijenta u vezi s određenim elementima sadržanima u tužbi i odgovoru na tužbu kao i nekim njihovim prilozima. Tužitelj i Komisija dostavili su zajedničke verzije tužbe i odgovora na tužbu koje nisu povjerljive.

53 Dopisom od 15. lipnja 2018. tužitelj je zatražio povjerljivo postupanje u odnosu na intervenijenta u vezi s određenim podacima iz replike i njezina priloga.

54 Rješenjem predsjednika trećeg vijeća Općeg suda od 13. srpnja 2018. društvu Orlen odobrena je intervencija u potporu zahtjevu Komisije. Riješeno je da će se o osnovanosti zahtjeva za povjerljivo postupanje odlučivati naknadno, a spomenutom su društvu dostavljene verzije različitih postupovnih akata stranaka glavnog postupka koje nisu povjerljive.

55 Dopisom od 31. srpnja 2018. Komisija je zatražila povjerljivo postupanje u odnosu na intervenijenta u vezi s određenim podacima iz replike. Istoga dana tužitelj i Komisija dostavili su zajedničku verziju replike koja nije povjerljiva.

56 Dopisom od 5. kolovoza 2018. intervenijent je osporavao povjerljivost određenih zacrnjenih odlomaka u verzijama pojedinih postupovnih akata koje nisu povjerljive, odnosno u prilozima A 14 i A 26.

57 Dopisom od 30. kolovoza 2018. tužitelj je zatražio povjerljivo postupanje u odnosu na intervenijenta u vezi s određenim podacima iz odgovora na repliku. Stranke glavnog postupka dostavile su tajništvu zajedničku verziju odgovora na repliku koja nije povjerljiva.

58 Intervenijent je 15. rujna 2018. podnio svoj intervencijski podnesak.

59 Dopisom od 22. rujna 2018. intervenijent je dao do znanja da nema ništa protiv zahtjeva za povjerljivo postupanje koje su podnijele stranke glavnog postupka kad je riječ o određenim elementima sadržanima u replici i odgovoru na repliku.

60 U okviru mjera upravljanja postupkom predviđenih u članku 89. stavku 3. svojeg poslovnika Opći sud (treće vijeće) postavio je 24. rujna 2018. tužitelju i intervenijentu pisana pitanja. Oni su na ta pitanja odgovorili u za to određenom roku.

61 U okviru mjera upravljanja postupkom predviđenih u članku 89. stavku 3. Poslovnika Opći sud (treće vijeće) postavio je 13. prosinca 2018. tužitelju i intervenijentu pisana pitanja.

62 Dana 21. prosinca 2018. intervenijent je odgovorio na pitanja Općeg suda i povukao svoje prigovore u vezi s prilogom A.26, a tužitelj je 7. siječnja 2019. povukao zahtjev za povjerljivo postupanje u odnosu na prilog A.14. Prema tome više nema prigovora u pogledu tužiteljevih zahtjeva za povjerljivo postupanje.

63 Budući da je na temelju članka 27. stavka 5. Poslovnika promijenjen sastav vijeća Općeg suda, sudac izvjestitelj raspoređen je u prvo vijeće kojemu je slijedom toga dodijeljen ovaj predmet.

64 Na prijedlog prvog vijeća Opći sud odlučio je, u skladu s člankom 28. Poslovnika, predmet uputiti proširenom sastavu suda.

65 Na temelju prijedloga suca izvjestitelja Opći sud (prvo prošireno vijeće) odlučio je 28. studenoga 2019. otvoriti usmeni dio postupka te je, u okviru mjera upravljanja postupkom predviđenih člankom 89. Poslovnika, postavio strankama pisana pitanja i zatražio podnošenje jednog dokumenta. Stranke su tim zahtjevima udovoljile u za to određenom roku.

66 Na raspravi održanoj 5. veljače 2020. saslušana su izlaganja stranaka i njihovi odgovori na usmena pitanja koja je postavio Opći sud.

67 Tužitelj od Općeg suda zahtijeva da:

– poništi pobijanu odluku;

– podredno, smanji iznos novčane kazne koja mu je izrečena na temelju članka 2. pobijane odluke;

– naloži Komisiji snošenje troškova.

68 Komisija i intervenijent od Općeg suda zahtijevaju da:

– odbije tužbu u cijelosti;

– tužitelju naloži snošenje troškova.

III. Pravo

A. Glavni dio tužbenog zahtjeva, koji se odnosi na poništenje pobijane odluke

69 U prilog osnovanosti glavnog dijela tužbenog zahtjeva, koji se odnosi na poništenje pobijane odluke, tužitelj ističe pet tužbenih razloga. Oni se u biti temelje na: (1) očitim pogreškama u ocjeni i očitim pogreškama koje se tiču prava prilikom primjene članka 102. UFEU-a u pogledu njegove zlouporabe; (2) pogreškama u ocjeni i pogreškama koje se tiču prava prilikom primjene članka 102. UFEU-a u pogledu ocjene sporne prakse; (3) povredi članka 296. UFEU-a i članka 2. Uredbe br. 1/2003 zbog nedostatnih dokaza i nepostojanja obrazloženja; (4) isključivo o prvom dijelu tog tužbenog razloga, pogreškama prilikom utvrđivanja novčane kazne i (5) pogreškama prilikom nalaganja korektivne mjere.

1. Prvi tužbeni razlog, koji se temelji na pogreškama u ocjeni i pogreškama koje se tiču prava prilikom primjene članka 102. UFEU-a u pogledu tužiteljeve zlouporabe

70 U prilog svojem prvom tužbenom razlogu tužitelj u biti osporava pravni kriterij koji je Komisija primijenila u pobijanoj odluci kako bi njegovo postupanje okvalificirala kao zlouporabu vladajućeg položaja u smislu članka 102. UFEU-a. Prema njegovu mišljenju ta je institucija trebala ovaj predmet razmatrati s obzirom na ustaljenu sudsku praksu u području odbijanja pristupa ključnoj infrastrukturi, u kojoj su utvrđeni mnogo zahtjevniji kriteriji od onih primijenjenih u pobijanoj odluci u pogledu donošenja zaključka o zlouporabnosti određene prakse.

71 Uvodno, tužitelj tvrdi da uklanjanje željezničke pruge nije dovelo do protutržišnih učinaka. U stvarnosti je te učinke proizvela obustava prometa do koje je došlo mjesec dana prije. Prema njegovu mišljenju čak i da željeznička pruga nije uklonjena 3. listopada 2008. te neovisno o činjenici da nije popravljena nakon obustave prometa 2. rujna 2008., LDZ se nikako nije mogao njome koristiti. Posljedično, tužitelj tvrdi da se pravno pitanje svodi na to je li u okolnostima ovog predmeta on bio dužan popraviti željezničku prugu u skladu s člankom 102. UFEU-a. Ako takva obveza nije postojala, pitanje objektivnog opravdanja za uklanjanje željezničke pruge nije relevantno.

72 Tužitelj potom ističe, u biti, da mu se na temelju članka 102. UFEU-a može naložiti obveza popravljanja infrastrukture – pristup kojoj može zahtijevati konkurent – odnosno obveza ulaganja u nju samo u slučaju u kojem je željeznička pruga ključna infrastruktura, odnosno u slučaju u kojem je ona nužna za obavljanje djelatnosti društva LDZ na mjerodavnom silaznom tržištu i u kojem

tužiteljevo odbijanje da je popravi posve onemogućava tržišno natjecanje na tom tržištu. Međutim, prema tužiteljevu mišljenju u predmetnom slučaju nisu ispunjena ta dva uvjeta. Konkretno, pristup željezničkoj pruzi nije nužan društvu LDZ da bi ono moglo konkurirati na mjerodavnom silaznom tržištu.

73 Općenito, tužitelj tvrdi da činjenica da rješenje sa zamjenom pruge može biti nepogodnije za konkurenta ne čini određenu infrastrukturu „ključnom” ili „nužnom”. Tužitelju bi se na taj način neopravdano ograničili sloboda poduzetništva i prava vlasništva kad bi na temelju članka 102. UFEU-a bio dužan izvršiti znatna ulaganja u infrastrukturu koja nije ključna, u potpunosti je dotrajala i nije upotrebljiva, samo zato da bi se jedinom konkurentu omogućio ulazak na tržište, stavljanjem na raspolaganje zanimljivije rute na kojoj bi pružao usluge samo jednom klijentu, i to za manji dio njegovih proizvoda.

74 Naposljetku, tužitelj ističe da je sama Komisija, prije sastavljanja obavijesti o preliminarno utvrđenim činjenicama u postupku, namjeravala primijeniti pravni kriterij utemeljen na sudskoj praksi u području ključne infrastrukture. Na sastanku s tužiteljem održanom 25. ožujka 2013. Komisijine službe su, naime, pojasnile da teorija štete počiva na premisi prema kojoj uklanjanje željezničke pruge predstavlja odbijanje da se društvu LDZ pruže usluge ključne infrastrukture.

75 Komisija i intervenijent osporavaju tu argumentaciju.

76 U tom pogledu valja podsjetiti na to da članak 102. UFEU-a, među ostalim, zabranjuje poduzetniku u vladajućem položaju da provodi prakse koje imaju učinak istiskivanja za njegove konkurente koji se smatraju jednako učinkovitima kao i on sam i da jača svoj vladajući položaj korištenjem drukčijim sredstvima od onih koja su obuhvaćena tržišnim natjecanjem prema zaslugama (vidjeti presudu od 6. rujna 2017., Intel/Komisija, C-413/14 P, EU:C:2017:632, t. 136. i navedenu sudsku praksu).

77 U skladu s ustaljenom sudskom praksom, na poduzetniku u vladajućem položaju osobita je odgovornost da svojim postupanjem ne ugrozi djelotvorno i nenarušeno tržišno natjecanje na unutarnjem tržištu (vidjeti presudu od 6. rujna 2017., Intel/Komisija, C-413/14 P, EU:C:2017:632, t. 135. i navedenu sudsku praksu).

78 S tim u vezi, ocijenjeno je da je zlouporaba vladajućeg položaja, koja je zabranjena člankom 102. UFEU-a, objektivan pojam koji se odnosi na postupanje poduzetnika u vladajućem položaju koje, na tržištu na kojem je razina tržišnog natjecanja već oslabljena upravo zbog prisutnosti tog poduzetnika, korištenjem sredstvima različitima od sredstava mjerodavnih za normalno tržišno natjecanje proizvoda ili usluga na temelju transakcija gospodarskih subjekata, narušava održavanje razine tržišnog natjecanja koja još postoji na tržištu ili razvoj tog tržišnog natjecanja (vidjeti presude od 19. travnja 2012., Tomra Systems i dr./Komisija, C-549/10 P, EU:C:2012:221, t. 17. i navedenu sudsku praksu i od 9. rujna 2009., Clearstream/Komisija, T-301/04, EU:T:2009:317, t. 140. i navedenu sudsku praksu).

79 Članak 102. UFEU-a obuhvaća ne samo ona postupanja koja izravno nanose štetu potrošačima već i ona koja potrošačima nanose štetu svojim utjecajem na konkurenciju (vidjeti presudu od 27. ožujka 2012., Post Danmark, C-209/10, EU:C:2012:172, t. 20. i navedenu sudsku praksu; vidjeti u tom smislu i presudu od 29. ožujka 2012., Telefónica i Telefónica de España/Komisija, T-336/07, EU:T:2012:172, t. 171.).

80 Nije nužno da sporna zlouporaba dovede do konkretnih učinaka. Kako bi se utvrdila povreda članka 102. UFEU-a, treba dokazati da je cilj zlouporabe poduzetnika u vladajućem položaju ograničiti tržišno natjecanje ili, drugim riječima, da zlouporaba može imati takav učinak (presuda od 19. travnja 2012., Tomra Systems i dr./Komisija, C-549/10 P, EU:C:2012:221, t. 68.; vidjeti također presude od 9. rujna 2009., Clearstream/Komisija, T-301/04, EU:T:2009:317, t. 144. i navedenu sudsku praksu i od 29. ožujka 2012., Telefónica i Telefónica de España/Komisija, T-336/07, EU:T:2012:172, t. 268. i navedenu sudsku praksu). Osim toga, činjenica da zlouporaba poduzetnika u vladajućem položaju

negativno utječe na neka druga tržišta, a ne na ono na kojem se taj položaj ostvaruje nije prepreka primjeni članka 102. UFEU-a (vidjeti u tom smislu presudu od 14. studenoga 1996., Tetra Pak/Komisija, C-333/94 P, EU:C:1996:436, t. 25.).

81 Upravo s obzirom na ta načela valja analizirati argumentaciju koju je tužitelj istaknuo u prilog svojem prvom tužbenom razlogu.

82 U predmetnom slučaju valja pojasniti da se tužiteljeva argumentacija istaknuta u prilog tom tužbenom razlogu tiče isključivo pravnog kriterija koji je Komisija primijenila kako bi njegovo postupanje okvalificirala kao zlouporabu vladajućeg položaja.

83 U uvodnim izjavama 177. i 178. pobijane odluke Komisija je ocijenila da je tužitelj uklanjanjem željezničke pruge bez objektivnog opravdanja zlouporabio svoj vladajući položaj na litavskom tržištu upravljanja željezničkom infrastrukturom. Konkretno, ta je institucija zaključila da u pravnim i činjeničnim okolnostima predmetnog slučaja uklanjanje željezničke pruge nije bilo praksa svojstvena normalnom tržišnom natjecanju. Prema njezinu mišljenju navedeno je postupanje dovelo do mogućih protutržišnih učinaka na tržištu pružanja usluga željezničkog prijevoza naftnih proizvoda od rafinerije do lučkih terminala u Klaipėdi, Rigi i Ventspilsu i to stvaranjem prepreka ulasku na tržište.

84 Iz toga proizlazi da je u predmetnom slučaju ono što se stavlja na teret pobijanom odlukom uklanjanje željezničke pruge kao takvo, neovisno o obustavi prometa na toj pruzi 2. rujna 2008. i odluci da se potonja ne popravlja.

85 U tom pogledu, prije svega, s obzirom na to da tužitelj u svojoj argumentaciji osporava mogućnost da se uklanjanje željezničke pruge kao takvo okvalificira kao moguća zlouporaba, valja podsjetiti na to da popis zlouporaba iz članka 102. UFEU-a nije taksativan, tako da njihovo nabrajanje u toj odredbi ne obuhvaća sve zlouporabe vladajućeg položaja koje su zabranjene pravom Unije (vidjeti presudu od 17. veljače 2011., TeliaSonera Sverige, C-52/09, EU:C:2011:83, t. 26. i navedenu sudsku praksu). Slijedom navedenog, svako postupanje poduzetnika u vladajućem položaju kojim se može ograničiti tržišno natjecanje na tržištu može se u načelu okvalificirati kao zlouporaba. Iz toga proizlazi da se ne može isključiti mogućnost da se uklanjanje željezničke pruge – samo po sebi te neovisno o obustavi prometa i odluci da se ona ne popravlja – okvalificira kao moguća zlouporaba.

86 Prema tome, u predmetnom slučaju valja provjeriti je li Komisija u pobijanoj odluci primijenila prikladan pravni kriterij kako bi utvrdila da sporna praksa, to jest uklanjanje željezničke pruge, čini zlouporabu vladajućeg položaja u smislu članka 102. UFEU-a.

87 Najprije valja naglasiti da se sudska praksa u području ključne infrastrukture odnosi u biti na okolnosti u kojima odbijanje poduzetnika u vladajućem položaju da pruži uslugu, osobito izvršavanjem vlasničkih prava, može predstavljati zlouporabu vladajućeg položaja. Ta sudska praksa osobito se tiče situacija u kojima se slobodno izvršavanje isključivog prava, kojim se onemogućava provedba ulaganja odnosno inovacija, može ograničiti u interesu nenarušenog tržišnog natjecanja na unutarnjem tržištu (vidjeti presudu od 1. srpnja 2010., AstraZeneca/Komisija, T-321/05, EU:T:2010:266, t. 679. i navedenu sudsku praksu).

88 Konkretno, navedeno ograničenje, koje se *in fine* izražava nalaganjem obveze pružanja usluge, dopušteno je uz ispunjenje triju iznimnih uvjeta koje je Sud precizirao, među ostalim, u presudi od 26. studenoga 1998., Bronner (C-7/97, EU:C:1998:569).

89 U predmetu u kojem je donesena presuda od 26. studenoga 1998., Bronner (C-7/97, EU:C:1998:569), Sud je ocijenio da – kako bi odbijanje poduzetnika u vladajućem položaju da omogući pristup određenoj usluzi moglo predstavljati zlouporabu u smislu članka 102. UFEU-a – ono mora biti takvo da posve onemogućava tržišno natjecanje osobi koja zahtijeva pružanje te usluge, da se to odbijanje ne

može objektivno opravdati i da je usluga, sama po sebi, nužna za obavljanje djelatnosti spomenute osobe (presuda od 26. studenoga 1998., Bronner, C-7/97, EU:C:1998:569, t. 41.; vidjeti također presudu od 9. rujna 2009., Clearstream/Komisija, T-301/04, EU:T:2009:317, t. 147. i navedenu sudsku praksu).

90 Svrha je iznimnih uvjeta iz presude od 26. studenoga 1998., Bronner (C-7/97, EU:C:1998:569) osigurati to da obveza koja se nameće poduzetniku u vladajućem položaju da pruži pristup svojoj infrastrukturi u konačnici ne narušava tržišno natjecanje tako što smanjuje njegovu spremnost da izgradi takvu infrastrukturu. Naime, poduzetnik u vladajućem položaju bio bi manje sklon ulaganju u navedenu infrastrukturu kad bi njegovi konkurenti mogli na zahtjev uživati u koristi od nje (vidjeti u tom smislu mišljenje nezavisnog odvjetnika F. G. Jacobsa u predmetu Bronner, C-7/97, EU:C:1998:264, t. 57.).

91 Međutim, spomenuti zahtjev zaštite spremnosti poduzetnika u vladajućem položaju da ulaže u ključnu infrastrukturu ne postoji kad mu je mjerodavnim regulatornim okvirom već nametnuta obveza pružanja usluge odnosno kad njegov vladajući položaj na tržištu proizlazi iz ranijeg državnog monopola.

92 Tako je u sudskoj praksi prihvaćeno da su iznimni uvjeti iz presude od 26. studenoga 1998., Bronner (C-7/97, EU:C:1998:569) utvrđeni i primijenjeni u kontekstu predmeta u kojima se pojavilo pitanje može li se na temelju članka 102. UFEU-a zahtijevati od poduzetnika u vladajućem položaju da drugim poduzetnicima osigura pristup određenom proizvodu ili usluzi ako za to ne postoji nikakva regulatorna obveza (presuda od 13. prosinca 2018., Slovak Telekom/Komisija, T-851/14, u žalbenom postupku, EU:T:2018:929, t. 118.). Naime, u slučaju postojanja zakonske obveze pružanja usluge zakonodavac je, prilikom nalaganja te obveze, već proveo nužno odvagivanje gospodarskih interesa, čija zaštita opravdava primjenu iznimnih uvjeta iz presude od 26. studenoga 1998., Bronner (C-7/97, EU:C:1998:569)

93 U sudskoj praksi također je prihvaćeno da postojanje vladajućeg položaja koji je posljedica zakonskog monopola treba uzeti u obzir u okviru primjene članka 102. UFEU-a (vidjeti u tom smislu presudu od 27. ožujka 2012., Post Danmark, C-209/10, EU:C:2012:172, t. 23. i navedenu sudsku praksu). Isto *a fortiori* vrijedi ako u uvjetima zakonskog monopola poduzetnik nije ulagao u infrastrukturu koja je izgrađena i razvijena javnim sredstvima.

94 U predmetnom slučaju, kao prvo, treba istaknuti da se tužitelj nalazi u vladajućem položaju na tržištu upravljanja željezničkom infrastrukturom koji proizlazi iz zakonskog monopola. Usto, on nije ulagao u litavsku željezničku mrežu koja je u vlasništvu litavske države i izgrađena je i razvijena javnim sredstvima.

95 Kao drugo, valja podsjetiti na to da tužitelj ne uživa u slobodnom izvršavanju isključivih vlasničkih prava kojim se onemogućava provedba ulaganja odnosno inovacija. U svojem svojstvu upravitelja litavske željezničke infrastrukture on je ovlašten, na temelju prava Unije i nacionalnog prava, pružiti pristup javnoj željezničkoj infrastrukturi, osigurati njezinu tehničku ispravnost te siguran i kontinuiran željeznički promet te, u slučaju poremećaja u tom prometu, poduzeti sve potrebne mjere kako bi normalizirao situaciju.

96 Naime, treba istaknuti da se člankom 10. Direktive Vijeća 91/440/EEZ od 29. srpnja 1991. o razvoju željeznica Zajednice (SL 1991., L 237, str. 25.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 7., svezak 4., str. 3.) željezničkim prijevoznicima s poslovnim nastanom u Uniji odobrava pristup željezničkoj infrastrukturi pod pravednim uvjetima u svrhu obavljanja usluga u svim državama članicama. Usto se člankom 5. Direktive 2001/14/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 26. veljače 2001. o dodjeli željezničkog infrastrukturnog kapaciteta i ubiranju pristojbi za korištenje željezničke infrastrukture i dodjeli rješenja o sigurnosti (SL 2001., L 75, str. 29.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 7., svezak 5., str. 27.) željezničkim prijevoznicima osigurava pristup na nediskriminirajućoj osnovi minimalnom pristupnom paketu i pruzi do uslužnih objekata opisanih u

Prilogu II. toj direktivi. Isto tako, kao što je istaknuto u uvodnoj izjavi 131. pobijane odluke, u nacionalnim Pravilima o dodjeli javnog željezničkog infrastrukturnog kapaciteta definiraju se kategorije usluga infrastrukture koje odgovaraju popisu usluga iz Priloga II. Direktivi 2001/14. Konkretno, u skladu s točkom 57. spomenutih pravila, „minimalni pristupni paket" i pristup željezničkoj infrastrukturi moraju se pružiti na nediskriminajući način.

97 Nadalje, kao što to proizlazi iz uvodne izjave 122. pobijane odluke, u članku 29. stavku 1. Direktive 2001/14 predviđalo se da „[u] slučaju smetnji pri kretanjima vlakova prouzrokovanih zbog tehničkih razloga ili nesreće [nezgode], upravitelj infrastrukture mora poduzeti sve potrebne mjere kako bi normalizirao situaciju". Isto tako, u skladu s člankom 8. stavkom 1. točkom 4. Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto sektoriaus reformos įstatymas (Zakon o reformi sektora željezničkog prijevoza u Republici Litvi) od 27. travnja 2004. (Žin., 2004., br. 61-2182), koji je bio na snazi do 8. listopada 2011., tužitelj je dužan osigurati tehničku ispravnost javne željezničke infrastrukture te siguran i kontinuiran željeznički promet. Nadalje, u točki 69. Pravila o dodjeli javnog željezničkog infrastrukturnog kapaciteta, prihvaćenih Odlukom Vlade Republike Litve br. 611 od 19. svibnja 2004., kako je izmijenjena Odlukom br. 167 od 15. veljače 2006., određeno je da u slučaju poremećaja u željezničkom prometu prouzrokovanih nezgodom upravitelj željezničke infrastrukture mora poduzeti sve potrebne mjere kako bi normalizirao situaciju.

98 Imajući u vidu navedeno, treba zaključiti da se, suprotno onomu što tvrdi tužitelj, a s obzirom na mjerodavni regulatorni okvir, predmetno postupanje, odnosno potpuno uklanjanje željezničke pruge ne može analizirati u svjetlu sudske prakse u području odbijanja pristupa ključnoj infrastrukturi, nego se mora promatrati kao postupanje koje može zapriječiti ulazak na tržište otežavanjem pristupa potonjem i, na taj način, dovesti do učinka protutržišnog istiskivanja. Iz toga proizlazi da za potrebe ovog predmeta nije mjerodavno pitanje nalaže li se člankom 102. UFEU-a obveza tužitelju da popravi željezničku prugu.

99 Iz toga slijedi da Komisija nije pogriješila kad je propustila ocijeniti udovoljava li sporno postupanje uvjetima iz točke 41. presude od 26. studenoga 1998., Bronner (C-7/97, EU:C:1998:569), koji se tiču nedostupnosti usluge za koju je odbijen pristup i potpunog onemogućavanja tržišnog natjecanja. Naime, bilo je dostatno dokazati, ne dirajući time u moguće objektivno opravdanje, da je riječ o postupanju koje može ograničiti tržišno natjecanje i, osobito, predstavljati prepreku ulasku na tržište (vidjeti u tom smislu presudu od 6. prosinca 2012., AstraZeneca/Komisija, C-457/10 P, EU:C:2012:770, t. 149. i 153.).

100 Tužitelj je u odgovoru na Komisijine argumente pokušao dovesti u pitanje taj zaključak, ističući da nije bio dužan na temelju članka 102. UFEU-a ulagati svoja sredstva u novu infrastrukturu s obzirom na to da je željeznička pruga u potpunosti dotrajala i više se nije mogla koristiti. Konkretno, prema tužiteljevu mišljenju nijednom odredbom nacionalnog prava ne nalaže mu se apsolutna obveza ulaganja vrlo ograničenih sredstava u novu infrastrukturu, zamjenom u potpunosti dotrajale željezničke pruge, u uvjetima postojanja drugih raspoloživih ruta na željezničkoj mreži.

101 S tim u vezi valja istaknuti da ta argumentacija počiva na premisi prema kojoj je Komisija, umjesto ispitivanja predstavlja li uklanjanje željezničke pruge zlouporabu, trebala ispitati, s obzirom na sudsku praksu u području ključne infrastrukture, može li se odluka o nepopravljanju te pruge smatrati zlouporabom. Iz analize provedene u točkama 98. i 99. ove presude proizlazi da je ta premisa pogrešna.

102 Kad je riječ o argumentu prema kojem je sama Komisija, prije sastavljanja obavijesti o preliminarno utvrđenim činjenicama u postupku, namjeravala primijeniti pravni kriterij utemeljen na sudskoj praksi u području pristupa ključnoj infrastrukturi, s obzirom na to da su na sastanku s tužiteljem održanom 25. ožujka 2013. Komisijine službe pojasnile da teorija štete u predmetnom slučaju počiva na premisi prema kojoj uklanjanje željezničke pruge predstavlja odbijanje da se društvu LDZ pruže usluge ključne infrastrukture, dostatno je istaknuti da zapisnik s tužiteljeva sastanka s predstavnicima Komisijinih

službi, održanog prije sastavljanja obavijesti o preliminarno utvrđenim činjenicama u postupku – koji je vodio isključivo tužiteljev pravni savjetnik i čiji tekst Komisija nije potvrdila te u kojem je navedeno da „teorija štete” koju je ona prethodno prihvatila može uključivati odbijanje da se društvu LDZ pruže usluge ključne infrastrukture – ne može obvezivati tu instituciju prilikom njezine ocjene sadržane u pobijanoj odluci. Nadalje, iz zapisnika o kojem je riječ izričito proizlazi da su stajališta koja su iznesena tijekom sastanka isključivo preliminarna mišljenja i da Komisija može prihvatiti i neke druge teorije štete. Konkretno, iz druge točke odjeljka tog zapisnika nazvanog „Teorija štete” proizlazi da se, prema mišljenju navedene institucije, uklanjanje željezničke pruge može smatrati i ograničavanjem tržišnog natjecanja s obzirom na cilj, imajući u vidu da je ono moglo onemogućiti tržišno natjecanje u području pružanja usluga željezničkog prijevoza.

103 Imajući u vidu navedeno, valja zaključiti da Komisija nije bila dužna ispitivati sukladnost tužiteljeva postupanja s člankom 102. UFEU-a s obzirom na ustaljenu sudsku praksu u području odbijanja pristupa ključnoj infrastrukturi.

104 Prema tome, prvi tužbeni razlog valja odbiti kao neutemeljen.

2. Drugi tužbeni razlog, koji se temelji na pogreškama u ocjeni i pogreškama koje se tiču prava prilikom primjene članka 102. UFEU-a u pogledu ocjene sporne prakse

105 U okviru svojeg drugog tužbenog razloga tužitelj u biti tvrdi da je došlo do povrede članka 102. UFEU-a i da su počinjene očite pogreške u ocjeni sporne prakse jer, prema njegovu mišljenju, u pravnim i činjeničnim okolnostima predmetnog slučaja uklanjanje željezničke pruge, koja nije ključna infrastruktura i koja je dotrajala, ne predstavlja zlouporabu vladajućeg položaja. Konkretno, tužitelj smatra da, čak i ako bi uklanjanje takve infrastrukture moglo, u vrlo iznimnim okolnostima, predstavljati zlouporabu unatoč činjenici da uvjeti iz sudske prakse navedeni u okviru prvog tužbenog razloga nisu ispunjeni, Komisija nije u dovoljnoj mjeri dokazala da su u predmetnom slučaju, kad je riječ o željezničkoj pruzi, postojale takve vrlo iznimne okolnosti.

106 Tužitelj dijeli drugi tužbeni razlog na četiri dijela.

107 Uvodno valja podsjetiti na to da se opseg nadzora zakonitosti predviđenog u članku 263. UFEU-a proteže na sve elemente Komisijinih odluka u vezi s postupcima na temelju članaka 101. i 102. UFEU-a nad kojima Opći sud provodi detaljan nadzor kako prava tako i činjenica u pogledu razloga koje navede tužitelj i uzimajući u obzir sve elemente koje je on naveo (vidjeti presudu od 21. siječnja 2016., Galp Energía España i dr./Komisija, C-603/13 P, EU:C:2016:38, t. 72. i navedenu sudsku praksu).

a) Prvi dio drugog tužbenog razloga, koji se temelji na pogreškama sadržanima u Komisijinim „dvojbama” u pogledu stvarnog postojanja oštećenja na željezničkoj pruzi

108 U okviru prvog dijela drugog tužbenog razloga tužitelj prigovora Komisiji da je, uz pogrešku u ocjeni, počinila pogrešku koja se tiče prava s obzirom na to da su, prema njegovu mišljenju, neosnovane njezine dvojbe u pogledu postojanja i ozbiljnosti oštećenja na željezničkoj pruzi koja utječu na sigurnost prometa. Konkretno, tužitelj prigovora Komisiji to što je uklanjanje željezničke pruge proglasila „neopravdanim”, a njegova tehnička pojašnjenja u pogledu te pruge i oštećenja na njoj ocijenila „neuvjerljivima”. On također ističe da su „dvojbe” u pogledu postojanja i ozbiljnosti oštećenja na željezničkoj pruzi u stvarnosti rezultat Komisijinih sumnji u to da je on sigurnosne probleme iskoristio kao izgovor za svoje postupanje.

109 U prilog osnovanosti prvog dijela drugog tužbenog razloga tužitelj ističe četiri prigovora.

1) Prvi prigovor prvog dijela, koji se temelji na postojanju dvojbi o nastanku deformacije na željezničkoj pruzi

110 U okviru svojeg prvog prigovora tužitelj ističe da su Komisijine dvojbe u pogledu nastanka deformacije na željezničkoj pruzi potpuno neutemeljene. On navodi da su te dvojbe rezultat njezinih sumnji u to da je on sigurnosne probleme iskoristio kao opravdanje za svoje postupanje. U tom pogledu tužitelj ističe da je deformaciju žurno prijavilo više njegovih zaposlenika koji su sudjelovali u nadzoru željezničke pruge ili za nj bili odgovorni te da su se njihova izvješća redom podudarala u opisu deformacije. Tužitelj stoga smatra da nije bilo nikakvog razloga za sumnju u to da su svi oni sudjelovali u „zavjeri" kako bi „izmislili" nepostojeću deformaciju.

111 Komisija i intervenijent osporavaju taj prigovor.

112 U predmetnom slučaju dostatno je utvrditi da je Komisija, što je priznao i tužitelj, u uvodnoj izjavi 181. pobijane odluke navela da je, unatoč dvojbama u pogledu postojanja deformacije, svoju analizu utemeljila na pretpostavci da je do nje došlo onako kako je to prikazao tužitelj. Konkretno, Komisija je ocijenila da nije bilo dovoljno dokaza za odbacivanje tužiteljevih tvrdnji o nastanku i opsegu deformacije, što je potvrdila i na raspravi, u odgovoru na pitanje Općeg suda. Nadalje, kao i tužitelj, Komisija je potvrdila da je deformacija zabilježena u više pisanih dokumenata koje je dostavio tužitelj. Također, iz uvodne izjave 179. pobijane odluke proizlazi da je navedena institucija ispitala okolnosti nastanka deformacije ne zato da bi pokušala dokazati da je tužitelj postupao u zloj vjeri, njezinim pukim izmišljanjem, nego isključivo zbog tvrdnje intervenijenta da do deformacije nije moglo doći na način na koji je to opisao tužitelj, što je potonji snažno osporavao.

113 Slijedom navedenog, valja odbiti tužiteljevu argumentaciju koja se temelji na postojanju navodnih Komisijinih dvojbi u pogledu stvarne deformacije željezničke pruge.

2) Drugi prigovor prvog dijela, koji se temelji na pogreškama u ocjeni tvrdnje da je do uklanjanja željezničke pruge došlo isključivo zbog deformacije

114 U okviru svojeg drugog prigovora tužitelj osporava tvrdnju iz uvodne izjave 329. pobijane odluke da je on prvotno, u odgovoru na prvi zahtjev za pružanje informacija od 6. siječnja 2012., istaknuo da je do potpunog uklanjanja željezničke pruge došlo isključivo zbog nastanka deformacije. S tim u vezi on navodi da je u spomenutom odgovoru uputio na detaljan opis postupka koji je doveo do zatvaranja i uklanjanja željezničke pruge. U skladu s tim, tužitelj tvrdi da je i u svojem odgovoru na prvi zahtjev za pružanje informacija i u svojem očitovanju na obavijest o preliminarno utvrđenim činjenicama u postupku iznio iste argumente, to jest da, iako ga je deformacija navela na to da procijeni stanje željezničke pruge u cjelini, njezino je opće stanje, a ne nastanak same deformacije, opravdalo njezino uklanjanje.

115 Komisija i intervenijent osporavaju taj prigovor.

116 U predmetnom slučaju valja istaknuti da je tužitelj, kao što je to utvrđeno u uvodnoj izjavi 329. pobijane odluke, u odgovoru na prvi zahtjev za pružanje informacija naveo da je „[z]atvaranje i naknadno uklanjanje litavskog dijela [željezničke] pruge [bilo] posljedica nezgode koja se na toj pruzi dogodila 2. rujna 2008.". Međutim, neposredno nakon te rečenice tužitelj je uputio na „detaljan opis postupka koji je doveo do zatvaranja i uklanjanja [željezničke pruge]".

117 Čak i pod pretpostavkom da je navod iz pobijane odluke prema kojem je tužitelj prvotno tvrdio da je do uklanjanja željezničke pruge došlo zbog nastanka deformacije netočno prenesen, kao što to smatra tužitelj, valja zaključiti da je to nevažno s obzirom na činjenicu da Komisija svoju analizu u pobijanoj odluci nije utemeljila na tom navodu nego na argumentaciji koju je tužitelj iznio u odgovoru na

obavijest o preliminarno utvrđenim činjenicama u postupku. Naime, sporni je navod služio samo tomu da se isključi mogućnost da deformacija, sama po sebi, opravda potpuno uklanjanje željezničke pruge.

118 Iz toga slijedi da tužiteljev prigovor valja odbiti.

3) Treći prigovor prvog dijela, koji se temelji na pogreškama u ocjeni razlika između izvješćâ od 5. rujna 2008. i dopisâ od 4. i 5. rujna 2008.

119 U okviru svojeg trećeg prigovora tužitelj ističe da su navodne neobjašnjive razlike, na koje Komisija upućuje u uvodnoj izjavi 334. pobijane odluke, između izvješćâ od 5. rujna 2008. s jedne strane i dvaju dopisa lokalnog direktora tužiteljeva društva kćeri (u daljnjem tekstu: lokalni direktor) od 4. i 5. rujna 2008. s druge strane – u skladu s kojima se u navedenim izvješćima navodi da bi popravak na mjestu deformacije bio dovoljan, dok se u dopisima lokalnog direktora ističe potreba sveobuhvatnijih radova na željezničkoj pruzi – posljedica činjenice da je zadaća četiriju članova inspekcijskog odbora bila ograničena na analizu deformacije i da su oni ispitivali isključivo mjesto na kojem je do nje došlo, a ne čitavu željezničku prugu. Suprotno tomu, zadaća lokalnog direktora, kojem su članovi inspekcijskog odbora predali svoja izvješća, nije bila ograničena. Naime, riječ je bila o najiskusnijem zaposleniku, odgovornom za infrastrukturu i sigurnost prometa u regiji čija je primarna zadaća bila procjena značenja nezgode za sigurnost cjelokupne željezničke pruge. Na temelju svojih iskustava u tom smislu te imajući u vidu činjenicu da sve prethodno poduzete mjere, osobito manji popravci i smanjenje brzine na 25 km/h, nisu spriječile tako ozbiljnu nezgodu kao što je deformacija pruge, koja je mogla imati razarajući učinak na okoliš (onečišćenje naftom) i dogoditi se na bilo kojem drugom dijelu željezničke pruge, lokalni je direktor zaključio da je potrebna obnova odnosno rekonstrukcija cjelokupne željezničke pruge radi ponovne uspostave potpuno sigurnog prometovanja tom prugom. Osim toga, tužitelj pojašnjava da je on bio u potpunosti upoznat sa smanjenjem brzine na željezničkoj pruzi tako da Komisija nije mogla izvesti nikakav zaključak iz okolnosti da lokalni direktor u svojim dopisima od 4. i 5. rujna 2008. nije izričito naveo da smanjenje najveće dopuštene brzine nije spriječilo nastanak deformacije.

120 Komisija i intervenijent osporavaju taj prigovor.

121 S tim u vezi valja podsjetiti na to da je tužitelj 3. rujna 2008. imenovao inspekcijski odbor sastavljen od osoblja svojeg lokalnog društva kćeri kako bi istražio razloge deformacije. Inspekcijski odbor obišao je i istražio isključivo mjesto deformacije. Prema tome, njegovi zaključci u pogledu stanja željezničke pruge odnosili su se isključivo na to mjesto. Taj je odbor podnio dva izvješća, izvješće o istrazi od 5. rujna 2008. i tehničko izvješće od istoga dana.

122 Prema navodima iz izvješća o istrazi od 5. rujna 2008. do deformacije je došlo zbog fizičkog oštećenja više sastavnih dijelova strukture željezničke pruge. U tom je izvješću također potvrđeno da se promet mora obustaviti „do završetka svih radova na obnovi i svih popravaka”.

123 Zaključci iz izvješća o istrazi od 5. rujna potvrđeni su u tehničkom izvješću donesenom istoga dana, koje se, kao i prvonavedeno, odnosilo isključivo na mjesto deformacije i koje je kao njezin uzrok utvrdilo različite probleme u strukturi željezničke pruge. U tehničkom izvješću od 5. rujna 2008. zaključeno je da se prometna anomalija u obliku deformacije na željezničkoj pruzi treba okvalificirati kao nezgoda i da je posljedica fizičke istrošenosti gornjih elemenata strukture željezničke pruge.

124 Dana 4. rujna 2008., odnosno dan prije podnošenja izvješćâ inspekcijskog odbora od 5. rujna 2008., lokalni direktor poslao je dopis upravi za željezničku infrastrukturu društva LG. U tom je dopisu iznio utvrđenja jednaka onima iz izvješćâ od 5. rujna 2008., ali je došao do zaključka da se „problem neće riješiti djelomičnim popravkom željezničke pruge” te je zatražio potrebna odobrenja i financijska sredstva za provedbu projekta njezine sveobuhvatne obnove.

125 Lokalni direktor ponovio je svoje zaključke u drugom dopisu od 5. rujna 2008., u kojem je troškove radova procijenio na 38 milijuna litavskih litasa (LTL), što odgovara iznosu od oko 11,2 milijuna eura.

126 Tako, kao prvo, valja istaknuti da iz teksta dopisâ lokalnog direktora od 4. i 5. rujna 2008. ne proizlazi da njegov mandat, kao što to tvrdi tužitelj, nije ograničen na mjesto deformacije zbog čega je bio dužan ocijeniti stanje na cjelokupnoj željezničkoj pruzi, dok je inspekcijski odbor, koji je imenovan 3. rujna 2008., svoje ispitivanje ograničio na mjesto deformacije. Naime, u dopisu od 4. rujna 2008. njegov je autor isključivo utvrdio to da je tijekom redovitog inspekcijskog nadzora utvrđena deformacija na osamnaestom kilometru željezničke pruge, nakon čega je nabrojao rezultate tog nadzora koji upućuju na uzroke deformacije uz zaključak da se „problem neće riješiti djelomičnim popravkom željezničke pruge”. Također je zatražio potrebna odobrenja i financijska sredstva za provedbu projekta njezine sveobuhvatne obnove. Jednako je kratak bio i dopis od 5. rujna 2008., u kojem je lokalni direktor izvijestio o datumu i satu nastanka deformacije te ocijenio da je za ponovnu uspostavu prometa potrebno izvesti radove na cjelokupnoj željezničkoj pruzi. Također je procijenio troškove tih radova na 38 milijuna litasa te zatražio od adresata pomoć u osiguravanju sredstava potrebnih za njihovu izvedbu.

127 Kao drugo, kako to ističe Komisija, valja utvrditi da su članovi inspekcijskog odbora imenovanog 3. rujna 2008. – koji su pripremili izvješća od 5. rujna i preporučili popravak na mjestu deformacije – iz redova rukovodećeg osoblja istog LG-ova društva kćeri kao i lokalni direktor i da su, kao i on, morali biti upoznati s povijesnim razvojem željezničke pruge.

128 Kao treće, kako je utvrđeno u uvodnoj izjavi 332. pobijane odluke, treba upozoriti na to da iz usporedbe izvješćâ od 5. rujna 2008. s dopisom lokalnog direktora od 4. rujna 2008., kako je sažet u tablici br. 2 sadržanoj u uvodnoj izjavi 46. pobijane odluke, proizlazi da se u trima dokumentima ističu isti problemi u strukturi željezničke pruge. Slijedom navedenog, teško je razumjeti razloge zbog kojih se u izvješćima od 5. rujna 2008. preporučuju popravci na mjestu deformacije, dok se u dopisima od 4. i 5. rujna 2008. savjetuju radovi na sveobuhvatnim popravcima cjelokupne željezničke pruge.

129 Kao četvrto, valja smatrati neosnovanom tužiteljevu tvrdnju da je lokalni direktor zaključio o potrebi uklanjanja i sveobuhvatne rekonstrukcije željezničke pruge na temelju svojih iskustava s tim u vezi i činjenice da prethodno poduzete mjere, osobito smanjenja brzine, nisu spriječile nastanak deformacije. Naime, u dopisima lokalnog direktora od 4. i 5. rujna 2008. ne spominje se navodna neučinkovitost prethodnih mjera, poput smanjenja brzine. Konkretno, u dopisu lokalnog direktora od 4. rujna 2008. navodi se, bez daljnjih pojašnjenja, isključivo to da se „problem neće riješiti djelomičnim popravkom željezničke pruge”. Osim toga, okolnošću da je ograničavanje brzine na željezničkoj pruzi bilo općepoznato unutar društva LG, čak i kad bi se dokazala, ne može se kompenzirati to da u dopisu nema riječi o neučinkovitosti prethodnih mjera niti se, u svakom slučaju, mogu opravdati proturječnosti između izvješćâ od 5. rujna 2008. i dopisa lokalnog direktora.

130 Iz toga slijedi da opravdanja koja je tužitelj ponudio u svrhu pojašnjavanja razlika između izvješćâ od 5. rujna 2008. i dopisâ lokalnog direktora od 4. i 5. rujna 2008. nisu dovoljna da pobiju zaključak o proturječnostima koje je Komisija navela u pobijanoj odluci.

131 Prema tome, tužiteljev prigovor valja odbiti.

4) Četvrti prigovor prvog dijela, koji se temelji na tvrdnji da je Komisija pogrešno odbacila argumente u vezi sa sustavnim problemima s pragom željezničke pruge

132 U okviru svojeg četvrtog prigovora tužitelj tvrdi da argumenti koje je istaknuo u vezi sa sustavnim problemima s pragom željezničke pruge nisu, kako to Komisija ocjenjuje u pobijanoj odluci, proturječni odnosno neuvjerljivi. Prema njegovu mišljenju, mogu se objasniti specifičnom okolnošću da je tek naknadno, 11. rujna 2008., posebni stručnjak za pragove i nasipe mogao ispitati željezničku

prugu. Izvanredni inspekcijski odbor, koji je imenovan 10. rujna 2008. i koji je ispitao željezničku prugu utvrdio je, među ostalim, znatno oštećenje nasipa, četiri „usjeka" koja upućuju na „oštećenja pružnog tijela" kao i na širinu praga koja nije u skladu s tehničkim propisima. Na temelju tih utvrđenja navedeni odbor zaključio je da je u ovom slučaju do deformacije moralo doći zbog sustavnih problema u sustavu pričvršćivanja i u pragu željezničke pruge. Prema tužiteljevu mišljenju, za takav zaključak nije bilo nužno iskopati nasip. Naime, navedena oštećenja bila su u potpunosti vidljiva, osobito kad je riječ o stanju i obliku nasipa, i pružala su čvrste naznake o lošem općem stanju praga te su, smatra tužitelj, bila dovoljna da bi stručnjaci došli do spomenutih zaključaka.

133 Prema tužiteljevu mišljenju, željeznička pruga nalazila se k tomu u vrlo lošem općem stanju te je nastanak deformacije izvanrednom inspekcijskom odboru jasno upućivao na činjenicu da su pojedinačne mjere koje su prethodno poduzete (manji popravci strukture željezničke pruge i smanjenja brzine) bile nedovoljne za otklanjanje postojećih ozbiljnih sigurnosnih problema. Na temelju jasnih tehničkih zaključaka stručnjaka za pragove i nasipe te zaključaka izvanrednog inspekcijskog odbora u cjelini nije bilo, smatra tužitelj, drugih rješenja osim rekonstrukcije cjelokupne željezničke pruge kako bi se izbjegla pojava novih opasnih anomalija, čak i nezgoda. Prema tome, on smatra da je ta nova opća i detaljna ocjena stanja željezničke pruge u cjelini bila temelj za donošenje odluke o njezinu uklanjanju.

134 Komisija i intervenijent osporavaju taj prigovor.

135 U predmetnom slučaju valja podsjetiti na to da je Komisija u uvodnoj izjavi 336. pobijane odluke navela da je tužitelj u prepisci s ministrom prometa i veza te u svojim očitovanjima podnesenima tijekom upravnog postupka opetovano tvrdio da je glavni razlog za potpuno uklanjanje željezničke pruge bio sustavni problem s pragom te pruge, odnosno s oštećenjem nasipa koje je dovelo do sužavanja tog praga, popravak kojega je zahtijevao uklanjanje strukture pruge. Međutim, u uvodnoj izjavi 337. pobijane odluke Komisija je naglasila da je stanje željezničke pruge bilo poznato, u najmanju ruku, od prethodnog izvješća podnesenog 3. rujna 2004. i da, unatoč tomu, u međuvremenu nije prijavljen nikakav sustavni problem s pragom te pruge, sve do sastavljanja izvješća o izvanrednom inspekcijskom nadzoru 12. rujna 2008., iako je navedena pruga u tom razdoblju redovito kontrolirana.

136 Osim toga, u uvodnoj izjavi 338. pobijane odluke Komisija je pojasnila da je tužitelj u svojem odgovoru na obavijest o preliminarno utvrđenim činjenicama u postupku izjavio da je – za razliku od inspekcijskog odbora koji je sastavio izvješća od 5. rujna 2008. i koji nije istaknuo nikakav problem s pragom željezničke pruge – izvanredni inspekcijski odbor, koji je imenovan 10. rujna 2008. i koji je uključivao stručnjake za pragove željezničkih pruga i nasipe, ocijenio da je „za potrebe ispitivanja praga potrebno iskopati nasip, s obzirom na to da loše stanje praga nije vidljivo golim okom".

137 Međutim, iz uvodne izjave 339. pobijane odluke proizlazi da je tužitelj, na zahtjev Komisije da joj obrazloži to novo pojašnjenje, naveo da izvanredni inspekcijski odbor nije iskopao nijedan nasip željezničke pruge.

138 Nadalje, iz uvodne izjave 340. pobijane odluke proizlazi da je tužitelj u svojem odgovoru na dopis o činjenicama još jednom izmijenio svoja pojašnjenja, ističući da je glavni cilj izvanrednog inspekcijskog odbora bio vizualna ocjena stanja željezničke pruge kako bi se na njoj otkrila oštećenja vidljiva golim okom. Prema tužiteljevim tvrdnjama tek je nakon otkrivanja tih oštećenja bilo moguće provesti posebno ispitivanje. U istoj uvodnoj izjavi pobijane odluke navodi se, međutim, da nijedno takvo oštećenje nije spomenuto u izvješću o izvanrednom inspekcijskom nadzoru od 12. rujna 2008. i da je odluka o uklanjanju željezničke pruge donesena prije bilo kakvog posebnog ispitivanja inspekcijskog odbora koje bi navodno trebalo uključivati iskopavanje nasipa.

139 Prema tome, kao prvo, treba utvrditi da je izvješće o inspekcijskom nadzoru izvanrednog odbora od 12. rujna 2008. sadržavalo dva različita odjeljka, od kojih je jedan bio posvećen osnovnim značajkama željezničke pruge, a drugi oštećenjima koja su utvrđena duž te pruge nakon nastanka deformacije. U

tom se izvješću među spomenutim oštećenjima ne navodi razina oštećenja nasipa, nego se taj element pojavljuje u dijelu posvećenom osnovnim značajkama željezničke pruge, uz druge elemente poput, među ostalim, vrste tračnica, vrste željezničkih pragova i gustoće prometa. Iz toga slijedi da oštećenje nasipa, koje je u izvješću o inspekcijskom nadzoru izvanrednog odbora od 12. rujna 2008. navedeno među stalnim i objektivnim značajkama željezničke pruge, nije relevantno s gledišta pojašnjavanja potrebe za uklanjanjem cjelokupne pruge.

140 Nadalje, jedino oštećenje praga željezničke pruge koje se navodi u predmetnom izvješću sastoji se od četiriju „usjeka” koja upućuju na „oštećenja praga” kao i na širinu praga koja nije u skladu s tehničkim propisima. Međutim, kao što to ističe Komisija, tužitelj nije pojasnio zbog čega bi pojava četiriju usjeka duž željezničke pruge dovela do potrebe njezina sveobuhvatnog uklanjanja.

141 Kad je riječ, kao drugo, o argumentu prema kojem nije bilo potrebno iskopavanje nasipa da bi izvanredni odbor mogao izvesti zaključak o postojanju problema s pragom, valja istaknuti da je taj argument, čak i da ga se dokaže, proturječan argumentu koji je tužitelj istaknuo u svojem odgovoru na obavijest o preliminarno utvrđenim činjenicama u postupku, a prema kojem loše stanje praga nije bilo vidljivo golim okom te je njegovo ispitivanje zahtijevalo iskopavanje nasipa. Ta proturječnost potvrđuje tužiteljeve poteškoće u pronalaženju dosljednog opravdanja za uklanjanje željezničke pruge.

142 Kao treće i posljednje, valja napomenuti da argumenti koje je tužitelj istaknuo u prilog četvrtom prigovoru nisu dovoljni da bi se pojasnile ostale proturječnosti koje je Komisija istaknula u pobijanoj odluci, osobito u njezinoj uvodnoj izjavi 340.

143 S obzirom na sve navedeno, treba utvrditi da Komisija nije počinila pogrešku u ocjeni kad je zaključila da su tužiteljevi argumenti u vezi sa sustavnim problemima s pragom željezničke pruge proturječni odnosno neuvjerljivi.

144 Taj se zaključak ne može dovesti u pitanje tužiteljevim argumentom prema kojem ga je vrlo loše opće stanje željezničke pruge, u kombinaciji s novom općom i detaljnom ocjenom tog stanja u cjelini koju je proveo izvanredni odbor nakon utvrđenja deformacije, navelo na zaključak o potrebi rekonstrukcije cjelokupne željezničke pruge radi ponovne uspostave potpuno sigurnog prometovanja njome. Naime, takav argument nije relevantan da bi se otklonile Komisijine dvojbe u pogledu sustavnih problema s pragom željezničke pruge, na temelju dokumenata koje je dostavio tužitelj. U svakom slučaju, budući da je taj argument ponovljen u okviru drugog dijela drugog tužbenog razloga, bit će predmet analize u tom kontekstu.

145 Prema tome, tužiteljev prigovor valja odbiti.

146 S obzirom na sve navedeno, treba utvrditi da nijedan prigovor koji je tužitelj istaknuo u prilog prvom dijelu drugog tužbenog razloga ne može dovesti u pitanje Komisijin zaključak iz pobijane odluke prema kojem su pojašnjenja koja su ponuđena u vezi s postojanjem i ozbiljnošću oštećenja željezničke pruge koja utječu na sigurnost prometa među sobom nedosljedna, proturječna i neuvjerljiva.

147 Slijedom navedenog, prvi dio drugog tužbenog razloga valja odbiti.

b) Drugi dio drugog tužbenog razloga, koji se temelji na Komisijinim pogreškama u ocjeni prilikom zaključivanja da je uklanjanje željezničke pruge bilo „krajnje neuobičajeno”

148 Nakon što je podsjetio na to da su mu na temelju tehničkih zaključaka izvedenih nakon inspekcijskog nadzora izvanrednog odbora na raspolaganju stajale dvije mogućnosti – to jest, s jedne strane, prvotni ciljani popravci nakon kojih bi uslijedila sveobuhvatna rekonstrukcija cjelokupne željezničke pruge u roku od pet godina (u daljnjem tekstu: prva mogućnost) odnosno, s druge strane, sveobuhvatna i

trenutačna rekonstrukcija željezničke pruge (u daljnjem tekstu: druga mogućnost) – tužitelj tvrdi da u specifičnim okolnostima ovog predmeta trenutačna provedba druge mogućnosti nije bila „krajnje neuobičajena” tako da se ta okolnost ne može smatrati sastavnim dijelom zlouporabe.

149 U tom pogledu, kao prvo, on ističe da je „krajnje neuobičajena” bila sama željeznička pruga jer je u vrijeme nastanka činjenica bila stara gotovo 140 godina te nije značajnije obnavljana od 1972. On navodi da je na čitavoj duljini te pruge zamijećeno više oštećenja, ali da su provedeni tek manji popravci, uz smanjenje brzine prometovanja vlakova na 25 km/h. Takve mjere, koje uopće nisu sukladne sa sektorskim praksama u Europi, prema tužiteljevu su mišljenju bile odraz osjetljive financijske situacije u kojoj su se nalazili on i njegov jedini dioničar, Litavska Država.

150 Kao drugo, nakon nastanka deformacije i detaljne ocjene stanja cjelokupne željezničke pruge koju je proveo izvanredni odbor, tužitelj tvrdi da je postalo jasno da novi djelomični i financijski povoljni popravci neće otkloniti probleme sa sigurnošću željezničke pruge. Stoga je 19. rujna 2008. odlučio da je rekonstrukcija te pruge (u okviru prve ili druge mogućnosti) jedini način da se zajamči sigurnost prometa.

151 Kao treće, tužitelj ističe da je od dviju mogućnosti koje mu stoje na raspolaganju druga jedino mjerodavno i gospodarski prihvatljivo rješenje. Prema njegovu mišljenju, prvotni popravci u stvarnosti ne bi otklonili različite probleme s obzirom na to da bi, čak i uz provedbu prve mogućnosti, bilo potrebno u roku od pet godina obnoviti cjelokupnu željezničku prugu. Nadalje, prva mogućnost bila bi *in fine* skuplja od druge. K tomu, ona bi zahtijevala ponavljanje velikog broja radova, za razliku od druge mogućnosti u okviru koje se radovi obavljaju odjednom. Osim toga, svi materijali upotrijebljeni prilikom prvotnih popravaka trebali bi se, prema tužiteljevim tvrdnjama, zamijeniti prilikom naknadne rekonstrukcije.

152 Kao četvrto, tužitelj ističe da, s obzirom na to da je druga mogućnost bila jedino mjerodavno i gospodarski prihvatljivo rješenje, nije bilo nikakvog razloga odgađati njezinu provedbu. Osim toga, sâmo je društvo LDZ pojasnilo da je običaj da se željeznička pruga uklanja kad se ne očekuje da će se ponovno upotrebljavati. To je društvo također potvrdilo da je uklanjanje uobičajena praksa kad je potrebno zamijeniti postojeće tračnice odnosno provesti radove na obnovi poput, primjerice, obnove praga odnosno nasipa koja se, tehnički gledano, ne može izvesti bez uklanjanja tračnica. Nadalje, tužitelj ističe da je odlučio ponovno upotrijebiti materijal s jedne željezničke pruge kako bi izvršio popravke na drugim prugama. Prema njegovim navodima, taj bi se materijal oštetio tijekom zime da ga on nije brzo uklonio u listopadu 2008. kako bi ga potpuno sigurno uskladištio. Naposljetku, tužitelj tvrdi da je žurnim uklanjanjem željezničke pruge i istodobnim podnošenjem zahtjeva da se odobre sredstva za njezinu rekonstrukciju dostatno dokazao društvu Orlen, koje je nad njim provodilo stalni pritisak, svoju namjeru da rekonstruira željezničku prugu u skladu s važećim ugovornim obvezama.

153 Kao peto, tužitelj ističe da je u vrijeme uklanjanja željezničke pruge, odnosno 3. listopada 2008., razumno očekivao da će ishoditi potrebna financijska sredstva za njezinu rekonstrukciju jer još uvijek nije osjećao učinke financijske krize izazvane stečajem banke Lehman Brothers u rujnu 2008. Konkretno, on smatra da u vrijeme nastanka činjenica nije mogao predvidjeti tako nepovoljan razvoj situacije koji ga je prisilio na to da od kraja 2008. godine obustavi provedbu glavnih projekata obnove, od kojih se jedan odnosio na predmetnu željezničku prugu. K tomu tužitelj naglašava da su u vrijeme nastanka činjenica još uvijek stajala na raspolaganju Unijina sredstva za kapitalna ulaganja u željezničku infrastrukturu za razdoblje 2007. – 2013. i da je on legitimno očekivao da će ih moći iskoristiti za financiranje rekonstrukcije željezničke pruge. Tužitelj stoga smatra neosnovanim navod iz pobijane odluke prema kojem on u dopisu od 2. listopada 2008. koji je uputio Ministarstvu prometa i veza nije uložio stvarni napor kako bi ishodio financijska sredstva za obnovu željezničke pruge.

154 U svojem očitovanju o intervencijskom podnesku tužitelj je pojasnio da nije raspolagao dostatnim sredstvima za izvođenje cjelokupnih opsežnih radova na obnovi svoje mreže i da je morao utvrditi na koji će način upotrijebiti vrlo ograničena sredstva kojima je raspolagao na najbolji mogući način. U

vrijeme uklanjanja željezničke pruge na raspolaganju su mu stajala Unijina sredstva te se pojavilo isključivo pitanje dodjele dijela tih sredstava za potrebe predmetne željezničke pruge. Međutim, nezgoda do koje je došlo u cijelosti je izmijenila analizu prioriteta. Osim toga, tužitelj smatra da su, s obzirom na neto dobit ostvarenu u 2008., vlastita sredstva bila dovoljna i raspoloživa za cjelovito financiranje rekonstrukcije željezničke pruge u slučaju da se ne ostvari financiranje iz Unijinih ili državnih sredstava.

155 Komisija i intervenijent osporavaju tu argumentaciju.

156 Treba utvrditi da svojom argumentacijom tužitelj osporava Komisijine ocjene iz uvodnih izjava 184. do 198. pobijane odluke, u skladu s kojima je u biti, s jedne strane, uklanjanje željezničke pruge provedeno na brzinu i bez poduzimanja pripremnih mjera za rekonstrukciju (uvodne izjave 184. do 193. pobijane odluke) te je, s druge strane, bilo protivno uobičajenim sektorskim praksama (uvodne izjave 194. do 198. pobijane odluke).

157 S tim u vezi, kao prvo, valja podsjetiti na to da je u uvodnoj izjavi 184. pobijane odluke Komisija ocijenila da je tužitelj na brzinu uklonio željezničku prugu, bez osiguravanja potrebnih financijskih sredstava i poduzimanja uobičajenih pripremnih koraka u smislu njezine rekonstrukcije. Iz uvodne izjave 185. pobijane odluke proizlazi da je on u odgovoru na Komisijin zahtjev za pružanje informacija pojasnio da je „[l]itavska dionica [željezničke pruge] […] uklonjena […] kako bi se izveli radovi na obnovi i kako bi se ta pruga što prije ponovno otvorila za promet, s obzirom na njezinu važnost za društvo Orlen, jedan od njegovih najvažnijih klijenata”. Tužitelj je također naveo da je „postupao pod stalnim pritiscima društva Orlen da ubrza rekonstrukciju te pruge i da je, slijedom toga, uložio sve moguće napore kako bi se potrebni radovi izveli što prije”.

158 Kao drugo, u uvodnoj izjavi 186. pobijane odluke Komisija je istaknula da je tužitelj u vrijeme nastanka činjenica ocijenio da ne raspolaže dovoljnim financijskim sredstvima za obnovu željezničke pruge i da je očito da će biti potrebno provesti dugotrajan upravni postupak prije pribavljanja financijskih sredstava nužnih za projekt takvih razmjera. Doista, u skladu s postupkom koji je u to vrijeme utvrdila Litavska Država, veliki infrastrukturni radovi financirali su se Unijinim sredstvima, dok su se tužiteljeva ograničena sredstva mogla upotrijebiti samo za tekuće održavanje infrastrukture. Zahtjev za financiranje Unijim sredstvima valjalo je potkrijepiti pripremnim mjerama, uključujući studiju izvedivosti za čiju su pripremu u predmetnom slučaju bile potrebne dvije godine. Konačnu odluku o dodjeli sredstava iz Unijinih strukturnih fondova za provedbu projekta trebalo je donijeti Ministarstvo prometa i veza. Stoga nije postojalo nikakvo jamstvo da će ta sredstva biti dodijeljena, pa prema tome ni potreba za žurnim uklanjanjem željezničke pruge. Naposljetku, u uvodnoj izjavi 187. pobijane odluke Komisija je također upozorila na to da uklanjanje cjelokupne željezničke pruge ne bi donijelo velike vremenske uštede s obzirom na to da bi rekonstrukcija stvarno mogla započeti tek nakon okončanja svih faza prethodnog upravnog postupka.

159 Osim toga, iz uvodne izjave 188. pobijane odluke proizlazi da je Komisija zatražila od tužitelja da joj pojasni na koji način uklanjanje željezničke pruge u listopadu 2008. može ubrzati njezinu rekonstrukciju, s obzirom na to da je još bilo potrebno provesti dugotrajan i neizvjestan postupak po zahtjevu za dodjelu potrebnih financijskih sredstava. Iz navedene uvodne izjave također proizlazi da je tužitelj u svojem odgovoru u biti ponovio tvrdnju prema kojoj je uklanjanje željezničke pruge bilo nužan korak u njezinoj obnovi kako bi se uštedjelo vrijeme potrebno za izvođenje preostalih radova. On je dodao da postupak nije dugotrajan, nego jednostavan, da „[k]ad podnese zahtjev za financiranje može razumno očekivati da će mu se dodijeliti sredstva za njegov projekt” i da je „[t]o očekivanje osnažila činjenica da je od njega zatraženo podnošenje studije izvedivosti projekta”. U skladu s uvodnom izjavom 189. pobijane odluke tužitelj je u svojem odgovoru na obavijest o preliminarno utvrđenim činjenicama u postupku ponovio argument prema kojem je uklonio željezničku prugu isključivo s namjerom da je čim prije popravi. On je istaknuo da njezino uklanjanje nije bilo izvanredna, nego nužna mjera prije sveobuhvatnih popravaka kratke rute i ponovne uspostave prometa.

160 Kao treće, u uvodnoj izjavi 190. pobijane odluke Komisija je istaknula to da je tužitelj podnio svoj zahtjev za financiranje 2. listopada 2008. u kratkom dopisu upućenom ministru prometa i veza, tražeći 620 milijuna litasa (oko 179,71 milijun eura) za obnovu osam različitih željezničkih pruga, među kojima i predmetne, bez podnošenja bilo kakve posebne izjave u vezi s potonjom. Nadalje, Komisija je naglasila da je redovni postupak davanja odobrenja dugotrajan te da se njegov ishod ne može zajamčiti. Unatoč tomu, tužitelj je započeo s uklanjanjem željezničke pruge već sutradan, 3. listopada 2008., ne čekajući čak ni odgovor ministra prometa i veza. Iz uvodne izjave 191. pobijane odluke proizlazi da je u odgovoru koji je tužitelj primio 28. listopada 2008. Ministarstvo prometa i veza naglasilo da nije predviđeno nikakvo financiranje s obzirom na to da navedeni projekti nisu prethodno odobreni. Nadalje, spomenuto ministarstvo podsjetilo je tužitelja na to da Unijina sredstva još uvijek stoje na raspolaganju te ga je pozvalo da utvrdi projekte za financiranje. Međutim, budući da pozitivan ishod zahtjeva za financiranje ovisi o rezultatima studije izvedivosti i o odluci Ministarstva prometa i veza, tužitelj nije mogao prema Komisijinu mišljenju razumno očekivati da će Unijina sredstva biti, prema potrebi, dodijeljena u kratkom roku.

161 Kao četvrto, u uvodnoj izjavi 192. pobijane odluke Komisija je ocijenila da naknadni tužiteljevi postupci također potvrđuju da nije namjeravao rekonstruirati željezničku prugu. S tim u vezi ona je naglasila, među ostalim, da je tužitelj pripremio bilješke namijenjene litavskoj vladi u kojima se odriče potreba rekonstrukcije željezničke pruge i da je preporučio uvrštavanje njezine obnove na popis za prioritetno financiranje samo zato što je vlada to od njega zatražila.

162 Nadalje, u uvodnoj izjavi 194. i sljedećima pobijane odluke Komisija je pojasnila razloge zbog kojih smatra da je uklanjanje željezničke pruge bilo „krajnje neuobičajeno” i protivno „uobičajenim” sektorskim „praksama”. Naime, s jedne strane, Komisija je istaknula da, iako je u Litvi promet bio obustavljen na više željezničkih pruga, tužitelj nije mogao ponuditi nijedan drugi primjer pruge koja je uklonjena prije nego li su mogli započeti radovi na njezinoj obnovi.

163 S druge strane, Komisija je podsjetila na to da je upraviteljima željezničke infrastrukture u dvama drugim baltičkim državama, Republici Estoniji i Republici Latviji, uputila zahtjeve za pružanje informacija. Upravitelj estonske željezničke infrastrukture naveo je samo jedan primjer uklanjanja duge dionice pruge. U tom slučaju pruga je uklonjena jer je sama ruta bila zatvorena, napuštena i zamijenjena drugom. Upravitelj estonske željezničke infrastrukture također je naveo da radovi koji su zahtijevali uklanjanje pruge nisu istodobno izvedeni na čitavoj njezinoj duljini nego u intervalima tijekom kojih se promet prekidao najdulje na dvanaest sati. Veći popravci, uključujući uklanjanje pruge, započeli bi tek nakon završetka upravnog postupka u kojem su odobreni. Kad je riječ o društvu LDZ, upravitelju latvijske željezničke infrastrukture, on je istaknuo da se pruga u pravilu uklanja tek više godina nakon prestanka njezina korištenja i isključivo ako nema razloga za vjerovanje da će se ponovno koristiti. U dvama primjerima koje je ponudilo to društvo pruge su uklonjene deset odnosno trinaest godina nakon zatvaranja. Usto, uklanjanje pruge radi njezina popravljanja u Latviji se odvijalo u više faza. Ti radovi započeli bi tek nakon završetka upravnog postupka te nakon što je osigurano njihovo financiranje.

164 U predmetnom slučaju, kad je riječ, kao prvo, o pitanju uklanjanja željezničke pruge na brzinu i bez poduzimanja bilo kakve pripremne mjere za njezinu rekonstrukciju, Opći sud najprije zapaža da iz analize prvog dijela drugog tužbenog razloga proizlazi to da tužitelj nije dokazao da se nakon nastanka deformacije i detaljne ocjene stanja cjelokupne željezničke pruge ona nalazila u stanju koje je opravdavalo njezino trenutačno cjelovito uklanjanje. Baš suprotno, treba utvrditi da u izvješću o inspekcijskom nadzoru od 12. rujna 2008. koje je sastavio izvanredni odbor – tijelo koje je ispitivalo stanje cjelokupne željezničke pruge – nisu utvrđena oštećenja na čitavoj njezinoj duljini nego, kako je to Komisija istaknula na temelju informacija koje je pružio tužitelj, samo na 1,6 km željezničke pruge. Nadalje, u dopisu koji je uprava za željezničku infrastrukturu društva LG 18. rujna 2008. uputila njegovu vijeću za strateško planiranje, a koji je sastavljen na temelju izvješća o inspekcijskom nadzoru izvanrednog odbora od 12. rujna 2008., pojašnjeno je da samo 1,6 km željezničke pruge zahtijeva trenutačnu rekonstrukciju. Kao što je to s pravom utvrđeno u uvodnoj izjavi 348. pobijane odluke,

problemi na 1,6 km od 19 km željezničke pruge ne mogu opravdati njezino cjelovito i trenutačno uklanjanje. Točno je da je u istom dopisu od 18. rujna 2008. također pojašnjeno da pričvršćivači tračnica moraju biti zamijenjeni duž 19 km željezničke pruge, da njezin prag treba popraviti, da valja zamijeniti komunikacijske kabele na čitavoj njezinoj duljini i da, kako bi se zajamčila sigurnost prometa, tu prugu treba u cijelosti popraviti u roku od pet godina. Međutim, u dopisu se navodi da spomenuti popravci nužno uključuju cjelovito i trenutačno uklanjanje željezničke pruge.

165 Kao drugo, treba istaknuti da tužitelj nije u dovoljnoj mjeri potkrijepio tvrdnju prema kojoj su oštećenja koja su dovela do nezgode od 2. rujna 2008. utvrđena na brojnim drugim mjestima na čitavoj duljini željezničke pruge. Naime, ta se tvrdnja temelji na „izvješću Wacetob" koje je pripremio Centar za razvoj znanosti i organizaciju gradnje u Varšavi (Poljska) i za koji Komisija u uvodnim izjavama 349. do 356. pobijane odluke ističe – što tužitelj ne opovrgava – da nema dokaznu snagu i da ne može potkrijepiti njegovu argumentaciju. Osim toga, tvrdnja prema kojoj novi „povoljni djelomični popravci" neće otkloniti probleme sa sigurnošću željezničke pruge, koja proizlazi iz dopisa lokalnog direktora od 4. rujna 2008., s pravom je ocijenjena – kako to proizlazi iz točaka 126. do 130. ove presude – proturječnom izvješćima od 5. rujna 2008. u kojima se u biti navodi da bi popravak na mjestu deformacije omogućio ponovnu uspostavu potpuno sigurnog prometovanja tom prugom.

166 Prema tome, valja utvrditi da argument koji se u biti temelji na potrebi uklanjanja željezničke pruge zbog razloga koji se tiču sigurnosti željezničkog prometa ne može dovesti do zaključka da je Komisija pogriješila u ocjeni.

167 Navedeno utvrđenje ne dovodi se u pitanje ni argumentom prema kojem je druga mogućnost bila jedino mjerodavno i gospodarski prihvatljivo rješenje zbog čega tužitelj nije imao razloga odgađati provedbu svoje odluke.

168 Naime, ako se i pretpostavi, kako to tvrdi tužitelj, da je druga mogućnost bila jedino mjerodavno i gospodarski prihvatljivo rješenje, ona nužno ne pretpostavlja uklanjanje željezničke pruge na brzinu. S tim u vezi valja istaknuti da, kao što je to Komisija naglasila u uvodnoj izjavi 187. pobijane odluke, trenutačno uklanjanje željezničke pruge ne bi donijelo vremenske uštede s obzirom na to da bi radovi na rekonstrukciji mogli započeti tek nakon okončanja svih faza prethodnog upravnog postupka, uključujući, među ostalim, pribavljanje potrebnih financijskih sredstava. Prema tome, budući da još uvijek nije raspolagao tim sredstvima, potrebnima za početak radova na rekonstrukciji željezničke pruge, tužitelj ničim nije mogao opravdati njezino trenutačno uklanjanje. Stoga je neosnovana njegova tvrdnja prema kojoj nije imao razloga odgađati provedbu svoje odluke o korištenju drugom mogućnošću, odnosno uklanjanjem željezničke pruge.

169 Kao treće, uklanjanje željezničke pruge na brzinu nije se moglo opravdati ni pritiscima društva Orlen kojima je tužitelj navodno bio izložen. S tim u vezi valja istaknuti da navedeni argument pobija činjenica da tužitelj nije prethodno obavijestio društvo Orlen o svojem projektu uklanjanja željezničke pruge. Takvo propuštanje nije bilo opravdano s obzirom na vrstu radova koje je trebalo izvesti, tim više što je spomenuto društvo bilo jedini klijent koji se koristio tom prugom. Nadalje, taj zaključak ne mogu dovesti u pitanje tužiteljevi navodi iz očitovanja na intervencijski podnesak prema kojima postupci uprave iz 2008. nisu bili nikakva tajna. Naime, kao što proizlazi iz uvodne izjave 55. pobijane odluke, željezničke postaje obavijestile su društvo Orlen 5. rujna 2008. o pukom „privremenom zatvaranju" željezničke pruge. To društvo nije bilo obaviješteno o njezinu uklanjanju. Iz pojašnjenja stranaka tijekom rasprave proizlazi da je telegram s obaviješću o „privremenoj obustavi prometa" na željezničkoj pruzi do završetka radova na rekonstrukciji i popravku uputila tužiteljeva uprava za željezničku infrastrukturu kako bi o obustavi prometa obavijestila željezničke postaje i društvo LDZ, ali da taj dokument nikada nije bio upućen društvu Orlen.

170 Kao četvrto, isto vrijedi i kad je riječ o navodnoj potrebi uklanjanja materijala sa željezničke pruge kako bi se izbjeglo da se on ošteti tijekom zime, kojom se ne može opravdati uklanjanje željezničke pruge na brzinu. Naime, u tom je pogledu dovoljno utvrditi, kao što je to učinila Komisija, da taj argument nije dokazan.

171 Kad je riječ, kao peto, o argumentu prema kojem je u vrijeme uklanjanja željezničke pruge tužitelj razumno očekivao da će pribaviti sredstva potrebna za rekonstrukciju željezničke pruge, valja ga odbiti zbog više razloga.

172 Najprije treba upozoriti na to da je sâm tužitelj u očitovanju o intervencijskom podnesku priznao da nije raspolagao dostatnim sredstvima za izvođenje cjelokupnih opsežnih radova na obnovi svoje mreže.

173 Nadalje, u odgovoru na Komisijin zahtjev za pružanje informacija, kojim se željelo doznati namjerava li tužitelj opsežne radove na obnovi željezničke pruge izvoditi prije 2. rujna 2008., potonji je naglasio da ta pruga nije među prioritetnim željezničkim pravcima i da, općenito gledano, Litavska Država ne ulaže dovoljno sredstava iz općeg proračuna u osuvremenjivanje željezničke infrastrukture. Nadalje, tužitelj je dodao da Unijini strukturni fondovi kao i njegova vlastita sredstva nisu dovoljni za osuvremenjivanje prioritetnih nacionalnih željezničkih pravaca. Iz toga slijedi da je on bio svjestan činjenice da nakon uklanjanja željezničke pruge neće raspolagati vlastitim sredstvima za rekonstrukciju željezničke pruge i da će teško doći do potrebnih sredstava iz državnih odnosno Unijinih fondova.

174 Kad je riječ, konkretno, o državnim sredstvima, nesporno je da je, kao što je istaknuto u uvodnoj izjavi 190. pobijane odluke, tužitelj podnio svoj zahtjev za financiranje 2. listopada 2008. u kratkom dopisu upućenom ministru prometa i veza, tražeći 620 milijuna litasa (oko 179,71 milijun eura) za obnovu osam različitih željezničkih pruga, među kojima i predmetne. Pritom nije podnio nikakvu posebnu izjavu u vezi s potonjom. Nadalje, kao što je također utvrđeno u uvodnoj izjavi 190. pobijane odluke, redovni postupak davanja odobrenja dugotrajan je te se njegov ishod ne može zajamčiti. Unatoč tomu, tužitelj je započeo s uklanjanjem željezničke pruge već sutradan, 3. listopada 2008., ne čekajući čak ni odgovor ministra prometa i veza, koji je primio 28. listopada 2008. i u kojem je istaknuto da nije predviđeno nikakvo financiranje s obzirom na to da navedeni projekti nisu prethodno odobreni.

175 S tim u vezi valja istaknuti da, iako je nesporno da je ministar prometa i veza podsjetio tužitelja na to da Unijina sredstva za kapitalna ulaganja u željezničku infrastrukturu za razdoblje 2007. – 2013. još uvijek stoje na raspolaganju te ga je pozvao da utvrdi projekte za financiranje, Komisija nije pogriješila u ocjeni kad je u uvodnoj izjavi 191. pobijane odluke zaključila da tužitelj nije mogao razumno očekivati da će ta sredstva dobiti bez pravodobnog pokretanja prethodnog upravnog postupka potrebnog u tu svrhu. Kao što je navedena institucija napomenula u uvodnim izjavama 63. i 64. pobijane odluke, tužitelj je započeo pripremu studije izvedivosti koja se odnosila na rekonstrukciju i razvoj osam željezničkih pravaca, ali je trebalo osam mjeseci da se, nakon odobrenja njegova tehničkog odbora, ishodi i odobrenje njegova glavnog direktora, 29. srpnja 2009., te još tri mjeseca za objavu poziva na nadmetanje.

176 Naposljetku, tužitelj se nije mogao s uspjehom pozvati na argument prema kojem je financijska kriza koja je uslijedila nakon stečaja banke Lehman Brothers u rujnu 2008. dovela do pogoršanja njegove financijske situacije što je izravno utjecalo na njegovu sposobnost izvođenja bitnih radova na obnovi, poput rekonstrukcije željezničke pruge. S tim u vezi valja istaknuti da iz njegovih argumenata o dotrajalosti željezničke pruge proizlazi da se on u nezavidnoj financijskoj situaciji nalazio i prije financijske krize iz rujna 2008. Naime, sâm tužitelj ističe da upravo zbog svoje teške financijske situacije nije poduzimao nikakve važnije radove na obnovi željezničke pruge još od 1972. i da su, unatoč tomu što su na čitavoj duljini te pruge oštećenja zamijećena prije rujna 2008., provedeni tek manji popravci, uz smanjenje brzine na 25 km/h. Osim toga, čak i pod pretpostavkom da je financijska kriza iz 2008. utjecala na tužiteljevu sposobnost izvođenja bitnih radova na obnovi, poput

rekonstrukcije željezničke pruge, valja napomenuti, kao što je to učinila Komisija, da ta kriza nije utjecala na raspoloživost Unijinih sredstva. On je ta sredstva mogao pribaviti da je pravodobno pokrenuo upravni postupak potreban u tu svrhu.

177 Iz toga slijedi da Komisija nije počinila pogrešku u ocjeni kad je zaključila da je uklanjanje željezničke pruge provedeno na brzinu i bez prethodnog pribavljanja potrebnih financijskih sredstava.

178 Kad je riječ, kao drugo, o tome da je uklanjanje željezničke pruge neuobičajeno s obzirom na sektorske prakse, s jedne strane Opći sud zapaža da – kao što je to Komisija istaknula u uvodnoj izjavi 186. pobijane odluke – iako je u Litvi promet bio obustavljen na više željezničkih pruga, tužitelj nije mogao ponuditi nijedan drugi primjer pruge koja je uklonjena prije nego li su mogli započeti radovi na njezinoj obnovi. Nadalje, kao što je istaknula Komisija, tužitelj nije nikada uklonio prugu Bugeniai-Skuodas-Klaipėda, iako je ona zatvorena od 1995. i to, štoviše, unatoč nepostojanju interesa za prometovanjem na toj ruti.

179 S druge strane, treba istaknuti da je Komisija upraviteljima željezničke infrastrukture u dvama drugim baltičkim državama, Republici Estoniji i Republici Latviji, uputila zahtjeve za pružanje informacija. Upravitelj estonske željezničke infrastrukture naveo je samo jedan primjer uklanjanja duge dionice pruge. U tom slučaju pruga je uklonjena jer je sama ruta bila zatvorena, napuštena i zamijenjena drugom. Upravitelj estonske željezničke infrastrukture također je naveo da radovi koji su zahtijevali uklanjanje pruge nisu istodobno izvedeni na čitavoj njezinoj duljini nego u intervalima tijekom kojih se promet prekidao najdulje na dvanaest sati. Veći popravci, uključujući uklanjanje pruge, započeli bi tek nakon završetka upravnog postupka u kojem su odobreni.

180 Kad je riječ o društvu LDZ, upravitelju latvijske željezničke infrastrukture, on je odgovorio da se pruga u pravilu uklanja tek više godina nakon prestanka njezina korištenja i isključivo ako nema razloga za vjerovanje da će se ponovno koristiti. U dvama primjerima koje je ponudilo to društvo pruge su uklonjene deset odnosno trinaest godina nakon zatvaranja. Kao i u Estoniji, uklanjanje pruge radi njezina popravljanja u Latviji se odvija u više faza. Prema navodima društva LDZ, ti radovi započinju tek nakon završetka upravnog postupka te nakon što je osigurano njihovo financiranje.

181 Iz svega prethodno navedenog proizlazi da valja utvrditi da Komisija nije počinila pogrešku u ocjeni kad je u pobijanoj odluci zaključila da je uklanjanje željezničke pruge o kojem je riječ u ovom predmetu bilo „krajnje neuobičajeno”.

182 Slijedom navedenog, valja odbiti drugi dio drugog tužbenog razloga.

c) Treći dio drugog tužbenog razloga, koji se temelji na Komisijinim pogreškama u ocjeni namjera društva LG u vrijeme uklanjanja željezničke pruge

183 U okviru trećeg dijela drugog tužbenog razloga tužitelj tvrdi da pobijana odluka sadržava, uz pogrešku u ocjeni, pogrešku koja se tiče prava jer je on – suprotno Komisijinu zaključku – u vrijeme uklanjanja željezničke pruge namjeravao rekonstruirati je.

184 Konkretno, tužitelj ističe da je Komisija – tvrdnjom da on ni u jednom trenutku nije namjeravao rekonstruirati željezničku prugu – pretpostavila da je njezino uklanjanje bilo dio protutržišne strategije prihvaćene 19. rujna odnosno 3. listopada 2008., kako bi se društvu LDZ onemogućilo tržišno natjecanje. Tužitelj smatra da se pretpostavka da je postupao u zloj vjeri temeljila na trima elementima koje je Komisija uzela u obzir i to, kao prvo, na činjenici da je on zatražio prebacivanje projekta rekonstrukcije željezničke pruge na rezervnu listu za Unijina sredstva, kao drugo, na činjenici da je pripremio tri bilješke namijenjene litavskoj vladi u kojima se odriče potreba rekonstrukcije željezničke pruge i, kao treće, na činjenici da je preporučio uvrštavanje njezine obnove na popis za prioritetno financiranje samo zato što mu je vlada dala uputu da to učini.

1) Prvi prigovor trećeg dijela, koji se temelji na pogrešci koja se tiče prava povezanoj s uzimanjem u obzir tužiteljeve protutržišne namjere

185 U prilog osnovanosti tog prvog prigovora tužitelj tvrdi u biti da pobijana odluka sadržava pogrešku koja se tiče prava jer je Komisija utvrdila zlouporabnost sporne prakse oslanjajući se, među ostalim, na njegovu protutržišnu namjeru, iako je, u skladu sa sudskom praksom, pojam zlouporabe objektivan pojam koji se odnosi na postupanje poduzetnika u vladajućem položaju koje može utjecati na strukturu tržišta i koje narušava održavanje razine tržišnog natjecanja koje još postoji na tržištu ili razvoj tog tržišnog natjecanja, neovisno o subjektivnoj namjeri tog poduzetnika.

186 Nadalje, tužitelj ističe da je Komisija morala konkretno dokazati da je u vrijeme nastanka činjenica, odnosno 3. listopada 2008., on postupao u zloj vjeri, s ciljem da društvu LDZ onemogući da se s njim upusti u tržišno natjecanje i da nije namjeravao rekonstruirati željezničku prugu. Prema tužiteljevu mišljenju, njegove namjere nakon nastanka činjenica nisu relevantne za ocjenu sporne prakse.

187 Komisija i intervenijent osporavaju taj prigovor.

188 U tom pogledu treba podsjetiti na to da iz sudske prakse proizlazi da je zlouporaba vladajućeg položaja u smislu članka 102. UFEU-a objektivan pojam koji se odnosi na postupanje poduzetnika u vladajućem položaju koje, na tržištu na kojem je razina tržišnog natjecanja već oslabljena upravo zbog prisutnosti tog poduzetnika, korištenjem sredstvima različitima od sredstava mjerodavnih za normalno tržišno natjecanje proizvoda ili usluga na temelju transakcija gospodarskih subjekata, narušava održavanje razine tržišnog natjecanja koja još postoji na tržištu ili razvoj tog tržišnog natjecanja (vidjeti presude od 19. travnja 2012., Tomra Systems i dr./Komisija, C-549/10 P, EU:C:2012:221, t. 17. i navedenu sudsku praksu i od 9. rujna 2009., Clearstream/Komisija, T-301/04, EU:T:2009:317, t. 140. i navedenu sudsku praksu).

189 Iz objektivnog karaktera pojma zlouporabe proizlazi da se postupanje koje se stavlja na teret mora ocjenjivati na temelju objektivnih elemenata i da za potrebe utvrđivanja zlouporabe vladajućeg položaja nije nužno dokazati namjeru takvog postupanja i zlu vjeru poduzetnika koji se nalazi u takvom položaju (vidjeti u tom smislu presudu od 1. srpnja 2010., AstraZeneca/Komisija, T-321/05, EU:T:2010:266, t. 356.).

190 Međutim, u okviru svojeg ispitivanja postupanja poduzetnika u vladajućem položaju te radi otkrivanja moguće zlouporabe tog položaja Komisija je dužna utvrditi skup svih mjerodavnih činjenica koje se odnose na to postupanje (presuda od 19. travnja 2012., Tomra Systems i dr./Komisija, C-549/10 P, EU:C:2012:221, t. 18. i navedena sudska praksa).

191 U tom pogledu valja napomenuti da, kad Komisija provodi ispitivanje postupanja poduzetnika u vladajućem položaju jer je ono neophodno za zaključak o postojanju zlouporabe takvog položaja, ona nužno mora ocijeniti poslovnu strategiju koju slijedi navedeni poduzetnik. U tom okviru, normalno je da Komisija iznosi čimbenike subjektivne naravi, kao što su motivi na kojima se temelji predmetna poslovna strategija (presuda od 19. travnja 2012., Tomra Systems i dr./Komisija, C-549/10 P, EU:C:2012:221, t. 19.).

192 Na taj način, suprotno onomu što tvrdi tužitelj, postojanje moguće protutržišne namjere može biti jedna od brojnih činjeničnih okolnosti koje je moguće uzeti u obzir za potrebe utvrđivanja zlouporabe vladajućeg položaja (vidjeti u tom smislu presudu od 19. travnja 2012., Tomra Systems i dr./Komisija, C-549/10 P, EU:C:2012:221, t. 20.).

193 Kad je riječ o predmetnom slučaju, valja napomenuti da je Komisija u pobijanoj odluci utvrdila tužiteljevu zlouporabu vladajućeg položaja uzimajući u obzir različite činjenične okolnosti povezane s uklanjanjem željezničke pruge i analizirajući moguće učinke na tržišno natjecanje do kojih je ono moglo dovesti.

194 Navedena je institucija, među ostalim, u uvodnim izjavama 182. do 201. pobijane odluke ocijenila da se društvo LG koristilo metodama koje nisu svojstvene normalnom tržišnom natjecanju jer je u biti, kao prvo, znalo za projekt preusmjeravanja društva Orlen na lučke terminale u Latviji, korištenjem uslugama društva LDZ, kao drugo, uklonilo je prugu na brzinu, bez osiguravanja potrebnih financijskih sredstava i bez poduzimanja uobičajenih pripremnih mjera za njezinu rekonstrukciju, kao treće, to je uklanjanje bilo protivno uobičajenim sektorskim praksama i, kao četvrto, pokušalo je odgovoriti litavsku vladu od rekonstrukcije željezničke pruge.

195 Kad je, konkretno, riječ o zaključku da je društvo LG uklonilo prugu na brzinu, bez osiguravanja potrebnih financijskih sredstava i bez poduzimanja uobičajenih pripremnih mjera za njezinu rekonstrukciju, u točkama 157. do 161. ove presude već je utvrđeno da je Komisija razlikovala, s jedne strane, tužiteljevo postupanje prije početka uklanjanja željezničke pruge, odnosno do 2. listopada 2008. (uvodne izjave 184. do 191. pobijane odluke) i, s druge strane – tek kao potvrdu već izvedenih zaključaka – njegovo postupanje nakon tog datuma (uvodna izjava 192. pobijane odluke).

196 Nakon utvrđivanja svih tih činjeničnih okolnosti povezanih s uklanjanjem željezničke pruge, Komisija je u uvodnim izjavama 202. do 324. pobijane odluke ocijenila da je navedeno uklanjanje, promatrano u svojem kontekstu, moglo narušiti tržišno natjecanje na tržištu pružanja usluga željezničkog prijevoza naftnih proizvoda. Slijedom navedenog, moguće je zaključiti samo to da se Komisija ni na koji način nije oslonila na namjeru, protutržišnu strategiju ili zlu vjeru društva LG kako bi opravdala svoj zaključak o postojanju povrede prava tržišnog natjecanja.

197 Kad je riječ o utvrđenju iz uvodne izjave 192. pobijane odluke, prema kojem tužitelj nakon uklanjanja željezničke pruge nije namjeravao rekonstruirati je, iz strukture spomenute odluke proizlazi to da je jedina svrha te uvodne izjave bila potkrijepiti zaključak koji je iz svih ostalih elemenata izveden u uvodnoj izjavi 193. te odluke, a u skladu s kojim je uklanjanje željezničke pruge tužitelj proveo na brzinu i bez prethodnog pribavljanja potrebnih financijskih sredstava. Drugim riječima, taj zaključak tiče se objektivne činjenične okolnosti povezane, među ostalim, s praksom koja se stavlja na teret, a ne subjektivne ocjene tužiteljevih ciljeva. Stoga nije moguće zaključiti da se Komisija oslonila na element povezan s njegovom protutržišnom namjerom. U tim okolnostima valja također odbaciti tužiteljevu kritiku zasnovanu na tvrdnji da njegove namjere nakon nastanka činjenica nisu relevantne za ocjenu sporne prakse.

198 Iz toga slijedi da prvi prigovor trećeg dijela valja odbiti.

2) Drugi prigovor trećeg dijela, koji se temelji na materijalnoj netočnosti činjenica uzetih u obzir prilikom ocjene tužiteljeve zle vjere

199 Kad je riječ o navodnoj materijalnoj netočnosti činjenica koje je Komisija uzela u obzir prilikom ocjene – izvedene na temelju elemenata nastalih nakon 2. listopada 2008. – da je tužitelj u vrijeme nastanka činjenica postupao u zloj vjeri i bez stvarne namjere rekonstrukcije željezničke pruge, potonji, kao prvo, ističe da je navod o postojanju zle vjere malo vjerojatan s obzirom na to da je – kao što je Komisija priznala u uvodnoj izjavi 90. pobijane odluke – od rekonstrukcije željezničke pruge odustao potaknut arbitražnom odlukom od 17. prosinca 2010., donesenom u postupku koji je pokrenulo društvo Orlen u kontekstu trgovačkog spora s tužiteljem. Tužitelj navodi da je prije donošenja navedene arbitražne odluke, a osobito u vrijeme nastanka činjenica, odnosno 3. listopada 2008., provodio projekt rekonstrukcije željezničke pruge, smatrajući da je na to obvezan ugovorom.

200 Kao drugo, tužitelj u biti tvrdi da su tri činjenične okolnosti koje su nastale nakon 2. listopada 2008. i na kojima je Komisija utemeljila svoju pretpostavku o zloj vjeri hipotetske i očito netočne. Suprotno tomu, spis predmeta sadržava brojne dokaze koji nisu ispitani u pobijanoj odluci, a koji potvrđuju da je u vrijeme nastanka činjenica on namjeravao rekonstruirati željezničku prugu, osobito dokumente koji su dostavljeni kao prilozi A.10, A.30 i A.31. Prema tužiteljevim navodima naknadno dostavljeni

akti također pružaju čvrste dokaze o tome da je u vrijeme nastanka činjenica stvarno namjeravao rekonstruirati željezničku prugu, sve do trenutka u kojem je, potaknut arbitražnom odlukom od 17. prosinca 2010., odlučio preispitati tu svoju namjeru. Prema tome, prema njegovu mišljenju, nijedna činjenična okolnost ne potvrđuje Komisijinu pretpostavku o tome da je postupao u zloj vjeri, odnosno da stvarno nije namjeravao rekonstruirati željezničku prugu prilikom njezina uklanjanja 3. listopada 2008.

201 Komisija i intervenijent osporavaju taj prigovor.

202 Na početku valja utvrditi da u okviru drugog prigovora trećeg dijela drugog tužbenog razloga tužitelj u biti osporava Komisijine ocjene iz uvodne izjave 192. pobijane odluke, čiji je sadržaj iznesen u točki 161. ove presude. U prilog osnovanosti drugog prigovora tužitelj u biti ističe dva argumenta.

i) Prvi argument, koji se temelji na navodnom utjecaju arbitražne odluke od 17. prosinca 2010. na odluku da se željeznička pruga ne obnavlja

203 U okviru svojeg prvog argumenta tužitelj ističe da je navod o postojanju zle vjere koji, prema njegovu mišljenju, proizlazi iz uvodne izjave 192. pobijane odluke, malo vjerojatan s obzirom na to da je od rekonstrukcije željezničke pruge odustao potaknut arbitražnom odlukom od 17. prosinca 2010. On pojašnjava da je prije donošenja navedene arbitražne odluke, a osobito u vrijeme nastanka činjenica, provodio projekt rekonstrukcije željezničke pruge, smatrajući da je na to obvezan ugovorom.

204 Najprije valja istaknuti da – kao što proizlazi iz točaka 196. i 197. ove presude – Komisija svoje utvrđenje iz točke 192. pobijane odluke nije utemeljila na navodu postojanja tužiteljeve zle vjere u pogledu namjere rekonstrukcije željezničke pruge, nego je samo istaknula činjeničnu okolnost da nakon uklanjanja te pruge tužitelj nije namjeravao rekonstruirati je. Nadalje, treba naglasiti da je Komisijino utvrđenje prema kojem nakon uklanjanja željezničke pruge tužitelj nije stvarno namjeravao rekonstruirati je isključivo služilo tomu da potkrijepi zaključak koji je iz svih ostalih elemenata – navedenih u uvodnim izjavama 184. do 191. pobijane odluke – izveden u njezinoj uvodnoj izjavi 193., u skladu s kojim je uklanjanje željezničke pruge tužitelj proveo na brzinu i bez prethodnog pribavljanja potrebnih financijskih sredstava.

205 Nadalje, iz pobijane odluke proizlazi to da je i prije donošenja arbitražne odluke od 17. prosinca 2010. tužitelj u više navrata obavijestio litavsku vladu o nepogodnostima povezanima s rekonstrukcijom željezničke pruge (uvodne izjave 92. do 95. i uvodna izjava 103. pobijane odluke).

206 Naposljetku, tužitelj ne može tvrditi da je prije donošenja arbitražne odluke od 17. prosinca 2010., a osobito u vrijeme nastanka činjenica, provodio projekt rekonstrukcije željezničke pruge. Naime, tijekom tog razdoblja, duljeg od dvije godine, od uklanjanja te pruge do donošenja arbitražne odluke, on nije izvršio nikakve popravke, iako je u više dokumenata tvrdio da bi se rekonstrukcija mogla dovršiti za oko dvije godine.

207 Iz prethodno navedenog proizlazi da valja odbiti prvi tužiteljev argument.

ii) Drugi argument, koji se temelji na navodnim pogreškama u ocjeni triju elemenata navedenih u uvodnoj izjavi 192. pobijane odluke

208 U okviru svojeg drugog argumenta tužitelj u biti prigovara Komisiji da je počinila pogreške u ocjeni triju elemenata navedenih u uvodnoj izjavi 192. pobijane odluke. Konkretno, tužitelj osporava, s jedne strane, osnovanost triju elemenata i, s druge strane, mogućnost njihova uzimanja u obzir kao dokaza kojima se može potvrditi nepostojanje njegove namjere rekonstruiranja željezničke pruge u vrijeme njezina uklanjanja.

209 S tim u vezi dovoljno je podsjetiti na to da se – kao što je utvrđeno u točkama 196. i 197. ove presude – Komisija u pobijanoj odluci nije oslonila na namjeru odnosno protutržišnu strategiju društva LG kako bi opravdala svoj zaključak o postojanju povrede prava tržišnog natjecanja.

210 Iz toga proizlazi da drugi argument drugog prigovora trećeg dijela drugog tužbenog razloga valja odbiti kao bespredmetan.

211 Slijedom navedenog, drugi prigovor trećeg dijela i, prema tome, treći dio drugog tužbenog razloga valja odbiti.

d) Četvrti dio drugog tužbenog razloga, koji se temelji na pogreškama u ocjeni i pogreškama koje se tiču prava počinjenima pri analizi mogućih učinaka sporne prakse na tržišno natjecanje

212 U okviru četvrtog dijela tužitelj nastoji osporiti zaključak iz uvodnih izjava 202. i 203. pobijane odluke prema kojem je uklanjanje željezničke pruge u biti društvu LDZ onemogućilo korištenje najkraćom i najizravnijom rutom od rafinerije do latvijskih lučkih terminala u Rigi i Ventspilsu i da je to postupanje moglo imati protutržišne učinke. On također osporava tri tvrdnje na kojima se, prema njegovu mišljenju, temelji taj zaključak odnosno, kao prvo, tvrdnju da je prije uklanjanja željezničke pruge društvo LDZ stvarno moglo pružati usluge željezničkog prijevoza naftnih proizvoda društva Orlen od rafinerije do susjednog lučkog terminala i na taj način izvršiti konkurentski pritisak na tužitelja, kao drugo, tvrdnju da nakon uklanjanja željezničke pruge društvo LDZ to više nije moglo i, kao treće, tvrdnju da je ta situacija dovela do onemogućavanja pristupa tržištu pružanja usluga željezničkog prijevoza naftnih proizvoda od rafinerije do lučkih terminala u Klaipėdi, Rigi i Ventspilsu. Tužitelj smatra da nijedan pravni ili činjenični element ne potkrepljuje taj zaključak.

213 Konkretno, tužitelj tvrdi da Komisijina argumentacija sadržava, s jedne strane, pogreške koje se tiču prava (prvi prigovor) i, s druge strane, pogreške u ocjeni (drugi prigovor).

1) Prvi prigovor, koji se temelji na pogreškama koje se tiču prava

214 U prilog osnovanosti prvog prigovora, koji se temelji na pogreškama koje se tiču prava, tužitelj u biti ističe dva argumenta. U okviru prvog argumenta on navodi da uklanjanje željezničke pruge 3. listopada 2008. nije moglo imati protutržišne učinke. U okviru drugog argumenta on naglašava da nepopravljanje željezničke pruge nije spriječilo društvo LDZ u tome da bude učinkovit konkurent i da teret prevozi u Latviju, najprije kratkom rutom, a potom – nakon uklanjanja željezničke pruge – dugom rutom (u daljnjem tekstu: predmetni teret).

i) Prvi argument, koji se temelji na nepostojanju protutržišnih učinaka povezanih s uklanjanjem željezničke pruge

215 Tužitelj tvrdi da uklanjanje željezničke pruge 3. listopada 2008. nije moglo imati protutržišne učinke s obzirom na to da ona nije bila dostupna već od obustave prometa 2. rujna 2008. Naime, prema njegovu mišljenju, nije uklanjanje samo po sebi bilo to koje je društvu LDZ onemogućilo korištenje najkraćom i najizravnijom rutu od rafinerije do latvijskih lučkih terminala u Rigi i Ventspilsu, nego je to bila posljedica obustave prometa, mjesec dana prije. I prije uklanjanja željezničke pruge, odnosno od 2. rujna 2008., ni društvo LDZ ni tužitelj nisu mogli nuditi usluge prijevoza tom prugom. Tužitelj stoga smatra nevažnim razlog zbog kojega se ona više nije mogla koristiti.

216 Nadalje, tužitelj navodi da nema dokaza koji potvrđuju da bi situacija za društvo LDZ bila drukčija da je on 18. rujna 2008. odabrao prvu mogućnost, to jest postupnu obnovu, koja je uključivala prvotne popravke, umjesto druge mogućnosti. On smatra da se u pobijanoj odluci isključivo pretpostavlja to da bi on u okviru tog hipotetskog scenarija (odnosno neuklanjanja željezničke pruge 3. listopada

2008.) mogao odlučiti da prvotne popravke poduzme naknadno. Međutim, tužitelj takav scenarij smatra vrlo malo vjerojatnim. Prije svega, budući da zbog financijske krize nije pribavio investicijska sredstva u visini od 40 milijuna litasa za razdoblje 2009. – 2010., nema temelja za pretpostavku da bi ishodio znatna sredstva potrebna za prvotne popravke u iznosu do 21,3 milijuna litasa. U tu svrhu on je morao provesti isti postupak kao i za samu trenutačnu obnovu, uključujući zahtijevanje državnih odnosno Unijinih sredstava. Nadalje, prva mogućnost, koja je uključivala prvotne popravke, bila je prema tužiteljevu mišljenju mnogo neučinkovitija od druge mogućnosti i bilo bi krajnje nerazumno da ju je naknadno odabrao. Naposljetku, arbitražna odluka od 17. prosinca 2010. vjerojatno ga je također potaknula na to da ne izvodi te popravke. Prema tome, tužitelj smatra da nijedan dokaz ne potvrđuje Komisijinu pretpostavku prema kojoj se on, da nije uklonio željezničku prugu, mogao naknadno odlučiti za mogućnost ograničenog popravka, to jest prvotnih popravaka u okviru postupne obnove. Prema njegovu mišljenju, stanje tržišnog natjecanja u okviru hipotetskog scenarija bez uklanjanja željezničke pruge vjerojatno ne bi bilo drukčije od postojećeg.

217 Osim toga, tužitelj napominje da kao upravitelj željezničke infrastrukture snosi posebnu odgovornost za, među ostalim, sigurnost željezničke mreže kojom upravlja, i to u pogledu njezina projektiranja, održavanja i uporabe. Obveza svođenja na najmanju moguću mjeru poremećaja u toj mreži stoga je dio njegove šire obveze sprečavanja nezgoda i brige za sigurnost prometa.

218 Komisija i intervenijent osporavaju taj argument.

219 Najprije valja podsjetiti na to da je Komisija u pobijanoj odluci ispitala tužiteljevo postupanje prilikom uklanjanja željezničke pruge na brzinu, bez osiguravanja potrebnih financijskih sredstava i poduzimanja uobičajenih pripremnih koraka u smislu njezine rekonstrukcije (uvodne izjave 182. do 201. pobijane odluke). Ona je to postupanje okvalificirala kao zlouporabu koja se sastoji od korištenja metodama koje nisu svojstvene normalnom tržišnom natjecanju, a koje mogu proizvesti protutržišne učinke istiskivanja s tržišta pružanja usluga željezničkog prijevoza naftnih proizvoda od rafinerije do susjednih lučkih terminala stvaranjem objektivno neopravdanih prepreka ulasku na tržište.

220 Prema tome, Komisija je sâmo uklanjanje željezničke pruge doista okvalificirala kao zlouporabu te je ocijenila da je ono, neovisno o obustavi prometa na toj pruzi 2. rujna 2008., moglo imati protutržišne učinke na mjerodavnom tržištu. Konkretno, navedena institucija zaključila je da je uklanjanje željezničke pruge moglo onemogućiti društvo LDZ, kao učinkovitog konkurenta, u tome da nudi usluge na mjerodavnom silaznom tržištu i izvrši konkurentski pritisak na tužitelja.

221 U predmetnom slučaju, kao prvo, valja istaknuti – kao što je to naglasila Komisija – da mjerodavni regulatorni okvir nalaže upraviteljima željezničke infrastrukture poput tužitelja obvezu svođenja na najmanju moguću mjeru poremećaja u željezničkoj mreži i obvezu poboljšanja njezine učinkovitosti. U slučaju poremećaja u željezničkom prometu upravitelj željezničke infrastrukture dužan je poduzeti sve potrebne mjere za ponovnu uspostavu normalne situacije.

222 Iako, kako to tvrdi tužitelj, on kao upravitelj željezničke infrastrukture, na temelju tog istog mjerodavnog regulatornog okvira, snosi posebnu odgovornost za među ostalim sigurnost željezničke mreže kojom upravlja, i to u pogledu njezina projektiranja, održavanja i uporabe (uvodna izjava 17. Direktive 2004/49/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2004. o sigurnosti željeznica Zajednice i izmjeni Direktive Vijeća 95/18/EZ o izdavanju dozvola za obavljanje usluga u željezničkom prijevozu i Direktive 2001/14/EZ (Direktiva o sigurnosti željeznice) (SL 2004., L 164, str. 44.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 7., svezak 5., str. 45.) i članak 24. litavskog Zakonika o željezničkom prijevozu), može se isključivo utvrditi to da upravitelj željezničke infrastrukture na temelju spomenutog okvira ima ne samo obvezu da brine o sigurnosti prometa nego i obvezu da na najmanju moguću mjeru svede poremećaje u željezničkoj mreži i ponovno uspostavi normalnu situaciju nakon poremećaja u prometovanju vlakova. Kad je riječ o upravitelju željezničke

infrastrukture, valja uzeti u obzir te dvije obveze. Prema tome, u predmetnom slučaju valja zaključiti da se uklanjanje cjelokupne željezničke pruge nije moglo opravdati isključivo sigurnosnim razlozima s obzirom na to da je sigurnost već bila propisno zajamčena obustavom prometa 2. rujna 2008.

223 Kao drugo, tužitelj je, s obzirom na to da se nalazio u vladajućem položaju na mjerodavnom tržištu, snosio posebnu odgovornost za to da svojim postupanjem ne ugrozi djelotvorno i nenarušeno tržišno natjecanje na tom tržištu. Prema tome, u trenutku donošenja odluke o rješenju koje valja primijeniti u vezi s deformacijom željezničke pruge, on je trebao voditi računa o odgovornosti koju ima na temelju članka 102. UFEU-a i, provedbom postupne obnove, izbjeći situaciju u kojoj se u potpunosti onemogućava ponovno stavljanje u funkciju željezničke pruge u kratkom roku, čime bi ispunio svoju obvezu da na najmanju moguću mjeru svede poremećaje u željezničkoj mreži ponovnom uspostavom normalne situacije nakon tih poremećaja.

224 Iz toga slijedi da je, u činjeničnim i pravnim okolnostima koje su uzete u obzir u pobijanoj odluci, tužitelj – uklanjanjem željezničke pruge –zanemario posebnu odgovornost koju ima na temelju članka 102. UFEU-a, neovisno o ranijoj obustavi prometa.

225 Kao treće, valja istaknuti da, iako je nesporno, kao što to ističe tužitelj, da je obustava prometa željezničkom prugom 2. rujna 2008. onemogućila društvu LDZ korištenje kratkom rutom za ulazak na litavsko državno područje, ne može se pobiti Komisijina tvrdnja da je uklanjanje željezničke pruge pogoršalo situaciju koja je postajala nakon obustave prometa. Naime, uklanjanje željezničke pruge pretvorilo je obustavu prometa – koja je po svojoj naravi privremena situacija – u trajnu situaciju u kojoj je posve onemogućeno korištenje željezničkom prugom. Pretvaranje privremene situacije u trajnu može utjecati na stanje tržišnog natjecanja jer potencijalni konkurenti neće jednako postupati ovisno o tome može li se „normalna" situacija ponovno uspostaviti kratkoročno, srednjoročno ili je to posve nemoguće. U tom pogledu valja istaknuti da je u trenutku u kojem je društvo Orlen konačno zaključilo da tužitelj ne namjerava popraviti željezničku prugu u kratkom roku društvo LDZ povuklo zahtjev za izdavanje dozvole za prometovanje litavskim dijelom kratke rute prema Latviji (vidjeti točku 26. ove presude). Nadalje, uklanjanje željezničke pruge *de facto* je onemogućilo provedbu prve mogućnosti s obzirom na to da njezina početna faza – odnosno popravci na pojedinim mjestima na željezničkoj pruzi koja ugrožavaju sigurnost željezničkog prometa – više nije bila moguća. Usto, uklanjanje željezničke pruge – na brzinu i bez prethodnog pribavljanja potrebnih financijskih sredstava za njezinu rekonstrukciju – povećalo je opasnost, koja se u predmetnom slučaju i realizirala, da će do ponovne uspostave sigurnog željezničkog prometa na kratkoj ruti doći tek deset godina poslije.

226 Navedeno je uklanjanje moglo dovesti do učinaka istiskivanja s tržišta, otežavanjem pristupa tom tržištu zbog nametnutih nepovoljnijih uvjeta. Prema tome, treba utvrditi da je ono moglo proizvesti protutržišne učinke na mjerodavnom tržištu.

227 S obzirom na navedeno, valja zaključiti da je pogrešna tužiteljeva tvrdnja prema kojoj stanje tržišnog natjecanja u okviru hipotetskog scenarija ne bi bilo drukčije od postojećeg. Naime, to stanje moglo je biti drukčije jer je uklanjanje željezničke pruge, na brzinu i bez prethodnog pribavljanja potrebnih financijskih sredstava za njezinu rekonstrukciju, pogoršalo situaciju koja je postojala u trenutku obustave prometa, tako što je obustavu prometa – koja je po svojoj naravi privremena situacija – pretvorilo u situaciju u kojoj je posve onemogućeno korištenje željezničkom prugom. Uklanjanje te pruge također je otežalo njezino popravljanje jer je posve onemogućilo provedbu prve mogućnosti, a djelomično i provedbu druge.

228 Ostali tužiteljevi argumenti ne mogu dovesti u pitanje taj zaključak.

229 Kad je riječ, kao prvo, o argumentu prema kojem – s obzirom na to da zbog financijske krize tužitelj nije pribavio investicijska sredstva u visini od 40 milijuna litasa potrebna za rekonstrukciju u razdoblju 2009. – 2010. – nema temelja za pretpostavku da bi ishodio znatna sredstva potrebna za prvotne popravke u iznosu do 21,3 milijuna litasa, tim više što je za potrebe tih popravaka morao provesti isti

postupak kao i za samu trenutačnu rekonstrukciju, uključujući zahtijevanje državnih odnosno Unijinih sredstava, valja utvrditi da tim argumentom tužitelj nastoji opravdati provedbu druge mogućnosti. Međutim, Komisija mu ne zamjera to što je odabrao navedenu mogućnost, nego način na koji ju je proveo, osobito činjenicu da je radove na uklanjanju željezničke pruge izveo bez ikakve pripreme za rekonstrukciju, što je onemogućilo provedbu prve mogućnosti. Budući da je uklanjanje željezničke pruge ograničilo odabir različitih mogućnosti i spriječilo ponovnu uspostavu prometa kratkom rutom prema Latviji, tužitelj nije mogao ispuniti obveze koje ima kao poduzetnik u položaju monopola, kojega je država zadužila za upravljanje željezničkom mrežom. Prema tome, pitanje je li mogao pribaviti znatna sredstva potrebna za prvotne popravke ne može dovesti u pitanje Komisijinu analizu.

230 U svakom slučaju, tim argumentom tužitelj potvrđuje da je bio svjestan odgovarajućih koraka koje je valjalo poduzeti nakon obustave prometa na željezničkoj pruzi 2. rujna 2008. S tim u vezi Komisija je u uvodnoj izjavi 49. pobijane odluke istaknula da je on potrošio 107 000 eura za uklanjanje željezničke pruge na brzinu, bez zahtijevanja financijskih sredstava potrebnih za njezinu rekonstrukciju i bez pokretanja upravnog postupka u svrhu njihova pribavljanja. U predmetnom slučaju tužitelj ne samo da je nepravodobno zatražio državna sredstva (vidjeti točku 173. ove presude) nego je također propustio dovršiti upravni postupak potreban za pribavljanje Unijinih sredstava (vidjeti točku 175. ove presude).

231 Kao drugo, ne može se prihvatiti argument prema kojem je prva mogućnost bila mnogo neučinkovitija od druge te bi bilo krajnje nerazumno da ju je tužitelj naknadno odabrao, s obzirom na to da Komisija potonjem ne zamjera to što je odabrao drugu mogućnost umjesto prve, nego to što je uklonio željezničku prugu na brzinu i bez prethodnog pribavljanja potrebnih financijskih sredstava za njezinu rekonstrukciju.

232 Kad je, kao treće, riječ o argumentu prema kojem je arbitražna odluka od 17. prosinca 2010. vjerojatno također potaknula tužitelja na to da ne izvodi prvotne popravke u okviru hipotetske provedbe prve mogućnosti, valja podsjetiti na to da je navedena odluka, kao što je Komisija istaknula u uvodnoj izjavi 89. pobijane odluke, bila ograničena dosega u pogledu predmeta analize i promatranog razdoblja. Naime, ona se odnosila isključivo na tumačenje odredbe trgovinskog sporazuma koji su 1999. sklopili tužitelj i društvo Orlen te su se u njoj analizirale činjenice do 30. rujna 2008. Prema tome, u spomenutoj arbitražnoj odluci nije se razmatralo uklanjanje željezničke pruge u listopadu 2008. Nadalje, valja podsjetiti na to da je tužitelj bio dužan, na temelju mjerodavnog regulatornog okvira, poduzeti sve potrebne mjere za ponovnu uspostavu normalne situacije na željezničkoj pruzi nakon poremećaja. Prema tome, on se ne može pozivati na arbitražnu odluku od 17. prosinca 2010. u prilog tvrdnji da je mogao odlučiti da neće tražiti sredstva potrebna za izvedbu radova na rekonstrukciji željezničke pruge i ponovno uspostavljati promet na njoj.

233 Prema tome, treba utvrditi da Komisija nije počinila pogrešku koja se tiče prava kad je u pobijanoj odluci zaključila da je uklanjanje željezničke pruge, samo po sebi i neovisno o prethodnoj obustavi prometa na toj pruzi, moglo imati protutržišne učinke na tržištu.

234 Iz toga slijedi da prvi argument prvog prigovora četvrtog dijela valja odbiti.

ii) Drugi argument prvog prigovora, koji se temelji na tvrdnji da nepopravljanje željezničke pruge nije spriječilo društvo LDZ u tome da bude učinkovit konkurent

235 Tužitelj tvrdi da nepopravljanje željezničke pruge nije spriječilo društvo LDZ u tome da bude učinkovit konkurent i prevozi predmetni teret dugom rutom prema Latviji. Kao prvo, on ističe da se nakon obustave prometa 2. rujna 2008. željeznička pruga mogla ponovno koristiti tek nakon bitnih radova na obnovi, u okviru provedbe prve ili druge mogućnosti. Slijedom navedenog, tužitelj smatra da je jedino važno pravno pitanje bilo je li nepopravljanje željezničke pruge moglo onemogućiti društvo LDZ, kao učinkovitog konkurenta, u tome da nudi usluge na mjerodavnom tržištu i na njemu izvrši konkurentski pritisak. Međutim, u pobijanoj odluci to pitanje nije razmatrano, nego je uklanjanje željezničke pruge

okvalificirano kao protutržišno postupanje iako, kao takvo, nije imalo nikakvog učinka na tržišno natjecanje. Kao drugo, tužitelj navodi da Komisija nije dokazala da je navedeno nepopravljanje željezničke pruge vjerojatno dovelo do istiskivanja nego je isključivo pogrešno navela mnogo blaži pravni kriterij, onaj mogućeg ograničenja tržišnog natjecanja. Kao treće, u pobijanoj odluci ne razmatra se ni to je li nakon obustave prometa društvo LDZ moglo konkurirati društvu LG u pogledu prijevoza predmetnog tereta na istoj ruti, odnosno na dugoj ruti prema Latviji.

236 Komisija i intervenijent osporavaju taj argument.

237 Kad je, u predmetnom slučaju, riječ o tvrdnji da uklanjanje željezničke pruge nije moglo imati nikakvog učinka na tržišno natjecanje jer je takav učinak imalo njezino nepopravljanje nakon obustave prometa, valja najprije utvrditi da se u pobijanoj odluci ne razmatra je li nepopravljanje željezničke pruge moglo onemogućiti društvo LDZ u tome da nudi usluge na mjerodavnom tržištu i izvrši konkurentski pritisak na tužitelja. Međutim, budući da je Komisija uspjela dokazati da se uklanjanje željezničke pruge kao takvo može okvalificirati kao moguća zlouporaba, spomenuto razmatranje nije ni bilo potrebno.

238 Prema tome, suprotno onomu što tvrdi tužitelj, s obzirom na to da je Komisija dokazala da je uklanjanje željezničke pruge moglo imati učinke na tržišno natjecanje, ona nije bila dužna ispitivati je li takve učinke moglo imati i nepopravljanje željezničke pruge. U svakom slučaju, treba istaknuti da je to nepopravljanje Komisija uzela u obzir u okviru analize protutržišnih učinaka uklanjanja željezničke pruge. Naime, navedena je institucija razmatrala utjecaj spomenutog uklanjanja na mogućnost njezina popravka i, prema tome, na tužiteljevu mogućnost ispunjenja obveze ponovne uspostave normalne situacije nakon deformacije, koju ima kao upravitelj litavske željezničke infrastrukture i poduzetnik u vladajućem položaju na tržištu.

239 Kad je riječ o tvrdnji da Komisija nije u dovoljnoj mjeri dokazala da je nepopravljanje željezničke pruge moglo imati protutržišne učinke, tako što se ograničila na blaži pravni kriterij od kriterija postojanja učinka istiskivanja – te neovisno o pitanju jesu li pojmovi „‚mogući” (na engleskom: *capable*) i „vjerojatan” (na engleskom: *likely*) međusobno zamjenjivi, kako to navodi Komisija – treba napomenuti da je ona u predmetnom slučaju ispitivala vjerojatne učinke uklanjanja željezničke pruge (pobijana odluka, uvodne izjave 317. do 324. i uvodna izjava 363.).

240 Kad je riječ o tvrdnji da je Komisija bila dužna ispitati je li nepopravljanje željezničke pruge nakon obustave prometa moglo onemogućiti društvo LDZ u tome da u pogledu prijevoza predmetnog tereta – to jest tereta koji se do 2. rujna 2008. prevozio kratkom rutom –konkurira tužitelju na dugoj ruti prema Latviji, valja napomenuti, kao što je to učinila i Komisija, da taj argument počiva na pretpostavci da je uklanjanjem željezničke pruge obuhvaćen samo teret koji se do 2. rujna 2008. prevozio kratkom rutom prema Latviji.

241 U uvodnoj izjavi 158. pobijane odluke Komisija je, na temelju pristupa P & O, utvrdila mjerodavnim tržište naftnih proizvoda društva Orlen koji se izvoze morskim putem, odnosno tržište željezničkog prijevoza naftnih proizvoda od rafinerije do lučkih terminala u Klaipėdi, Rigi i Ventspilsu. Prema tome, teret na koji je moglo utjecati uklanjanje željezničke pruge ne čini samo relativno mala količina naftnih proizvoda koji su se tom prugom prevozili prije obustave prometa u rujnu 2008., nego je u pitanju vrlo važan dio proizvodnje rafinerije društva Orlen namijenjene izvozu morskim putem na međunarodna tržišta.

242 Budući da tužitelj nije pobijao utvrđenje mjerodavnog tržišta sadržano u pobijanoj odluci, Komisiji se ne može prigovoriti da je počinila bilo kakvu pogrešku zato što nije ispitivala je li nepopravljanje željezničke pruge nakon obustave prometa moglo onemogućiti društvo LDZ u tome da u pogledu prijevoza predmetnog tereta konkurira tužitelju na dugoj ruti prema Latviji.

243 Uzimajući u obzir sve navedeno, valja utvrditi da se Komisiji ne može prigovoriti da je počinila bilo kakvu pogrešku zato što nije ispitivala je li nepopravljanje željezničke pruge moglo imati protutržišne učinke na tržište o kojemu je riječ.

244 Slijedom navedenog, valja odbiti drugi argument prvog prigovora četvrtog dijela i, prema tome, prvi prigovor u cijelosti.

2) Drugi prigovor, koji se temelji na pogreškama u ocjeni mogućnosti društva LDZ da konkurira društvu LG na dugoj ruti prema Latviji

245 U okviru svojeg drugog prigovora tužitelj u biti prigovara Komisiji da je počinila pogrešku u ocjeni kad je zaključila da mu je društvo LDZ stvarno moglo konkurirati na kratkoj ruti prema Latviji, ali ne i na onoj dugoj.

246 U prilog osnovanosti tog prigovora tužitelj u biti iznosi dva niza argumenata. U okviru prvog niza on pobija analizu sadržanu u pobijanoj odluci koja se odnosi na postojanje prepreka ulasku na tržište i osobito zaključak prema kojem bi društvo LDZ na dugim rutama prema latvijskim lučkim terminalima bilo ovisnije o društvu LG (uvodne izjave 290. do 308. pobijane odluke). U okviru drugog niza argumenata tužitelj nastoji osporiti zaključak iz pobijane odluke prema kojem duge rute prema latvijskim lučkim terminalima nisu bile isplative u usporedbi s rutom prema Klaipėdi (uvodne izjave 309. do 316. pobijane odluke).

i) Argumenti kojima se nastoji osporiti postojanje prepreka ulasku na tržište

247 U okviru prvog niza argumenata tužitelj osporava postojanje navodnih prepreka ulasku na tržište i osobito zaključak iz pobijane odluke prema kojem bi društvo LDZ bilo ovisnije (uvodna izjava 300. pobijane odluke) o vertikalno integriranom postojećem operateru (uvodna izjava 293. pobijane odluke), to jest o samom tužitelju, ne samo na dionici od 34 km na litavskom državnom području (kratka ruta) nego i na duljoj dionici od 152 km (duga ruta). Tužitelj također pobija zaključak iz pobijane odluke prema kojem je, s *ex ante* gledišta, u toj situaciji za društvo LDZ postojao znatno veći rizik nego prilikom obavljanja djelatnosti na kratkoj ruti do latvijskih lučkih terminala (uvodna izjava 301. pobijane odluke). Konkretno, tužitelj nastoji dovesti u pitanje zaključak iz pobijane odluke prema kojem se zahtjev društva LDZ za dodjelu kapaciteta na dugoj ruti prema Latviji odnosio na mnogo dulje i znatno prometnije rute u Litvi te je, slijedom toga, bio mnogo složeniji, što je povećalo tenzije s upraviteljem željezničke infrastrukture, odnosno društvom LG (uvodna izjava 297. pobijane odluke).

248 S tim u vezi, kao prvo, tužitelj ističe da odluke o dodjeli infrastrukturnog kapaciteta u Litvi ne donosi on, nego Inspektorat litavskih željeznica (u daljnjem tekstu: VGI), pod nadzorom Ministarstva prometa i veza. VGI donosi odluke na nediskriminirajući način, u strogom roku od četiri mjeseca. Kao drugo, tužitelj tvrdi da je društvo LDZ u roku od 28 dana od dana podnošenja zahtjeva ishodilo sve propisane dozvole potrebne za samostalno obavljanje djelatnosti na prvom dijelu duge rute u Litvi, to jest od latvijske granice do Radviliškisa (Litva). Prema njegovu mišljenju, ništa ne upućuje na to da bi tom društvu bilo teško ili složenije ishoditi potrebne dozvole i za drugi dio duge rute. Kao treće, tužitelj navodi da je Komisija u pobijanoj odluci priznala da ne postoji opasnost od prekapacitiranosti na dugoj ruti i, slijedom toga, od tenzija s tužiteljem. Kao četvrto, tužitelj navodi da kao jedini upravitelj litavske željezničke infrastrukture podliježe obvezi nediskriminacije i u odnosu na dodatne željezničke usluge. Prema njegovu mišljenju, ništa ne dopušta zaključak da nije poštovao svoje obveze. Kao peto, on smatra vrlo malo vjerojatnim da su postupak izdavanja dozvole i pružanje dodatnih usluga jednostavni u pogledu 34 km (kratka ruta) odnosno 60 km (prva dionica duge rute) na litavskom državnom području, ali vrlo složeni za dodatna 92 km (druga dionica duge rute).

249 Nadalje, tužitelj osporava mogućnost da bi društvo LDZ o njemu bilo ovisnije kad je riječ o dobivanju informacija o uvjetima pristupa i pristojbama na dugoj ruti nego li je to slučaj s kratkom rutom. Naime, on navodi da se sve relevantne informacije objavljuju u litavskom Službenom listu i na internetskoj stranici VGI-ja, koji je dužan osigurati nediskriminirajući pristup infrastrukturi i utvrditi visinu pristojbi. Iako se u referentnom dokumentu mreže za razdoblje 2008. – 2009. ne navodi točan iznos pristojbi za dodatne željezničke usluge, sve infrastrukturne pristojbe objavljene su i poznate javnosti. Nadalje, među navedenim su informacijama i formule za izračun pristojbi. Nakon VGI-ova izračuna tih pristojbi one se objavljuju, i to prije utvrđivanja pojedinačnog voznog reda, što svakom podnositelju zahtjeva omogućava jednostavno izračunavanje iznosa stvarnih pristojbi. Osim toga, čak i da su postojale nejasnoće u pogledu točnog iznosa pristojbi za dodatne usluge, ne bi bilo opravdano tvrditi da ta navodna netransparentnost ne onemogućava pristup kratkoj ruti i prvoj dionici duge rute u Litvi (za koje je društvo LDZ ishodilo sve potrebne dozvole), ali čini važnu prepreku pristupu drugoj dionici duge rute.

250 Komisija i intervenijent osporavaju tu argumentaciju.

251 U tom pogledu valja istaknuti da je Komisija u pobijanoj odluci zaključila da je u biti uklanjanje cjelokupne dionice željezničke pruge u duljini od 19 km – s obzirom na to da je konkurentima onemogućilo pristup najkraćoj i najizravnijoj ruti od rafinerije do latvijske granice – postupanje prilikom kojeg se koriste metode koje nisu svojstvene normalnom tržišnom natjecanju i koje mogu dovesti do protutržišnih učinaka na silaznom tržištu pružanja usluga željezničkog prijevoza naftnih proizvoda do lučkih terminala u Klaipėdi, Rigi i Ventspilsu (uvodne izjave 2., 177. i 202. pobijane odluke).

252 Komisija je najprije ocijenila da je društvo LDZ prije uklanjanja željezničke pruge stvarno moglo prevoziti naftne proizvode društva Orlen namijenjene izvozu morskim putem od rafinerije do latvijskih lučkih terminala kratkom rutom prema Latviji. Ta je institucija također istaknula da je tužitelj bio ozbiljno zabrinut mogućnošću da se društvo Orlen koristi uslugama željezničkog prijevoza društva LDZ. Nadalje, Komisija je upozorila na to da su navedena društva dvije godine istraživala tu mogućnost, da je predsjednik upravnog odbora društva Orlen izjavio da je tim pregovorima izvršen pritisak na društvo LG i da je društvo LDZ podnijelo zahtjev za izdavanje dozvole za prometovanje litavskim dijelom kratke rute prema Latviji, ali ne i za prometovanje dugim rutama do latvijskih lučkih terminala. Unatoč tomu, Komisija je potom provela analizu kapaciteta i troškova prijevoza. Kako bi potvrdila navedenu ocjenu, spomenuta je institucija istaknula, kao prvo, da su se – s tehničkog stajališta i glede kapaciteta – naftni proizvodi društva Orlen mogli prevoziti do latvijskih lučkih terminala, kao drugo, da su latvijski lučki terminali bili stvarna alternativa luci Klaipėda u pogledu rukovanja naftnim proizvodima, kao treće, da je za društvo Orlen pitanje troškova željezničkog prijevoza bilo ključno za odabir rute, kao četvrto, da su ti troškovi ovisili o duljini putovanja i državi članici u kojoj se ono odvijalo i, kao peto, da je društvo LDZ moglo konkurirati ponudom na kratkoj ruti do latvijskih lučkih terminala.

253 Komisija je potom zaključila da nakon uklanjanja željezničke pruge društvo LDZ više nije moglo konkurirati ponudom usluga željezničkog prijevoza naftnih proizvoda društva Orlen od rafinerije do susjednih lučkih terminala i izvršavati konkurentski pritisak na društvo LG jer su postojale znatne prepreke pristupu željezničkom sektoru i nepogodnosti koje su u pogledu konkurentnosti svojstvene tom sektoru, a na koje nailaze željeznički operateri koji se natječu sa subjektom već prisutnim na tržištu koji je usto zadužen za upravljanje infrastrukturom.

254 Prema Komisijinu mišljenju, jedina mogućnost da društvo LDZ konkurira ponudom usluga željezničkog prijevoza naftnih proizvoda društva Orlen bila je ta da se eventualno koristi rutom prema Klaipėdi odnosno dugim rutama do latvijskih lučkih terminala. Međutim, navedena je institucija istaknula da je ruta prema Klaipėdi, duljine 228 km, u cijelosti smještena na litavskom državnom području, a da duge rute do latvijskih lučkih terminala velikim dijelom prelaze preko tog područja

(152 km). Komisija je stoga ocijenila da je tužitelj uživao konkurentsku prednost na vlastitoj mreži i da je konkurentski položaj društva LDZ na ruti prema Klaipėdi i dugim rutama do latvijskih lučkih terminala bio slabiji nego na kratkim rutama do tih terminala.

255 Komisija je usto detaljno navela prepreke ulasku na tržište i nepogodnosti u pogledu konkurentnosti na koje je na tužiteljevoj mreži mogao naići potencijalni konkurent poput društva LDZ. Komisija se usredotočila na najvažnije prepreke ulasku na tržište, to jest pristup željezničkoj infrastrukturi i dodatnim željezničkim uslugama (uvodne izjave 293. do 304. pobijane odluke) te manjak informacija i transparentnosti u pogledu uvjeta ulaska na tržište (uvodne izjave 305. do 308. pobijane odluke). Ona je dodala da, čak i da je društvo LDZ moglo ponuditi usluge željezničkog prijevoza naftnih proizvoda društva Orlen na dugim rutama do latvijskih lučkih terminala bez prepreka ulasku na tržište, te bi rute bile manje isplative od rute prema Klaipėdi, tako da one ne čine alternativu potonjoj.

256 Naposljetku, Komisija je zaključila da je time onemogućen pristup pružanju usluga željezničkog prijevoza naftnih proizvoda od rafinerije do lučkih terminala u Klaipėdi, Rigi i Ventspilsu.

257 Kao prvo, u predmetnom slučaju treba najprije istaknuti da tužitelj svojom argumentacijom nastoji osporiti isključivo dodatne Komisijine ocjene iz uvodnih izjava 208. i sljedećih pobijane odluke, ali ne dovodi u pitanje glavne ocjene sadržane u njezinim uvodnim izjavama 205. do 207., u skladu s kojima je, u biti, prije uklanjanja željezničke pruge društvo LDZ stvarno moglo prevoziti naftne proizvode društva Orlen namijenjene izvozu morskim putem od rafinerije do latvijskih lučkih terminala kratkom rutom prema Latviji. Kad je riječ o odlukama o dodjeli željezničkog infrastrukturnog kapaciteta, valja istaknuti, kao što je to učinila i Komisija, da se u pobijanoj odluci ne osporava činjenica da te odluke donosi VGI. S tim u vezi, Komisija je u uvodnoj izjavi 296. pobijane odluke priznala da, što se tiče dodjele kapaciteta u Litvi, zahtjevi za pristup željezničkoj infrastrukturi podnose se VGI-ju, koji ispituje jesu li potpuni. Međutim, ona je u nastavku pojasnila, što tužitelj nije pobijao, da upravo potonji provodi tehničku ocjenu zahtjeva i VGI-ju priprema nacrt voznog reda. Prema tome, kao što tvrdi Komisija, zahtjev za dodjelu kapaciteta koji je podnijelo društvo LDZ konkretno je ovisio o tužiteljevoj ocjeni. Osim toga, zahtjev za dodjelu kapaciteta razlikuje se od zahtjeva za izdavanje propisanih dozvola poput potvrde o sigurnosti potrebne za prometovanje u Latviji. Slijedom navedenog, kao što to s pravom ističe Komisija, nije važno to što je, kako navodi tužitelj, društvu LDZ trebalo 28 dana od dana podnošenja zahtjeva da ishodi sve propisane dozvole potrebne za samostalno obavljanje djelatnosti na dijelu litavske dionice dugih ruta do latvijskih lučkih terminala. Naime, ocjena prepreka ulasku na tržište koja je provedena u pobijanoj odluci ne temelji se na pitanju koliko je teško pribaviti propisane dozvole, nego koliko je teško doći do dodjele kapaciteta.

258 Kad je riječ, kao drugo, o argumentu koji se odnosi na navodna ograničenja kapaciteta na dugim rutama do latvijskih lučkih terminala, valja istaknuti, kao što je to učinila i Komisija, da u pobijanoj odluci nema riječi o postojanju takvih ograničenja na spomenutim rutama. S druge strane, u toj se odluci navodi da su zahtjevi za dodjelu kapaciteta bili složeniji. Naime, oni su ovisili o tužiteljevoj ocjeni stanja dulje rute u Litvi, koja je prometnija od litavskog dijela kratke rute prema Latviji (uvodna izjava 297. pobijane odluke). Opasnost od preklapanja željezničkih trasa bila je veća na dugim rutama do latvijskih lučkih terminala s obzirom na to da su one već bile u uporabi, dok se litavski dio kratke rute koristio isključivo za prijevoz naftnih proizvoda društva Orlen (uvodna izjava 298. pobijane odluke).

259 Kad je riječ, kao treće, o argumentu prema kojem tužitelj podliježe obvezi nediskriminacije i u odnosu na dodatne željezničke usluge, valja istaknuti da se u uvodnim izjavama 293. do 300. i u uvodnoj izjavi 303. pobijane odluke navodi da prenošenje načela nediskriminacije utvrđenog u Direktivi 2001/14 u litavsko pravo tužitelju ostavlja manevarski prostor koji mu omogućuje da nametne nepovoljne uvjete pristupa željezničkoj infrastrukturi i pružanja dodatnih željezničkih usluga. Konkretno, u uvodnim izjavama 293. i 294. pobijane odluke Komisija je pojasnila da se pružanje dodatnih željezničkih usluga ne regulira strogo odnosno regulira se na način koji ostavlja određeni manevarski prostor u pogledu cijena i kvalitete pružene usluge. To je slučaj s određenim uslugama održavanja (željezničkih vozila),

pristupom pojedinim objektima (poput ranžirnih kolodvora ili objekata za smještaj i čišćenje željezničkih vozila) odnosno pomoćnim uslugama (osobito u slučaju kvara na vlaku koji dovodi do poremećaja u prometu). Prema tome, ako se novi operater poput društva LDZ koristi uslugama dugogodišnjeg željezničkog operatera, u predmetnom slučaju tužitelja, potonji može u velikoj mjeri nametnuti uvjete pružanja tih usluga, što stvara nesigurnost u pogledu njihove kvalitete i troškova. Treba napomenuti da tužitelj nije osporavao nijedan od tih zaključaka, nego se ograničio na navod da ništa ne dopušta zaključak da nije poštovao svoje obveze.

260 Kad je, kao četvrto, riječ o argumentima kojima se nastoji dovesti u pitanje zaključak iz pobijane odluke prema kojem bi društvo LDZ bilo ovisnije o tužitelju kad je riječ o dobivanju informacija o uvjetima pristupa i pristojbama na dugoj ruti nego li je to slučaj s kratkom rutom, valja pojasniti – kao što je to učinila i Komisija – da je u pobijanoj odluci priznato da su formule za izračun infrastrukturnih pristojbi javno objavljene. Međutim, ta je institucija također ocijenila da bi na duljoj ruti u Litvi društvo LDZ bilo još izloženije manjku informacija i transparentnosti o uvjetima pristupa i cijenama za dodatne željezničke usluge. Konkretno, u uvodnoj izjavi 308. pobijane odluke Komisija je naglasila da je u tužiteljevu referentnom dokumentu mreže za razdoblje 2008. – 2009. (*Network Statement of 2008-2009*) definirana isključivo formula izračuna pristojbi za pristup litavskoj željezničkoj infrastrukturi. Naime, u tom se dokumentu ne preciziraju stvarne pristojbe za dodatne željezničke usluge, nego se samo navodi da će se njihovo pružanje naplaćivati u skladu s važećim propisima. Čini se da taj navod tužitelj nije osporavao, nego je u svojim pismenima isticao da, čak i ako postoji određena nesigurnost u pogledu točnog iznosa pristojbi za dodatne usluge, nije opravdano zaključiti da ta navodna netransparentnost ne onemogućava pristup kratkoj ruti i prvoj dionici duge rute u Litvi, ali je važna prepreka pristupu drugoj dionici duge rute. Osim toga, argumentom prema kojem su sve infrastrukturne pristojbe objavljene i poznate javnosti, iako se u referentnom dokumentu mreže za razdoblje 2008. – 2009. ne navodi točan iznos pristojbi za dodatne željezničke usluge, tužitelj prešutno potvrđuje da u tom dokumentu nisu precizirane stvarne pristojbe za dodatne željezničke usluge. U tom pogledu valja istaknuti da je spomenuti dokument dostavljen Općem sudu u odgovoru na jednu od mjera upravljanja postupkom donesenih u ovom predmetu (vidjeti točku 65. ove presude) i da se u njemu doista ne precizira iznos stvarnih pristojbi za dodatne željezničke usluge. Nadalje, valja istaknuti, kao što je to učinila i Komisija, da je u pobijanoj odluci zaključeno ne samo to da postoji manjak transparentnosti u pogledu duge rute prema Latviji nego i to da manjak transparentnosti u vezi s cijenama koje se naplaćuju za dodatne željezničke usluge povećava opasnost za društvo LDZ na dugoj ruti i ruti prema Klaipėdi, što nije bio slučaj s kratkom rutom jer na njoj društvo LDZ nije ovisilo o dodatnim tužiteljevim uslugama ili je o njima barem manje ovisilo (uvodna izjava 307. pobijane odluke).

261 Prema tome, suprotno onomu što tvrdi tužitelj, Komisija nije počinila pogrešku u ocjeni kad je zaključila da netransparentnost u pogledu točnog iznosa pristojbi za dodatne usluge čini prepreku pristupu dugoj ruti i ruti prema Klaipėdi.

262 Kad je riječ, kao peto i posljednje, o tužiteljevu argumentu iz replike prema kojem se nedatirana, rukom pisana bilješka koju Komisija spominje u odgovoru na tužbu nije odnosila na pitanje predstavlja li prometovanje dugom rutom veću opasnost za društvo LDZ (uvodna izjava 283. pobijane odluke), valja najprije naglasiti da je tužitelj taj dokument pobijao tek u replici – unatoč tomu što je on bio naveden u uvodnim izjavama 97. do 99. te u uvodnoj izjavi 316. točki 3. pobijane odluke. Nadalje, iako se dokument izričito nije odnosio na društvo LDZ, nego na latvijskog operatera, potencijalnog konkurenta društva LG, u njemu su se razmatrale moguće prijetnje interesima lučkog terminala u Klaipėdi te su u rubrici „Obrana Latvije” navedene različite prepreke ulasku na tržište koje tužitelj može postaviti bilo kojem latvijskom konkurentu, uključujući društvo LDZ. Prema tome, protivno onomu što tvrdi tužitelj, sporni dokument bilo je moguće u pobijanoj odluci razmatrati kao jedan od dokaza u prilog zaključku da je prometovanje dugom rutom činilo osjetno veću opasnost za društvo LDZ.

263 Iz svega navedenog proizlazi da nijedan tužiteljev argument ne može dovesti u pitanje utvrđenja iz pobijane odluke koja se tiču prepreka ulasku na tržište i, osobito, zaključak prema kojem bi društvo LDZ bilo ovisnije o tužitelju, postojećem – vertikalno integriranom – operateru.

264 Slijedom navedenog, valja odbiti prvi niz argumenata u okviru drugog prigovora četvrtog dijela.

ii) Argumenti kojima se nastoji osporiti zaključak da duge rute prema latvijskim lučkim terminalima ne bi bile konkurentne u usporedbi s rutom prema Klaipėdi

265 U okviru drugog niza argumenata tužitelj osporava navod iz pobijane odluke prema kojem duge rute prema latvijskim lučkim terminalima ne bi bile konkurentne u usporedbi s rutom prema Klaipėdi (uvodne izjave 288. i 310. pobijane odluke) tako da bi društvo LDZ moglo izvršiti konkurentski pritisak na društvo LG samo na kratkim rutama prema tim terminalima, odnosno samo uz obnovljenu željezničku prugu.

266 Ponajprije, tužitelj smatra da taj navod nije moguće prihvatiti zbog više razloga.

267 Kao prvo, društvo LDZ ponudilo je društvu Orlen, nakon obustave prometa, dopisom od 29. rujna 2008., pružanje usluga željezničkog prijevoza prema Rigi, kratkom i dugom rutom prema Latviji. Dakle, sâmo društvo LDZ pretpostavljalo je, smatra tužitelj, da bi moglo izvršiti učinkovit konkurentski pritisak i na dugoj ruti kad je riječ o proizvodima društva Orlen koje je društvo LG prevozilo prema Klaipėdi. Kao drugo, društvo LG zaključilo je u internom dokumentu iz 2009. da razlike između kratke i duge rute nisu ključne u pogledu udaljenosti i cijene. Stoga, prema mišljenju tužitelja, nije prihvatljiva tvrdnja da bi društvo LDZ moglo konkurirati društvu LG samo na kratkoj, ali ne i na dugoj ruti. Kao treće, nema znatnih troškovnih razlika između triju ruta, što se također čini prirodnim, s obzirom na činjenicu da se nalaze na istom zemljopisnom tržištu. Stoga je vrlo malo vjerojatno da bi društvo LDZ moglo izvršiti pritisak na tužitelja u pogledu prijevoza proizvoda društva Orlen prema Klaipėdi samo na kratkoj ruti (pod pretpostavkom da je željeznička pruga bila rekonstruirana odnosno popravljena), ali ne i na onoj dugoj.

268 Nadalje, prema tužiteljevu mišljenju, usporedba troškova koju je provela Komisija sadržava brojne pogreške.

269 Tužitelj smatra da sami izrazi koje je upotrijebila Komisija pokazuju da se usporedba troškova nije temeljila na čvrstoj i uvjerljivoj analizi. Tako navedena institucija priznaje da „ne može točno brojčano izraziti učinak tih strukturnih razlika na troškove prijevoza” i da se „metodologije raspodjele troškova koje primjenjuju društva LG i LDZ mogu razlikovati, što može utjecati na njihove procjene [troškova]”. Ona također napominje da nije jasno „donose li” latvijske luke znatnu konkurentsku prednost u usporedbi s Klaipėdom kad je riječ o ukupnim troškovima prijevoza morskim putem i pojašnjava da se kratka ruta prema Rigi „čini najzanimljivijom”. Nadalje, kad je Komisija uspoređivala raščlambu troškova tužitelja i društva LDZ, najveći udio u troškovima društva LDZ na latvijskoj dionici duge rute prema Rigi činili su „ostali” troškovi, dok su u tužiteljevu slučaju ti troškovi činili znatno manji dio njegovih ukupnih troškova na litavskoj dionici duge rute prema Rigi odnosno Ventspilsu. Osim toga, tužitelj smatra da Komisija nije vodila računa o činjenici da su tužitelj i društvo LDZ primjenjivali posve različitu metodologiju raspodjele troškova, što je bilo kakvu usporedbu troškova činilo proizvoljnom. Na primjer, na temelju podataka koje je upotrijebila Komisija, tužiteljevi troškovi po toni-kilometru (tkm) prilično su statični i ne mijenjaju se s obzirom na udaljenost, dok se procijenjeni troškovi društva LDZ smanjuju na duljim rutama, zbog procjene prema kojoj su troškovi utovara i istovara tereta fiksni troškovi, na koje se onda dodaju stvarni troškovi prijevoza ovisno o duljini rute i količini tereta.

270 Osim toga, tužitelj smatra da – iako se podaci iz tablice br. 5 pobijane odluke, naslovljene „Troškovi prijevoza naftnih proizvoda društva Orlen po toni tereta (duge rute i ruta prema Klaipėdi)” temelje na metodologiji raščlambe usporedivih troškova – oni ne potvrđuju navod prema kojem bi društvo LDZ vjerojatno moglo izvršiti konkurentski pritisak na dugoj ruti u pogledu prijevoza proizvoda društva Orlen prema Klaipėdi. Nadalje, tužitelj naglašava da je Komisija u pobijanoj odluci priznala da su troškovi utvrđeni u tablici br. 5 za duge rute vjerojatno precijenjeni. Međutim, čini se da su troškovi na tim rutama u velikoj mjeri usporedivi s onima na ruti prema Klaipėdi, tako da bi društvo LDZ moglo izvršiti konkurentski pritisak, osobito vodeći računa o općim prednostima u pogledu troškova koje ono, prema mišljenju Komisije, ima u odnosu na tužitelja kad je riječ, na primjer, o cijenama energije, troškovima plaća i troškovima prijevoza morskim putem. Tužitelj smatra da sve navedeno potvrđuje činjenica da je društvo LDZ ponudilo društvu Orlen u rujnu 2008. usluge prijevoza njegovih proizvoda od Klaipėde do latvijskih lučkih terminala dugom rutom. Osim toga, podaci o troškovima upotrijebljeni u tablici br. 5 pokazuju da su oni znatno niži od cijena koje je društvo Orlen stvarno plaćalo po toni za usluge željezničkog prijevoza na ruti prema Klaipėdi u 2008. i 2009.

271 Komisija i intervenijent osporavaju tu argumentaciju.

272 U predmetnom slučaju, kao prvo, kad je riječ o dopisu od 29. rujna 2008. u kojem je društvo LDZ ponudilo društvu Orlen pružanje usluga željezničkog prijevoza prema Rigi kratkom i dugom rutom do latvijskih lučkih terminala, valja pojasniti da je u tom dopisu društvo LDZ predložilo cjenik prijevoza naftnih proizvoda državnim područjem Latvije u smjeru luke Riga za 2008. godinu. Konkretno, iz teksta tog dopisa proizlazi da se prijedlog cjenika društva LDZ odnosio samo na latvijske dionice dugih i kratkih ruta prema Rigi. Naime, u dopisu se spominju rute Maitene – Mangali (Riga) i Rengė – Mangali (Riga). Prema tome, tužitelj ne može samo na temelju dopisa o kojem je riječ donositi zaključke o konkurentnosti ponude društva LDZ s obzirom na to da ono nije uzelo u obzir cijene na litavskim dionicama tih dviju ruta. Osim toga, tužitelj ne nudi nijedan dokaz u prilog argumentu koji je istaknuo u replici, a prema kojem je u trenutku podnošenja ponude društvu Orlen društvo LDZ očito bilo u cijelosti upoznato sa stanjem tržišnog natjecanja te mjerodavnim cijenama i troškovima. Osim toga, puko postojanje ponude ne pretpostavlja da je ona doista konkurentna odnosno da bi, u svakom slučaju, mogla biti konkurentna da željeznička pruga nije uklonjena. Prema tome, tužitelj iz tog dopisa ne može izvoditi nikakav zaključak u pogledu sposobnosti društva LDZ da na njega izvrši učinkovit konkurentski pritisak na dugoj ruti.

273 Kad je riječ, kao drugo, o internom dokumentu iz 2009. u kojem je tužitelj zaključio da razlike između kratke i duge rute nisu ključne u pogledu udaljenosti i cijene, treba naglasiti da dokument o kojem je riječ nosi referentnu oznaku ES 9/VJ6. Zaključak na koji se poziva tužitelj nalazi se na trećoj i posljednjoj stranici tog dokumenta, na kojoj je on uspoređivao prijevoz proizvoda društva Orlen prema Jelgavi (Latvija) preko Šiauliaija (Litva) s izravnim prijevozom preko Rengėa. Prema tome, u tom se dokumentu ne uspoređuju troškovi čitavih ruta do latvijskih lučkih terminala te se on ne odnosi na prijevoz naftnih proizvoda društva Orlen za potrebe izvoza morskim putem. Osim toga, činjenica da za tužitelja nisu ključne razlike između kratke i druge rute do latvijskih lučkih terminala u pogledu udaljenosti i cijene nužno ne vrijedi za društvo LDZ.

274 Iz toga slijedi da ni ponuda navedena u točki 272. ove presude ni interni dokument iz njezine točke 273. ne mogu dovesti u pitanje Komisijin zaključak prema kojem su duge rute do latvijskih lučkih terminala bile manje isplative od rute prema Klaipėdi.

275 Kad je riječ, kao treće, o argumentu prema kojem nema znatnih troškovnih razlika između dugih ruta do latvijskih lučkih terminala, kratkih ruta do tih terminala i rute prema Klaipėdi, valja istaknuti da – iako je točno da, za razliku od rute prema Klaipėdi, duga ruta (prema Rigi) uključuje znatan dio (86 km) koji prolazi državnim područjem Latvije gdje su, prema pobijanoj odluci, troškovi željezničkog prijevoza, osobito cijena energije i troškovi plaća, niži nego u Litvi (uvodna izjava 253. pobijane odluke) – također je točno da duga ruta prema Rigi uključuje dio u duljini od 152 km koji prolazi državnim područjem Litve. Prema tome, budući da je troškove na rutama do latvijskih lučkih

terminala Komisija izračunala zbrajanjem troškova tužitelja i društva LDZ na njihovim dionicama, kako bi ocijenila razlike u troškovima na tim rutama, troškovima latvijske dionice druge rute prema Rigi treba dodati troškove na litavskom dijelu te rute. Nadalje, navedeno vrijedi i za izračun troškova na drugoj ruti prema Ventspilsu. Osim toga, tužitelj ne osporava troškove koje je Komisija prikazala u tablici br. 5, u uvodnoj izjavi 311. pobijane odluke. Ta tablica pokazuje, suprotno njegovim tvrdnjama, da su 2008. i 2009. troškovi prijevoza naftnih proizvoda društva Orlen po toni tereta bili od [*povjerljivo*] do [*povjerljivo*] % veći na dugoj ruti prema Rigi nego na ruti prema Klaipėdi i od [*povjerljivo*] do [*povjerljivo*] % veći na dugoj ruti prema Ventspilsu nego na ruti prema Klaipėdi. Prema tome, protivno tužiteljevim navodima, nema dovoljno uvjerljivih dokaza za to da bi društvo LDZ moglo, kao učinkovit konkurent, nuditi usluge na mjerodavnom tržištu natječući se s tužiteljem na dugoj ruti i tako izvršiti konkurentski pritisak na njega.

276 Kad je riječ, kao četvrto, o argumentima kojima se želi dovesti u pitanje usporedba troškova koju je provela Komisija, valja istaknuti sljedeće.

277 S jedne strane, što se tiče razmatranja u vezi s izrazima koje je Komisija upotrijebila u svojoj analizi usporedbe troškova, treba istaknuti da iz pojedinih upotrijebljenih izraza nije moguće izvesti zaključak da se usporedba troškova nije temeljila na čvrstoj i uvjerljivoj analizi. Nadalje, valja istaknuti, kao što je to učinila i spomenuta institucija, da navod prema kojem nije moguće točno brojčano izraziti učinak tih strukturnih razlika na troškove prijevoza (uvodna izjava 253. pobijane odluke) čini dio analize čimbenika koji utječu na trošak željezničkog prijevoza i ničim ne utječe na zaključak analize koja se odnosi na isplativost kratke rute prema Rigi (uvodne izjave 254. i 255. pobijane odluke). Navod prema kojem se metodologije raspodjele troškova koje primjenjuju tužitelj i društvo LDZ mogu razlikovati, što može utjecati na njihove procjene troškova (uvodne izjave 271. do 273. pobijane odluke) pojašnjen je u pobijanoj odluci, gdje se navodi zašto je taj element nevažan i ne utječe na usporedbu troškova tužitelja i društva LDZ. Nadalje, tužitelj je jednu rečenicu iz pobijane odluke koju želi dovesti u pitanje izvukao iz konteksta. Naime, čitava rečenica odluke glasila je kako slijedi: „[l]uke Riga i Ventspils mogle su stoga biti, u najmanju ruku, vjerodostojno zamjensko rješenje za luku Klaipėda, neovisno o tome što se moglo smatrati da pružaju znatnu konkurentsku prednost u pogledu ukupnih troškova prijevoza morskim putem” (uvodna izjava 240. pobijane odluke). Kad je riječ, naposljetku, o navodu iz jednog drugog dijela pobijane odluke, prema kojem se na temelju analize čimbenika koji utječu na trošak željezničkog prijevoza čini da je kratka ruta prema Rigi najzanimljivija, taj navod potkrepljuje se detaljnijom usporedbom troškova ruta, u uvodnim izjavama 255. do 266. pobijane odluke, koja pokazuje da je kratka ruta prema Rigi doista najzanimljivija.

278 Kad je riječ, s druge strane, o tužiteljevu argumentu prema kojem se u pobijanoj odluci uspoređuju „kruške i jabuke”, Komisija s pravom ističe da pobijana odluka daje podrobne odgovore na tužiteljeve argumente u vezi s analizom troškova, osobito na prigovore o mogućnosti njihove usporedbe. Naime, iz uvodne izjave 269. pobijane odluke proizlazi da je tužitelj već u odgovoru na obavijest o preliminarno utvrđenim činjenicama u postupku naveo da njegovi troškovi i troškovi društva LDZ nisu usporedivi. Komisija je odbila tužiteljeve argumente uz detaljno pojašnjenje u uvodnim izjavama 270. do 284. pobijane odluke. Ona je osobito pojasnila, u uvodnim izjavama 272. i 273. te odluke, da je vodila računa o tome da se metodologije izračuna troškova tužitelja i društva LDZ mogu razlikovati, što može utjecati na njihove procjene pojedinih rashodovnih elemenata, poput administrativnih troškova. Međutim, navedena je institucija također pojasnila da je spomenuta razlika u metodologiji mogla dovesti samo da neznatne razlike u troškovima. Isto tako, u uvodnoj izjavi 274. pobijane odluke Komisija je pojasnila zašto smatra da se procjene troškova tužitelja i društva LDZ odnose na iste usluge i uključuju iste rashodovne elemente, barem za 2009. godinu. Naime, kao što to proizlazi iz bilješke br. 406 pobijane odluke, ona je analizirala podatke o tužiteljevim troškovima za tu godinu, s obzirom na to da on nije dostavio raščlambu troškova za 2008.

279 Prema tome, tužitelj se ne može pozivati na argument prema kojem je metoda procjene troškova bila pogrešna kako bi doveo u pitanje usporedbu troškova koju je Komisija provela u pobijanoj odluci i isticati da je ta usporedba proizvoljna.

280 Ostali tužiteljevi argumenti ne mogu dovesti u pitanje taj zaključak.

281 Kad je riječ, kao prvo, o argumentu prema kojem se podaci iz tablice br. 5 pobijane odluke – čak i ako se temelje na metodi raščlambe usporedivih troškova – ne mogu koristiti u prilog tvrdnji da društvo LDZ ne bi moglo stvarno konkurirati na dugim rutama do latvijskih lučkih terminala, valja utvrditi da tužitelj ne nudi dokaze kojima bi potvrdio svoj navod prema kojem bi razlika od [*povjerljivo*] % između troškova na dugoj ruti prema Rigi u 2008. [*povjerljivo*] i troškova na ruti prema Klaipėdi [*povjerljivo*] u cijelosti trebala nestati s obzirom na to da je visina troškova za duge rute, koju je Komisija utvrdila u tablici br. 5 pobijane odluke, „vjerojatno precijenjena”. Osim toga, budući da u okviru svojeg argumenta tužitelj želi istaknuti da razlika od [*povjerljivo*] % između troškova na dugoj ruti prema Rigi u 2008. [*povjerljivo*] i troškova na ruti prema Klaipėdi [*povjerljivo*] nije bila znatna, valja naglasiti, kao što je to učinila i Komisija, da je u pobijanoj odluci također dokazano da su, čak i uz oprezan pristup, troškovi duge rute prema Ventspilsu bili veći od troškova rute prema Klaipėdi, i to za [*povjerljivo*] % u 2008. odnosno [*povjerljivo*] % u 2009. Razlika od [*povjerljivo*] % odnosno [*povjerljivo*] % znatna je i teško da se može nazvati precijenjenom.

282 Kad je riječ, kao drugo, o argumentu prema kojem su troškovi iz tablice br. 5 [*povjerljivo*] znatno niži od cijena koje je društvo Orlen stvarno plaćalo po toni za usluge željezničkog prijevoza rutom prema Klaipėdi u 2008. [*povjerljivo*] i 2009. [povjerljivo], tako da je društvo LDZ, u skladu s logikom koju je slijedila Komisija u uvodnim izjavama 281. do 284. pobijane odluke, moglo izvršiti konkurentski pritisak na tužitelja da je to htjelo, valja istaknuti da su, suprotno onomu što tvrdi tužitelj, troškovi duge rute prema Rigi koje je izračunala Komisija tek neznatno niži od cijena koje je društvo Orlen stvarno plaćalo za usluge željezničkog prijevoza rutom prema Klaipėdi. Troškovima, a ne cijenama, valja dodati profitnu maržu, iako nisku, koja još više smanjuje razliku u odnosu na cijene koje je društvo Orlen stvarno plaćalo za usluge željezničkog prijevoza rutom prema Klaipėdi.

283 S obzirom na sve navedeno, valja utvrditi da se Komisiji ne može prigovoriti da je počinila bilo kakvu pogrešku u ocjeni kad je zaključila da duge rute do latvijskih lučkih terminala ne bi mogle biti konkurentne u usporedbi s rutom prema Klaipėdi.

284 Slijedom navedenog, valja odbiti drugi prigovor četvrtog dijela i, prema tome, četvrti dio drugog tužbenog razloga u cijelosti.

285 Iz svega prethodno navedenog proizlazi da drugi tužbeni razlog valja odbiti kao neosnovan.

3. Treći tužbeni razlog, koji se temelji na povredi članka 296. UFEU-a i članka 2. Uredbe br. 1/2003 zbog nedostatnih dokaza i nepostojanja obrazloženja

286 U okviru trećeg tužbenog razloga tužitelj u biti tvrdi da je Komisija povrijedila članak 296. UFEU-a zbog nepostojanja obrazloženja kao i članak 2. Uredbe br. 1/2003 s obzirom na to da nije ponudila dovoljno dokaza u prilog zaključku iz pobijane odluke prema kojem je povrijeđen članak 102. UFEU-a.

287 Komisija i intervenijent osporavaju tu argumentaciju.

288 Treći tužbeni razlog sastoji se u biti od dva dijela: prvog, u kojem se ističe povreda članka 296. UFEU-a zbog nepostojanja obrazloženja i drugog, u kojem se navodi povreda članka 2. Uredbe br. 1/2003.

a) Prvi dio trećeg tužbenog razloga, koji se temelji na povredi članka 296. UFEU-a zbog nepostojanja obrazloženja

289 U prilog osnovanosti prvog dijela tužitelj u biti iznosi dva prigovora koje valja zajedno razmotriti. Prvi se temelji na tvrdnji da Komisija nije navela zašto je odstupila od sudske prakse u području odbijanja pristupa ključnoj infrastrukturi, dok se drugi temelji na tvrdnji da ta institucija nije ponudila dostatne razloge koji u predmetnom slučaju potvrđuju postojanje iznimnih okolnosti u pogledu željezničke pruge koje opravdavaju zaključak o zlouporabi.

290 Najprije valja istaknuti da se argumenti koje tužitelj iznosi u prilog osnovanosti dvaju prigovora prvog dijela ne odnose na nepostojanje ili nedostatnost obrazloženja. Naime, oni u stvarnosti prelaze u kritiku osnovanosti pobijane odluke. Međutim, obveza obrazlaganja odluka predstavlja bitni postupovni zahtjev koji se mora razlikovati od pitanja osnovanosti obrazloženja, koje se odnosi na materijalnu zakonitost pobijanog akta. Obrazloženje odluke sastoji se od formalnog navođenja razloga na kojima se ta odluka temelji. Ako ti razlozi sadržavaju pogreške, oni negativno utječu na materijalnu zakonitost odluke, ali ne i na njezino obrazloženje, koje može biti dostatno čak i kad navodi pogrešne razloge (vidjeti presudu od 10. srpnja 2008., Bertelsmann i Sony Corporation of America/Impala, C-413/06 P, EU:C:2008:392, t. 181. i navedenu sudsku praksu). Osim toga, treba napomenuti da su takvi argumenti već bili izneseni, ispitani i odbačeni u okviru prvih dvaju tužbenih razloga.

291 Iz toga slijedi da prvi dio trećeg tužbenog razloga treba odbiti.

b) Drugi dio trećeg tužbenog razloga, koji se temelji na povredi članka 2. Uredbe br. 1/2003

292 Uvodno valja napomenuti, kao što je to učinila i Komisija, da – osim kratkog spominjanja članka 2. Uredbe br. 1/2003 u točki 143. tužbe – tužitelj nije potkrijepio svoju tvrdnju navođenjem dijelova pobijane odluke koje smatra nedovoljno dokazanima. Međutim, on je svoj argument pojasnio u točkama 28. i 29. očitovanja o intervencijskom podnesku. Konkretno, u točki 29. tog očitovanja istaknuo je da se Komisija nije oslonila na izravne odnosno dokumentirane, precizne i uvjerljive dokaze koji dostatno potvrđuju postojanje povrede. U svakom slučaju, tužitelj tvrdi da je, u skladu sa sudskom praksom, iznio argumentaciju koja baca drukčije svjetlo na činjenice koje je utvrdila Komisija, dopuštajući na taj način još jedno prihvatljivo pojašnjenje činjenica koje je navedena institucija uzela u obzir pri zaključivanju o postojanju povrede.

293 S tim u vezi valja istaknuti da iz članka 2. Uredbe br. 1/2003 kao i iz ustaljene sudske prakse proizlazi to da u okviru prava tržišnog natjecanja, u slučaju spora zbog postojanja povrede, Komisija mora iznijeti dokaze o povredama koje utvrđuje i kojima se u dovoljnoj mjeri može dokazati postojanje činjenica koje predstavljaju povredu (vidjeti presudu od 12. travnja 2013., GEMA/Komisija, T-410/08, neobjavljena, EU:T:2013:171, t. 68. i navedenu sudsku praksu).

294 Iako je potrebno da Komisija ponudi precizne i usklađene dokaze na kojima će se temeljiti čvrsto uvjerenje o tome da je povreda počinjena, važno je naglasiti da svaki od dokaza koje je Komisija podnijela ne mora nužno zadovoljiti te kriterije u odnosu na svaki element povrede. Dovoljno je da skup indicija na koje se institucija poziva, ocijenjenih zajedno, odgovara tom zahtjevu, kako je već prihvaćeno u sudskoj praksi u pogledu primjene članka 101. UFEU-a. To načelo mjerodavno je i u predmetima koji se tiču primjene članka 102. UFEU-a (vidjeti u tom smislu presudu od 1. srpnja 2010., AstraZeneca/Komisija, T-321/05, EU:T:2010:266, t. 477. i navedenu sudsku praksu).

295 U pogledu dokazne snage dokaznih elemenata koje je ponudila Komisija, valja razlikovati dvije situacije.

296 S jedne strane, kad Komisija utvrdi povredu pravila o tržišnom natjecanju oslanjajući se na pretpostavku da se utvrđene činjenice ne mogu objasniti drukčije nego postojanjem protutržišnog postupanja, sud Unije poništit će odluku o kojoj je riječ ako zainteresirani poduzetnici ponude

argumente koji bacaju drukčije svjetlo na činjenice koje je utvrdila Komisija, dopuštajući na taj način još jedno prihvatljivo pojašnjenje činjenica koje je ona uzela u obzir pri zaključivanju o postojanju povrede. Naime, u tom slučaju ne može se smatrati da je navedena institucija dokazala postojanje povrede prava tržišnog natjecanja (vidjeti u tom smislu presude od 28. ožujka 1984, Compagnie royale asturienne des mines i Rheinzink/Komisija, 29/83 i 30/83, EU:C:1984:130, t. 16. i od 31. ožujka 1993., Ahlström Osakeyhtiö i dr./Komisija, C-89/85, C-104/85, C-114/85, C-116/85, C-117/85 i C-125/85 do C-129/85, EU:C:1993:120, t. 126. i 127.).

297 S druge strane, kad Komisija odluku temelji na dokaznim elementima koji su načelno dostatni za utvrđenje postojanja povrede, predmetnom poduzetniku nije dovoljno pozvati se na mogućnost postojanja okolnosti koja može utjecati na dokaznu vrijednost tih elemenata kako bi na Komisiju prešao teret dokazivanja da ta okolnost nije mogla utjecati na njihovu dokaznu vrijednost. Suprotno tomu, na predmetnom je poduzetniku da u skladu s pravnim standardima dokaže, s jedne strane, da postoji okolnost na koju se poziva i, s druge strane, da ta okolnost dovodi u pitanje dokaznu vrijednost elemenata na koje se oslanja Komisija, osim ako baš zbog postupanja potonje nije u mogućnosti osigurati takav dokaz (vidjeti presudu od 15. prosinca 2010., E.ON Energie/Komisija, T-141/08, EU:T:2010:516, t. 56. i navedenu sudsku praksu).

298 U predmetnom slučaju iz analize drugog tužbenog razloga proizlazi to da Komisija nije utvrdila zlouporabu vladajućeg položaja oslanjajući se na pretpostavku da se utvrđene činjenice ne mogu objasniti drukčije nego postojanjem protutržišnog postupanja. Upravo suprotno, ona se oslonila na dokazne elemente koji su načelno dostatni za utvrđenje postojanja sporne povrede. Osim toga, argumentacija koju tužitelj iznosi kako bi bacio drukčije svjetlo na činjenice koje je utvrdila Komisija ne dopušta još jedno prihvatljivo pojašnjenje činjenica koje je ona uzela u obzir pri zaključivanju o postojanju povrede.

299 Prema tome, s obzirom na sudsku praksu navedenu u točkama 292. do 297. ove presude valja utvrditi da Komisija nije povrijedila članak 2. Uredbe br. 1/2003.

300 Iz toga slijedi da valja odbiti drugi dio trećeg tužbenog razloga i, prema tome, treći tužbeni razlog u cijelosti.

4. Peti tužbeni razlog, koji se temelji na povredi članka 7. Uredbe br. 1/2003 počinjenoj time što je u odluci naložena neproporcionalna korektivna mjera

301 U okviru petog tužbenog razloga tužitelj ističe da se pobijanom odlukom povređuje članak 7. Uredbe br. 1/2003 tako što mu se nalaže neproporcionalna korektivna mjera.

302 Konkretno, tužitelj ističe, kao prvo, da se na temelju članka 7. Uredbe br. 1/2003 od njega može tražiti samo ponovna uspostava stanja tržišnog natjecanja koje je postojalo prije uklanjanja željezničke pruge i da se i prije tog uklanjanja pruga više nije mogla koristiti nakon obustave prometa 2. rujna 2008. On smatra da zatraženo ulaganje u novu infrastrukturu, koja nije ključna, nadilazi ponovnu uspostavu prijašnjeg stanja te je bez presedana i neproporcionalno.

303 Kao drugo, tužitelj tvrdi da, s obzirom na to da se prije obustave prometa željezničkom prugom koristio samo jedan klijent, i to za manji dio svojih proizvoda te da se nakon obustave koristi drugom rutom, nije izvjesno da bi se koristio novom željezničkom prugom.

304 Kao treće, tužitelj smatra da rekonstrukcija o kojoj je riječ zahtijeva vrlo velika ulaganja koja bi ga prisilila na to da svoje resurse upotrebljava u korist samo jednog klijenta čija je potražnja ograničena, i to na štetu drugih ruta.

305 Kao četvrto, tužitelj ističe da je obveza rekonstrukcije željezničke pruge neproporcionalna mjera u situaciji u kojoj bi samo od dva potencijalna korisnika nove infrastrukture mogao zahtijevati snošenje pravičnog i razumnog dijela troškova rekonstrukcije.

306 Kao peto, tužitelj tvrdi, nastavno na Komisijin odgovor na tužbu, da je u predmetnom slučaju – za razliku od „predmeta Microsoft” na koji se ta institucija poziva – riječ o ulaganju u potpuno novu infrastrukturu, a ne o dijeljenju postojeće.

307 Osim toga, valja upozoriti na to da je 9. ožujka 2018. tužitelj objavio priopćenje za medije u kojem je naveo da je u dogovoru s Komisijom sastavio akcijski plan na temelju kojeg bi se željeznička pruga obnovila do kraja 2019. K tomu, prema informacijama koje su objavili mediji, tužitelj i društvo Orlen sklopili su 14. kolovoza 2018. sporazum o ponovnom otvaranju za promet željezničke pruge. Tužitelj i intervenijent potvrdili su na raspravi da su radovi na rekonstrukciji željezničke pruge dovršeni u prosincu 2019. i da se ona, nakon probnih vožnji na dan održavanja rasprave, trebala ponovno otvoriti za promet do kraja veljače 2020.

308 Komisija i intervenijent osporavaju tužiteljevu argumentaciju.

309 Uvodno valja podsjetiti na to da se u članku 7. stavku 1. Uredbe br. 1/2003 određuje, među ostalim, da kad Komisija, postupajući po pritužbi ili po službenoj dužnosti, utvrdi da postoji povreda članka 101. ili članka 102. UFEU-a, može odlukom zahtijevati od poduzetnika i udruženja poduzetnika da takvu povredu otklone. Taj stavak nadalje predviđa da u slučaju postojanja opravdanog interesa Komisija može utvrditi i povredu propisa koja se dogodila u prošlosti (presuda od 9. rujna 2015., Philips/Komisija, T-92/13, neobjavljena, EU:T:2015:605, t. 132.).

310 Načelo proporcionalnosti koje je dio općih načela prava Unije zahtijeva da akti institucija ne prelaze granice onoga što je prikladno i nužno za ostvarenje ciljeva dotičnih propisa, pri čemu, kad postoji izbor između više prikladnih mjera, treba odabrati manje ograničavajuću mjeru i da prouzročeni nepovoljni učinci ne smiju biti nerazmjerni u odnosu na ciljeve koji se žele postići (vidjeti presudu od 24. svibnja 2012., MasterCard i dr./Komisija, T-111/08, EU:T:2012:260, t. 323. i navedenu sudsku praksu).

311 U tom pogledu Sud je već ocijenio da se u članku 7. Uredbe br. 1/2003 izričito navodi u kojoj se mjeri načelo proporcionalnosti primjenjuje u situacijama obuhvaćenima područjem primjene tog članka. Naime, na temelju članka 7. stavka 1. Uredbe br. 1/2003 Komisija može naložiti predmetnim poduzetnicima mjere praćenja poslovanja ili strukturne mjere koje su proporcionalne počinjenoj povredi propisa i koje su neophodne kako bi se povreda uspješno otklonila (presuda od 29. lipnja 2010, Komisija/Alrosa, C-441/07 P, EU:C:2010:377, t. 39.).

312 Nadalje, pojašnjeno je da iako Komisija nesporno ima ovlast da utvrdi povredu i naloži zainteresiranim strankama da je okončaju, ona im ne može nametnuti svoj odabir mogućih smjerova djelovanja koji su u skladu s Ugovorom (presuda od 18. rujna 1992., Automec/Komisija, T-24/90, EU:T:1992:97, t. 52.) odnosno odrediti konkretne načine njihove realizacije (vidjeti u tom smislu rješenje od 20. studenoga 2008., SIAE/Komisija, T-433/08 R, neobjavljeno, EU:T:2008:520, t. 37.).

313 U predmetnom slučaju u pobijanoj odluci ne samo da je, na temelju članka 23. stavka 2. Uredbe br. 1/2003, izrečena novčana kazna u iznosu od 27 873 000 eura, nego je od tužitelja zatraženo i da – u skladu s člankom 7. te uredbe – okonča povredu te Komisiji u roku od tri mjeseca dostavi prijedlog mjera u tu svrhu (uvodna izjava 395. i članak 3. pobijane odluke). Konkretno, u uvodnoj izjavi 394. pobijane odluke navedena institucija istaknula je da bi više strukturnih mjera ili mjera praćenja poslovanja moglo dovesti do okončanja povrede i ponovne uspostave tržišnog natjecanja kakvo je postojalo prije uklanjanja željezničke pruge, bilo njezinom rekonstrukcijom bilo uklanjanjem nepogodnosti za konkurente na alternativnim rutama do lučkih terminala u Klaipėdi, Rigi i Ventspilsu, opisanih u točki 7.4.2 pobijane odluke.

314 Prema tome, u pobijanoj odluci tužitelju je doista naloženo da otkloni povredu te su mu – nakon ocjene da više strukturnih mjera ili mjera praćenja poslovanja može biti prikladno u tu svrhu – preporučene dvije mogućnosti – kao što to i sam priznaje – a to su rekonstrukcija željezničke pruge odnosno uklanjanje nepogodnosti za konkurente na alternativnim rutama do lučkih terminala u Klaipėdi, Rigi i Ventspilsu. Iz toga slijedi da, u skladu sa sudskom praksom navedenom u točkama 311. i 312. ove presude, pobijana odluka predviđa više korektivnih mjera kojima se može okončati povreda, bez nametanja odabira točno određene. Naime, pozivanjem tužitelja da joj dostavi prijedlog korektivnih mjera Komisija mu je prepustila odluku o tome na koji će način intervenirati kako bi okončao povredu. Konkretno, ona je tužitelju prepustila odabir u pogledu načina na koji će ukloniti nepogodnosti za konkurente na alternativnim rutama do lučkih terminala u Klaipėdi, Rigi i Ventspilsu, u slučaju da se ne odluči za rekonstrukciju željezničke pruge.

315 Kao prvo, tužitelj ističe da je druga mogućnost, odnosno uklanjanje nepogodnosti za konkurente na alternativnim rutama do lučkih terminala u Klaipėdi, Rigi i Ventspilsu, neodrživa. Naime, uklanjanje tih nepogodnosti i, osobito, ovisnosti društva LDZ o njemu kao o vertikalno integriranom postojećem operateru značilo bi razdvajanje njegove vlasničke strukture radi prepuštanja zadaća upravitelja željezničke infrastrukture nekom drugom subjektu i zadržavanje isključivo one djelatnosti koju obavlja kao pružatelj usluga željezničkog prijevoza. Spomenuto razdvajanje vlasničke strukture zahtijeva, prema tužiteljevu mišljenju, donošenje novih zakonskih propisa u litavskom parlamentu, na koji on ni na koji način ne utječe. Nadalje, on navodi da ne bi mogao ekonomski preživjeti takav scenarij jer bi se našao u tržišnom natjecanju sa željezničkim prijevoznicima tereta iz zemalja Zajednice neovisnih država (ZND). Stoga je rekonstrukcija željezničke pruge bila jedino održivo rješenje. U svojoj replici tužitelj je dodao da su zakonodavne mjere potrebne i za njegovo oslobađanje od odgovornosti koju ima na temelju članka 24. stavka 6. Zakonika o željezničkom prijevozu, a to je da VGI-ju dostavlja tehničke ocjene.

316 S tim u vezi valja istaknuti, s jedne strane da – kao što je utvrđeno u točki 314. ove presude – Komisija, u skladu sa sudskom praksom navedenom u točki 312. ove presude, nije ni nametnula ni odredila konkretne načine uklanjanja nepogodnosti za konkurente na alternativnim rutama do lučkih terminala u Klaipėdi, Rigi i Ventspilsu u slučaju da se tužitelj ne odluči za rekonstrukciju željezničke pruge. Ona osobito nije naložila razdvajanje vlasničke strukture poduzetnika niti donošenje novih zakonskih propisa.

317 U svakom slučaju, valja utvrditi, kao što je to učinila i Komisija, da tužitelj nije potkrijepio argument prema kojem uklanjanje nepogodnosti za konkurente na drugim rutama do lučkih terminala u Klaipėdi, Rigi i Ventspilsu nužno zahtijeva potpuno razdvajanje vlasničke strukture. Okolnost da je Komisija u upravnom postupku zahtijevala takvo razdvajanje na temelju uvjeta iz odluke o preuzimanju obveza koja se temelji na članku 9. Uredbe br. 1/2003, čak i da je utvrđena, ne dokazuje da je spomenuto razdvajanje jedini način za uklanjanje nepogodnosti za konkurente na drugim rutama do lučkih terminala u Klaipėdi, Rigi i Ventspilsu, osobito ovisnosti društva LDZ o tužitelju. Isto vrijedi i za neuspjeh prvotnog Komisijina prijedloga, zbog pritisaka više dionika, da – u okviru četvrtog željezničkog paketa – uvede strogo razdvajanje upravitelja infrastrukture i željezničkog prijevoznika. Naime, iako se u dokumentu Europskog parlamenta, naslovljenom „Četvrti željeznički paket”, koji datira iz ožujka 2016. i na koji upućuje tužitelj, određuje da konačna verzija prijedloga četvrtog željezničkog paketa ne predviđa „obvezno razdvajanje”, dodaje se da su vertikalno integrirani poduzetnici dopušteni, pod uvjetom da je upravitelj infrastrukture potpuno neovisan i doista raspolaže pravom donošenja odluka. Iz toga slijedi da dokument koji navodi sâm tužitelj potvrđuje postojanje alternative potpunom razdvajanju vlasničke strukture.

318 Valja napomenuti da – s obzirom na analizu protutržišnih učinaka koju je provela Komisija u pobijanoj odluci – uklanjanje nepogodnosti za konkurente na alternativnim rutama do lučkih terminala u Klaipėdi, Rigi i Ventspilsu, opisanih u točki 7.4.2 pobijane odluke, čini korektivnu mjeru prikladnu za okončanje sporne povrede. Prema tome, ona je – kao jedno od mogućih rješenja za spomenuto okončanje (uvodna izjava 394. pobijane odluke) – proporcionalna.

319 Kao drugo, tužitelj ističe da je rekonstrukcija željezničke pruge korektivna mjera koja je neproporcionalna i bez presedana.

320 U tom pogledu valja istaknuti, kao što je to učinila i Komisija, da je korektivna mjera rekonstrukcije željezničke pruge – kao jedno od mogućih rješenja kojima se osigurava učinkovitost pobijane odluke (uvodna izjava 394.) – izravna posljedica utvrđenja nezakonitog tužiteljeva postupanja, odnosno uklanjanja te pruge te je ograničena na otklanjanje povrede o kojoj je riječ (vidjeti u tom smislu presudu od 24. svibnja 2012., MasterCard i dr./Komisija, T-111/08, EU:T:2012:260, t. 325.).

321 Ostali tužiteljevi argumenti ne mogu dovesti u pitanje taj zaključak.

322 Kad je riječ, kao prvo, o argumentu prema kojem je željeznička pruga prije uklanjanja bila u vrlo lošem stanju te se više nije mogla koristiti nakon obustave prometa 2. rujna 2008. i prema kojem Komisija nije razmatrala pitanje je li tužitelj, na temelju članka 102. UFEU-a, bio dužan izvesti radove na obnovi, valja utvrditi da se taj argument temelji na pogrešnoj pretpostavci. U skladu s njom Komisija je kao zlouporabu trebala okvalificirati nepopravljanje željezničke pruge nakon obustave prometa i razmotriti ovaj predmet s obzirom na sudsku praksu u području pristupa ključnoj infrastrukturi. Međutim, s obzirom na razmatranja iznesena u okviru analize prvog tužbenog razloga, taj se argument ne može prihvatiti.

323 Kad je riječ, kao drugo, o argumentu prema kojem se čini da se u pobijanoj odluci od tužitelja zahtijeva ulaganje u novu infrastrukturu, koja bi bila dostupna isključivo u korist jednog konkurenta, što bi bitno nadilazilo ponovnu uspostavu prijašnjeg stanja te je ne samo bez presedana, nego i neproporcionalno, valja istaknuti da se, suprotno onomu što tvrdi tužitelj, u pobijanoj odluci od njega ne zahtijeva ulaganje sredstava u novu instrukturu, koja bi bila dostupna isključivo u korist jednog konkurenta. Naprotiv, iz te odluke proizlazi da je tužitelj bio dužan, na temelju važećih propisa, osigurati dobre prometne uvjete na željezničkoj pruzi, a država trebala u tu svrhu zajamčiti financijska sredstva. Konkretno, iz nacionalnih propisa proizlazi da je tužitelj bio dužan poduzeti sve potrebne mjere za popravak željezničke pruge, uključujući obraćanje litavskoj vladi kako bi ishodio odluku kojom se odobravaju izvedba radova na popravku odnosno rekonstrukciji željezničke pruge kao i za to potrebna javna sredstva. Prema tome, suprotno onomu što ističe tužitelj, u pobijanoj se odluci – time što se zahtijeva rekonstrukcija željezničke pruge – ne nadilazi ponovna uspostava prijašnjeg stanja.

324 Osim toga, Komisijine odluke koje navodi tužitelj kako bi dokazao da je sporna korektivna mjera bez presedana ne mogu dovesti u pitanje taj zaključak s obzirom na to da se, za razliku od ovog predmeta, odnose na odbijanje pristupa ključnoj infrastrukturi. Štoviše, nije važno to što se prije obustave prometa 2. rujna 2008. željezničkom prugom koristio samo jedan klijent i to samo za navodno manji dio svojih proizvoda. Isto tako, nije važno postojanje druge rute kojom se taj klijent koristio neposredno nakon obustave prometa.

325 Nadalje, tužitelj se ne može pozivati na argument prema kojem je rekonstrukcija željezničke pruge zahtijevala vrlo velika ulaganja (oko 40 milijuna litasa u 2008.) i obvezivala ga na upotrebu vrlo ograničenih sredstava u korist samo jednog klijenta kako bi istaknuo neproporcionalnost naložene mjere. Naime, to što se nalazi u situaciji u kojoj je dužan rekonstruirati željezničku prugu a da pritom ne raspolaže potrebnim sredstvima isključivo je posljedica njegova postupanja, odnosno odluke da ukloni željezničku prugu na brzinu, bez traženja odobrenja države i prethodnog pribavljanja financijskih sredstava potrebnih za njezinu rekonstrukciju.

326 Kad je riječ, kao treće, o tužiteljevu argumentu prema kojem je obveza rekonstrukcije željezničke pruge neproporcionalna u situaciji u kojoj bi samo od dva potencijalna korisnika nove infrastrukture, društava Orlen i DLZ, mogao zahtijevati sudjelovanje u troškovima rekonstrukcije, valja istaknuti ono što slijedi.

327 Ponajprije, kao što to proizlazi iz uvodnih izjava 73. i 74. pobijane odluke, društvo Orlen poslalo je 22. listopada 2009. tužitelju dopis u kojem izjavljuje da je spremno pokriti troškove rekonstrukcije željezničke pruge i raspraviti mogućnosti povrata njegovih ulaganja. Ono nikada nije primilo službeni odgovor na svoju ponudu te je tek usmeno obaviješteno, tijekom jednog sastanka s predsjednikom tužiteljeva upravnog odbora (u to vrijeme zamjenik ministra prometa i veza), da tužitelj navedeni prijedlog odbija. Konkretno, potonji je pojasnio da se – u skladu sa zakonskim propisom kojim se uređuje djelatnost upravljanja željezničkom infrastrukturom – stvaranje, osuvremenjivanje i razvoj javnih željeznica ne mogu financirati privatnim sredstvima. Osim toga, u svojem strateškom poslovnom planu iz 2009. koji se odnosi na razdoblje 2010. – 2012. tužitelj je ponudio još dva pojašnjenja za odbijanje ponude društva Orlen. Naime, on je naveo, s jedne strane, da bi za potrebe ugovaranja zajma morao pokrenuti otvoreni javni natječaj u kojem bi uspjeh društva Orlen bio neizvjestan i, s druge strane, da je dosegnuo granicu zaduživanja i da nove zajmove ne može ugovarati bez pristanka svojih vjerovnika. Prema tome, tužitelj se ne može pozivati na navodnu neproporcionalnost naložene korektivne mjere zbog toga što nije mogao od društava Orlen i LDZ zahtijevati sudjelovanje u troškovima rekonstrukcije.

328 Nadalje, tužitelj nije mogao očekivati da će mu Komisija odobriti da od društava Orlen i LDZ zahtijeva sudjelovanje u troškovima rekonstrukcije jer bi mu takvo odobrenje omogućilo da koristi od zlouporabe pretvori u dobit (vidjeti u tom smislu presudu od 27. lipnja 2012., Microsoft/Komisija, T-167/08, EU:T:2012:323, t. 141. i 142.). U tom pogledu, tužiteljeva usporedba s predmetom u kojem je donesena presuda od 6. travnja 1995., RTE i ITP/Komisija (C-241/91 P i C-242/91 P, EU:C:1995:98) nije mjerodavna. Naime, zlouporaba koja je utvrđena u tom predmetu ticala se odbijanja pristupa neobrađenim informacijama sadržanima u rasporedima televizijskih programa. U tom je slučaju uobičajeno zahtijevati plaćanje pristojbe kao protučinidbu.

329 Slijedom navedenog, Komisija nije povrijedila članak 7. Uredbe br. 1/2003 time što je tužitelju naložila da okonča povredu bilo rekonstrukcijom željezničke pruge – čime se ponovno uspostavlja stanje tržišnog natjecanja koje je postojalo prije njezina uklanjanja – bilo uklanjanjem nepogodnosti za konkurente na alternativnim rutama do lučkih terminala u Klaipėdi, Rigi i Ventspilsu.

330 Prema tome, peti tužbeni razlog valja odbiti u cijelosti.

5. Četvrti tužbeni razlog, koji se temelji na povredi članka 23. stavka 3. Uredbe br. 1/2003 počinjenoj time što pobijana odluka sadržava pogreške koje se tiču prava i pogreške u ocjeni prilikom utvrđivanja iznosa novčane kazne

331 U prilog osnovanosti četvrtog tužbenog razloga tužitelj prigovara Komisiji da je prilikom izricanja novčane kazne počinila više pogrešaka koje se tiču prava i pogrešaka u ocjeni.

332 Taj se tužbeni razlog u biti dijeli na dva dijela. U okviru prvog dijela tužitelj tvrdi da je Komisija prilikom izricanja novčane kazne počinila pogrešku koja se tiče prava i pogrešku u ocjeni. U okviru dugog dijela – koji je istaknut podredno i usmjeren na smanjenje iznosa novčane kazne – tužitelj prigovara Komisiji pogrešku koja se tiče prava i pogrešku u ocjeni jer je novčanu kaznu utvrdila u neproporcionalnom iznosu. Stoga će se taj drugi dio, osim argumenta istaknutog u okviru drugog prigovora – koji se odnosi na navodno prekomjerno trajanje postupka i u kojem se zahtijeva poništenje pobijane odluke – razmatrati naknadno, u dijelu ove presude posvećenom podrednom dijelu tužbenog zahtjeva u kojem se traži smanjenje iznosa novčane kazne.

333 U prilog osnovanosti prvog dijela četvrtog tužbenog razloga tužitelj ističe da je Komisija prilikom izricanja novčane kazne počinila pogrešku koja se tiče prava i pogrešku u ocjeni. S tim u vezi, nakon što je podsjetio na to da Komisija može, ali i ne mora, na temelju članka 23. Uredbe br. 1/2003, izreći novčanu kaznu poduzetniku koji je povrijedio članak 102. UFEU-a, tužitelj tvrdi da je izricanje te kazne neproporcionalno kad je u pitanju nov predmet, što je ovdje slučaj. Konkretno, on navodi da su

Komisija i Sud Europske unije potvrdili da novčane kazne nisu prikladne u predmetima u kojima se utvrđuju nove teorije štete. K tomu, Komisija je, kako navodi tužitelj, potvrdila da novčana kazna nije prikladna ako se zaključi da se u predmetu može donijeti odluka o preuzimanju obveza.

334 S jedne strane, tužitelj tvrdi da je predmet nov i bez presedana s obzirom na to da se pretpostavlja da poduzetnik u vladajućem položaju ima obvezu ulaganja u infrastrukturu, iako pristup potonjoj nije ni ključan ni nužan da bi se drugom poduzetniku omogućilo da se s njim upusti u tržišno natjecanje. Nadalje, tužitelj navodi da nije mogao predvidjeti to da će se dvojbe u pogledu ozbiljnosti nedostataka na željezničkoj pruzi kao i njegove namjere smatrati dovoljnima za utvrđenje zlouporabe.

335 S druge strane, tužitelj osporava zaključak da je postupao u najmanju ruku nepažljivo. Suprotno tomu, on tvrdi da je odluku o uklanjanju željezničke pruge donio u dobroj vjeri, s namjerom njezine naknadne rekonstrukcije. Prema njegovu mišljenju, nova teorija na kojoj se temelji pobijana odluka isključuje postojanje namjere da se povreda počini odnosno nepažljivog postupanja u tom smislu.

336 U okviru drugog prigovora drugog dijela četvrtog tužbenog razloga tužitelj tvrdi da je Komisija počinila pogreške koje se tiču prava i pogreške u ocjeni u pogledu trajanja navodne povrede, prihvaćajući to da je njezino počinjenje započelo, u najmanju ruku, na početku radova na uklanjanju željezničke pruge u listopadu 2008. te da je ona još uvijek trajala na dan donošenja pobijane odluke. Kao prvo, prema tužiteljevu mišljenju, počinjenje povrede o kojoj je riječ moglo je započeti tek kad je donio odluku o tome da neće nastaviti s aktivnom provedbom projekta rekonstrukcije, to jest nakon arbitražne odluke od 17. prosinca 2010. Kao drugo, on smatra da je upravni postupak pred Komisijom prekomjerno trajao što je, s jedne strane, neosnovano produljilo trajanje navodne povrede i, s druge strane, povrijedilo njegova prava obrane s obzirom na to da su neki njegovi zaposlenici koji su bili uključeni u proces odlučivanja u tom razdoblju napustili tvrtku, što je utjecalo na pripremu njegove obrane. Slijedom navedenog, tužitelj je mišljenja da iznos novčane kazne valja znatno smanjiti.

337 Komisija osporava tužiteljevu argumentaciju.

a) Prvi prigovor prvog dijela, koji se temelji na tvrdnji da je pravna teorija na koju se oslanja pobijana odluka nova

338 U okviru svojeg prvog prigovora tužitelj u biti ističe da je postupanje koje mu se stavlja na teret u pobijanoj odluci nova vrsta zlouporabe čije nezakonitosti nije bio svjestan.

339 U tom pogledu, kao prvo, valja istaknuti da se tužiteljev argument o navodno novoj zlouporabi o kojoj je riječ temelji na pogrešnom tumačenju pobijane odluke. Naime, suprotno onomu što on tvrdi, a što je već istaknuto, u pobijanoj odluci nije mu naložena obveza ulaganja u infrastrukturu koja nije ni ključna ni nužna da bi se konkurentu omogućilo da se s njim upusti u tržišno natjecanje. U njoj se tužitelju, kao poduzetniku u vladajućem položaju, nije naložilo ni to da subvencionira konkurenta samo kako bi smanjio rizike kojima se on izlaže ulaskom na tržište. Kao što je već utvrđeno u više navrata, Komisija je u pobijanoj odluci s pravom istaknula da je tužitelj – time što je uklonio željezničku prugu na brzinu, bez osiguravanja potrebnih financijskih sredstava i poduzimanja uobičajenih pripremnih koraka u smislu njezine rekonstrukcije (uvodne izjave 182. do 201. pobijane odluke) – počinio zlouporabu, koristeći se metodama koje nisu svojstvene normalnom tržišnom natjecanju. Spomenuta je institucija također utvrdila da je navedeno postupanje moglo proizvesti protutržišne učinke istiskivanja konkurenata s tržišta željezničkog prijevoza naftnih proizvoda od rafinerije do susjednih lučkih terminala, stvaranjem objektivno neopravdanih prepreka ulasku na tržište. U tom pogledu valja istaknuti da su sudovi Unije u više navrata osudili zlouporabu poput tužiteljeve, čiji je cilj držati konkurente podalje od tržišta (vidjeti u tom smislu presudu od 6. prosinca 2012., AstraZeneca/Komisija, C-457/10 P, EU:C:2012:770, t. 164.). Prema tome, ta se zlouporaba ne može smatrati novom.

340 Kao drugo, valja upozoriti na to da mogućnost Komisije da postupanje koje se stavlja na teret ocijeni novim ne isključuje izricanje novčane kazne. Naime, Opći sud je već utvrdio da, iako postoje predmeti u kojima, kad nisu postojali presedani, Komisija nije izrekla nikakvu novčanu kaznu ili je izrekla simboličnu novčanu kaznu, u drugim je predmetima izricala visoke novčane kazne čak i u situacijama u kojima nisu postojali presedani vezani uz istu vrstu postupanja (vidjeti u tom smislu presudu od 26. listopada 2017., Marine Harvest/Komisija, T-704/14, EU:T:2017:753, t. 392.). Osim toga, valja pojasniti da odluka koju je tužitelj naveo u prilog svojoj argumentaciji, to jest Odluka Komisije C(2014) 2892 *final* od 29. travnja 2014. o postupku primjene članka 102. [UFEU-a] i članka 54. Sporazuma o EGP-u (predmet AT.39985 – Motorola – Provedba standardnih osnovnih patenata za GPRS, t. 561.), nije mjerodavna. Naime, ta se odluka ne oslanja isključivo na činjenicu da postupanje o kojem je riječ sud Unije nikad ranije okvalificirao kao zlouporabu, nego i na to da su nacionalni sudovi došli do različitih zaključaka s tim u vezi.

341 Nadalje, iz sudske prakse proizlazi da to što je zlouporaba bez presedana ne može dovesti u pitanje ozbiljnost povrede niti dovesti do smanjenja iznosa novčane kazne. Konkretno, čak i u području izračuna novčanih kazni Opći je sud već zaključio da činjenica da ista vrsta postupanja još nije bila ispitana u ranijim odlukama poduzetnika ne oslobađa odgovornosti (vidjeti u tom smislu presude od 9. studenoga 1983., Nederlandsche Banden-Industrie-Michelin/Komisija, 322/81, EU:C:1983:313, t. 107. i od 1. srpnja 2010., AstraZeneca/Komisija, T-321/05, EU:T:2010:266, t. 901. do 903.).

342 Uzimajući u obzir navedeno, valja odbiti prvi prigovor prvog dijela.

b) Drugi prigovor prvog dijela, koji se temelji na tvrdnji da tužitelj nije nepažljivo postupao

343 Kad je riječ o drugom prigovoru, koji se temelji na tvrdnji da tužitelj nije u najmanju ruku nepažljivo postupao, valja podsjetiti na to da je u uvodnoj izjavi 371. pobijane odluke Komisija zaključila – na temelju činjenica opisanih u toj odluci i u njoj sadržane ocjene – da je povreda počinjena ili s namjerom onemogućavanja tržišnog natjecanja ili, u najmanju ruku, nepažnjom jer tužitelj nije vodio računa o činjenici da uklanjanjem željezničke pruge onemogućava tržišno natjecanje na tržištu pružanja usluga željezničkog prijevoza naftnih proizvoda od rafinerije do lučkih terminala u Klaipėdi, Rigi i Ventspilsu.

344 Tužitelj osporava taj zaključak, pri čemu u biti ističe da je – u okviru provedbe odluke o odabiru druge mogućnosti uklanjanjem željezničke pruge, koje je, prema njegovu mišljenju, bilo prva nužna faza u provedbi tog odabira – postupao u dobroj vjeri i s namjerom naknadne rekonstrukcije željezničke pruge.

345 U tom pogledu valja podsjetiti na to da je, u skladu s ustaljenom sudskom praksom, uvjet prema kojem je povreda počinjena namjerno ili nepažnjom ispunjen kad predmetni poduzetnik ne može ne znati za protutržišnu narav svojeg postupanja, bez obzira na to je li svjestan da povređuje pravila o tržišnom natjecanju. Poduzetnik je svjestan protutržišne naravi svojeg postupanja ako su mu poznate činjenične okolnosti koje opravdavaju kako utvrđenje njegova vladajućeg položaja na dotičnom tržištu tako i Komisijinu ocjenu o zlouporabi tog položaja (presuda od 29. ožujka 2012., Telefónica i Telefónica de España/Komisija, T-336/07, EU:T:2012:172, t. 319. i 320.; vidjeti također presudu od 13. srpnja 2018., Stührk Delikatessen Import/Komisija, T-58/14, neobjavljena, EU:T:2018:474, t. 226. i navedenu sudsku praksu).

346 Iz sudske prakse također proizlazi da oprezni gospodarski subjekt ne može dvojiti o tome da je posjedovanje znatnih tržišnih udjela – iako nije nužno i u svakom slučaju jedini ključni pokazatelj postojanja vladajućeg položaja – vrlo važno i da ga svakako treba uzeti u obzir kad je riječ o njegovu mogućem postupanju na tržištu (presuda od 13. veljače 1979., Hoffmann-La Roche/Komisija, 85/76,

EU:C:1979:36, t. 133.). Prema tome, društvo LG – dugogodišnji željeznički operater i upravitelj jedine postojeće litavske infrastrukture za pružanje usluga željezničkog prijevoza tereta – ne može ne znati za svoj vladajući položaj na mjerodavnim tržištima.

347 Nadalje, valja istaknuti da tužiteljeva namjera odnosno navodna dobra vjera nisu mjerodavne za opovrgavanje zaključka prema kojem je povreda o kojoj je riječ počinjena namjerno odnosno nepažnjom i da se stoga može sankcionirati novčanom kaznom, u smislu članka 23. stavka 2. Uredbe br. 1/2003 (vidjeti u tom smislu presudu od 6. travnja 1995., Boël/Komisija, T-142/89, EU:T:1995:63, t. 116. i navedenu sudsku praksu). Naime, kao gospodarski subjekt koji postupa s dužnom pažnjom, društvo LG moralo je poznavati načela kojima je uređeno pravo tržišnog natjecanja i, prema potrebi, potražiti odgovarajuće pravne savjete kako bi ocijenilo, u razumnoj mjeri s obzirom na okolnosti, posljedice koje određena radnja – kao što je u predmetnom slučaju uklanjanje željezničke pruge – može izazvati. To osobito vrijedi u pogledu osoba koje obavljaju profesionalnu djelatnost, koje su naviknute na to da moraju postupati s velikom dozom opreza pri obavljanju svojih zanimanja. Stoga se od takvih osoba može očekivati da će s osobitom pažnjom ocjenjivati rizike koje takva djelatnost podrazumijeva (vidjeti u tom smislu presudu od 29. ožujka 2012., Telefónica i Telefónica de España/Komisija, T-336/07, EU:T:2012:172, t. 323. i navedenu sudsku praksu).

348 Prema tome, Opći sud smatra da tužitelj nije mogao ne znati za to da praksa o kojoj je riječ može dovesti do ozbiljnih ograničenja tržišnog natjecanja, osobito s obzirom na svoj monopolistički položaj, zakonski odnosno faktični, na mjerodavnim tržištima, tako da je Komisija osnovano zaključila da je povreda o kojoj je riječ počinjena u najmanju ruku nepažnjom i da je stoga opravdano sankcionirati je novčanom kaznom.

349 Nadalje, tužitelj se ne može pozivati na tvrdnju da je teorija na kojoj se temelji pobijana odluka nova kako bi isključio mogućnost postojanja namjere da se počini povreda odnosno nepažljivog postupanja s tim u vezi. Naime, valja utvrditi da takva argumentacija služi isključivo dokazivanju činjenice da on nije bio svjestan nezakonitosti postupanja koje mu se stavlja na teret u pobijanoj odluci na temelju članka 102. UFEU-a. Slijedom navedenog, tu argumentaciju valja odbiti s obzirom na sudsku praksu navedenu u točki 341. ove presude. Kako bilo, zbog razloga spomenutih u točki 339. ove presude u predmetnom slučaju tužitelj nije mogao ne znati za protutržišnu narav svojeg postupanja.

350 Iz toga slijedi da Komisija nije počinila pogrešku koja se tiče prava odnosno pogrešku u ocjeni kad je zaključila da je tužitelj postupao u najmanju ruku nepažljivo (uvodna izjava 371. pobijane odluke).

351 Osim toga, navedeni zaključak ne može se dovesti u pitanje okolnošću da je tijekom upravnog postupka Komisija ocijenila da je u predmetu moguće donijeti odluku o preuzimanju obveza. Naime, kao što to ističe spomenuta institucija, okolnost da je u okviru upravnog postupka mogla razmotriti prihvaćanje tužiteljeva prijedloga o preuzimanju obveza kao sredstvu izbjegavanja novčane kazne ne znači to da je izricanje navedene kazne smatrala neprikladnim, nego samo to da nije isključila mogućnost da odustane od utvrđenja povrede i izricanja novčane kazne. Ta okolnost stoga je nije sprečavala da u konačnici zaključi da je nužno utvrditi postojanje povrede i izreći novčanu kaznu.

352 Uzimajući u obzir sve navedeno, valja odbiti drugi prigovor i, prema tome, prvi dio četvrtog tužbenog razloga.

c) Drugi prigovor drugog dijela, koji se odnosi na navodno prekomjerno trajanje postupka

353 Kad je riječ o argumentu koji se odnosi na navodno prekomjerno trajanje upravnog postupka, valja istaknuti da tužitelj tvrdi, s jedne strane, da su mu time povrijeđena prava obrane i, s druge strane, da stoga treba smanjiti iznos novčane kazne koja mu je u pobijanoj odluci izrečena.

354 Najprije valja podsjetiti na to da je, prema ustaljenoj sudskoj praksi, poštovanje razumnog roka u vođenju upravnih postupaka u području politike tržišnog natjecanja opće načelo prava Unije čije poštovanje osiguravaju sudovi Unije (vidjeti presudu od 19. prosinca 2012., Heineken Nederland i Heineken/Komisija, C-452/11 P, neobjavljena, EU:C:2012:829, t. 97. i navedenu sudsku praksu).

355 Načelo razumnog roka u okviru upravnog postupka ponovno je potvrđeno člankom 41. stavkom 1. Povelje Europske unije o temeljnim pravima, na temelju kojeg „[s]vatko ima pravo da institucije, tijela, uredi i agencije Unije njegove predmete obrađuju nepristrano, pravično i u razumnom roku” (vidjeti presudu od 5. lipnja 2012., Imperial Chemical Industries/Komisija, T-214/06, EU:T:2012:275, t. 284. i navedenu sudsku praksu).

356 Osim toga, iz sudske prakse proizlazi da kad je povreda načela razumnog roka mogla utjecati na ishod postupka, ona može dovesti do poništenja pobijane odluke (vidjeti u tom smislu presudu od 21. rujna 2006., Technische Unie/Komisija, C-113/04 P, EU:C:2006:593, t. 48. i navedenu sudsku praksu).

357 Valja pojasniti da, kad je riječ o primjeni pravila tržišnog natjecanja, prekoračenje razumnog roka može biti razlog za poništenje odlukâ kojima se utvrđuju povrede samo ako se utvrdi da je povreda načela razumnog roka negativno utjecala na prava obrane predmetnih poduzetnika. Osim u tom posebnom slučaju, nepoštovanje obveze donošenja odluke u razumnom roku nema utjecaja na valjanost upravnog postupka na temelju Uredbe br. 1/2003 (presuda od 21. rujna 2006., Nederlandse Federatieve Vereniging voor de Groothandel op Elektrotechnisch Gebied/Komisija, C-105/04 P, EU:C:2006:592, t. 42.).

358 Iz toga slijedi da, čak i da se utvrde eventualno prekomjerno ukupno trajanje upravnog postupka i povreda načela razumnog roka, to ne bi, samo za sebe, bilo dovoljno za poništenje pobijane odluke s obzirom na sudsku praksu navedenu u točkama 356. i 357. ove presude.

359 Osim toga, valja podsjetiti na to da je ocijenjeno da prekomjerno trajanje prve faze upravnog postupka može utjecati na buduće mogućnosti obrane predmetnih poduzetnika, osobito slabljenjem učinkovitosti prava obrane na koja se oni pozivaju u drugoj fazi, a zbog proteka vremena i s tim povezanih poteškoća u prikupljanju dokaza koji im idu u prilog. Međutim, u tom slučaju važno je da predmetni poduzetnici dovoljno precizno dokažu da su se susreli s poteškoćama u obrani od Komisijinih navoda, pojašnjavajući koji su to dokumenti ili svjedočenja koja više ne mogu zahtijevati i zbog čega bi to moglo ugroziti njihovu obranu (vidjeti u tom smislu presude od 21. rujna 2006., Technische Unie/Komisija, C-113/04 P, EU:C:2006:593, t. 54. i 60. do 71. i od 29. ožujka 2011., ArcelorMittal Luxembourg/Komisija i Komisija/ArcelorMittal Luxembourg i dr., C-201/09 P i C-216/09 P, EU:C:2011:190, t. 118.).

360 U predmetnom slučaju, iako je naveo da se zbog odlaska jednog broja svojih zaposlenika susreo s poteškoćama u prikupljanju određenih dokaza koji mu idu u prilog, tužitelj je propustio potkrijepiti taj navod konkretnim dokazima. Naime, iako je nesporno da je naveo datum odlaska predmetnih zaposlenika iz tvrtke, propustio je naznačiti točne razloge zbog kojih bi za ostvarenje prava obrane bilo ključno pribaviti informacije od tih osoba i, prije svega, okolnosti zbog kojih više nije moguće doći do takvih informacija (vidjeti u tom smislu presudu od 16. lipnja 2011., Bavaria/Komisija, T-235/07, EU:T:2011:283, t. 331.).

361 U tim okolnostima treba utvrditi da tužitelj nije dokazao da su mu prekomjernim trajanjem upravnog postupka povrijeđena prava obrane.

362 S obzirom na sve navedeno, valja odbiti drugi prigovor drugog dijela četvrtog tužbenog razloga, koji se odnosi na navodno prekomjerno trajanje upravnog postupka.

363 Iz svega navedenog proizlazi da glavni dio tužbenog zahtjeva, koji se odnosi na poništenje pobijane odluke, treba u cijelosti odbiti.

B. Podredni dio tužbenog zahtjeva, koji se odnosi na iznos novčane kazne

364 U okviru drugog dijela svojeg tužbenog zahtjeva tužitelj podredno traži od Općeg suda da smanji iznos novčane kazne koja mu je izrečena u članku 2. pobijane odluke jer smatra da je ta kazna utvrđena u neproporcionalnom iznosu. On u biti osporava, kao prvo, postotak vrijednosti prihoda od prodaje koji je Komisija utvrdila na temelju koeficijenta težine povrede, kao drugo, trajanje povrede i, kao treće, odluku da se u osnovni iznos uključi dodatni iznos na ime odvraćanja. U svojem tužbenom zahtjevu tužitelj osporava iznos izrečene mu novčane kazne zbog povrede načela proporcionalnosti i zahtijeva od Općeg suda da ga smanji.

1. Prigovori u pogledu proporcionalnosti iznosa novčane kazne

*a) Prvi prigovor, koji se temelji na navodnoj neproporcionalnosti koeficijenta težine povrede od [***povjerljivo***] % koji je utvrdila Komisija*

365 U prilog osnovanosti prvog prigovora tužitelj tvrdi da je koeficijent težine povrede od [*povjerljivo*] % koji je utvrdila Komisija neproporcionalan i da nije iznesen nijedan razlog u pogledu naravi odnosno težine postupanja koje se stavlja na teret. Kao prvo, on ističe da je postupanje o kojem je riječ nešto novo. Kao drugo, budući da je promet na željezničkoj pruzi već bio onemogućen obustavom prometa od 2. rujna 2008., tužitelj smatra da njezino uklanjanje nije imalo nikakav učinak istiskivanja ni bilo koji drugi negativan učinak na daljnje jačanje jedinstvenog europskog željezničkog prostora, na koji se Komisija poziva u pobijanoj odluci. Kao treće, tužitelj navodi da uopće nije sigurno postojanje vjerojatnosti da bi se, da nije bilo uklanjanja željezničke pruge, doista izveli potrebni radovi na popravcima. Kao četvrto, utvrđeni koeficijent težine povrede neproporcionalan je s obzirom na Komisijinu praksu u sličnim slučajevima primjene članka 102. UFEU-a.

366 S tim u vezi valja podsjetiti na to da je Komisija u uvodnim izjavama 377. do 380. pobijane odluke uzela u obzir sljedeća četiri elementa kako bi utvrdila stupanj težine povrede o kojoj je riječ:

– kao prvo, narav povrede, osobito činjenicu da postupanje koje se svodi na uklanjanje javne željezničke pruge smještene između dviju država članica ugrožava jačanje jedinstvenog tržišta, posebice jedinstvenog europskog željezničkog tržišta;

– kao drugo, tužiteljev položaj na mjerodavnim tržištima, to jest činjenicu da je on jedini pružatelj usluga u Litvi, kako na uzlaznom tržištu upravljanja željezničkom infrastrukturom tako i na silaznom tržištu pružanja usluga željezničkog prijevoza naftnih proizvoda;

– kao treće, zemljopisni doseg povrede koji zahvaća željezničke veze od rafinerije do lučkih terminala u Klaipėdi, Rigi i Ventspilsu, u dvama državama članicama, Litvi i Latviji;

– kao četvrto, načine stvarnog izvršenja povrede, odnosno to da je zlouporaba prilikom uklanjanja željezničke pruge započela 3. listopada 2008.

367 U uvodnoj izjavi 381. pobijane odluke – nakon što je odvagnula, s jedne strane, ograničeni zemljopisni doseg povrede i, s druge strane, tužiteljeve vrlo velike tržišne udjele kao i negativan utjecaj predmetne povrede na jačanje jedinstvenog tržišta – Komisija je zaključila da kao koeficijent težine povrede valja prihvatiti postotak vrijednosti prihoda od prodaje od [*povjerljivo*] %, što je dovelo do iznosa od [*povjerljivo*] eura.

368 U predmetnom slučaju, kao prvo, s obzirom na to da se tužitelj poziva na argumente istaknute u prilog prvom dijelu četvrtog tužbenog razloga koji se odnosio na tvrdnju da je ovaj predmet nov i bez presedana – a kako bi se osporila navodna neproporcionalnost koeficijenta težine povrede od [*povjerljivo*] % koji je utvrdila Komisija – dostatno je istaknuti, kao što je već navedeno u točki 339. ove

presude, da su sudovi Unije u više navrata osudili zlouporabu poput tužiteljeve, čiji je cilj držati konkurente podalje od tržišta (vidjeti u tom smislu presudu od 6. prosinca 2012., AstraZeneca/Komisija, C-457/10 P, EU:C:2012:770, t. 164.). Prema tome, takvo se postupanje ne može smatrati novim i tužitelj ne može valjano tvrditi da je riječ o novoj vrsti zlouporabe za koju nije znao da je nezakonita. Njegova argumentacija s tim u vezi ne može stoga dovesti do zaključka o neproporcionalnosti koeficijenta težine povrede od [*povjerljivo*] %.

369 Kad je riječ, kao drugo, o argumentu prema kojem uklanjanje željezničke pruge nije imalo nikakav učinak istiskivanja ni bilo koji drugi negativan učinak na daljnje jačanje jedinstvenog europskog željezničkog prostora, valja istaknuti da je – kako je ocijenjeno u točki 233. ove presude – Komisija s pravom u pobijanoj odluci zaključila da je uklanjanje željezničke pruge, samo po sebi i neovisno o prethodnoj obustavi prometa na toj pruzi, moglo imati protutržišne učinke na tržištu. Osobito iz analize drugog tužbenog razloga proizlazi da je to uklanjanje željezničke pruge, kao što je spomenuta institucija utvrdila u pobijanoj odluci, dovelo do onemogućavanja pristupa tržištu pružanja usluga željezničkog prijevoza naftnih proizvoda od rafinerije do lučkih terminala u Klaipėdi, Rigi i Ventspilsu. U tim okolnostima tužitelj se ne može valjano pozivati na nepostojanje učinaka istiskivanja odnosno negativnih učinaka kako bi dokazao neproporcionalnost koeficijenta težine povrede od [*povjerljivo*] %.

370 Nadalje, tužitelj pogrešno tvrdi da uklanjanje željezničke pruge nije imalo nikakav učinak istiskivanja ni bilo koji drugi negativan učinak na daljnje jačanje jedinstvenog europskog željezničkog prostora. Kao što je Komisija istaknula u uvodnoj izjavi 361. pobijane odluke, uklanjanje – bez objektivnog razloga – dionice željezničke pruge u duljini od 19 km koja povezuje dvije države članice (u predmetnom slučaju Republiku Litvu i Republiku Latviju), čime bi se moglo onemogućiti da važan klijent posegne za uslugama drugog željezničkog operatera, utječe na trgovinu između država članica te je protivno ciljevima na kojima se temelji jačanje jedinstvenog tržišta željezničkih usluga, osobito Unijina tržišta prijevoza željezničkog tereta. Naime, jačanje navedenog tržišta bilo bi nemoguće kad bi se željezničkom operateru s vladajućim položajem na tržištu dopustilo da se zaštiti od konkurencije uklanjanjem, bez ikakvog opravdanog razloga, javne željezničke infrastrukture koja povezuje dvije države članice.

371 Stoga Komisija nije počinila pogrešku kad je u uvodnoj izjavi 381. pobijane odluke zaključila da u predmetnom slučaju – imajući u vidu narav povrede, osobito činjenicu da uklanjanje javne željezničke pruge smještene između dviju država članica ugrožava jačanje jedinstvenog tržišta, posebice jedinstvenog europskog željezničkog tržišta, kao i ograničeni zemljopisni doseg povrede – kao koeficijent težine povrede valja prihvatiti postotak vrijednosti prihoda od prodaje od [*povjerljivo*] %.

372 Kad je riječ, kao treće, o argumentu prema kojem je koeficijent težine povrede od [*povjerljivo*] % također neproporcionalan s obzirom na Komisijinu praksu u sličnim slučajevima primjene članka 102. UFEU-a, čime se povređuje načelo jednakog postupanja, valja podsjetiti na to da iz ustaljene sudske prakse proizlazi da ranija praksa Komisije prilikom donošenja odluka ne može služiti kao pravni okvir za novčane kazne u području tržišnog natjecanja te da odluke u drugim predmetima mogu služiti samo kao smjernice pri utvrđivanju moguće povrede načela jednakog postupanja, s obzirom na malu vjerojatnost da su okolnosti tih predmeta, poput tržištâ, proizvoda, poduzetnika i promatranih razdoblja, identične (vidjeti u tom smislu presude od 21. rujna 2006., JCB Service/Komisija, C-167/04 P, EU:C:2006:594, t. 201. i 205.; od 7. lipnja 2007., Britannia Alloys & Chemicals/Komisija, C-76/06 P, EU:C:2007:326, t. 60. i od 16. lipnja 2011., Caffaro/Komisija, T-192/06, EU:T:2011:278, t. 46.).

373 Kad poduzetniku izriče novčanu kaznu zbog povrede pravila o tržišnom natjecanju, Komisija je, međutim, dužna, kao i svaka druga institucija pri izvršavanju svih svojih aktivnosti, poštovati načelo jednakog postupanja koje se protivi tomu da se u usporedivim situacijama postupa na različite načine odnosno da se u različitim situacijama postupa na isti način. Međutim, Komisijine ranije odluke u području novčanih kazni mogu biti relevantne u smislu poštovanja načela jednakog postupanja samo ako se dokaže da su okolnosti predmeta u kojima su donesene ranije odluke, poput predmetnih

tržištâ, proizvoda, zemalja, poduzetnika i promatranih razdoblja, usporedive s onima u predmetnom slučaju (vidjeti presudu od 29. lipnja 2012., E.ON Ruhrgas i E.ON/Komisija, T-360/09, EU:T:2012:332, t. 261. i 262. te navedenu sudsku praksu).

374 Tužitelj, međutim, nije dokazao da su okolnosti predmeta u kojima su donesene ranije odluke na koje se poziva usporedive s onima u ovom predmetu. Naime, on se pozvao na Komisijinu odluku od 20. rujna 2016. o postupku primjene članka 102. UFEU-a i članka 54. Sporazuma o EGP-u (predmet AT.39759 – ARA Onemogućavanje pristupa tržištu). Međutim, s tim u vezi mora se utvrditi da se ona odnosila na zlouporabu koja nije usporediva, suprotno onomu što tvrdi tužitelj, s onom o kojoj je riječ u ovom predmetu. Naime, spomenuti predmet ticao se uskraćivanja pristupa ključnoj infrastrukturi, dok je u predmetnom slučaju, kako je utvrđeno u okviru analize prvog tužbenog razloga, ocijenjeno da se uklanjanje željezničke pruge, kako bi se konkurenti držali podalje od tržišta, omogućavanjem pristupa tom tržištu pod nepovoljnijim uvjetima, ne može promatrati kao takvo. Isto tako, kad je riječ o Komisijinoj odluci od 13. svibnja 2009. o postupku primjene članka [102. UFEU-a] i članka 54. Sporazuma o EGP-u (predmet COMP/C-3/37.990 – Intel) sâm tužitelj, navodom da se postupanje koje se stavlja na teret u toj odluci ticalo uvjetovanih rabata, pokazuje da se okolnosti tog predmeta ne mogu usporediti s onima u ovom predmetu. Prema tome, navedene odluke nisu relevantne u smislu poštovanja načela jednakog postupanja.

375 S obzirom na sve navedeno treba utvrditi da Komisija nije povrijedila načelo proporcionalnosti kad je – za potrebe izračuna osnovnog iznosa novčane kazne izrečene tužitelju – kao koeficijent težine povrede prihvatila postotak vrijednosti prihoda od prodaje od [*povjerljivo*] %.

b) Drugi prigovor, koji se odnosi na utvrđeno predugo trajanje povrede zbog pogrešnog odabira datuma kad je započelo njezino počinjenje

376 Kad je riječ o argumentima kojima se nastoji osporiti trajanje povrede s obzirom na Komisijin odabir datuma kad je započelo njezino počinjenje, valja podsjetiti na to da je u pobijanoj odluci navedena institucija – nakon što je zaključila da je počinjenje povrede započelo 3. listopada 2008. i da je ona još uvijek trajala na dan donošenja pobijane odluke – utvrdila koeficijent množenja 9 i primijenila ga na prihvaćeni postotak vrijednosti prihoda od prodaje.

377 U tom smislu dovoljno je istaknuti da je tužiteljev argument prema kojem je od rekonstrukcije željezničke pruge odustao tek nakon donošenja arbitražne odluke od 17. prosinca 2010. već odbijen u okviru analize drugog tužbenog razloga. Prema tome, on se nije mogao pozvati na tu arbitražnu odluku u prilog tvrdnji da nije bio dužan rekonstruirati željezničku prugu.

378 Iz toga slijedi da je Komisija s pravom u pobijanoj odluci kao datum početka počinjenja povrede utvrdila 3. listopada 2008., kad je tužitelj započeo s uklanjanjem željezničke pruge i da je to uklanjanje, neovisno o obustavi prometa, moglo imati protutržišne učinke. Stoga navedena institucija nije pogriješila kad je, uzimajući u obzir trajanje povrede, utvrdila koeficijent množenja 9 i primijenila ga na prihvaćeni postotak vrijednosti prihoda od prodaje.

379 Kad je riječ o tužiteljevu zahtjevu za znatno smanjenje izrečene mu novčane kazne zbog prekomjernog trajanja upravnog postupka, valja podsjetiti na to – kako bi se taj zahtjev odbio – da je Sud već ocijenio da iako Komisijina povreda načela poštovanja razumnog roka može opravdati poništenje odluke koju je donijela u upravnom postupku na temelju članaka 101. i 102. UFEU-a ako je istodobno dovela do povrede prava obrane dotičnog poduzetnika, takva povreda načela razumnog roka, ako je dokazana, ne može dovesti do smanjenja iznosa izrečene novčane kazne (vidjeti presudu od 26. siječnja 2017., Villeroy & Boch/Komisija, C-644/13 P, EU:C:2017:59, t. 79. i navedenu sudsku praksu).

380 Osim toga, također je presuđeno da tužba za naknadu štete podnesena protiv Unije na temelju članaka 268. UFEU-a i 340. drugog stavka UFEU-a čini, po tome što može pokriti sve situacije prekoračenja razumnog roka trajanja nekog postupka, učinkovito i opće primjenjivo pravno sredstvo kojim se utvrđuje i sankcionira takva povreda (vidjeti u tom smislu presudu od 26. studenoga 2013., Groupe Gascogne/Komisija, C-58/12 P, EU:C:2013:770, t. 82.).

*c) Treći prigovor, koji se temelji na navodnoj neproporcionalnosti dodatnog iznosa od [***povjerljivo***] % koji je utvrdila Komisija*

381 U okviru svojeg trećeg prigovora tužitelj tvrdi da je neproporcionalna i primjena dodatnog iznosa na ime odvraćanja od [*povjerljivo*] %. On najprije navodi da, s obzirom na to da je predmet nov, nije mogao predvidjeti primjenu novog i mnogo blažeg pravnog kriterija. Potom tvrdi da Komisija ni u jednom drugom predmetu nije izrekla dodatni iznos novčane kazne u odnosu na samostalnu povredu iz članka 102. UFEU-a i da nije pružila nijedan razlog kojim bi pojasnila zašto odstupa od svoje ranije prakse. Osim toga, tužitelj smatra da je iznos novčane kazne već odvraćajući s obzirom na veličinu poduzetnika, način njegova financiranja i ostvarenu dobit. Naposljetku, bilo kakav koeficijent odvraćanja treba smanjiti zbog razloga iznesenih u vezi s koeficijentom težine povrede.

382 Uvodno valja podsjetiti na to da je Komisija u uvodnoj izjavi 383. pobijane odluke naglasila da ona može, u skladu s točkom 25. Smjernica iz 2006., bez obzira na trajanje sudjelovanja poduzetnika o kojem je riječ u povredi, u osnovni iznos novčane kazne uključiti dodatni iznos na ime odvraćanja koji ne prelazi 25 % vrijednosti prihoda od prodaje. Navedena institucija podsjetila je u spomenutoj uvodnoj izjavi i na to da ona prilikom utvrđivanja vrijednosti prihoda od prodaje koju valja uzeti u obzir u pojedinom slučaju vodi računa o nizu čimbenika, posebno o onima spomenutima u točki 22. Smjernica iz 2006. Stoga je u uvodnoj izjavi 384. pobijane odluke navedena institucija, uzimajući u obzir narav povrede (vidjeti uvodnu izjavu 377. pobijane odluke), izrekla dodatni iznos od [*povjerljivo*] % vrijednosti prihoda od prodaje, odnosno [*povjerljivo*] eura.

383 Kad je riječ o prvom argumentu, treba utvrditi da se on ne razlikuje od onog istaknutog u prilog osnovanosti prvog prigovora drugog dijela četvrtog tužbenog razloga kojim se nastojala osporiti težina povrede. Budući da je taj argument odbijen u okviru razmatranja navedenog prigovora, valja ga odbiti i kad se njime želi uputiti na neproporcionalnost dodatnog iznosa od [*povjerljivo*] %.

384 Kad je riječ o drugom argumentu, koji se temelji na tvrdnji da Komisija ni u jednom drugom predmetu nije izrekla dodatni iznos novčane kazne u odnosu na samostalnu povredu iz članka 102. UFEU-a i da nije pružila nijedan razlog kojim bi pojasnila odstupanje od svoje ranije prakse, valja podsjetiti na to da je u vrijeme donošenja pobijane odluke Komisija već primjenjivala dodatni iznos u odnosu na samostalnu povredu iz članka 102. UFEU-a, barem u jednoj prije donesenoj odluci, to jest u Odluci C(2017) 4444 *final* od 27. lipnja 2017. o postupku primjene članka 102. Ugovora o funkcioniranju Europske unije i članka 54. Sporazuma o EGP-u (predmet AT.39740 – pretraživač Google (Shopping)). K tomu, valja podsjetiti na to da, s jedne strane, prema ustaljenoj sudskoj praksi te uz poštovanje načela jednakog postupanja, ranija Komisijina praksa odlučivanja ne služi kao pravni okvir u pogledu utvrđivanja novčanih kazni u području tržišnog natjecanja i da, s druge strane, Komisija pri njihovu utvrđivanju, u okviru Uredbe br. 1/2003, raspolaže marginom prosudbe kako bi ponašanje poduzetnika usmjerila prema poštovanju pravila tržišnog natjecanja i kako bi u svakom trenutku mogla prilagoditi visinu novčanih kazni potrebama te politike (presuda od 16. lipnja 2011., Bavaria/Komisija, T-235/07, EU:T:2011:283, t. 288.; vidjeti također presudu od 16. lipnja 2011., Heineken Nederland i Heineken/Komisija, T-240/07, EU:T:2011:284, t. 345. i navedenu sudsku praksu). Iz toga slijedi da nije bila riječ o novoj Komisijinoj praksi te da ona u svakom slučaju nije bila dužna u pobijanoj odluci iznositi razloge kojima pojašnjava zašto je, prema potrebi, odstupila od svoje ranije prakse.

385 Nadalje, u točki 25. Smjernica iz 2006. predviđa se mogućnost izricanja dodatnog iznosa u slučaju povreda koje se ne odnose na zabranjene sporazume. Naime, ta točka glasi kako slijedi:

„[B]ez obzira na trajanje sudjelovanja poduzetnika u povredi, Komisija u osnovni iznos uključuje iznos od između 15 % i 25 % vrijednosti prihoda od prodaje kako je definirano gore u odjeljku A kako bi odvratila poduzetnike od samog sklapanja horizontalnih sporazuma o određivanju cijena, podjeli tržišta i ograničenju proizvodnje. Takav dodatni iznos Komisija može primijeniti i u slučaju drugih povreda. U svrhu odlučivanja o udjelu vrijednosti prihoda od prodaje koji se treba razmotriti u pojedinom slučaju, Komisija uzima u obzir niz čimbenika, a posebno one spomenute u točki 22.”

386 U predmetnom slučaju Komisija je, u skladu s točkom 22. Smjernica iz 2006., opravdala primjenu dodatnog iznosa s obzirom na narav povrede, osobito činjenicu da postupanje koje je čini, odnosno uklanjanje javne željezničke pruge smještene između dviju država članica, ugrožava jačanje jedinstvenog tržišta, posebice jedinstvenog europskog željezničkog tržišta (uvodne izjave 377. i 384. pobijane odluke).

387 Što se tiče tužiteljeva trećeg argumenta, prema kojem je visina novčane kazne bez presedana kad je riječ o malom željezničkom prijevozniku koji ostvaruje neznatnu ili nikakvu dobit, valja podsjetiti na to da je tužitelj litavsko nacionalno željezničko poduzeće, da u toj državi ima zakonski monopol na upravljanje željezničkom infrastrukturom i faktični monopol na tržištu željezničkog prijevoza tereta u Litvi kao i na to da je 2016. njegov ukupni prihod – kao što to proizlazi iz uvodne izjave 5. pobijane odluke – iznosio 409,5 milijuna eura. S obzirom na navedeno, tužitelj se ne može smatrati malim željezničkim prijevoznikom. U svakom slučaju, Komisija nije dužna smanjiti iznos novčanih kazni kad je u predmetu riječ o malim i srednjim poduzećima. Naime, veličina poduzetnika već je uzeta u obzir u okviru gornje granice utvrđene u članku 23. stavku 2. Uredbe br. 1/2003 i odredbi Smjernica iz 2006. Osim tih razmatranja u pogledu veličine, nema nikakvih razloga da se prema malim i srednjim poduzećima postupa drukčije nego prema ostalim poduzetnicima. Činjenica da je u predmetu riječ o malim i srednjim poduzećima ne oslobađa ih obveze poštovanja pravila o tržišnom natjecanju (presuda od 28. travnja 2010., Amann & Söhne i Cousin Filterie/Komisija, T-446/05, EU:T:2010:165, t. 200.).

388 Kad je, naposljetku, riječ o četvrtom argumentu, u okviru kojega tužitelj zahtijeva smanjenje dodatnog iznosa uključenog u osnovni iznos, i to zbog navodno prekomjernog trajanja upravnog postupka, treba utvrditi da taj argument valja odbiti zbog istih razloga zbog kojih je to učinjeno u točkama 379. i 380. ove presude.

2. Utvrđenje konačnog iznosa novčane kazne koja se izriče tužitelju u okviru neograničene nadležnosti

389 Najprije valja podsjetiti na to da tek nakon što završi s nadzorom zakonitosti odluke koja mu je podnesena, u svjetlu iznesenih tužbenih razloga te razloga koje je po potrebi ispitao po službenoj dužnosti, na sudu Unije je da, u slučaju da navedena odluka nije u potpunosti poništena, izvrši svoju neograničenu nadležnost kako bi, s jedne strane, izveo posljedice svoje presude na zakonitost te iste odluke te, s druge strane, u pogledu dokaza koji su mu podneseni na ispitivanje, utvrdio ima li mjesta tomu da na datum kad donese svoju odluku Komisijinu ocjenu nadomjesti svojom vlastitom, na način da iznos novčane kazne bude primjeren (vidjeti presude od 17. prosinca 2015., Orange Polska/Komisija, T-486/11, EU:T:2015:1002, t. 67. i navedenu sudsku praksu i od 12. srpnja 2019., Hitachi-LG Data Storage i Hitachi-LG Data Storage Korea/Komisija, T-1/16, EU:T:2019:514, t. 56. i navedenu sudsku praksu).

390 Također valja podsjetiti na to da je sud Unije, pri izvršavanju svoje neograničene nadležnosti, ovlašten – osim običnog nadzora zakonitosti sankcije – na to da u pogledu utvrđivanja njezina iznosa nadomjesti ocjenu Komisije, autora akta u kojem je taj iznos prvotno utvrđen, svojom vlastitom, što,

međutim, isključuje bilo kakvu izmjenu konstitutivnih elemenata povrede koju je zakonito utvrdila Komisija u odluci koju preispituje Opći sud (vidjeti u tom smislu presudu od 21. siječnja 2016., Galp Energía España i dr./Komisija, C-603/13 P, EU:C:2016:38, t. 75. do 77.).

391 Slijedom navedenog, sud Unije može preinačiti pobijani akt, čak i ako ga ne poništava, kako bi ukinuo, smanjio ili povećao izrečenu novčanu kaznu, pri čemu izvršavanje te nadležnosti dovodi do konačnog prijenosa ovlasti izricanja sankcija na taj sud (vidjeti u tom smislu presude od 15. listopada 2002., Limburgse Vinyl Maatschappij i dr./Komisija, C-238/99 P, C-244/99 P, C-245/99 P, C-247/99 P, C-250/99 P do C-252/99 P i C-254/99 P, EU:C:2002:582, t. 692. i 693.; od 3. rujna 2009., Prym i Prym Consumer/Komisija, C-534/07 P, EU:C:2009:505, t. 86. i rješenje od 7. srpnja 2016., Westfälische Drahtindustrie i Pampus Industriebeteiligungen/Komisija, C-523/15 P, EU:C:2016:541, t. 32. do 34.).

392 Ocjena primjerenosti iznosa novčanih kazni koju provodi Opći sud s obzirom na kriterije utvrđene u članku 23. stavku 3. Uredbe br. 1/2003 može opravdati iznošenje i razmatranje dodatnih informacija koje nisu navedene u Komisijinoj odluci kojom se izriče novčana kazna (vidjeti u tom smislu presude od 16. studenoga 2000., Stora Kopparbergs Bergslags/Komisija, C-286/98 P, EU:C:2000:630, t. 57. i od 12. srpnja 2011., Fuji Electric/Komisija, T-132/07, EU:T:2011:344, t. 209.).

393 Stoga je na Općem sudu da u okviru izvršavanja svoje neograničene nadležnosti utvrdi iznos novčane kazne, uzimajući u obzir sve okolnosti predmetnog slučaja (vidjeti u tom smislu presude od 26. rujna 2013., Alliance One International/Komisija, C-679/11 P, neobjavljena, EU:C:2013:606, t. 104. i od 16. lipnja 2011., Putters International/Komisija, T-211/08, EU:T:2011:289, t. 75.).

394 Takav postupak podrazumijeva, u skladu s člankom 23. stavkom 3. Uredbe br. 1/2003, uzimanje u obzir težine povrede koju je počinio tužitelj kao i njezina trajanja, uvažavajući osobito načela proporcionalnosti, individualizacije sankcija i jednakosti postupanja, pri čemu Opći sud nije vezan okvirnim pravilima koja je Komisija definirala u svojim smjernicama (vidjeti u tom smislu presudu od 21. siječnja 2016., Galp Energía España i dr./Komisija, C-603/13 P, EU:C:2016:38, t. 90. i navedenu sudsku praksu).

395 Iz toga proizlazi da je, do gornje granice od 10 % ukupnog prihoda koji je predmetni poduzetnik ostvario u prethodnoj poslovnoj godini, diskrecijska ovlast Općeg suda ograničena samo kriterijima koji se odnose na težinu i trajanje povrede, a navedeni su u članku 23. stavku 3. Uredbe br. 1/2003, kojim se nadležnom tijelu dodjeljuje široka margina prosudbe, pod uvjetom da poštuje načela iz točke 394. ove presude.

396 S obzirom na navedeno, na Općem je sudu da – u okviru svoje obveze obrazlaganja – podrobno iznese čimbenike koje je uzeo u obzir prilikom utvrđivanja iznosa novčane kazne (vidjeti u tom smislu presudu od 14. rujna 2016., Trafilerie Meridionali/Komisija, C-519/15 P, EU:C:2016:682, t. 52.).

397 U predmetnom slučaju, kad je riječ, s jedne strane, o primjeni pravnog kriterija koji se odnosi na težinu povrede, iz ustaljene sudske prakse proizlazi da kad Opći sud utvrđuje novčanu kaznu, to nije precizni računski postupak (presude od 5. listopada 2011., Romana Tabacchi/Komisija, T-11/06, EU:T:2011:560, t. 266. i od 15. srpnja 2015., SLM i Ori Martin/Komisija, T-389/10 i T-419/10, EU:T:2015:513, t. 436.).

398 Međutim, na Općem je sudu da utvrdi iznos novčane kazne koji će biti proporcionalan – s obzirom na kriterije koje smatra primjerenima težini povrede koju je tužitelj počinio – i također dovoljno odvraćajući.

399 U okviru izvršavanja svoje neograničene nadležnosti Opći sud smatra primjerenim uzeti u obzir narav povrede, položaj društva LG na mjerodavnim tržištima te zemljopisni doseg povrede.

400 Kad je, najprije, riječ o naravi povrede, valja istaknuti da iz elemenata spisa proizlazi to da je uklanjanje cjelokupne dionice kratke rute u duljini od 19 km na kojoj je promet prvotno obustavljen i koja je omogućavala korištenje najkraćim i najpovoljnijim putem od intervenijentove rafinerije do latvijskog lučkog terminala moglo imati protutržišni učinak istiskivanja konkurenata s tržišta pružanja usluga željezničkog prijevoza naftnih proizvoda od rafinerije do susjednih lučkih terminala, stvaranjem objektivno neopravdanih prepreka ulasku na tržište.

401 Kad je riječ, nadalje, o položaju društva LG na mjerodavnim tržištima, valja istaknuti da je ono imalo monopol na uzlaznom tržištu upravljanja litavskom željezničkom infrastrukturom i da je bilo jedini poduzetnik aktivan na silaznom tržištu pružanja usluga željezničkog prijevoza naftnih proizvoda, što mu je osiguralo monopolistički položaj na tom tržištu. S obzirom na takav položaj, društvo LG snosilo je posebnu odgovornost za to da svojim postupanjem ne ugrozi djelotvorno i nenarušeno tržišno natjecanje na tržištu.

402 Kad je riječ, naposljetku, o zemljopisnom dosegu povrede, treba utvrditi da je on relativno ograničen, unatoč tomu što ta povreda utječe na dio državnog područja dviju država članica. Naime, uklanjanje željezničke pruge odnosi se samo na jednu dionicu te pruge koja omogućava jednu od više mogućih željezničkih veza između Latvije i Litve.

403 S druge strane, što se tiče trajanja povrede, treba istaknuti da je njezino počinjenje započelo 3. listopada 2008. i nastavilo se sve do datuma donošenja pobijane odluke.

404 Prema tome, Opći sud smatra da bi na temelju pravedne ocjene težine i trajanja povrede novčana kazna trebala iznositi 20 068 650 eura.

405 Osim toga, Opći sud smatra iznos novčane kazne prikladnim s obzirom na potrebu izricanja tužitelju novčane kazne čiji će iznos biti odvraćajući.

406 Slijedom navedenog, iznos novčane kazne koja se izriče tužitelju valja utvrditi u visini od 20 068 650 eura.

Troškovi

407 U skladu s člankom 134. stavkom 3. Poslovnika, svaka stranka snosi vlastite troškove ako stranke djelomično uspiju u svojim zahtjevima.

408 Tužitelju i Komisiji valja naložiti snošenje vlastitih troškova u predmetnom slučaju.

409 Nadalje, u skladu s člankom 138. stavkom 3. Poslovnika, Opći sud može odlučiti da intervenijent koji nije jedan od onih navedenih u stavcima 1. i 2. tog članka snosi vlastite troškove. U predmetnom slučaju valja odlučiti da će društvo Orlen snositi vlastite troškove.

Slijedom navedenog,

OPĆI SUD (prvo prošireno vijeće)

proglašava i presuđuje:

1. **Iznos novčane kazne koja je člankom 2. Odluke Europske komisije C(2017) 6544 *final* od 2. listopada 2017. o postupku primjene članka 102. UFEU-a (predmet AT.39813 – Baltic Rail) izrečena društvu Lietuvos geležinkeliai AB utvrđuje se u visini od 20 068 650 eura**.

2. **U preostalom dijelu tužba se odbija.**

3. **Društvo Lietuvos geležinkeliai i Komisija snosit će vlastite troškove.**

4. **Društvo Orlen Lietuva AB snosit će vlastite troškove.**

Papasavvas Kanninen Półtorak

Porchia Stancu

Objavljeno na javnoj raspravi u Luxembourgu 18. studenoga 2020.

Potpisi

Sadržaj

I. Okolnosti spora 2

A. Činjenično stanje 2

B. Upravni postupak 4

C. Pobijana odluka 5

1. Utvrđenje mjerodavnih tržišta i tužiteljeva vladajućeg položaja na tim tržištima 5

2. Zlouporaba 6

3. Novčana kazna i nalog 7

4. Izreka pobijane odluke 7

II. Postupak i zahtjevi stranaka 7

III. Pravo 9

A. Glavni dio tužbenog zahtjeva, koji se odnosi na poništenje pobijane odluke 9

1. Prvi tužbeni razlog, koji se temelji na pogreškama u ocjeni i pogreškama koje se tiču prava prilikom primjene članka 102. UFEU-a u pogledu tužiteljeve zlouporabe 9

2. Drugi tužbeni razlog, koji se temelji na pogreškama u ocjeni i pogreškama koje se tiču prava prilikom primjene članka 102. UFEU-a u pogledu ocjene sporne prakse 14

a) Prvi dio drugog tužbenog razloga, koji se temelji na pogreškama sadržanima u Komisijinim „dvojbama” u pogledu stvarnog postojanja oštećenja na željezničkoj pruzi .. 14

1) Prvi prigovor prvog dijela, koji se temelji na postojanju dvojbi o nastanku deformacije na željezničkoj pruzi 15

2) Drugi prigovor prvog dijela, koji se temelji na pogreškama u ocjeni tvrdnje da je do uklanjanja željezničke pruge došlo isključivo zbog deformacije 15

3) Treći prigovor prvog dijela, koji se temelji na pogreškama u ocjeni razlika između izvješćâ od 5. rujna 2008. i dopisâ od 4. i 5. rujna 2008. 16

4) Četvrti prigovor prvog dijela, koji se temelji na tvrdnji da je Komisija pogrešno odbacila argumente u vezi sa sustavnim problemima s pragom željezničke pruge 17

b) Drugi dio drugog tužbenog razloga, koji se temelji na Komisijinim pogreškama u ocjeni prilikom zaključivanja da je uklanjanje željezničke pruge bilo „krajnje neuobičajeno” 19

c) Treći dio drugog tužbenog razloga, koji se temelji na Komisijinim pogreškama u ocjeni namjera društva LG u vrijeme uklanjanja željezničke pruge 25

1) Prvi prigovor trećeg dijela, koji se temelji na pogrešci koja se tiče prava povezanoj s uzimanjem u obzir tužiteljeve protutržišne namjere 26

2) Drugi prigovor trećeg dijela, koji se temelji na materijalnoj netočnosti činjenica uzetih u obzir prilikom ocjene tužiteljeve zle vjere 27

i) Prvi argument, koji se temelji na navodnom utjecaju arbitražne odluke od 17. prosinca 2010. na odluku da se željeznička pruga ne obnavlja 28

ii) Drugi argument, koji se temelji na navodnim pogreškama u ocjeni triju elemenata navedenih u uvodnoj izjavi 192. pobijane odluke 28

d) Četvrti dio drugog tužbenog razloga, koji se temelji na pogreškama u ocjeni i pogreškama koje se tiču prava počinjenima pri analizi mogućih učinaka sporne prakse na tržišno natjecanje 29

1) Prvi prigovor, koji se temelji na pogreškama koje se tiču prava 29

i) Prvi argument, koji se temelji na nepostojanju protutržišnih učinaka povezanih s uklanjanjem željezničke pruge 29

ii) Drugi argument prvog prigovora, koji se temelji na tvrdnji da nepopravljanje željezničke pruge nije spriječilo društvo LDZ u tome da bude učinkovit konkurent 32

2) Drugi prigovor, koji se temelji na pogreškama u ocjeni mogućnosti društva LDZ da konkurira društvu LG na dugoj ruti prema Latviji 34

i) Argumenti kojima se nastoji osporiti postojanje prepreka ulasku na tržište 34

ii) Argumenti kojima se nastoji osporiti zaključak da duge rute prema latvijskim lučkim terminalima ne bi bile konkurentne u usporedbi s rutom prema Klaipėdi. 38

3. Treći tužbeni razlog, koji se temelji na povredi članka 296. UFEU-a i članka 2. Uredbe br. 1/2003 zbog nedostatnih dokaza i nepostojanja obrazloženja 41

a) Prvi dio trećeg tužbenog razloga, koji se temelji na povredi članka 296. UFEU-a zbog nepostojanja obrazloženja 42

b) Drugi dio trećeg tužbenog razloga, koji se temelji na povredi članka 2. Uredbe br. 1/2003 42

4. Peti tužbeni razlog, koji se temelji na povredi članka 7. Uredbe br. 1/2003 počinjenoj time što je u odluci naložena neproporcionalna korektivna mjera 43

5. Četvrti tužbeni razlog, koji se temelji na povredi članka 23. stavka 3. Uredbe br. 1/2003 počinjenoj time što pobijana odluka sadržava pogreške koje se tiču prava i pogreške u ocjeni prilikom utvrđivanja iznosa novčane kazne 47

a) Prvi prigovor prvog dijela, koji se temelji na tvrdnji da je pravna teorija na koju se oslanja pobijana odluka nova 48

b) Drugi prigovor prvog dijela, koji se temelji na tvrdnji da tužitelj nije nepažljivo postupao 49

c) Drugi prigovor drugog dijela, koji se odnosi na navodno prekomjerno trajanje postupka . 50

B. Podredni dio tužbenog zahtjeva, koji se odnosi na iznos novčane kazne 52

1. Prigovori u pogledu proporcionalnosti iznosa novčane kazne 52

a) Prvi prigovor, koji se temelji na navodnoj neproporcionalnosti koeficijenta težine povrede od [povjerljivo] % koji je utvrdila Komisija 52

b) Drugi prigovor, koji se odnosi na utvrđeno predugo trajanje povrede zbog pogrešnog odabira datuma kad je započelo njezino počinjenje 54

c) Treći prigovor, koji se temelji na navodnoj neproporcionalnosti dodatnog iznosa od [povjerljivo] % koji je utvrdila Komisija 55

2. Utvrđenje konačnog iznosa novčane kazne koja se izriče tužitelju u okviru neograničene nadležnosti 56

Troškovi 58