A TÖRVÉNYSZÉK ÍTÉLETE (kibővített első tanács)

2020. november 18.*

„Verseny – Erőfölénnyel való visszaélés – A vasúti árufuvarozás piaca – Az EUMSZ 102. cikk megsértését megállapító határozat – Harmadik vállalkozásoknak a litván nemzeti vasúttársaság által kezelt infrastruktúrákhoz való hozzáférése – Egy sínszakasz leszerelése – A »visszaélés« fogalma – Valamely versenytárs tényleges vagy valószínű kiszorítása – A bírság összegének kiszámítása – 2006. évi bírságkiszabási iránymutatás – Korrekciós intézkedések – Arányosság – Korlátlan felülvizsgálati jogkör”

A T-814/17. sz. ügyben,

a **Lietuvos geležinkeliai AB** (székhelye: Vilnius [Litvánia], képviselik: W. Deselaers, K. Apel és P. Kirst ügyvédek)

felperesnek

az **Európai Bizottság** (képviselik: A. Cleenewerck de Crayencour, A. Dawes, H. Leupold és G. Meessen, meghatalmazotti minőségben)

alperes ellen,

támogatja:

az **Orlen Lietuva AB** (székhelye: Mažeikiai [Litvánia], képviselik: C. Thomas és C. Conte ügyvédek)

beavatkozó fél,

az elsődlegesen az EUMSZ 102. cikk alkalmazására vonatkozó eljárásban (AT.39813 – Baltic Rail ügy) 2017. október 2-án hozott C(2017) 6544 final bizottsági határozat megsemmisítése, másodlagosan pedig a felperessel szemben kiszabott bírság összegének csökkentése iránt az EUMSZ 263. cikk alapján benyújtott kérelme tárgyában,

A TÖRVÉNYSZÉK (kibővített első tanács),

tagjai: S. Papasavvas elnök, H. Kanninen, N. Półtorak (előadó), O. Porchia és M. Stancu bírák,

hivatalvezető: E. Artemiou tanácsos,

tekintettel az eljárás írásbeli szakaszára és a 2020. február 5-i tárgyalásra,

meghozta a következő

* Az eljárás nyelve: angol.

Ítéletet

I. A jogvita előzményei

A. A tényállás

1 A Lietuvos geležinkeliai AB (a továbbiakban: felperes vagy LG) a litván nemzeti vasúttársaság, amelynek székhelye Vilniusban (Litvánia) található. Az LG közvállalkozás, amelynek egyedüli részvényese a litván állam. Vertikálisan integrált vállalkozásként az LG a vasúti pályahálózat-működtető, amely ugyanakkor továbbra is a litván állam tulajdonában maradt, és ezzel egyidejűleg Litvániában vasúti szállítási, árufuvarozási és személyszállítási szolgáltatásokat nyújt.

2 Az Orlen Lietuva AB (a továbbiakban: beavatkozó fél vagy Orlen) egy Juodeikiaiban, Mažeikiai körzetben (Litvánia) székhellyel rendelkező, nyersolaj-finomítással és finomított kőolajtermékek forgalmazásával foglalkozó vállalkozás. Az Orlen 100%-ban a PKN Orlen SA lengyel vállalkozás leányvállalata.

3 Tevékenységei keretében az Orlen különböző létesítményeket üzemeltet Litvániában, köztük egy nagy finomítóüzemet (a továbbiakban: finomító), amely Bugeniaiban, Mažeikiai körzetben, Litvánia észak-nyugati részén, a Lettországgal közös határ közelében található. E finomító a három balti állam egyetlen ilyen típusú létesítménye. A 2000-es évek végén az e finomítóból származó finomított kőolajtermékek előállításának 90%-át vasúton szállították, és így az Orlen a felperes egyik legjelentősebb ügyfele volt.

4 Ekkoriban az Orlen a finomítóban évente körülbelül 8 millió tonna finomított kőolajterméket állított elő. E termelés háromnegyedét exportra szánták, elsődlegesen tengeri úton a nyugat-európai országok felé. Így 4,5–5,5 millió tonna finomított kőolajterméket szállítottak Litvánián keresztül vasúton a klaipėdai (Litvánia) tengeri terminálba.

5 Az exportált termelés többi részét, azaz körülbelül 1–1,5 millió tonnát, szintén vasúton Lettországba vagy azon keresztül szállították, és elsősorban az észt és lett belföldi piacokon történő fogyasztásra szánták. Ezen, vasúton Lettországba vagy azon keresztül szállított termékek körülbelül 60%-a a „Bugeniai–Mažeikiai–Rengė” vasútvonalat vette igénybe, vagyis egy olyan útvonalat, amely a Mažeikiai vasúti csomópont közelében található finomítótól a lettországi Rengė városába irányult, és amelyből 34 km haladt litván területen (a továbbiakban: a Lettország felé vezető rövid útvonal) A vasúton Lettországba vagy azon keresztül szállított termékek többi része a „Bugeniai–Kužiai–Joniškis–Meitene” vasútvonalon haladt, vagyis egy hosszabb útvonalon, amelyből 152 km haladt Litvánia területén (a továbbiakban: a Lettország felé vezető hosszú útvonal).

6 Termékeinek a Lettország felé vezető rövid útvonalon történő szállítása céljából az Orlen a felperes szolgáltatásait vette igénybe az útvonal litvániai része, vagyis a finomító és a lett határ közötti szállítás tekintetében. Az LG akkoriban alvállalkozási szerződést kötött a Latvijas dzelzceļš társasággal, a lett nemzeti vasúttársasággal (a továbbiakban: LDZ) az útvonal e litvániai részén történő szállítás céljából. Mivel nem rendelkezett a tevékenységeinek Litvánia területén történő önálló gyakorlásához szükséges szabályozói engedélyekkel, az LDZ a felperes alvállalkozójaként tevékenykedett. A határ átlépését követően az LDZ az Orlen termékeinek szállítását különböző szerződések alapján folytatta Lettország területén.

7 Az Orlen és a felperes közötti üzleti kapcsolatokat, amelyek a felperes litván vasúti hálózaton nyújtott szállítási szolgáltatásaira vonatkoztak, ideértve a Lettország felé vezető rövid útvonalon történő szállítási szolgáltatásokat is, 2008 szeptemberéig egy 1999-ben kötött megállapodás (a továbbiakban: 1999. évi megállapodás) szabályozta.

8 A felperes által a szállítási szolgáltatások tekintetében alkalmazott díjak meghatározása mellett az 1999. évi megállapodás többek között tartalmazott egy konkrét kötelezettségvállalást is a felperes részéről arra vonatkozóan, hogy az Orlen teherárúját a Lettország felé vezető rövid útvonalon szállítja. E megállapodás 6.1. cikke ugyanis felhatalmazta az Orlent, hogy „a Bugeniai–Rengė útvonalat (hozzávetőleg 34 km) használja a teherárú Lettországba, Észtországba vagy a Független Államok Közösségébe történő szállítására”, a megállapodás teljes időtartama alatt, azaz 2024-ig.

9 2008 elején kereskedelmi jogvita alakult ki a felperes és az Orlen között az utóbbi által a kőolajtermékei szállításáért fizetett díjak tekintetében.

10 A felperessel folytatott, a díjakra vonatkozó kereskedelmi jogvita miatt az Orlen mérlegelte annak lehetőségét, hogy közvetlenül kössön szerződést az LDZ-vel a felperes teherárujának a Lettország felé vezető rövid útvonalon végzett vasúti fuvarozására irányuló szolgáltatásokra vonatkozóan, valamint hogy áthelyezze tengeri exporttevékenységeit Klaipėdából (Litvánia) a Lettországban található rigai és ventspilsi tengeri terminálok felé.

11 E célból az Orlen 2008. április 4-én levelet írt a lett közlekedési és hírközlési minisztériumnak, hogy tájékoztassa őt arról a tervéről, hogy az LDZ vasúti szállítási szolgáltatásainak segítségével tengeri exporttevékenységét áthelyezi a lettországi Ventspils tengeri terminájára, és találkozót javasolt e projekt megvitatására a minisztériummal. Az Orlen emellett információkat kért azokról a díjakról, amelyekre az LDZ vasúti szállítási szolgáltatásaiért számíthatott. 2008. május 7-i válaszában a minisztérium jelezte az Orlennek, hogy nem avatkozik be az LDZ üzleti döntéseibe, ugyanakkor jelentős érdeke fűződik a lettországi áruszállítás fejlesztéséhez.

12 2008. június 12-én megbeszélésre került sor a felperes és az Orlen között, amelynek során ismertették ezen, az Orlen exporttevékenységének áthelyezésére vonatkozó tervet. Ezenkívül, mivel az Orlen 2008 tavaszától egyoldalúan úgy döntött, hogy a felperes által igényeltnél alacsonyabb tarifát alkalmaz, és visszatartja a különbözet kifizetését, a felperes 2008. július 17-én választottbírósági eljárást indított az Orlen ellen.

13 2008. július 28-án az LG tájékoztatta az Orlent az 1999. évi megállapodás 2008. szeptember 1-jei hatállyal történő felmondásáról. Az Orlen az Európai Közösségek Bizottsága előtti közigazgatási eljárás során hangsúlyozta, hogy az 1999. évi megállapodás 2008. szeptember 1-jei hatállyal történő felmondását az LG három nappal azt követően jelentette be, hogy az Orlen hivatalosan árajánlatot kért az LDZ-től annak érdekében, hogy felváltsa a felperes szolgáltatásait körülbelül 4,5–5 millió tonna finomított kőolajterméknek a finomítóból a Lettország felé vezető rövid útvonalon a lett területen található tengeri terminálokba szállítása tekintetében. Az Orlen arra is utalt, hogy lehet, hogy a felperest közvetlenül az LDZ tájékoztatta az árajánlatkérésről.

14 2008. szeptember 2-án, a sínszakasz néhány tíz méteres deformálódásának (a továbbiakban: deformálódás) kimutatását követően az LG főként biztonsági okokra hivatkozva felfüggesztette a forgalmat a Lettország felé vezető rövid útvonal Mažeikiai és a Lettországgal közös határ közötti 19 km-es szakaszán (a továbbiakban: sínszakasz).

15 2008. szeptember 3-án a felperes kijelölt egy, a helyi leányvállalatának vezetőiből álló vizsgálóbizottságot a deformálódás okainak kivizsgálása céljából. A vizsgálóbizottság két jelentést nyújtott be, a 2008. szeptember 5-i vizsgálati jelentést és a 2008. szeptember 5-i műszaki jelentést (a továbbiakban együtt: 2008. szeptember 5-i jelentések).

16 A 2008. szeptember 5-i vizsgálati jelentés szerint a deformálódást a sínszakasz szerkezetét alkotó számos elem fizikai megrongálódása okozta. A 2008. szeptember 5-i vizsgálati jelentés azt is megerősítette, hogy a forgalmat mindaddig fel kell függeszteni, „amíg valamennyi helyreállítási és javítási munkálat be nem fejeződik”.

17 A 2008. szeptember 5-i vizsgálati jelentésben szereplő észrevételeket megerősítette a 2008. szeptember 5-i műszaki jelentés, amely az első jelentéshez hasonlóan kizárólag a deformálódás helyére hivatkozott, és annak okát a sínszakasz szerkezetével kapcsolatos különböző problémákban jelölte meg. A 2008. szeptember 5-i műszaki jelentés megállapította, hogy a sínszakasz deformálódásának formájában megvalósuló közlekedési balesetet incidensnek kell minősíteni, és hogy azt a sínszakasz felső szerkezeti elemeinek fizikai elhasználódása okozta.

18 Az LDZ 2008. szeptember 29-én, egy 2008. szeptember 22-én tartott találkozót követően ajánlatot tett az Orlennek kőolajtermékei szállítására. Az Orlen szerint ez az ajánlat „konkrét és vonzó” volt.

19 2008. október 3-án az LG megkezdte a sínszakasz teljes leszerelését. 2008 októberének végére a sínszakaszt teljesen leszerelte.

20 2008. október 17-én az Orlen levelet küldött az LDZ-nek, amelyben megerősítette azon szándékát, hogy körülbelül 4,5 millió tonna kőolajterméket szállíttasson a finomítóból a lettországi tengeri terminálokba, majd 2009. február 20-án találkozóra került sor, 2009 tavaszán pedig előrehaladottabb megbeszélésekre.

21 2009 januárjában a felperes és az Orlen tizenöt évre új általános szállítási megállapodást kötött 2024. január 1-jéig (a továbbiakban: 2009. évi megállapodás). E megállapodás egy 2008. október 1-jén kötött ideiglenes megállapodást váltott fel.

22 A 2009. évi megállapodás a felperesnek a díjszabásra vonatkozó rendes árpolitikáján alapult, amely minden egyes litvániai vasútvonal vonatkozásában alapdíjat állapított meg. Ezenkívül a 2009. évi megállapodás egy engedményrendszert alkalmazott ezekre a díjakra *[bizalmas]*. [1]

23 *[bizalmas]*

24 Az Orlen és az LDZ közötti tárgyalások 2009. június végéig folytatódtak, amikor az LDZ kérelmet nyújtott be annak érdekében, hogy engedélyt kapjon a Lettország felé vezető rövid útvonal litvániai részén való működésre.

25 2009. november 10-én a választottbíróság megállapította, hogy az 1999. évi megállapodás felperes általi egyoldalú felmondása jogellenes volt, és hogy e megállapodást úgy kell tekinteni, mint amely 2008. október 1-jéig hatályban volt, amikor is az Orlen és a felperes ideiglenes szállítási megállapodást kötöttek.

26 Az Orlen szerint az LDZ-vel folytatott megbeszélések 2010 közepén megszakadtak, amikor végül úgy ítélte meg, hogy a felperesnek nem áll szándékában rövid távon megjavítani a sínszakaszt. Ekkor az LDZ visszavonta a Lettország felé vezető rövid útvonal litvániai részén való működési engedély iránti kérelmét.

B. A közigazgatási eljárás

27 2010. július 14-én az Orlen [az EUMSZ 101.] és [EUMSZ 102. cikkben] meghatározott versenyszabályok végrehajtásáról szóló, 2002. december 16-i 1/2003/EK tanácsi rendelet (HL 2003. L 1., 1. o.; magyar nyelvű különkiadás 8. fejezet, 2. kötet, 205. o.) 7. cikke alapján hivatalos panaszt nyújtott be a Bizottsághoz.

1 Kitakart bizalmas adatok.

28 Panaszában az Orlen lényegében kifejtette, hogy a közte és az LG között fennálló kereskedelmi vita eredményeként az utóbbi leszerelte a sínszakaszt, ami elérhetetlenné tette a Lettország felé vezető rövid útvonalat, és arra kényszerítette az Orlent, hogy az egyetlen rendelkezésre álló útvonalat, nevezetesen a Lettország felé vezető hosszú útvonalat vegye igénybe termelése Lettországba szállításra vagy azon keresztül történő szállításra szánt részének vasúti szállítása céljából.

29 Konkrétabban az Orlen kifejtette, hogy a szóban forgó kereskedelmi vita az LG által a vasúti árufuvarozás után felszámított díjakra vonatkozott, és hogy e vita miatt megkezdte azon lehetőség vizsgálatát, hogy kizárólag az LDZ szolgáltatásait vegye igénybe finomított kőolajtermékeinek a Lettország felé vezető rövid útvonalon történő szállítása céljából, valamint hogy ezen útvonal révén áthelyezze a klaipėdai tengeri terminálról folytatott tengeri exporttevékenységét a rigai és ventspilsi tengeri terminálokra, amiről az LG is tudomással bírt. Az Orlen így arra hivatkozott, hogy a felperes által hozott intézkedések, vagyis a forgalom felfüggesztése, majd a sínszakasz felszámolása nem voltak objektíven igazoltak, és azok kizárólag annak megakadályozására irányultak, hogy az Orlen az LDZ vasúti szállítási szolgáltatásainak igénybevétele révén áthelyezze tengeri exporttevékenységét a lettországi tengeri terminálokra.

30 2011. március 8. és 10. között a Bizottság, amelyet a Lett Köztársaság és a Litván Köztársaság nemzeti versenyhatóságai segítenek, az 1/2003 rendelet 20. cikke alapján helyszíni vizsgálatokat folytatott a felperes vilniusi és az LDZ rigai helyiségeiben. E helyszíni vizsgálatok során a Bizottság többek között olyan dokumentumokat foglalt le, amelyek álláspontja szerint azt bizonyítják, hogy a felperes tudatában volt annak a potenciális versenynek, amelyet az LDZ folytathatott volna, valamint azon kockázatnak, hogy az Orlen áthelyezheti tengeri exporttevékenységét a lettországi tengeri terminálokra.

31 2013. március 6-án a Bizottság úgy határozott, hogy a Bizottság által az [EUMSZ 101. és EUMSZ 102. cikk] alapján folytatott eljárásokról szóló, 2004. április 7-i 773/2004/EK bizottsági rendelet (HL 2004. L 123., 18. o.; magyar nyelvű különkiadás 8. fejezet, 3. kötet, 81. o.) 2. cikke szerinti eljárást indít az LG ellen.

32 2015. január 5-én a Bizottság kifogásközlést intézett a felpereshez. E kifogásközlésben a Bizottság előzetesen megállapította, hogy a felperes esetlegesen megsértette az EUMSZ 102. cikket.

33 2015. március 25-én az Orlen benyújtotta a kifogásközlés nem bizalmas változatára vonatkozó észrevételeit.

34 2015. április 8-án a felperes válaszolt a kifogásközlésre, és észrevételeket fogalmazott meg az Orlen észrevételeivel kapcsolatban. A meghallgatást ezt követően 2015. május 27-én tartották.

35 A Bizottság 2015. október 23-án tényállást közlő levelet küldött a felperes részére, amelyre az utóbbi 2015. december 2-án válaszolt. 2016. február 29-én a felperes ismét észrevételeket nyújtott be a Bizottsághoz.

36 2017. október 2-án a Bizottság elfogadta az EUMSZ 102. cikk alkalmazására vonatkozó eljárásban (AT.39813 – Baltic Rail ügy) hozott C(2017) 6544 final határozatot (a továbbiakban: megtámadott határozat), amelynek az összefoglalóját közzétették az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* (HL 2017. C 383., 7. o.).

C. A megtámadott határozat

37 A megtámadott határozatban a Bizottság lényegében azt állapította meg, hogy a felperes Litvániában vasúti pályahálózat-működtetőként visszaélt erőfölényével, felszámolva a sínszakaszt, és így megakadályozta, hogy az LDZ belépjen a litván piacra. A Bizottság bírságot szabott ki a felperessel szemben, és kötelezte a jogsértés megszüntetésére.

1. Az érintett piacok meghatározása és a felperes e piacokon fennálló erőfölénye

38 A megtámadott határozatban a Bizottság két érintett piacot határozott meg:

– a vasúti infrastruktúra működtetésének *upstream* piaca;

– a kőolajtermékek vasúti szállítására vonatkozó szolgáltatások nyújtásának *downstream* piaca.

39 A vasúti infrastruktúra működtetése kapcsán érintett földrajzi piacot a litván nemzeti piacnak kell tekinteni. A kőolajtermékek vasúti szállítása kapcsán érintett földrajzi piacot illetően a Bizottság a „kiindulási pont – rendeltetési hely" megközelítés, azaz az úgynevezett „O & D megközelítés" alapján úgy ítélte meg, hogy a finomítóból a Klaipėda, Riga és Ventspils három tengeri terminálja felé történő vasúti árufuvarozás piacáról van szó.

40 A Bizottság megállapította, hogy a nemzeti szabályozás alapján a felperes *de iure* monopóliummal rendelkezik Litvániában a vasúti infrastruktúra működtetésének *upstream* piacán. E tekintetben a 2004. április 22-i Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodekso patvirtinimo, įsigaliojimo ir taikymo įstatymas (a Litván Köztársaság vasúti közlekedési törvénykönyve) (Žin., 2004, IX-2152. szám; a továbbiakban: vasúti közlekedési törvénykönyv) 5. cikkének (1) bekezdése azt írta elő, hogy a nyilvános vasúti infrastruktúra a litván állam tulajdonában van, és a felperes kezeli, annak működtetése érdekében.

41 A Bizottság azt is megállapította, hogy az LDZ által szállított csekély mennyiségek kivételével az LG az egyetlen olyan vállalkozás, amely a kőolajtermékek vasúti szállítására vonatkozó szolgáltatások nyújtásának *downstream* piacán tevékenykedik, ami ennélfogva erőfölényt biztosít számára e piacon.

2. A visszaélésszerű magatartás

42 A Bizottság a megtámadott határozatban úgy ítélte meg, hogy a felperes Litvániában vasúti pályahálózat-működtetőként visszaélt erőfölényével azáltal, hogy leszerelte a sínszakaszt, ami versenyellenes kiszorító hatást fejthetett ki a kőolajtermékeknek a finomító és a szomszédos tengeri terminálok közötti vasúti szállítására vonatkozó szolgáltatások nyújtásának piacán, akadályozva a piacra lépést, anélkül hogy fennállna ennek objektív igazolása. Közelebbről a Bizottság a megtámadott határozat (182)–(201) preambulumbekezdésében úgy ítélte meg, hogy a sínszakasz teljes egészében való leszerelésével az LG olyan módszerekhez folyamodott, amelyek a szokásos verseny feltételeitől eltértek. E tekintetben a Bizottság először is rámutatott arra, hogy az LG tisztában volt azzal, hogy az Orlen az LDZ szolgáltatását felhasználva a lettországi tengeri terminálokra való váltást tervezi; másodszor arra, hogy az LG nagyon sietve, a szükséges források biztosítása nélkül és az újjáépítéséhez szükséges szokásos előkészítő lépések megtétele nélkül végezte el a sínszakasz leszerelését; harmadszor arra, hogy a sínszakasz felszámolása ellentétes az ágazat bevett gyakorlataival; negyedszer arra, hogy az LG-nek tudomása volt arról, hogy a sínszakasz újjáépítésével fennállna a kockázata annak, hogy az Orlen termékeinek szállítására irányuló tevékenységét teljesen elveszíti; ötödször pedig arra, hogy az LG arra törekedett, hogy meggyőzze a litván kormányt, hogy ne építse újjá a sínszakaszt.

43 A Bizottság megállapította, hogy a sínszakasz biztosította a legrövidebb és legkevésbé költséges útvonalat a finomítótól egy lettországi tengeri terminálig. A Bizottság véleménye szerint a Lettországhoz és az LDZ logisztikai bázisához való közelsége miatt ez az útvonal emellett igen előnyös lehetőséget kínált az LDZ számára a litván piacra való belépéshez.

44 A felperes magatartásából eredő versenyellenes hatásokat illetően a Bizottság a megtámadott határozat (202)–(324) preambulumbekezdésében végzett elemzést követően úgy ítélte meg, hogy a sínszakasz leszerelése alkalmas volt arra, hogy megakadályozza az LDZ piacra lépését, vagy legalábbis sokkal nehezebbé tette azt, noha a Bizottság véleménye szerint a sínszakasz leszerelését megelőzően az LDZ-nek hihető lehetősége volt arra, hogy a finomítóból a Lettország felé vezető rövid útvonalon a lettországi tengeri terminálokhoz szállítsa az Orlen tengeri exportra szánt kőolajtermékeit. A sínszakasz felszámolása után a finomítóból a lettországi tengeri terminálok felé irányuló minden vasúti áruszállításnak sokkal hosszabb utat kellett megtennie Litvánia területén. Közelebbről a Bizottság úgy ítélte meg, hogy a sínszakasz leszerelését követően az LDZ egyetlen lehetősége arra, hogy versenyezzen a felperessel, az volt, hogy a Klaipėda felé tartó útvonalon vagy a Lettország felé vezető hosszú útvonalon próbál meg tevékenykedni. Emiatt az LDZ-nek a lettországi logisztikai bázisától nagy távolságra kellett volna működnie, és a versenytársa, az LG infrastruktúra-szolgáltatásaitól függött volna. E körülmények között a Bizottság úgy vélte, hogy előzetes szempontból az LDZ olyan jelentős üzleti kockázatokkal szembesül, amelyeket kevésbé valószínű, hogy vállal.

45 A Bizottság továbbá a megtámadott határozat (325)–(357) preambulumbekezdésében úgy vélte, hogy a felperes semmilyen objektív igazolást nem terjesztett elő a sínszakasz leszerelésével kapcsolatban, mivel a szolgáltatott magyarázatok nem állnak egymással összhangban, időnként kifejezetten ellentmondanak egymásnak, és nem meggyőzőek.

3. A bírság és a jogsértés megszüntetésére való kötelezés

46 Az 1/2003/EK rendelet 23. cikke (2) bekezdésének a) pontja alapján kiszabott bírságok megállapításáról szóló iránymutatást (HL 2006. C 210., 2. o.; a továbbiakban: 2006. évi iránymutatás) alkalmazva a Bizottság a jogsértés súlyára és időtartamára tekintettel 27 873 000 euró összegű bírságot szabott ki a felperessel szemben.

47 A Bizottság továbbá úgy ítélte meg, hogy több olyan lehetséges strukturális vagy magatartásbeli korrekciós intézkedés képzelhető el, amely révén vagy helyreállítható a sínszakasz leszerelése előtti versenyhelyzet, vagy pedig megszüntethetők a tengeri terminálokhoz vezető többi útvonal tekintetében a lehetséges versenytársak számára jelentkező hátrányok. E célból kötelezte az LG-t a jogsértés megszüntetésére, valamint arra, hogy a megtámadott határozat közlésének időpontjától számított három hónapon belül nyújtson be számára javaslatot az erre irányuló intézkedésekről.

4. A megtámadott határozat rendelkező része

48 A megtámadott határozat rendelkező részének szövege a következő:

„1. cikk

Az [LG] megsértette az EUMSZ 102. cikket azáltal, hogy leszerelte a Mažeikiai (Litvánia) és a lett határ közötti sínszakaszt. A jogsértés 2008. október 3-án kezdődött, és a jelen határozat elfogadásának időpontjában is folytatódott.

2. cikk

A Bizottság az 1. cikkben foglalt jogsértés miatt 27 873 000 [euró] bírságot szab ki az [LG-vel] szemben.

[…]

3. cikk

Az [LG-nek] meg kell szüntetnie az 1. cikkben megállapított jogsértést, és 3 hónapon belül javaslatot kell a Bizottság elé terjesztenie az erre irányuló intézkedésekről. E javaslatnak kellően részletesnek kell lennie ahhoz, hogy a Bizottság előzetes értékelést folytathasson le annak megállapítása érdekében, hogy a javasolt intézkedések biztosítják-e a határozat hatékony tiszteletben tartását.

Az [LG-nek] tartózkodnia kell minden olyan magatartás megismétlésétől, amelynek célja vagy hatása az 1. cikkben említett magatartáshoz hasonló […]”

II. Az eljárás és a felek kérelmei

49 A Törvényszék Hivatalához 2017. december 14-én benyújtott keresetlevelével a felperes megindította a jelen keresetet.

50 A Törvényszék Hivatalában 2018. április 5-én nyilvántartásba vett beadványában az Orlen kérte, hogy a Bizottság kérelmeinek támogatása végett beavatkozhasson a jelen eljárásba.

51 A Bizottság kérelmére a bizalmas kezelés iránti kérelem benyújtására nyitva álló határidőt meghosszabbították, és 2018. június 4-ben állapították meg.

52 A Törvényszék Hivatalához 2018. június 1-jén, illetve 4-én benyújtott levelében a Bizottság és a felperes kérte a keresetlevélben és az ellenkérelemben, valamint egyes mellékleteikben szereplő egyes elemek bizalmas kezelését a beavatkozó féllel szemben. A felperes és a Bizottság benyújtotta a keresetlevél és az ellenkérelem közös nem bizalmas változatát.

53 2018. június 15-i levelében a felperes kérte a válaszban és annak mellékletében szereplő egyes információk bizalmas kezelését a beavatkozó féllel szemben.

54 A Törvényszék harmadik tanácsának elnöke 2018. július 13-án hozott végzésével megengedte az Orlen számára, hogy beavatkozzon a Bizottság kérelmeinek támogatása végett. A bizalmas kezelés iránti kérelmek megalapozottságáról ekkor nem határoztak, és a különböző eljárási iratok felek által készített nem bizalmas változatát közölték az Orlennel.

55 2018. július 31-i levelében a Bizottság kérte a válaszban szereplő egyes információk bizalmas kezelését a beavatkozó féllel szemben. Ugyanezen a napon a felperes és a Bizottság benyújtotta a válasz közös, nem bizalmas változatát.

56 A beavatkozó fél 2018. augusztus 5-i levelével vitatta bizonyos eljárási iratok, mégpedig az A. 14. és A. 26. mellékletek nem bizalmas változatában kitakart egyes részek bizalmas voltát.

57 2018. augusztus 30-i levelében a felperes kérte a viszonválaszban szereplő egyes információk bizalmas kezelését a beavatkozó féllel szemben. A felek a viszonválasz közös, nem bizalmas változatát benyújtották a Hivatalhoz.

58 2018. szeptember 15-én a beavatkozó fél benyújtotta a beavatkozási beadványát.

59 2018. szeptember 22-i levelében a beavatkozó fél közölte, hogy nincs kifogása a felek által benyújtott bizalmas kezelés iránti kérelmekkel szemben a válaszban és a viszonválaszban foglalt egyes elemek tekintetében.

60 2018. szeptember 24-én a Törvényszék (harmadik tanács) az eljárási szabályzata 89. cikkének (3) bekezdése szerinti pervezető intézkedések keretében írásban kérdéseket intézett a felpereshez és a beavatkozó félhez. Ez utóbbiak e kérdésekre a kitűzött határidőn belül válaszoltak.

61 2018. december 13-án a Törvényszék (harmadik tanács) az eljárási szabályzat 89. cikkének (3) bekezdése szerinti pervezető intézkedések keretében írásban kérdéseket intézett a felpereshez és a beavatkozó félhez.

62 2018. december 21-én a beavatkozó fél válaszolt a Törvényszék által feltett kérdésekre, és visszavonta az A. 26. mellékletre vonatkozó kifogásait, míg 2019. január 7-én a felperes visszavonta az A. 14. melléklet bizalmas kezelése iránti kérelmét. Ennélfogva semmilyen kifogás nem maradt fenn a felperes által benyújtott bizalmas kezelés iránti kérelmeket illetően.

63 A Törvényszék tanácsai összetételének megváltozásakor az előadó bírót az első tanácsba osztották be, ezért a jelen ügyet az eljárási szabályzat 27. cikkének (5) bekezdése alapján e tanácsnak osztották ki.

64 Az első tanács javaslatára a Törvényszék az eljárási szabályzat 28. cikke alapján úgy határozott, hogy az ügyet kibővített ítélkező testület elé utalja.

65 2019. november 28-án az előadó bíró javaslatára a Törvényszék (kibővített első tanács) úgy határozott, hogy megnyitja az eljárás szóbeli szakaszát, és az eljárási szabályzat 89. cikkében előírt pervezető intézkedések keretében írásban kérdéseket intézett a felekhez, valamint egy dokumentum benyújtására hívott fel. A felek az előírt határidőn belül eleget tettek e felhívásoknak.

66 A Törvényszék a 2020. február 5-i tárgyaláson meghallgatta a felek szóbeli előadásait és az általa feltett szóbeli kérdésekre adott válaszaikat.

67 A felperes azt kéri, hogy a Törvényszék:

– semmisítse meg a megtámadott határozatot;

– másodlagosan, csökkentse a vele szemben a megtámadott határozat 2. cikkében kiszabott bírság összegét;

– kötelezze a Bizottságot a költségek viselésére.

68 A Bizottság és a beavatkozó fél azt kéri, hogy a Törvényszék:

– teljes egészében utasítsa el a keresetet;

– kötelezze a felperest a költségek viselésére.

III. A jogkérdésről

A. Az elsődlegesen előterjesztett, a megtámadott határozat megsemmisítésére irányuló kérelmekről

69 A felperes öt jogalapra hivatkozik a megtámadott határozat megsemmisítésére irányuló elsődleges kérelmeinek alátámasztása érdekében. Lényegében az első jogalap az EUMSZ 102. cikk alkalmazása során a felperes magatartásának visszaélésszerű jellegét illetően elkövetett nyilvánvaló mérlegelési hibákon és téves jogalkalmazáson alapul, a második az EUMSZ 102. cikk alkalmazása során a szóban forgó magatartás értékelését illetően elkövetett mérlegelési hibákon és téves jogalkalmazáson, a

harmadik az EUMSZ 296. cikknek és az 1/2003 rendelet 2. cikkének a bizonyítékok elégtelensége és az indokolás hiánya miatti megsértésén alapul, a negyedik – kizárólag az első részét tekintve – a bírság összegének megállapítása során elkövetett hibákkal, míg az ötödik a korrekciós intézkedés előírását érintő hibákkal kapcsolatos.

1. Az első, az EUMSZ 102. cikk alkalmazása során a felperes magatartásának visszaélésszerű jellegét illetően elkövetett mérlegelési hibákon és téves jogalkalmazáson alapuló jogalapról

70 Első jogalapjának alátámasztása érdekében a felperes lényegében a Bizottság által a megtámadott határozatban a magatartásának az EUMSZ 102. cikk értelmében vett erőfölénnyel való visszaélésnek minősítésére alkalmazott jogi kritériumot vitatja. A felperes szerint a Bizottságnak a jelen ügyet az alapvető infrastruktúrákhoz való hozzáférés megtagadására vonatkozó állandó ítélkezési gyakorlat fényében kellett volna értékelnie, amely sokkal magasabb küszöböt határoz meg egy magatartás visszaélésszerű jellegének megállapításához, mint amelyet a megtámadott határozatban alkalmaztak.

71 Először is a felperes szerint nem a sínszakasz leszerelése jár versenyellenes hatásokkal. Valójában a forgalom egy hónappal korábban történt felfüggesztése eredményezett ilyen hatásokat. A felperes véleménye szerint, még ha a sínszakaszt 2008. október 3-án nem is szerelték volna le, továbbá függetlenül attól, hogy azt a forgalom 2008. szeptember 2-i felfüggesztését követően nem javították ki, az LDZ semmiképpen nem használhatta volna azt. Következésképpen a felperes szerint a jogkérdés abban a kérdésben foglalható össze, hogy a jelen ügy körülményei között az EUMSZ 102. cikk kötelezi-e őt a sínszakasz kijavítására. Ilyen kötelezettség hiányában nem merül fel annak kérdése, hogy léteznek-e objektív igazolások a sínszakasz leszerelésére vonatkozóan, vagy sem.

72 Ezt követően a felperes lényegében azzal érvel, hogy az EUMSZ 102. cikk alapján csak abban az esetben írható elő számára a javításra vagy az olyan infrastruktúrába való beruházásra vonatkozó kötelezettség, amelyhez valamely versenytárs hozzáférést kérhet, ha a sínszakasz alapvető infrastruktúra, vagyis ha elengedhetetlen ahhoz, hogy az LDZ az érintett *downstream* piacon gyakorolhassa tevékenységét, és ha a felperes részéről a javítás elmaradása teljesen kizárja a versenyt a *downstream* piacon. A felperes szerint azonban a jelen ügyben e két feltétel nem teljesül. Közelebbről, a sínszakaszhoz való hozzáférés nem elengedhetetlen ahhoz, hogy az LDZ versenyezni tudjon az érintett *downstream* piacon.

73 Általánosabban, a felperes azt állítja, hogy az a tény, hogy egy alternatív megoldás a versenytárs szempontjából kevésbé előnyös lehet, nem teszi „alapvetővé” vagy „nélkülözhetetlenné” az infrastruktúrát. Így a felperes vállalkozási szabadságát és tulajdonhoz való jogát indokolatlanul korlátozná, ha az EUMSZ 102. cikk alapján köteles lenne jelentős összegeket befektetni egy nem alapvető, teljesen elhasználódott és nem működő infrastruktúrába kizárólag azért, hogy lehetővé tegye egyetlen versenytárs piacra lépését azáltal, hogy egyetlen ügyfelet kiszolgáló és ezen ügyfél termelésének kis részét érintő, kedvezőbb útvonalat bocsát a rendelkezésére.

74 Végül a felperes megjegyzi, hogy maga a Bizottság is az alapvető infrastruktúrákkal kapcsolatos ítélkezési gyakorlaton alapuló jogi kritériumot kívánta alkalmazni a kifogásközlést megelőzően. A felperessel 2013. március 25-én tartott találkozón ugyanis a Bizottság szervezeti egységei kifejtették, hogy a kárral kapcsolatos elmélet azon az előfeltevésen alapul, amely szerint a sínszakasz leszerelése az alapvető infrastruktúra-szolgáltatások nyújtása LDZ-vel szembeni megtagadásának minősül.

75 A Bizottság és a beavatkozó fél vitatja ezt az érvelést.

76 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy az EUMSZ 102. cikk többek között tiltja, hogy az erőfölényben lévő vállalkozás olyan gyakorlatot folytasson, amely kiszorító hatást gyakorol a hozzá hasonló hatékonyságúnak tekintett versenytársaira, és az érdemeken alapuló verseny eszközein kívüli más eszközök felhasználásával erősíti az erőfölényét (lásd: 2017. szeptember 6-i Intel kontra Bizottság ítélet, C-413/14 P, EU:C:2017:632, 136. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

77 Az állandó ítélkezési gyakorlat szerint az erőfölényben lévő vállalkozás különös felelősséggel tartozik azért, hogy magatartása ne csorbítsa a belső piacon a hatékony és torzulásmentes versenyt (lásd: 2017. szeptember 6-i Intel kontra Bizottság ítélet, C-413/14 P, EU:C:2017:632, 135. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

78 E tekintetben megállapításra került, hogy az EUMSZ 102. cikk által tiltott, erőfölénnyel való visszaélés olyan objektív fogalom, amely az erőfölényben lévő vállalkozás olyan magatartásaira vonatkozik, amelyek hatására – olyan piacon, ahol pontosan a szóban forgó vállalkozás jelenlétének következtében a verseny már meggyengült – a termékeknek vagy szolgáltatásoknak a gazdasági szereplők általi teljesítésen alapuló rendes versenyét jellemző eszközöktől eltérő eszközökkel akadályozzák a piacon még létező versenyszint fenntartását vagy e verseny fejlődését (lásd: 2012. április 19-i Tomra Systems és társai kontra Bizottság ítélet, C-549/10 P, EU:C:2012:221, 17. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat; 2009. szeptember 9-i Clearstream kontra Bizottság ítélet, T-301/04, EU:T:2009:317, 140. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

79 Az EUMSZ 102. cikk nemcsak a fogyasztókat közvetlenül károsító magatartásokra terjed ki, hanem azokra is, amelyek a versenyt torzítva károsítják őket (lásd: 2012. március 27-i Post Danmark ítélet, C-209/10, EU:C:2012:172, 20. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat; lásd továbbá ebben az értelemben: 2012. március 29-i Telefónica és Telefónica de España kontra Bizottság ítélet, T-336/07, EU:T:2012:172, 171. pont).

80 Nem feltétlenül a kifogásolt visszaélésszerű magatartás tényleges hatásáról van szó. Az EUMSZ 102. cikk megsértésének megállapításához azt kell bizonyítani, hogy az erőfölényben lévő vállalkozás visszaélésszerű magatartása a verseny korlátozására irányul, vagyis másként fogalmazva a magatartás ilyen hatás kiváltására alkalmas (2012. április 19-i Tomra Systems és társai kontra Bizottság ítélet, C-549/10 P, EU:C:2012:221, 68. pont; lásd továbbá: 2009. szeptember 9-i Clearstream kontra Bizottság ítélet, T-301/04, EU:T:2009:317, 144. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat; 2012. március 29-i Telefónica és Telefónica de España kontra Bizottság ítélet, T-336/07, EU:T:2012:172, 268. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat). Egyébiránt az a tény, hogy az erőfölényben lévő vállalkozás visszaélésszerű magatartása kedvezőtlen hatásokkal jár az erőfölény által jellemzett piacoktól eltérő piacokra, nem képezi akadályát az EUMSZ 102. cikk alkalmazásának (lásd ebben az értelemben: 1996. november 14-i Tetra Pak kontra Bizottság ítélet, C-333/94 P, EU:C:1996:436, 25. pont).

81 Ezen elvekre figyelemmel kell elemezni a felperes által első jogalapjának alátámasztására előadott érveket.

82 A jelen ügyben ki kell emelni, hogy a felperes által az első jogalap keretében előadott érvelés kizárólag a Bizottság által annak érdekében alkalmazott jogi kritériumra vonatkozik, hogy magatartását erőfölénnyel való visszaélésnek minősítse.

83 A megtámadott határozat (177) és (178) preambulumbekezdésében a Bizottság megállapította, hogy a sínszakasz objektív igazolás nélküli leszerelésével a felperes visszaélt az erőfölényével a vasúti infrastruktúra működtetésének litvániai piacán. A Bizottság közelebbről úgy ítélte meg, hogy a szóban forgó jogi és ténybeli körülmények között a sínszakasz leszerelése nem a rendes versenyt jellemző gyakorlatoknak megfelelő magatartás. A Bizottság szerint ez potenciálisan versenyellenes hatásokkal járt a kőolajtermékeknek a finomító és a klaipėdai, rigai és ventspilsi tengeri terminálok közötti vasúti szállítására vonatkozó szolgáltatások nyújtásának piacán, mégpedig piacralépési korlátok létrehozása révén.

84 Ebből következik, hogy a jelen ügyben a megtámadott határozatban kifogásolt magatartás magából a sínszakasz leszereléséből áll, függetlenül attól, hogy ezen az útvonalon 2008. szeptember 2-án felfüggesztették a forgalmat, és attól, hogy azt nem javították ki.

85 E tekintetben mindenekelőtt, amennyiben a felperes az érvelésével azt vitatja, hogy a sínszakasz leszerelése önmagában potenciálisan visszaélésszerű magatartásnak minősíthető, emlékeztetni kell arra, hogy az EUMSZ 102. cikkben meghatározott visszaélésszerű magatartások felsorolása nem kimerítő, ezért a visszaélésszerű magatartások e rendelkezésben foglalt felsorolása nem meríti ki az erőfölénnyel való visszaélésnek az uniós jog által tiltott módozatait (lásd: 2011. február 17-i TeliaSonera Sverige ítélet, C-52/09, EU:C:2011:83, 26. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat). Ennélfogva főszabály szerint visszaélésszerűnek minősíthető az erőfölényben lévő vállalkozás bármely olyan magatartása, amely alkalmas a verseny korlátozására valamely piacon. Ebből következik, hogy nem zárható ki, hogy a sínszakasz leszerelése önmagában, függetlenül a forgalom felfüggesztésétől és a kijavítás hiányától, potenciálisan visszaélésszerű magatartásnak minősíthető.

86 Ennélfogva meg kell vizsgálni, hogy a jelen ügyben a Bizottság a megtámadott határozatban a megfelelő jogi kritériumot alkalmazta-e annak megállapításakor, hogy a szóban forgó magatartás, vagyis a sínszakasz leszerelése az EUMSZ 102. cikk értelmében vett erőfölénnyel való visszaélésnek minősül.

87 Előzetesen ki kell emelni, hogy az alapvető infrastruktúrákra vonatkozó ítélkezési gyakorlat lényegében olyan körülményekre vonatkozik, amelyek között az erőfölényben lévő vállalkozás részéről a szolgáltatás megtagadása, különösen tulajdonjog gyakorlása révén, alkalmas arra, hogy erőfölénnyel való visszaélést valósítson meg. Ezen ítélkezési gyakorlat tehát különösen olyan helyzetekre vonatkozik, amelyekben a beruházás vagy innováció alapján járó kizárólagos jog szabad gyakorlása a közös piacon fennálló torzulásmentes verseny érdekében korlátozható (lásd: 2010. július 1-jei AstraZeneca kontra Bizottság ítélet, T-321/05, EU:T:2010:266, 679. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

88 Közelebbről, ez a korlátozás, amely végső soron szolgáltatási kötelezettség előírásában nyilvánul meg, azzal a feltétellel megengedett, hogy teljesül a Bíróság által többek között az 1998. november 26-i Bronner ítéletben (C-7/97, EU:C:1998:569) meghatározott három kivételes körülmény.

89 Az 1998. november 26-i Bronner ítélet (C-7/97, EU:C:1998:569) alapjául szolgáló ügyben a Bíróság megállapította, hogy ahhoz, hogy a szolgáltatáshoz való hozzáférés nyújtásának az erőfölényben lévő vállalkozás általi megtagadása az EUMSZ 102. cikk értelmében vett visszaélésnek minősülhessen, az szükséges, hogy e megtagadás alkalmas legyen a szolgáltatás igénybevevőjének piacán a verseny teljes mértékben való megszüntetésére, hogy e megtagadást ne lehessen objektíve indokolni, valamint hogy a szolgáltatás maga elengedhetetlen legyen a szolgáltatás igénybevevője tevékenységének gyakorlásához (1998. november 26-i Bronner ítélet, C-7/97, EU:C:1998:569, 41. pont; lásd továbbá: 2009. szeptember 9-i Clearstream kontra Bizottság ítélet, T-301/04, EU:T:2009:317, 147. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

90 Az 1998. november 26-i Bronner ítéletben (C-7/97, EU:C:1998:569) említett kivételes körülmények célja annak biztosítása, hogy az erőfölényben lévő vállalkozás számára előírt, az infrastruktúrájához való hozzáférés biztosítására vonatkozó kötelezettség végső soron ne akadályozza a versenyt azáltal, hogy csökkenti az ilyen infrastruktúra építésére irányuló kezdeti ösztönzést e vállalkozás számára. Az erőfölényben lévő vállalkozást ugyanis kevésbé ösztönöznék arra, hogy befektessen az infrastruktúrákba, ha versenytársai kérelemre részesülhetnének azok előnyeiből (lásd ebben az értelemben: Jacobs főtanácsnok Bronner ügyre vonatkozó indítványa, C-7/97, EU:C:1998:264, 57. pont).

91 Ugyanakkor az erőfölényben lévő vállalkozás arra való ösztönzésének védelmére irányuló ilyen követelmény, hogy befektessen az alapvető infrastruktúrákba, nem áll fenn akkor, ha az alkalmazandó szabályozási keret már előír szolgáltatásnyújtásra irányuló kötelezettséget az erőfölényben lévő vállalkozás számára, vagy ha a vállalkozás által a piacon megszerzett erőfölény korábbi állami monopóliumból ered.

92 Az ítélkezési gyakorlat ily módon elismerte, hogy az 1998. november 26-i Bronner ítéletben (C-7/97, EU:C:1998:569) kidolgozott kivételes körülményeket olyan ügyekben fogalmazták meg és alkalmazták, amelyekben arról a kérdésről volt szó, hogy az EUMSZ 102. cikk megkövetelheti-e az erőfölényben lévő vállalkozástól, hogy más vállalkozások számára hozzáférést biztosítson valamely termékhez vagy szolgáltatáshoz, amennyiben egyáltalán nincs ilyen irányú jogszabályi kötelezettség (2018. december 13-i Slovak Telekom kontra Bizottság ítélet, T-851/14, fellebbezés alatt, EU:T:2018:929, 118. pont). Ha ugyanis fennáll a szolgáltatásnyújtásra vonatkozó jogi kötelezettség, a gazdasági ösztönzők szükséges mérlegelését, amelyek védelme igazolja az 1998. november 26-i Bronner ítéletben (C-7/97, EU:C:1998:569) kialakított kivételes körülmények alkalmazását, a jogalkotó már elvégezte e kötelezettség előírásának időpontjában.

93 Az ítélkezési gyakorlat azt is elismerte, hogy amennyiben az erőfölény fennállása *de iure* monopóliumból ered, ezt az EUMSZ 102. cikk alkalmazása keretében figyelembe kell venni (lásd ebben az értelemben: 2012. március 27-i Post Danmark ítélet, C-209/10, EU:C:2012:172, 23. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat). Ez még inkább így van abban az esetben, ha a *de iure* monopóliumhelyzetben a vállalkozás nem fektetett be az infrastruktúra létrehozásába, mivel azt állami forrásokból építették és fejlesztették ki.

94 A jelen ügyben először is meg kell állapítani, hogy a felperes olyan erőfölénnyel rendelkezik a vasúti infrastruktúra működtetésének piacán, amely *de iure* monopóliumból ered. A felperes ezenkívül nem fektetett be a litván államhoz tartozó litván vasúti hálózatba, amelyet állami forrásokból építettek és fejlesztettek ki.

95 Másodszor emlékeztetni kell arra, hogy a felperes nem gyakorol szabadon valamely befektetésből vagy innovációból eredő kizárólagos tulajdonjogot. A litván vasúti pályahálózat működtetőjeként a felperes feladata mind az uniós jog, mind a nemzeti jog alapján a nyilvános vasúti infrastruktúrákhoz való hozzáférés biztosítása, valamint ezen infrastruktúra megfelelő műszaki állapotának, illetve a biztonságos és megszakítás nélküli vasúti forgalomnak a biztosítása, továbbá a vasúti forgalom zavara esetén minden szükséges intézkedés megtétele a szokásos állapot visszaállítására.

96 Meg kell ugyanis állapítani, hogy a közösségi vasutak fejlesztéséről szóló, 1991. július 29-i 91/440/EGK tanácsi irányelv (HL 1991. L 237., 25. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 1. kötet, 341. o.) 10. cikke méltányos feltételek mellett biztosította az Unióban székhellyel rendelkező vasúttársaságok számára a vasúti infrastruktúrákhoz való hozzáférést az ilyen szolgáltatások valamennyi tagállamban való végzése érdekében. Ezenkívül a vasúti infrastruktúrakapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról és a biztonsági tanúsítványról szóló, 2001. február 26-i 2001/14/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL 2001. L 75., 29. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 5. kötet, 404. o.) 5. cikke hátrányos megkülönböztetéstől mentes alapon biztosította a vasúttársaságok számára az összes minimális szolgáltatáshoz való hozzáférést, valamint az ugyanezen irányelv II. mellékletében megjelölt szolgáltatási infrastruktúrához való hálózaton keresztüli hozzáférést. Ehhez hasonlóan, amint azt a megtámadott határozat (131) preambulumbekezdése megállapította, a nyilvános vasúti infrastruktúra-kapacitás elosztására vonatkozó szabályok nemzeti szinten meghatározzák az infrastruktúra-szolgáltatások azon kategóriáit, amelyek megfelelnek a 2001/14 irányelv II. mellékletében szereplő szolgáltatások jegyzékének. Közelebbről az említett szabályok 57. pontja szerint a „minimális hozzáférési csomagot” és a vasúti infrastruktúrákhoz való hozzáférést hátrányos megkülönböztetéstől mentesen kell biztosítani.

97 Ezenkívül, amint az a megtámadott határozat (122) preambulumbekezdéséből kitűnik, a 2001/14 irányelv 29. cikkének (1) bekezdése azt írta elő, hogy „[a] vasúti közlekedés műszaki hiba vagy baleset miatti zavara esetén a pályahálózat-működtető köteles minden szükséges intézkedést megtenni a szokásos állapot visszaállítására”. Ehhez hasonlóan a 2011. október 8-ig hatályos 2004. április 27-i Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto sektoriaus reformos įstatymas (a Litván Köztársaság vasúti közlekedési ágazatának reformjáról szóló törvény; Žin., 2004, 61-2182. szám) 8. cikke (1) bekezdésének 4) pontja értelmében a felperes köteles volt biztosítani a nyilvános vasúti

infrastruktúra jó műszaki állapotát, valamint a biztonságos és megszakítás nélküli vasúti forgalmat. Ezenfelül a Litván Köztársaság kormányának 2004. május 19-i 611. sz. határozatával elfogadott és 2006. február 15-i 167. sz. határozatával módosított, a nyilvános vasúti infrastruktúra-kapacitás elosztására vonatkozó szabályok 69. pontja úgy rendelkezik, hogy vasúti baleset következtében a vasúti közlekedésben bekövetkezett zavarok esetén a pályahálózat-működtető köteles minden szükséges intézkedést megtenni a szokásos állapot visszaállítására.

98 A fentiekre tekintettel meg kell állapítani, hogy ellentétben azzal, amit a felperes állít, a releváns szabályozási keretre tekintettel a szóban forgó magatartást, vagyis a teljes sínszakasz leszerelését nem lehet az alapvető infrastruktúrákhoz való hozzáférés megtagadására vonatkozó állandó ítélkezési gyakorlat fényében elemezni, hanem azt olyan magatartásként kell vizsgálni, amely alkalmas arra, hogy akadályozza a piacra lépést, azáltal hogy nehezebbé teszi azt, és így versenyellenes kiszorító hatást vált ki. Következésképpen az a kérdés, hogy az EUMSZ 102. cikk a felperest a sínszakasz kijavítására kötelezi-e, a jelen ügy szempontjából nem releváns.

99 Ebből következik, hogy a Bizottság nem követett el hibát, amikor nem értékelte, hogy a vitatott magatartás megfelel-e azon szolgáltatás nélkülözhetetlenségére vonatkozó feltételnek, amelyhez a hozzáférést megtagadták, valamint az 1998. november 26-i Bronner ítélet (C-7/97, EU:C:1998:569) 41. pontjában meghatározott, a teljes verseny megszüntetésére vonatkozó feltételnek. Elegendő volt ugyanis – az esetleges objektív igazolásra is figyelemmel – annak bizonyítása, hogy versenykorlátozásra, és különösen a piacra lépés akadályozására alkalmas magatartásról van szó (lásd ebben az értelemben: 2012. december 6-i AstraZeneca kontra Bizottság ítélet, C-457/10 P, EU:C:2012:770, 149. és 153. pont).

100 A felperes a Bizottság érvelésére válaszul arra hivatkozva próbálja megkérdőjelezni ezt a következtetést, hogy az EUMSZ 102. cikk alapján nem volt köteles a forrásait egy új infrastruktúrába befektetni, mivel a sínszakasz teljesen elhasználódott, és azt már nem lehetett használni. Közelebbről a felperes szerint a nemzeti jog egyetlen rendelkezése sem írta elő számára azt a feltétlen kötelezettséget, hogy igen korlátozott forrásait egy teljesen elhasználódott sínszakaszt helyettesítő új infrastruktúrába fektesse be, miközben a hálózaton más útvonalak is elérhetők voltak.

101 E tekintetben meg kell állapítani, hogy ez az érvelés azon az előfeltevésen alapul, amely szerint a Bizottságnak ahelyett, hogy visszaélésszerű magatartásként vizsgálta volna a sínszakasz leszerelését, azt kellett volna megvizsgálnia, hogy az alapvető infrastruktúrákra vonatkozó ítélkezési gyakorlat fényében ezen utóbbi kijavításának elmaradása visszaélésszerű magatartásnak minősíthető-e. Márpedig a fenti 98. és 99. pontban végzett elemzésből kitűnik, hogy ez az előfeltevés téves.

102 Ami azt az érvet illeti, amely szerint maga a Bizottság is az alapvető infrastruktúrákhoz való hozzáféréssel kapcsolatos ítélkezési gyakorlaton alapuló jogi kritériumot kívánta alkalmazni a kifogásközlést megelőzően, mivel a 2013. március 25-én a felperessel tartott találkozón a Bizottság szervezeti egységei kifejtették, hogy a jelen ügyben a kárral kapcsolatos elmélet azon az előfeltevésen alapul, amely szerint a sínszakasz leszerelése az alapvető infrastruktúra-szolgáltatások nyújtása LDZ-vel szembeni megtagadásának minősül, elegendő arra rámutatni, hogy az, hogy a Bizottság szervezeti egységeinek képviselőivel a kifogásközlést megelőzően tartott találkozóról kizárólag a felperes jogtanácsosa által készített, a Bizottság által jóvá nem hagyott jegyzőkönyvben az szerepel, hogy a Bizottság által korábban követett „kárral kapcsolatos elmélet” esetlegesen az alapvető infrastruktúra-szolgáltatások nyújtásának az LDZ-vel szembeni megtagadása volt, nem kötheti a Bizottságot a megtámadott határozatban szereplő értékelés során. Egyébiránt a szóban forgó jegyzőkönyvből kifejezetten kitűnik, hogy a találkozón kifejtett vélemények csupán előzetes vélemények voltak, és a Bizottság más kárral kapcsolatos elméleteket is mérlegelhetett. Közelebbről, e jegyzőkönyv „Kárral kapcsolatos elmélet” című részének második bekezdéséből kitűnik, hogy a Bizottság szerint a sínszakasz leszerelését cél általi versenykorlátozásnak is lehetett tekinteni, amennyiben az akadályozhatta volna a versenyt a vasúti szállítási szolgáltatások nyújtása során.

103 A fentiekre tekintettel meg kell állapítani, hogy a Bizottság nem volt köteles a felperes magatartásának az EUMSZ 102. cikkel való összeegyeztethetőségét az alapvető infrastruktúrákhoz való hozzáférés megtagadására vonatkozó állandó ítélkezési gyakorlat fényében értékelni.

104 Következésképpen az első jogalapot mint megalapozatlant el kell utasítani.

2. A második, az EUMSZ 102. cikk alkalmazása során a szóban forgó magatartás értékelését illetően elkövetett mérlegelési hibákon és téves jogalkalmazáson alapuló jogalapról

105 Második jogalapjával a felperes lényegében az EUMSZ 102. cikk megsértésére, valamint a szóban forgó magatartás értékelésével kapcsolatos nyilvánvaló mérlegelési hibákra hivatkozik, mivel álláspontja szerint a jelen ügy jogi és ténybeli körülményei között a nem alapvető és elhasználódott infrastruktúrának tekinthető sínszakasz leszerelése nem minősül erőfölénnyel való visszaélésnek. Közelebbről a felperes szerint, még ha egy ilyen infrastruktúra megszüntetése rendkívül kivételes körülmények között visszaélésszerű magatartásnak is minősülhetett volna, jóllehet az ítélkezési gyakorlat által meghatározott és az első jogalap keretében felidézett feltételek nem teljesültek, a Bizottság nem bizonyította a jogilag megkövetelt módon, hogy a jelen ügyben ilyen rendkívül kivételes körülmények álltak fenn a sínszakasz vonatkozásában.

106 A felperes a második jogalapot négy részben fejti ki.

107 Előzetesen emlékeztetni kell arra, hogy az EUMSZ 263. cikkben foglalt jogszerűségi vizsgálat a Bizottság által az EUMSZ 101. és EUMSZ 102. cikk alkalmazására vonatkozó eljárásban hozott határozatok valamennyi elemére kiterjed, amelyeket a Törvényszék mind jogi, mind pedig ténybeli szempontból alapos felülvizsgálatnak vet alá a felperes által felhozott jogalapok fényében, és az általa bemutatott bizonyítékok összességére tekintettel (lásd: 2016. január 21-i Galp Energía España és társai kontra Bizottság ítélet, C-603/13 P, EU:C:2016:38, 72. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

a) A második jogalap első, a Bizottság által a sínszakasz hibáinak valódiságával összefüggésben kifejezett „kétségekkel” kapcsolatos hibákra alapított részéről

108 A második jogalap első részében a felperes azt rója fel a Bizottságnak, hogy tévesen alkalmazta a jogot, amit egy mérlegelési hiba tetézett, mivel megalapozatlanok azok a kétségek, amelyekre a Bizottság a sínszakasz hibáinak fennállásával és a forgalom biztonsága szempontjából való jelentőségével kapcsolatban hivatkozott. A felperes közelebbről azt kifogásolja, hogy a Bizottság kijelentette, hogy a sínszakasz leszerelése „nem volt indokolt”, és hogy az általa a sínszakasz és annak hibái kapcsán szolgáltatott műszaki magyarázatok „kevéssé meggyőzőek”. Arra is hivatkozik, hogy a sínszakasz hibáinak fennállásával és jelentőségével kapcsolatban kifejtett „kétségeket” valójában az a körülmény okozta, hogy a Bizottság arra gyanakodott, hogy a felperes a biztonsági problémákat ürügyként használta fel magatartásának leplezésére.

109 Ezen első rész alátámasztása érdekében a felperes négy kifogásra hivatkozik.

1) Az első rész első, a sínszakasz deformálódásának bekövetkezésével kapcsolatos kétségekre alapított kifogásáról

110 Első kifogásával a felperes arra hivatkozik, hogy a Bizottság által a deformálódás bekövetkezésével kapcsolatban kifejezett kétségek teljesen megalapozatlanok. A felperes azt állítja, hogy a Bizottság által a deformálódás fennállásával kapcsolatban kifejezett kétségeket az ahhoz a körülményhez kapcsolódó gyanú okozta, hogy a felperes a magatartásának igazolása érdekében biztonsági problémákra hivatkozott. E tekintetben előadja, hogy a deformálódást a sínszakasz felügyeletében részt vevő, illetve

a sínszakaszért felelős több alkalmazottja is hamar jelentette, és valamennyiük jelentése koherens volt a deformálódás leírásában. Ennélfogva a felperes szerint egyáltalán nincs ok azt feltételezni, hogy valamennyien „összeesküdhettek”, hogy „kitaláljanak” egy nem létező deformálódást.

111 A Bizottság és a beavatkozó fél vitatja e kifogást.

112 A jelen ügyben elegendő megállapítani, hogy – amint azt maga a felperes is elismeri – a Bizottság a megtámadott határozat (181) preambulumbekezdésében jelezte, hogy a deformálódás fennállásával kapcsolatos kétségei ellenére elemzését arra a feltételezésre alapozta, hogy az a felperes által bemutatott módon történt. A Bizottság közelebbről úgy ítélte meg, hogy nincs elegendő bizonyíték a felperesnek a deformálódás megvalósulására és mértékére vonatkozó állításainak elutasításához, amit a tárgyaláson a Törvényszék kérdésére válaszolva újból megerősített. Ezenkívül a felpereshez hasonlóan a Bizottság elismerte, hogy a deformálódást az LG által benyújtott különböző írásos dokumentumokban rögzítették. A megtámadott határozat (179) preambulumbekezdéséből az is kitűnik, hogy a Bizottság nem azért vizsgálta meg a deformálódás megjelenésének körülményeit, hogy megpróbálja bizonyítani, hogy a felperes rosszhiszeműen járt el azáltal, hogy egyszerűen kitalálta a deformálódást, hanem kizárólag azért, mert a beavatkozó fél arra hivatkozott, hogy a deformálódás nem történhetett a felperes által leírt módon, amit a felperes határozottan vitatott.

113 Következésképpen meg kell állapítani, hogy a felperes részéről kifejtett, a Bizottság által a sínszakasz deformálódásával kapcsolatban kifejezett állítólagos kétségek fennállására alapított érvelést el kell utasítani.

2) Az első rész második, azon állítás értékelése során elkövetett hibákra vonatkozó kifogásáról, amely szerint a sínszakasz leszerelése kizárólag a deformálódás következménye volt

114 Második kifogásával a felperes a megtámadott határozat (329) preambulumbekezdésében szereplő azon állítást vitatja, amely szerint kezdetben a 2012. január 6-i első információkérésre adott válaszában arra hivatkozott, hogy a teljes sínszakasz leszerelése kizárólag a deformálódás bekövetkezésének következménye volt. E tekintetben azt állítja, hogy válaszában utalt azon eljárás részletes ismertetésére, amely a sínszakasz lezárásához és leszereléséhez vezetett. Ennélfogva a felperes szerint mind az első információkérésre adott válaszában, mind a kifogásközlésre tett észrevételeiben ugyanazokra az érvekre hivatkozott, mégpedig arra, hogy bár a deformálódás miatt értékelte a sínszakasz egészét, ugyanakkor a sínszakasz általános állapota, nem pedig pusztán a deformálódás bekövetkezése indokolta annak leszerelését.

115 A Bizottság és a beavatkozó fél vitatja e kifogást.

116 A jelen ügyben meg kell állapítani, hogy – amint az a megtámadott határozat (329) preambulumbekezdésében megállapításra került – az első információkérésre adott válaszban a felperes azt állította, hogy „[a] [sínszakasz] litvániai részének ezt követő lezárása és leszerelése a 2008. szeptember 2-án a sínszakaszon bekövetkezett incidens következménye volt”. Ugyanakkor közvetlenül e mondat után a felperes utalt „azon eljárás részletes ismertetésére, amely a [sínszakasz] lezárásához és leszereléséhez vezetett”.

117 Márpedig, még ha feltételezzük is, hogy a megtámadott határozatban szereplő azon állítást, miszerint a felperes kezdetben azt állította, hogy a sínszakasz leszerelése a deformálódás megjelenésének következménye volt, a felperes állításának megfelelően nem pontosan idézték fel, meg kell állapítani, hogy e körülmény nem releváns, mivel a Bizottság a megtámadott határozatban elemzését nem erre az állításra, hanem a felperes által a kifogásközlésre adott válaszban előadott érvelésre alapozta. A vitatott állítás ugyanis csak annak kizárására szolgált, hogy kizárólag a deformálódás indokolhatta a teljes sínszakasz leszerelését.

118 Ebből következik, hogy a felperes kifogását el kell utasítani.

3) Az első rész harmadik, a 2008. szeptember 5-i jelentések, és a 2008. szeptember 4-i és 5-i levelek közötti különbségek értékelése során elkövetett hibákra alapított kifogásáról

119 Harmadik kifogásával a felperes kifejti, hogy egyrészt a 2008. szeptember 5-i jelentések, másrészt a felperes fióktelepe helyi igazgatójának (a továbbiakban: helyi igazgató) 2008. szeptember 4-i és 5-i levele közötti, a Bizottság által a megtámadott határozat (334) preambulumbekezdésében kiemelt, állítólagos meg nem magyarázott eltérések, amelyek szerint a jelentésekben egyfelől az szerepelt, hogy elegendő a deformálódás helyének helyi javítása, míg másfelől a helyi igazgató levelei a sínszakaszt érintő jelentősebb munkálatok szükségességére utaltak, annak betudhatók, hogy a vizsgálóbizottság négy tagjának feladata a deformálódás elemzésére korlátozódott, és kizárólag a deformálódás helyét vizsgálták meg, nem a teljes sínszakaszt. Ezzel szemben a helyi igazgató feladata, akinek a vizsgálóbizottság tagjai benyújtották jelentéseiket, nem volt korlátozott. Ő volt ugyanis a legtapasztaltabb alkalmazott, mivel régiójában az infrastruktúrákért és a forgalom biztonságáért felelt, fő feladata pedig annak felmérése volt, hogy az eset mit jelent a teljes sínszakasz biztonsága szempontjából. A sínszakasszal kapcsolatos tapasztalata alapján, és figyelembe véve azt a tényt, hogy a korábban hozott valamennyi intézkedés, többek között a kisebb javítások és a sebesség 25 km/h-ra csökkentése, nem akadályoztak meg egy olyan súlyos incidenst, mint a deformálódás, amely potenciális romboló hatást gyakorolhatott volna a környezetre (olajszennyezés), és amely a sínszakasz bármely más szegmensén is megtörténhetett volna, a helyi igazgató azt a következtetést vonta le, hogy a teljes sínszakasz felújítása, vagyis újjáépítése szükséges a forgalom teljesen biztonságos újraindításához. Egyébiránt a felperes kifejti, hogy a sínszakaszon előírt sebességkorlátozás jól ismert volt számára, így a Bizottság semmilyen következtetést nem vonhat le abból a körülményből, hogy a helyi igazgató 2008. szeptember 4-i és 5-i leveleiben nem említette kifejezetten, hogy a maximális sebesség csökkentése nem akadályozta meg a deformálódást.

120 A Bizottság és a beavatkozó fél vitatja e kifogást.

121 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy 2008. szeptember 3-án a felperes a deformálódás okainak vizsgálata céljából kijelölt egy, a helyi leányvállalatának vezetőiből álló vizsgálóbizottságot. A vizsgálóbizottság csak a deformálódás helyét látogatta és vizsgálta meg. Ennélfogva következtetései kizárólag a sínszakasz e helyen fennálló állapotára vonatkoztak. A vizsgálóbizottság két jelentést nyújtott be, nevezetesen a 2008. szeptember 5-i vizsgálati jelentést és a 2008. szeptember 5-i műszaki jelentést.

122 A 2008. szeptember 5-i vizsgálati jelentés szerint a deformálódást a sínszakasz szerkezetét alkotó számos elem fizikai megrongálódása okozta. E vizsgálati jelentés azt is megerősítette, hogy a forgalmat mindaddig fel kell függeszteni, „amíg valamennyi helyreállítási és javítási munkálat be nem fejeződik”.

123 A 2008. szeptember 5-i vizsgálati jelentésben szereplő észrevételeket megerősítette a 2008. szeptember 5-i műszaki jelentés, amely az első jelentéshez hasonlóan kizárólag a deformálódás helyére vonatkozott, és a deformálódás okát a sínszakasz szerkezetét érintő különböző problémákban jelölte meg. A 2008. szeptember 5-i műszaki jelentés megállapította, hogy a sínszakasz deformálódásának formájában megvalósuló közlekedési balesetet incidensnek kell minősíteni, és azt a sínszakasz felső szerkezeti elemeinek fizikai elhasználódása okozta.

124 2008. szeptember 4-én, egy nappal azelőtt, hogy a vizsgálóbizottság benyújtotta a 2008. szeptember 5-i jelentéseket, a helyi igazgató levelet küldött az LG vasúti infrastruktúra-igazgatóságának. Ebben a levélben a helyi igazgató ugyanazokat a megállapításokat tette, mint a 2008. szeptember 5-i jelentések, de arra a következtetésre jutott, hogy „a sínszakasz részleges javítása nem oldaná meg a problémát”, és kérte a teljes sínszakaszra vonatkozó javítási projekt megvalósításához szükséges engedélyezést és finanszírozást.

125 A helyi igazgató 2008. szeptember 5-i második levelében megismételte megállapításait, és abban a munkálatok költségét 38 millió litván litasra (LTL), azaz körülbelül 11,2 millió euróra becsülte.

126 Ily módon először is meg kell állapítani, hogy a helyi igazgató 2008. szeptember 4-i és 5-i leveleinek tartalmából nem tűnik ki, hogy – amint arra a felperes hivatkozik – megbízatása nem korlátozódott a deformálódás helyére, ami miatt a teljes sínszakasz állapotát kellett értékelnie, míg a 2008. szeptember 3-i vizsgálóbizottság a vizsgálatát a deformálódás helyére korlátozta. A 2008. szeptember 4-i levélben ugyanis a szerző annak jelentésére szorítkozott, hogy a sínszakasz tizennyolcadik kilométerénél történt deformálódást rendszeres ellenőrzés során jelezték, majd felsorolta a deformálódás okára vonatkozó vizsgálat eredményeit, és arra a következtetésre jutott, hogy „a részleges javítás nem oldaná meg a problémát”. Megállapította továbbá, hogy a teljes sínszakaszra vonatkozó javítási projektet kell elvégezni, és kérte az ennek megvalósításához szükséges engedélyt és finanszírozást. Hasonlóképpen, a 2008. szeptember 5-i levél egy rövid levél, amelyben a helyi igazgató ismertette a deformálódás napját és időpontját, és úgy ítélte meg, hogy a sínszakaszon a közlekedés visszaállítása a sínszakasz egészén elvégzett munkálatokat igényel. A munkálatok költségét szintén 38 millió LTL-re becsülte, és kérte a címzett hozzájárulását az e munkák elvégzéséhez szükséges források rendelkezésre bocsátásához.

127 Másodszor, amint arra a Bizottság rámutat, meg kell állapítani, hogy a 2008. szeptember 3-i vizsgálóbizottság tagjai, akik a 2008. szeptember 5-i jelentéseket készítették és a deformálódás helyi javítását javasolták, az LG ugyanazon fióktelepéhez tartozó felsővezetők voltak, mint amelyhez a helyi igazgató is tartozott, akiknek az utóbbihoz hasonlóan ismerniük kellett a sínszakasz történetét.

128 Harmadszor, amint az a megtámadott határozat (332) preambulumbekezdésében megállapításra került, meg kell jegyezni, hogy a 2008. szeptember 5-i jelentések és a helyi igazgató 2008. szeptember 4-i, a megtámadott határozat (46) preambulumbekezdésében szereplő 2. táblázatban összefoglalt levelének összehasonlításából kitűnik, hogy a három dokumentum ugyanazon problémákra hivatkozik a sínszakasz szerkezetét illetően. Következésképpen nehéz megérteni azokat az okokat, amelyek miatt a 2008. szeptember 5-i jelentések helyi javításokat javasoltak a deformálódás helyén, míg a 2008. szeptember 4-i és 5-i levelek a teljes sínszakaszt érintő teljes körű javítási munkálatokra tettek javaslatot.

129 Negyedszer meg kell állapítani, hogy a felperes nem hivatkozhat megalapozottan arra, hogy a helyi igazgató a sínszakaszra vonatkozó tapasztalatai, valamint azon tény miatt állapította meg, hogy a sínszakaszt le kell szerelni és teljesen újjá kell építeni, hogy a korábban meghozott intézkedések, különösen a sebességcsökkentés, nem akadályozták meg a deformálódás bekövetkezését. A helyi igazgató 2008. szeptember 4-i és 5-i levelei ugyanis nem említik a korábbi intézkedések, mint például a sebességkorlátozás állítólagos sikertelenségét. Közelebbről a helyi igazgató 2008. szeptember 4-i levele további pontosítás nélkül annak megállapítására szorítkozott, hogy „a részleges javítás nem oldaná meg a problémát”. Egyébiránt az a körülmény, hogy a sínszakaszon előírt sebességkorlátozás kérdése jól ismert volt az LG-n belül, még ha bizonyítást is nyer, nem alkalmas arra, hogy pótolja a korábbi intézkedések sikertelenségére való hivatkozás hiányát, és semmiképpen sem igazolhatja a 2008. szeptember 5-i jelentések és a helyi igazgató levelei közötti inkoherenciát.

130 Ebből következik, hogy a felperes által a 2008. szeptember 5-i jelentések és a helyi igazgató 2008. szeptember 4-i és 5-i levelei közötti különbségek magyarázata érdekében előadott indokok nem elegendőek a Bizottság által a megtámadott határozatban megállapított inkoherencia megcáfolásához.

131 Következésképpen a felperes kifogását el kell utasítani.

4) Az első rész negyedik, arra alapított kifogásáról, hogy a Bizottság tévesen utasította el a sínszakasz ágyazatát érintő rendszerszintű problémákra vonatkozó érveket

132 Negyedik kifogásával a felperes úgy érvel, hogy az általa a sínszakasz ágyazatát érintő rendszerszintű problémákkal kapcsolatban előadott érvek – a Bizottság által a megtámadott határozatban megállapítottakkal ellentétben – nem voltak következetlenek vagy kevéssé meggyőzőek. Álláspontja szerint ezek azzal a sajátos körülménnyel magyarázhatók, hogy csak későn, 2008. szeptember 11-én tudta egy, a sínek ágyazatával és alapzatával foglalkozó szakértő tanulmányozni a sínszakaszt. A 2018. szeptember 10-én létrehozott rendkívüli bizottság, amely megvizsgálta a sínszakaszt, többek között megállapította, hogy az alapzat nagymértékben megrongálódott, négy „árok” bizonyítja a „pálya hibáit”, továbbá az ágyazat szélessége nem felel meg a műszaki szabályozásnak. E megállapítások alapján a rendkívüli bizottság arra a következtetésre jutott, hogy ebben az esetben a deformálódást a rögzítő rendszert és a sínszakasz ágyazatát érintő rendszerszintű problémák okozták. A felperes szerint e következtetéshez nem volt szükség az alapzat kiásására. Ezek a teljesen látható, többek között az alapzat állapotával és formájával kapcsolatos, és az ágyazat általános rossz állapotára utaló komoly jelzéseket jelentő hiányosságok ugyanis önmagukban elegendőek voltak ahhoz, hogy a szakértők levonják a következtetéseiket.

133 A felperes szerint a sínszakasz ezenkívül igen rossz általános állapotban volt, és a deformálódás megjelenése egyértelműen jelezte a rendkívüli bizottságnak, hogy az addig elfogadott egyszeri intézkedések (a sínszakasz szerkezetének kisebb javításai és a sebességcsökkentések) nem elegendőek a felmerülő súlyos biztonsági problémák megoldásához. A sínek ágyazatával és alapzatával foglalkozó szakértő, valamint a rendkívüli bizottság egészének egyértelmű műszaki következtetései alapján a felperes szempontjából következésképpen nem volt más megoldás, mint a teljes sínszakasz újjáépítése az egyéb veszélyes incidensek, sőt a balesetek elkerülése érdekében. Ennélfogva a felperes szerint a sínszakasz egészének ezen új, átfogó és részletes értékelése képezte a sínszakasz leszerelésére vonatkozó döntés alapját.

134 A Bizottság és a beavatkozó fél vitatja e kifogást.

135 A jelen ügyben emlékeztetni kell arra, hogy a megtámadott határozat (336) preambulumbekezdésében a Bizottság megjegyezte, hogy a közlekedési és hírközlési miniszterrel folytatott levelezésében és a közigazgatási eljárás során benyújtott észrevételeiben a felperes gyakran állította azt, hogy a teljes sínszakasz leszerelésének fő okát az e szakasz ágyazatát érintő rendszerszintű problémában, azaz az alapzat megrongálódásában kell keresni, amely a sínszakasz ágyazatának szűkülését okozta, ennek kijavításához pedig a sínszakasz leszerelése volt szükséges. Ugyanakkor a megtámadott határozat (337) preambulumbekezdésében a Bizottság hangsúlyozta, hogy a sínszakasz állapota legalább egy korábbi, 2004. szeptember 3-i jelentés óta ismert volt, ugyanakkor a sínszakasz ágyazatában ebben az időszakban semmilyen rendszerszintű problémát nem jeleztek, egészen a 2008. szeptember 12-i rendkívüli helyszíni vizsgálati jelentés elkészítéséig, jóllehet a sínszakaszt e két időpont között rendszeresen ellenőrizték.

136 Egyébiránt a megtámadott határozat (338) preambulumbekezdésében a Bizottság kifejtette, hogy a kifogásközlésre adott válaszában a felperes kijelentette, hogy ellentétben a vizsgálóbizottsággal, amely a 2008. szeptember 5-i jelentéseket készítette, és amely a sínszakasz ágyazatával kapcsolatban semmilyen problémát nem tárt fel, a 2008. szeptember 10-én létrehozott rendkívüli vizsgálóbizottságban olyan, a sínek ágyazatával és alapzatával foglalkozó szakértők foglaltak helyet, akik úgy vélték, hogy „az ágyazat átvizsgálása érdekében ki kell ásni az alapzatot, az ágyazat rossz állapota ugyanis nem látható”.

137 Ugyanakkor a megtámadott határozat (339) preambulumbekezdéséből kitűnik, hogy amikor a Bizottság ezt követően további tájékoztatást kívánt kapni ezen új magyarázatról, a felperes jelezte, hogy a rendkívüli vizsgálóbizottság nem ásta ki a sínszakasz alapzatának egyik elemét sem.

138 Ezenkívül a megtámadott határozat (340) preambulumbekezdéséből kitűnik, hogy a tényállást közlő levélre adott válaszában a felperes ismételten módosította magyarázatait, azt állítva, hogy a rendkívüli vizsgálóbizottság fő célja a sínszakasz vizuális értékelésének elvégzése volt, a látható hibák feltárása érdekében. A felperes szerint csak e vizuális hiányosságok észlelését követően lehetett volna különleges elemzést végezni. Ugyanebben a preambulumbekezdésben azonban a megtámadott határozat megjegyzi, hogy e hibák egyikét sem említették a 2008. szeptember 12-i rendkívüli helyszíni vizsgálati jelentésben, és hogy a sínszakasz leszereléséről szóló döntést azelőtt hozták meg, hogy a vizsgálóbizottság bármilyen olyan különleges elemzést lefolytatott volna, amely feltehetően magában foglalta volna az alapzat kiásását is.

139 Így először is meg kell állapítani, hogy a rendkívüli bizottság 2008. szeptember 12-i vizsgálati jelentése két különböző szakaszt tartalmazott, amelyek közül az egyik a sínszakasz fő jellemzőire, a másik pedig az e szakasz mentén a deformálódást követően megállapított hiányosságokra vonatkozott. E vizsgálati jelentés a sínszakasz mentén észlelt hibák között nem említette az alapzat megrongálódásának szintjét, ugyanakkor e körülményre utaltak a sínszakasz fő jellemzőivel foglalkozó részben, olyan egyéb elemek mellett, mint többek között a sínek típusa, a talpfák típusa és a forgalom intenzitása. Ebből következik, hogy az alapzatnak a rendkívüli bizottság 2008. szeptember 12-i vizsgálati jelentésében említett megrongálódása, azaz a sínszakasz állandó és objektív jellemzői között említett rongálódás nem releváns a teljes sínszakasz leszerelése szükségességének megindokolása szempontjából.

140 Ezenkívül a szóban forgó jelentésben említett, a sínszakasz ágyazatára vonatkozó egyetlen hiányosság négy „árokból” állt, amelyek bizonyítják az „ágyazat hibáit”, továbbá abból, hogy az ágyazat szélessége nem felelt meg a műszaki szabályozásnak. Ugyanakkor, amint azt a Bizottság megjegyzi, a felperes nem fejti ki, hogy a négy árok megjelenése a sínszakasz mentén miért tette szükségessé annak teljes leszerelését.

141 Másodszor, ami azt az érvet illeti, amely szerint ahhoz, hogy a rendkívüli bizottság az ágyazatot érintő problémák fennállását megállapíthassa, nem volt szükség az alapzat kiásására, meg kell állapítani, hogy ez az érv, még ha bizonyítást is nyer, ellentmond a felperes által a kifogásközlésre adott válaszában előadott azon érvnek, amely szerint az ágyazat rossz állapota nem volt látható, és vizsgálata az alapzat kiásását igényelte. Márpedig ez az ellentmondás azt támasztja alá, hogy a felperes nehezen tudja koherens módon igazolni a sínszakasz leszerelését.

142 Harmadszor és utolsósorban meg kell állapítani, hogy a felperes által a negyedik kifogás alátámasztására felhozott érvek nem elegendőek a Bizottság által a megtámadott határozatban – különösen annak (340) preambulumbekezdésében – kiemelt egyéb következetlenségek megmagyarázásához.

143 A fentiek összességére tekintettel meg kell állapítani, hogy a Bizottság nem követett el mérlegelési hibát, amikor arra a következtetésre jutott, hogy a felperesnek a sínszakasz ágyazatát érintő rendszerszintű problémákra vonatkozó érvei következetlenek vagy kevéssé meggyőzőek.

144 Ezt a következtetést nem kérdőjelezheti meg a felperes azon érve sem, amely szerint a sínszakasz igen rossz általános állapota – azzal az új, részletes átfogó értékeléssel együtt, amelyet a rendkívüli bizottság a deformálódás megállapítását követően végzett – annak megállapítására késztette őt, hogy a teljes sínszakasz újjáépítése szükséges a forgalom teljesen biztonságos újraindításához. Ez az érv ugyanis nem releváns a Bizottság által a felperes által benyújtott dokumentumok alapján felhozott, a sínszakasz ágyazatát érintő rendszerszintű problémákkal kapcsolatos kétségek megkérdőjelezése szempontjából. Mindenesetre, mivel ezt az érvet a második jogalap második részében megismételték, a Törvényszék azt ez utóbbi keretében fogja elemezni.

145 Következésképpen a felperes kifogását el kell utasítani.

146 A fentiek összessége fényében meg kell állapítani, hogy a felperes által a második jogalap első részének alátámasztására felhozott kifogások egyike sem alkalmas arra, hogy megkérdőjelezze a Bizottság által a megtámadott határozatban levont azon következtetést, amely szerint a sínszakasz hibáinak fennállásával és a forgalom biztonsága szempontjából való jelentőségével kapcsolatban kifejtett magyarázatok egymással összeegyeztethetetlenek, ellentmondásosak és kevéssé meggyőzőek voltak.

147 Következésképpen a második jogalap első részét el kell utasítani.

b) A második jogalap második, mérlegelési hibákon alapuló részéről, amennyiben a Bizottság úgy ítélte meg, hogy a sínszakasz leszerelése „rendkívül szokatlan”

148 A felperes, miután emlékeztetett arra, hogy a rendkívüli bizottság vizsgálata nyomán tett műszaki megállapítások alapján két lehetőség közül választhatott – egyrészt az eredeti célzott javítások, amelyet a teljes sínszakasz öt éven belül történő teljes újjáépítése követ (a továbbiakban: 1. opció), vagy másrészt a sínszakasz teljes és azonnali újjáépítése (a továbbiakban: 2. opció) –, kifejti, hogy a jelen ügy sajátos körülményei között a 2. opció azonnali végrehajtása nem volt „rendkívül szokatlan”, így e körülményre nem lehet visszaélésszerű magatartást alkotó tényezőként hivatkozni.

149 E tekintetben a felperes először is arra hivatkozik, hogy a sínszakasz volt „rendkívül szokatlan”, mivel a tényállás idején közel 140 éves volt, és 1972 óta egyáltalán nem történt jelentős helyreállítás. A sínszakasz egészén több hiányosságot fedeztek fel, de csak kisebb javításokat végeztek el a vonatforgalom sebességének 25 km/h-ra történő csökkentésével párhuzamosan. Az ilyen intézkedések, amelyek korántsem felelnek meg az európai ágazati gyakorlatnak, a felperes szerint az ő, valamint egyetlen részvényese, a litván állam igen kényes pénzügyi helyzetének következményei.

150 Másodszor a felperes azt állítja, hogy a deformálódás megjelenését és a teljes sínszakasz állapotának a rendkívüli bizottság által végzett részletes értékelését követően nyilvánvalóvá vált, hogy egy újabb részleges és olcsó javítás nem oldotta volna meg a sínszakasz biztonságával kapcsolatos problémákat. Ezért 2008. szeptember 19-én a felperes úgy döntött, hogy a sínszakasz újjáépítése (függetlenül attól, hogy az 1. vagy 2. opció keretében történik) a forgalombiztonság biztosításának egyetlen módja.

151 Harmadszor a felperes arra hivatkozik, hogy azon két lehetőség közül, amelyek között választania kellett, a 2. opció volt az egyetlen releváns és gazdaságilag észszerű megoldás. Álláspontja szerint az eredeti javítások valójában nem oldották volna meg a különböző problémákat, mivel még az 1. opció végrehajtása esetén is öt éven belül újjá kellett volna építeni a teljes sínszakaszt. Ezenkívül az 1. opció végeredményben drágább lett volna, mint a 2. opció. Egyébiránt az 1. opció a munkálatok jelentős megkettőződésével járt volna, ellentétben a 2. opcióval, amely esetében a munkálatokat egyszer végzik el. Ráadásul az eredeti javításokhoz használt valamennyi anyagot cserélni kellett volna a későbbi újjáépítés során.

152 Negyedszer a felperes előadja, hogy mivel a 2. opció volt az egyetlen releváns és gazdaságilag észszerű megoldás, semmi oka nem volt arra, hogy késleltesse annak végrehajtását. Az LDZ egyébként maga is kifejtette, hogy a sínszakaszt rendszerint leszerelik, ha nincs ok azt feltételezni, hogy azt újra használni fogják. Az LDZ azt is megerősítette, hogy a leszerelés szokásos gyakorlat, amelyre akkor van szükség, ha a meglévő síneket le kell cserélni, vagy ha felújítási munkálatokra van szükség, például az ágyazat és az alapzat felújítására, amely műszaki szempontból mindaddig nem végezhető el, amíg a síneket el nem távolítják. Ezenkívül a felperes arra hivatkozik, hogy úgy döntött, más szakaszok kijavítása céljából újra felhasználja a sínszakasz bizonyos anyagait. A felperes szerint ezen anyagok a téli időszakban károsodtak volna, ha 2008 októberében nem távolították volna el gyorsan azokat, a biztonságos tárolásuk céljából. Végül a felperes azt állítja, hogy a sínszakasz gyors leszerelésével, és azzal, hogy ezzel egyidejűleg forrásokat igényelt annak újjáépítéséhez, kellően bizonyította a rá állandó nyomást gyakorló Orlen felé, hogy a sínszakaszt az előírt szerződéses kötelezettségeknek megfelelően újjáépíti.

153 Ötödször a felperes azzal érvel, hogy a sínszakasz leszerelésének időpontjában, azaz 2008. október 3-án észszerűen számított arra, hogy megkapja a sínszakasz újjáépítéséhez szükséges forrásokat, mivel még nem érintették a Lehman Brothers bank 2008 szeptemberében bekövetkezett csődje által kiváltott pénzügyi válság hatásai. Közelebbről a felperes szerint a tényállás idején nem láthatta előre a helyzet ilyen kedvezőtlen alakulását, ami arra kényszerítette, hogy 2008 végétől leállítsa főbb felújítási projektjeinek végrehajtását, köztük a sínszakaszt érintő projektét is. Ezenkívül a felperes hangsúlyozza, hogy a tényállás megvalósulása idején, a 2007 és 2013 közötti időszakban még léteztek a vasúti infrastruktúrákat érintő nagy beruházásokhoz rendelkezésre álló uniós források, és hogy a felperes jogosan számított arra, hogy e forrásokból részesül a sínszakasz újjáépítésének finanszírozása érdekében. Következésképpen megalapozatlan a megtámadott határozatban szereplő azon állítás, amely szerint a közlekedési és hírközlési minisztériumnak címzett 2008. október 2-i levélben nem tett tényleges erőfeszítést annak érdekében, hogy finanszírozást kapjon a sínszakasz felújítására.

154 A beavatkozási beadványra tett észrevételeiben a felperes pontosítja, hogy nem rendelkezett elegendő forrással ahhoz, hogy hálózatában megvalósítsa az összes nagy felújítási munkálatot, és el kellett döntenie, hogy igen korlátozott forrásait hogyan használja fel a legrelevánsabb módon. A sínszakasz leszerelésének időpontjában uniós források álltak rendelkezésre, és csak e források egy részének a sínszakasz kapcsán való felhasználása maradt kérdéses. Az incidens azonban teljes mértékben módosította a prioritások elemzését. Egyébiránt a felperes szerint a 2008-ban elért nettó nyereségre tekintettel kizárólag a saját forrásai elegendőek lettek volna, illetve rendelkezésre álltak a sínszakasz újjáépítésének teljes finanszírozására abban az esetben, ha nem került volna sor uniós vagy állami finanszírozásra.

155 A Bizottság és a beavatkozó fél vitatja ezt az érvelést.

156 Meg kell állapítani, hogy érvelésével a felperes a Bizottság által a megtámadott határozat (184)–(198) preambulumbekezdésében tett azon megállapításokat vitatja, amelyek szerint lényegében egyrészt a sínszakasz leszerelésére nagyon sietve került sor, az újjáépítéshez szükséges előkészítő lépések megtétele nélkül (a megtámadott határozat (184)–(193) preambulumbekezdése), másrészt pedig, hogy e leszerelés ellentétes volt a vasúti ágazat szokásos gyakorlatával (a megtámadott határozat (194)–(198) preambulumbekezdése).

157 E tekintetben először is emlékeztetni kell arra, hogy a megtámadott határozat (184) preambulumbekezdésében a Bizottság úgy ítélte meg, hogy a felperes a sínszakaszt nagyon sietve szerelte le, a szükséges források mozgósítása, illetve az újjáépítéséhez szükséges szokásos előkészítő lépések követése nélkül. A megtámadott határozat (185) preambulumbekezdéséből kitűnik, hogy a Bizottság információkérésére adott válaszában a felperes kifejtette, hogy „[a] [sínszakasz] litván szegmensét […] azért távolították el, hogy újjáépítési munkálatokat végezzenek, és minél hamarabb újraindítsák a közlekedést, mivel az út fontos volt az Orlen, az egyik fő ügyfele számára”. A felperes azt is kifejti, hogy „az Orlen részéről állandó arra irányuló nyomás alatt járt el, hogy meggyorsítsa az újjáépítést ezen a szakaszon, és ebből következően megtett minden lehetséges erőfeszítést a szükséges munkálatok lehető leghamarabbi elvégzésére”.

158 Másodszor, a megtámadott határozat (186) preambulumbekezdésében a Bizottság megállapította, hogy a felperes ebben az időszakban úgy vélte, hogy nem rendelkezik elegendő forrással a sínszakasz felújításához, és nyilvánvaló volt, hogy hosszú közigazgatási eljárást kell lefolytatni, mielőtt ilyen terjedelmű projekthez forrásokat lehetne szerezni. A litván állam által ebben az időszakban előírt szabályok szerint ugyanis a nagy infrastrukturális munkálatokat uniós forrásokból finanszírozták, míg a felperes korlátozott forrásait csak az infrastruktúrák mindennapi karbantartására kellett felhasználni. Az uniós finanszírozási kérelmet előkészítő intézkedésekkel kellett alátámasztani, ideértve egy megvalósíthatósági tanulmányt is, amelyet a jelen ügyben két év alatt készítettek el. A közlekedési és hírközlési minisztériumnak kellett meghoznia az uniós strukturális alapok valamely projekthez való hozzárendelésére vonatkozó végső határozatot. Semmilyen biztosíték nem állt fenn tehát arra vonatkozóan, hogy sikerül forrásokat szerezni, így egyáltalán nem volt sürgős a sínszakasz leszerelése.

Végül a megtámadott határozat (187) preambulumbekezdésében a Bizottság azt is megjegyezte, hogy a teljes sínszakasz leszerelésével nem lehetett volna sok időt nyerni, mivel a valódi újjáépítés csak az összes előzetes közigazgatási szakasz befejezését követően kezdődhetett volna meg.

159 Egyébiránt a megtámadott határozat (188) preambulumbekezdéséből kitűnik, hogy a Bizottság felhívta a felperest, hogy adjon magyarázatot arra, hogy a sínszakasz 2008 októberében történt leszerelése hogyan gyorsíthatta volna meg annak újjáépítését, amennyiben még le kellett volna folytatni a szükséges források igénylésére irányuló hosszú és bizonytalan eljárást. Ugyanebből a preambulumbekezdésből kitűnik, hogy a felperes válaszában lényegében megismételte azon állítását, amely szerint a sínszakasz megszüntetése szükséges szakasza az újjáépítésének, és az a fennmaradó munkálatokhoz szükséges idő csökkentését szolgálja. Hozzátette, hogy az eljárás nem hosszú, hanem inkább egyszerű volt, hogy „[a]mikor benyújtotta a finanszírozási kérelmet, észszerűen számíthatott arra, hogy e projekthez forrásokat biztosítanak”, és hogy „[e] bizalmat megerősítette az a körülmény, hogy felkérték, hogy nyújtsa be a projektre vonatkozó megvalósíthatósági tanulmányt”. A megtámadott határozat (189) preambulumbekezdése szerint a felperes a kifogásközlésre adott válaszában megismételte azon érvét, amely szerint a szakaszt kizárólag az annak lehető leggyorsabb kijavítására irányuló szándékkal szüntette meg. Arra hivatkozott, hogy a sínszakasz megszüntetése nem rendkívüli, hanem szükséges intézkedés azt megelőzően, hogy a rövid útvonalat teljes mértékben ki tudják javítani, és a forgalom tovább folyhasson.

160 Harmadszor, a megtámadott határozat (190) preambulumbekezdésében a Bizottság megállapította, hogy a felperes a finanszírozási kérelmét 2008. október 2-án küldte meg egy, a közlekedési és hírközlési miniszterhez intézett rövid levélben, amelyben nyolc különböző sínszakasz – köztük a sínszakasz – felújítása érdekében 620 millió LTL-t (hozzávetőleg 179,71 millió eurót) igényelt, anélkül hogy a sínszakaszra vonatkozóan bármiféle külön nyilatkozatot tett volna. Ezenkívül a Bizottság hangsúlyozta, hogy a rendes jóváhagyási eljárás szükségképpen hosszú, és hogy annak eredményét nem lehet garantálni. Mindazonáltal a felperes már másnap, 2008. október 3-án megkezdte a sínszakasz leszerelését, anélkül hogy megvárta volna a közlekedési és hírközlési miniszter válaszát. A megtámadott határozat (191) preambulumbekezdéséből kitűnik, hogy a közlekedési és hírközlési minisztérium a felpereshez 2008. október 28-án érkezett válaszában hangsúlyozta, hogy mivel e projekteket a múltban nem hagyták jóvá, ezért semmilyen finanszírozást nem irányoztak elő. Ezenkívül a közlekedési és hírközlési minisztérium emlékeztette a felperest arra, hogy még rendelkezésre állnak az uniós források, és felhívta a finanszírozási projektek megjelölésére. Ugyanakkor, mivel a finanszírozási kérelem sikere egy megvalósíthatósági tanulmány eredményétől, valamint a közlekedési és hírközlési minisztérium határozatától függött, a felperes a Bizottság szerint észszerűen nem számíthatott arra, hogy az uniós forrásokat adott esetben rövid időn belül folyósítják.

161 Negyedszer, a megtámadott határozat (192) preambulumbekezdésében a Bizottság úgy ítélte meg, hogy a felperes későbbi cselekményei is azt bizonyítják, hogy nem törekedett a sínszakasz újjáépítésére. E tekintetben többek között hangsúlyozta, hogy a felperes feljegyzéseket készített a litván kormány számára a sínszakasz újjáépítése ellen érvelve, és kizárólag azért javasolta a sínszakasz felújításának felvételét az elsőbbségi finanszírozási listára, mert a kormány felhívta erre.

162 Ezenkívül a megtámadott határozat (194) és azt követő preambulumbekezdéseiben a Bizottság részletesen kifejtette azokat az okokat, amelyek miatt úgy ítélte meg, hogy a sínszakasz leszerelése „rendkívül szokatlan”, és ellentétes a vasúti ágazatban „bevett gyakorlattal”. Egyrészt ugyanis a Bizottság megállapította, hogy még ha van is több olyan sínszakasz Litvániában, amelyeken felfüggesztették a forgalmat, a felperes nem tudott más olyan szakaszra vonatkozó példát szolgáltatni, amelyet azt megelőzően szüntettek meg, hogy a felújítási munkálatok megkezdődhettek volna.

163 Másrészt a Bizottság emlékeztetett arra, hogy információkéréseket intézett a két másik balti államban, az Észt Köztársaságban és a Lett Köztársaságban a vasúti infrastruktúra működtetőihez. Az észt vasúti pályahálózat-működtető csak egyetlen példával tudott szolgálni egy hosszú pályaszakasz leszerelésére. Ebben az esetben a sínszakaszt azért szüntették meg, mert magát az útvonalat lezárták, azzal

felhagytak, és egy másikkal helyettesítették. Az észt vasúti pályahálózat-működtető azt is jelezte, hogy a pálya leszerelését igénylő munkálatokat nem egyidejűleg végzik egy sínszakasz egészén, hanem időközökben, amelyek legfeljebb tizenkét órára szakítják meg a forgalmat. A jelentős javítási munkálatok, beleértve valamely sínszakasz megszüntetését is, nem kezdődnek meg a közigazgatási eljárás befejeződése előtt. Az LDZ, amely a lett vasúti pályahálózatot működtető társaság, arról tájékoztatott, hogy egy sínszakaszt általában csak többéves olyan időszak után szüntetnek meg, amelynek során azt nem használták, és kizárólag akkor, ha nincs ok azt feltételezni, hogy azt újra használni fogják. Az LDZ által szolgáltatott két példában a sínszakaszokat tíz és tizenhárom év lezárás után szüntették meg. Ezenkívül Lettországban a sínszakaszok javítási munkálatok céljából történő leszerelésére szakaszonként kerül sor. Az ilyen munkálatok nem kezdődnek el az azokat jóváhagyó közigazgatási eljárás befejezése és a finanszírozás biztosítása előtt.

164 A jelen ügyben, ami elsősorban a sínszakasz újbóli megnyitásra irányuló bármilyen előkészítő intézkedés elfogadása nélküli, nagyon sietve elvégzett teljes leszerelésére vonatkozó kérdést illeti, a Törvényszék először is megjegyzi, hogy a második jogalap első részének elemzéséből kitűnik, hogy a felperes nem bizonyította, hogy a deformálódás megjelenését és a teljes sínszakasz állapotának részletes értékelését követően az olyan állapotban volt, amely indokolttá tette annak teljes és azonnali leszerelését. Ezzel szemben meg kell állapítani, hogy a sínszakasz egészét vizsgáló rendkívüli bizottság 2008. szeptember 12-i vizsgálati jelentése nem a sínszakasz egészén tárt fel hibákat, hanem – amint azt a Bizottság a felperes által szolgáltatott információk alapján megállapította – csupán a sínszakasz 1,6 km-es részén. Ezenkívül az LG vasúti infrastruktúráinak igazgatósága által 2008. szeptember 18-án a stratégiai tervezési tanácsnak küldött és a rendkívüli bizottság 2008. szeptember 12-i vizsgálati jelentése alapján készített levélben pontosították, hogy azonnal csak a sínszakasz 1,6 km-es részét kell újjáépíteni. Márpedig, amint az a megtámadott határozat (348) preambulumbekezdésében helyesen megállapításra került, a sínszakasz 19 kilométeréből 1,6 km-re vonatkozó problémák nem indokolhatják annak teljes és azonnali leszerelését. Kétségtelen, hogy ugyanezen 2008. szeptember 18-i levél azt is rögzítette, hogy a síneket rögzítő elemeket a sínszakasz teljes 19 km-én ki kell cserélni, a sín ágyazatát ki kell javítani, a kommunikációs kábeleket az út teljes hosszában le kell cserélni, valamint hogy a forgalom biztonságának biztosítása érdekében a sínszakaszt öt éven belül teljes egészében ki kellett volna javítani. Ugyanakkor nem utalt arra, hogy az ilyen javításnak a sínszakasz teljes és azonnali leszerelésével kell járnia.

165 Másodszor meg kell állapítani, hogy a felperes nem támasztja alá kellőképpen azt az állítást, amely szerint a 2008. szeptember 2-i incidenst okozó hiányosságokat a sínszakasz egészén számos más helyen azonosították. Ez az állítás ugyanis a tudomány előmozdításáért és az építkezésszervezésért felelős varsói (Lengyelország) központ által készített Wacetob-jelentésen alapul, amelyet a Bizottság, anélkül hogy ezt a felperes vitatná, a megtámadott határozat (349)–(356) preambulumbekezdésében úgy tekint, mint amely nem rendelkezik bizonyító erővel, és nem alkalmas a felperes érvelésének alátámasztására. Ezenkívül azt a helyi igazgató 2008. szeptember 4-i levelében szereplő megállapítást, amely szerint az új „részleges és olcsó javítás” nem oldaná meg a sínszakasz biztonságával kapcsolatos problémákat, – amint az a fenti 126–130. pontból kitűnik – helyesen nem tekintették összhangban állónak a 2008. szeptember 5-i jelentésekkel, amelyek szerint lényegében a helyi javítás lehetővé tette volna a közlekedés biztonságos helyreállítását.

166 Ennélfogva meg kell állapítani, hogy a lényegében a sínszakasz vasúti forgalom biztonságával kapcsolatos aggályok miatti leszerelésének szükségességére alapított érv alapján nem lehet azt megállapítani, hogy a Bizottság mérlegelési hibát követett el.

167 E következtetést nem kérdőjelezi meg az az érv, amely szerint a 2. opció volt az egyetlen releváns és gazdaságilag észszerű lehetőség, így a felperesnek nem volt oka arra, hogy döntésének végrehajtásával várjon.

168 Még ha feltételezzük is ugyanis, hogy – amint azt a felperes állítja – a 2. opció volt az egyetlen releváns és gazdaságilag észszerű lehetőség, az nem feltétlenül járt a sínszakasz nagyon sietve elvégzett leszerelésével. E tekintetben meg kell állapítani, hogy – amint azt a Bizottság a megtámadott határozat (187) preambulumbekezdésében hangsúlyozza – a sínszakasz azonnali leszerelése nem tette lehetővé az időnyerést, mivel az újjáépítési munkálatok csak az összes előzetes közigazgatási szakasz befejezését követően kezdődhettek volna meg, beleértve többek között a szükséges finanszírozás megszerzését is. Ennélfogva, mivel még nem rendelkezett a sínszakasz felújítási munkálatainak megkezdéséhez szükséges finanszírozással, a felperesnek semmi oka nem volt a sínszakasz nagyon sietve végzett leszerelésére. Nem hivatkozhat tehát arra, hogy nem volt ok arra, hogy várjon a 2. opció végrehajtására vonatkozó döntésének végrehajtásával, vagy akár a sínszakasz leszerelésével.

169 Harmadszor az az állítólagos nyomás, amelyet az Orlen gyakorolt a felperesre, szintén nem igazolhatja a sínszakasz nagyon sietve elvégzett leszerelését. E tekintetben meg kell állapítani, hogy ennek az érvnek ellentmond az a tény, hogy a felperes úgy döntött, hogy nem tájékoztatja előzetesen az Orlent a sínszakasz leszerelésére vonatkozó tervéről. Az ilyen fenntartás nem igazolt az elvégzett munkálatok jellegére tekintettel, annál is inkább, mivel az Orlen volt az egyetlen ügyfél, amely a sínszakaszt használta. Egyébiránt ezt a megállapítást nem kérdőjelezhetik meg a felperesnek a beavatkozási beadványra tett észrevételei, amelyekben azt állítja, hogy semmilyen titok nem terhelte igazgatóságának cselekményeit 2008-ban. Amint ugyanis az a megtámadott határozat (55) preambulumbekezdéséből kitűnik, 2008. szeptember 5-én a vasúti pályaudvarok a sínszakasz puszta „ideiglenes lezárásáról” tájékoztatták az Orlent. Nem tájékoztatták a sínszakasz leszereléséről. Többek között a felek által a tárgyaláson szolgáltatott magyarázatokból kitűnik, hogy a sínszakaszon az újjáépítési és javítási munkálatok befejeződéséig a „forgalom ideiglenes felfüggesztéséről” tájékoztató táviratot a felperes vasúti infrastruktúra igazgatósága bocsátotta ki, annak érdekében, hogy tájékoztassa a pályaudvarokat és az LDZ-t a forgalom felfüggesztéséről, az Orlen azonban soha nem volt címzettje e dokumentumnak.

170 Negyedszer, ugyanez vonatkozik a sínszakasz megfelelő anyagai begyűjtésének állítólagos szükségességére is, annak érdekében, hogy elkerüljék azok károsodását a tél folyamán, ami szintén nem igazolja a sínszakasz nagyon sietve elvégzett leszerelését. E tekintetben ugyanis a Bizottsághoz hasonlóan elegendő azt megállapítani, hogy ezt az érvet nem támasztották alá.

171 Ötödször, ami azt az érvet illeti, amely szerint a sínszakasz leszerelésekor a felperes észszerűen számított arra, hogy megkapja a sínszakasz újjáépítéséhez szükséges forrásokat, azt különböző okokból el kell utasítani.

172 Mindenekelőtt meg kell jegyezni, hogy a beavatkozási beadványra válaszul előterjesztett észrevételeiben maga a felperes is elismeri, hogy nem rendelkezett elegendő forrással ahhoz, hogy hálózatában megvalósítsa az összes nagy felújítási munkálatot.

173 Ezt követően a Bizottság arra irányuló információkérésére válaszul, hogy a felperes jelentős felújítási munkálatokat kívánt-e végezni a sínszakaszon 2008. szeptember 2. előtt, az utóbbi hangsúlyozta, hogy a sínszakasz nem tartozott az elsődleges vasútvonalak közé, valamint hogy általában a litván állam nem biztosít elegendő, az általános költségvetésből származó forrást a vasúti infrastruktúra korszerűsítésére. Ezenkívül hozzátette, hogy az Unió strukturális alapjai, valamint saját forrásai nem elegendőek az elsődleges nemzeti vasútvonalak korszerűsítéséhez. Ebből következik, hogy a felperes tudatában volt annak a ténynek, hogy a sínszakasz leszerelését követően nem fog saját forrásokkal rendelkezni a sínszakasz újjáépítéséhez, és az állam, illetve az Unió felől nehezen fogja tudni megszerezni az újjáépítéséhez szükséges forrásokat.

174 Ami közelebbről az állami forrásokat illeti, nem vitatott, hogy – amint az a megtámadott határozat (190) preambulumbekezdésében megállapításra került – a felperes 2008. október 2-án nyújtotta be a finanszírozási kérelmét a közlekedési és hírközlési miniszterhez intézett rövid levélben, amelyben nyolc különböző sínszakasz – köztük a szóban forgó sínszakasz – felújítása érdekében 620 millió LTL-t

(hozzávetőleg 179,71 millió eurót) igényelt. Ez utóbbit illetően semmilyen külön nyilatkozatot nem tett. Ezenkívül, amint az a megtámadott határozat (190) preambulumbekezdésében szintén megállapításra került, a rendes jóváhagyási eljárás szükségképpen hosszú, és annak eredményét nem lehet garantálni. E megfontolások ellenére a felperes már másnap, 2008. október 3-án megkezdte a sínszakasz leszerelését, anélkül hogy megvárta volna a közlekedési és hírközlési miniszter válaszát, amely október 28-án érkezett meg hozzá, és amely jelezte, hogy mivel e projekteket a múltban nem hagyták jóvá, semmilyen finanszírozást nem irányoztak elő.

175 E tekintetben meg kell állapítani, hogy bár a közlekedési és hírközlési miniszter kétségkívül emlékeztette a felperest arra, hogy a 2007–2013 közötti időszakban a vasúti infrastruktúrákba történő jelentős beruházásokhoz előirányzott uniós források még rendelkezésre állnak, és felhívta a felperest a finanszírozási projektek megjelölésére, a Bizottság nem követett el mérlegelési hibát, amikor a megtámadott határozat (191) preambulumbekezdésében úgy ítélte meg, hogy a felperes észszerűen nem számíthatott arra, hogy azokat a megszerzésükhöz szükséges előzetes közigazgatási eljárás megfelelő időben történő megindítása nélkül megkapja. Amint azt a Bizottság a megtámadott határozat (63) és (64) preambulumbekezdésében megjegyzi, a felperes megkezdte a nyolc vasútvonal újjáépítésére és fejlesztésére vonatkozó megvalósíthatósági tanulmány elkészítését, de műszaki tanácsadójának jóváhagyását követően nyolc hónapra volt szükség a vezérigazgatója jóváhagyásának megszerzéséhez 2009. július 29-én, és további három hónapra az ajánlati felhívás közzétételéhez.

176 Végül a felperes nem hivatkozhat eredményesen arra az érvre, amely szerint a Lehman Brothers bank 2008 szeptemberében bekövetkezett csődjét követő pénzügyi válság pénzügyi helyzetének olyan romlásához vezetett, amely azonnali következményekkel járt a felperes azon képességére nézve, hogy olyan jelentős felújítási munkálatokat vállaljon, mint a sínszakasz újjáépítése. E tekintetben először is meg kell állapítani, hogy a felperesnek a sínszakasz elhasználódására vonatkozó érveiből kitűnik, hogy már a 2008. szeptemberi pénzügyi válság előtt is bizonytalan gazdasági helyzetben volt. A felperes ugyanis maga is arra hivatkozik, hogy éppen a nehéz pénzügyi helyzete miatt nem került sor 1972 óta semmilyen jelentős javítási munkára a sínszakaszon, és hogy annak ellenére, hogy 2008 szeptembere előtt a teljes sínszakaszon több hiányosságot tártak fel, csak kisebb javításokat végeztek el a vonatforgalom sebességének 25 km/h-ra történő csökkentésével párhuzamosan. Egyébként még ha fel is tételezzük, hogy a 2008. évi pénzügyi válság kihathatott a felperes azon képességére, hogy olyan jelentős felújítási munkálatokat vállaljon, mint a sínszakasz újjáépítése, a Bizottsághoz hasonlóan meg kell jegyezni, hogy az uniós források elérhetőségét nem érintette a pénzügyi válság. A felperes ilyen forrásokhoz juthatott volna, ha megfelelő időben megindította volna az ehhez szükséges közigazgatási eljárást.

177 Ebből következik, hogy a Bizottság nem követett el mérlegelési hibát, amikor úgy ítélte meg, hogy a sínszakasz leszerelésére nagyon sietve, és anélkül került sor, hogy előzőleg megszerezték volna a szükséges forrásokat.

178 Másodsorban, a sínszakasz leszerelésének a vasúti ágazat gyakorlatára tekintettel szokatlan jellegét illetően a Törvényszék megjegyzi egyrészt, hogy – amint azt a Bizottság a megtámadott határozat (186) preambulumbekezdésében megállapította – bár több olyan sínszakasz volt Litvániában, amelyen a forgalmat felfüggesztették, a felperes nem tudott olyan sínszakaszra vonatkozó példát szolgáltatni, amelyet megszüntettek a felújítási munkálatok megkezdése előtt. Ezenkívül, amint azt a Bizottság megjegyzi, a felperes soha nem szerelte le a Bugeniai–Skuodas–Klaipėda sínszakaszt, noha az 1995 óta le van zárva, egyébként annak ellenére, hogy ezen az úton nincs forgalmi igény.

179 Másrészt meg kell állapítani, hogy a Bizottság információkéréseket intézett a két másik balti államban, az Észt Köztársaságban és a Lett Köztársaságban a vasúti infrastruktúra működtetőihez. Az észt vasúti pályahálózat működtetője csak egyetlen példával tudott szolgálni egy hosszú pályaszakasz leszerelésére. Ebben az esetben a sínszakaszt azért szüntették meg, mert magát az útvonalat lezárták, azzal felhagytak, és egy másikkal helyettesítették. Az észt vasúti pályahálózat működtetője azt is jelezte, hogy a pálya leszerelését igénylő munkálatokat nem egyidejűleg végzik egy sínszakasz egészén, hanem időközökben,

amelyek legfeljebb tizenkét órára szakítják meg a forgalmat. A jelentős javítási munkálatok, beleértve valamely sínszakasz megszüntetését is, egyébként nem kezdődnek meg az azokat jóváhagyó közigazgatási eljárás befejeződése előtt.

180 Az LDZ, a lett vasúti pályahálózatot működtető társaság, úgy válaszolt, hogy egy sínszakaszt általában csak többéves olyan időszak után szüntetnek meg, amelynek során azt nem használták, és akkor, ha nincs ok azt feltételezni, hogy azt újra használni fogják. Az LDZ által szolgáltatott két példában a sínszakaszokat tíz és tizenhárom év lezárás után szüntették meg. Ugyanúgy, mint Észtországban, Lettországban a sínszakaszok javítási munkálatok céljából történő leszerelésére szakaszonként kerül sor. Az LDZ szerint az ilyen munkálatok nem kezdődnek el a közigazgatási eljárás befejezése és a finanszírozás biztosítása előtt.

181 A fentiek összességéből következik, hogy meg kell állapítani, hogy a Bizottság nem követett el mérlegelési hibát, amikor a megtámadott határozatban úgy ítélte meg, hogy a jelen ügyben szóban forgó sínszakasz leszerelése „rendkívül szokatlan”.

182 Következésképpen a második jogalap második részét el kell utasítani.

c) A második jogalap harmadik, az LG-nek a sínszakasz leszerelésekor fennálló szándékai Bizottság általi értékelése során elkövetett hibákon alapuló részéről

183 A második jogalap harmadik részében a felperes azt kifogásolja, hogy a megtámadott határozatot téves jogalkalmazás és mérlegelési hiba jellemzi, mivel a sínszakasz leszerelésekor – ellentétben azzal, amit a Bizottság a megtámadott határozatban megállapított – a felperes e szakaszt újjá kívánta építeni.

184 A felperes közelebbről kifejti, hogy a Bizottság azon állításával, amely szerint soha nem törekedett a sínszakasz újjáépítésére, azt vélelmezte, hogy annak leszerelése egy olyan versenyellenes stratégia részét képezte, amelyet 2008. szeptember 19-én vagy október 3-án fogadtak el annak érdekében, hogy megakadályozzák a versenyt az LDZ részéről. A felperes azt állítja, hogy az a vélelem, amely szerint rosszhiszeműen járt el, a Bizottság által figyelembe vett három tényezőn alapul, vagyis először is azon, hogy kérte, hogy a sínszakasz újjáépítésével kapcsolatos projektet az uniós források tartaléklistájára helyezzék át, másodszor azon, hogy három, a litván kormánynak szánt feljegyzést készített, amelyben a sínszakasz újjáépítése ellen érvelt, harmadszor pedig azon, hogy kizárólag azért javasolta a sínszakasz felújításának felvételét az elsőbbségi listára, mert a kormány felhívta erre.

1) A harmadik rész első, a felperes versenyellenes szándékának figyelembevételével kapcsolatos téves jogalkalmazásra alapított kifogásáról

185 Ezen első kifogás alátámasztására a felperes lényegében azt állítja, hogy a megtámadott határozat téves jogalkalmazást tartalmaz, mivel a Bizottság a szóban forgó magatartás visszaélésszerű jellegét többek között a felperes versenyellenes szándékára támaszkodva állapította meg, holott az ítélkezési gyakorlat szerint a visszaélés objektív fogalom, amely az erőfölényben lévő vállalkozások olyan magatartására vonatkozik, amely alkalmas arra, hogy befolyásolja a piac szerkezetét, és amelynek hatására korlátozzák a piacon még létező versenyszint fenntartását vagy e verseny fejlődését, függetlenül e vállalkozás szubjektív szándékától.

186 Ezenkívül a felperes arra hivatkozik, hogy a Bizottságnak konkrétan bizonyítania kellett volna, hogy a tényállás idején, azaz 2008. október 3-án rosszhiszeműen járt el annak érdekében, hogy megakadályozza az LDZ-t abban, hogy versenyezzen vele, és hogy nem állt szándékában a sínszakasz újjáépítése. A felperes szerint a tényállás időpontját követő szándékai nem relevánsak a szóban forgó magatartás értékelése szempontjából.

187 A Bizottság és a beavatkozó fél vitatja e kifogást.

188 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy az ítélkezési gyakorlatból kitűnik, hogy az EUMSZ 102. cikk által tiltott, erőfölénnyel való visszaélés olyan objektív fogalom, amely az erőfölényben lévő vállalkozás olyan magatartásaira vonatkozik, amelyek hatására – olyan piacon, ahol pontosan a szóban forgó vállalkozás jelenlétének következtében a verseny már meggyengült – a termékeknek vagy szolgáltatásoknak a gazdasági szereplők általi teljesítésen alapuló rendes versenyét jellemző eszközöktől eltérő eszközökkel akadályozzák a piacon még létező versenyszint fenntartását vagy e verseny fejlődését (lásd: 2012. április 19-i Tomra Systems és társai kontra Bizottság ítélet, C-549/10 P, EU:C:2012:221, 17. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat; 2009. szeptember 9-i Clearstream kontra Bizottság ítélet, T-301/04, EU:T:2009:317, 140. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

189 A visszaélés fogalmának objektív jellegéből következik, hogy a kifogásolt magatartást objektív tényezők alapján kell értékelni, és hogy e magatartás szándékos jellegének és az erőfölényben lévő vállalkozás rosszhiszeműségének a bizonyítása nem követelmény az erőfölénnyel való visszaélés megállapításához (lásd ebben az értelemben: 2010. július 1-jei AstraZeneca kontra Bizottság ítélet, T-321/05, EU:T:2010:266, 356. pont).

190 Ugyanakkor a Bizottság köteles az említett magatartást övező releváns ténybeli körülmények összességét figyelembe venni az erőfölényben lévő vállalkozás magatartásának vizsgálata során és az erőfölénnyel való esetleges visszaélés megállapítása céljából (2012. április 19-i Tomra Systems és társai kontra Bizottság ítélet, C-549/10 P, EU:C:2012:221, 18. pont).

191 E tekintetben meg kell jegyezni, hogy amikor a Bizottság valamely erőfölényben lévő vállalkozás magatartását értékeli, mivel e vizsgálat elengedhetetlen az erőfölénnyel való visszaélés fennállására vonatkozó megállapításhoz, az e vállalkozás által folytatott kereskedelmi stratégiát is szükségképpen értékelnie kell. Ezzel összefüggésben természetes, hogy a Bizottság szubjektív jellegű tényezőkre hivatkozik, vagyis a szóban forgó kereskedelmi stratégiát alátámasztó okokra (2012. április 19-i Tomra Systems és társai kontra Bizottság ítélet, C-549/10 P, EU:C:2012:221, 19. pont).

192 Így a felperes állításával ellentétben az esetleges versenyellenes szándék fennállása azon számos ténybeli körülmény egyikét képezheti, amelyek figyelembe vehetők az erőfölénnyel való visszaélés megállapítása céljából (lásd ebben az értelemben: 2012. április 19-i Tomra Systems és társai kontra Bizottság ítélet, C-549/10 P, EU:C:2012:221, 20. pont).

193 A jelen ügyben meg kell jegyezni, hogy a megtámadott határozatban a Bizottság a felperes részéről erőfölénnyel való visszaélést állapított meg, figyelembe véve a sínszakasz leszerelésével kapcsolatos különböző ténybeli körülményeket, és elemezte azokat a lehetséges hatásokat, amelyeket e leszerelés a versenyre gyakorolhatott.

194 A Bizottság a megtámadott határozat (182)–(201) preambulumbekezdésében többek között úgy ítélte meg, hogy az LG olyan módszerekhez folyamodott, amelyek a szokásos verseny feltételeitől eltértek, mivel lényegében először is az LG tisztában volt azzal, hogy az Orlen az LDZ szolgáltatását felhasználva a lettországi tengeri terminálokra való váltást tervezi; másodszor az LG nagyon sietve, a szükséges források biztosítása nélkül és az újjáépítéséhez szükséges szokásos előkészítő lépések megtétele nélkül leszerelte a sínszakaszt; harmadszor a sínszakasz felszámolása ellentétes volt az ágazat bevett gyakorlataival; negyedszer pedig az LG lépéseket tett annak érdekében, hogy meggyőzze a litván kormányt, hogy ne építse újjá a sínszakaszt.

195 Ami közelebbről azt a megállapítást illeti, amely szerint az LG nagyon sietve, a szükséges források biztosítása és az újjáépítéséhez szükséges szokásos előkészítő lépések megtétele nélkül szerelte le a sínszakaszt, a fenti 157–161. pontban már megállapítást nyert, hogy a Bizottság megkülönböztette egyrészt a megtámadott határozat (184)–(191) preambulumbekezdésében a felperes által a sínszakasz leszerelésének megkezdését megelőzően, vagyis 2008. október 2-ig tanúsított magatartást, másrészt

pedig a megtámadott határozat (192) preambulumbekezdésében – pusztán a már alátámasztott megállapítások megerősítése érdekében – a felperes 2008. október 2. utáni időpontban tanúsított magatartását.

196 Ezen, a sínszakasz leszerelésével kapcsolatos különböző ténybeli körülmények összességének megállapítását követően a Bizottság a megtámadott határozat (202)–(324) preambulumbekezdésében úgy ítélte meg, hogy e leszerelés – összefüggésében vizsgálva – alkalmas volt arra, hogy akadályozza a versenyt a kőolajtermékek vasúti szállítására vonatkozó szolgáltatások nyújtásának piacán. Következésképpen meg kell állapítani, hogy a Bizottság egyáltalán nem támaszkodott az LG szándékára, versenyellenes stratégiájára vagy rosszhiszeműségére a versenyjog megsértésének fennállására vonatkozó következtetésének indokolása érdekében.

197 Ami a megtámadott határozat (192) preambulumbekezdésében szereplő azon megállapítást illeti, amely szerint a felperes a sínszakasz leszerelését követően nem törekedett annak újjáépítésére, az említett határozat rendszeréből kitűnik, hogy az kizárólag az e határozat (193) preambulumbekezdésében szereplő, egyéb elemek összességéből levont azon következtetést kívánja alátámasztani, amely szerint a sínszakasz leszerelését a felperes nagyon sietve, a szükséges források előzetes megszerzése nélkül végezte el. Másként fogalmazva, e megállapítás olyan objektív ténybeli körülményre vonatkozik, amely többek között a kifogásolt magatartással kapcsolatos, nem pedig a felperes által követett célok szubjektív értékelésére. Ebből tehát nem lehet arra következtetni, hogy a Bizottság a felperes versenyellenes szándékával kapcsolatos körülményre támaszkodott volna. E körülmények között el kell utasítani a felperes arra alapított kifogását is, hogy a tényállás időpontját követő szándékai nem relevánsak a szóban forgó magatartás értékelése szempontjából.

198 Ebből következik, hogy a harmadik rész első kifogását el kell utasítani.

2) A harmadik rész második, a felperes rosszhiszeműségének értékelése során figyelembe vett tények tárgyi pontatlanságára alapított kifogásáról

199 Ami azon tények állítólagos tárgyi pontatlanságait illeti, amelyeket a Bizottság figyelembe vett, amikor a 2008. október 2-át követő körülmények alapján úgy ítélte meg, hogy a tényállás idején a felperes rosszhiszeműen járt el, a sínszakasz újjáépítésére irányuló valós szándék nélkül, először is a felperes előadja, hogy a rosszhiszeműségre vonatkozó állítás nagyon kevéssé hihető, mivel – amint azt a Bizottság a megtámadott határozat (90) preambulumbekezdésében elismerte – az Orlen által az utóbbi és a felperes között zajló kereskedelmi vitával összefüggésben indított eljárás eredményeként hozott 2010. december 17-i választottbírósági határozat késztette arra, hogy a továbbiakban felhagyjon a sínszakasz újjáépítésével. E választottbírósági határozatot megelőzően, és különösen a tényállás idején, azaz 2008. október 3-án a felperes – állítása szerint – folytatta az újjáépítési projektet, mivel úgy vélte, hogy szerződéses kötelezettsége a sínszakasz újjáépítése.

200 Másodszor a felperes lényegében azt állítja, hogy azon három, 2008. október 2. utáni ténybeli körülmény, amelyekre a Bizottság a rosszhiszeműség vélelmét alapította, hipotetikus és nyilvánvalóan téves. Az ügy iratai között ezzel szemben számos, a megtámadott határozatban meg nem vizsgált olyan bizonyíték szerepel, amelyek azt támasztják alá, hogy a tényállás megvalósulásának idején szándékában állt a sínszakasz újjáépítése, különösen az A.10., A.30. és A.31. mellékletként benyújtott dokumentumok. A felperes szerint későbbi cselekmények is meggyőző bizonyítékokat szolgáltatnak annak alátámasztására, hogy a tényállás megvalósulása idején valóban szándékában állt a sínszakasz újjáépítése mindaddig, amíg a 2010. december 17-i választottbírósági határozat nem késztette őt álláspontjának újragondolására. Ennélfogva a felperes szerint semmilyen ténybeli körülmény nem támasztja alá a Bizottság azon feltevését, amely szerint a felperes rosszhiszeműen járt el, vagyis valójában nem állt szándékában a sínszakasz újjáépítése annak 2008. október 3-i leszerelése során.

201 A Bizottság és a beavatkozó fél vitatja e kifogást.

202 Először is meg kell állapítani, hogy a második jogalap harmadik részének második kifogásával a felperes lényegében a Bizottság által a megtámadott határozat (192) preambulumbekezdésében tett, a fenti 161. pontban felidézett értékeléseket vitatja. Második kifogásának alátámasztására a felperes lényegében két érvet hoz fel.

i) Az arra alapított első érvről, hogy a 2010. december 17-i választottbírósági határozat állítólag befolyásolta a sínszakasz újjá nem építésére vonatkozó döntést

203 Első érvével a felperes arra hivatkozik, hogy a rosszhiszeműségre vonatkozó állítás, amely szerinte a megtámadott határozat (192) preambulumbekezdéséből következik, kevéssé hihető, mivel a 2010. december 17-i választottbírósági határozat késztette őt arra, hogy felhagyjon a sínszakasz felújításával. A felperes kifejti, hogy e választottbírósági határozat előtt, és különösen a tényállás idején a felperes folytatta az újjáépítési projektet, mert úgy vélte, hogy szerződéses kötelezettsége a sínszakasz újjáépítése.

204 Mindenekelőtt meg kell állapítani, hogy – amint az a fenti 196. és 197. pontból következik – a Bizottság a megtámadott határozat (192) preambulumbekezdésében szereplő állítását nem a felperesnek a sínszakasz újjáépítésére irányuló szándékával kapcsolatos rosszhiszeműségére vonatkozó állításra alapította, hanem pusztán azon ténybeli körülmény előadására szorítkozott, amely szerint a leszerelést követően a felperes nem törekedett a sínszakasz újjáépítésére. Ezenkívül rá kell mutatni arra, hogy a Bizottság azon megállapítása, amely szerint a sínszakasz leszerelését követően a felperes valójában nem törekedett annak újjáépítésére, csupán a megtámadott határozat (193) preambulumbekezdésében az említett határozat (184)–(191) preambulumbekezdésében kifejtett egyéb tényezők összessége alapján levont azon következtetés alátámasztására irányul, amely szerint a sínszakasz leszerelését a felperes nagyon sietve, a szükséges források előzetes megszerzése nélkül végezte el.

205 Ezt követően a megtámadott határozatból kitűnik, hogy a felperes már a 2010. december 17-i választottbírósági határozat meghozatala előtt is több alkalommal tájékoztatta a litván kormányt a sínszakasz újjáépítéséből eredő hátrányokról (a megtámadott határozat (92)–(95) és (103) preambulumbekezdése).

206 Végül a felperes nem hivatkozhat arra, hogy a 2010. december 17-i választottbírósági határozat meghozatala előtt, és különösen a tényállás idején folytatta a sínszakasz újjáépítésére irányuló projektet. A sínszakasz leszerelése és a választottbírósági határozat között eltelt, két évet meghaladó időszak során ugyanis a felperes nem végzett javítási munkálatokat, jóllehet több dokumentumban azt állította, hogy az újjáépítés többé-kevésbé befejezhető két év alatt.

207 A fentiekre figyelemmel a felperes első érvét el kell utasítani.

ii) A megtámadott határozat (192) preambulumbekezdésében említett három tényezővel kapcsolatos állítólagos mérlegelési hibákra alapított, második érvről

208 Második érvével a felperes lényegében azt rója fel a Bizottságnak, hogy mérlegelési hibákat követett el a megtámadott határozat (192) preambulumbekezdésében említett három tényezőt illetően. A felperes közelebbről vitatja egyrészt a három elem megalapozottságát, másrészt pedig azt, hogy lehetőség van e három elem figyelembevételére olyan bizonyítékként, amely alkalmas annak bizonyítására, hogy a leszerelés időpontjában nem állt szándékában a sínszakasz újjáépítése.

209 E tekintetben elegendő arra emlékeztetni, hogy – amint az a fenti 196. és 197. pontban megállapításra került – a Bizottság a megtámadott határozatban nem támaszkodott az LG versenyellenes szándékára vagy stratégiájára a versenyjog megsértésének fennállására vonatkozó következtetésének indokolása érdekében.

210 Ebből következik, hogy a második jogalap harmadik részében szereplő második kifogás második érvét mint hatástalant el kell utasítani.

211 Ebből következik, hogy a harmadik rész második kifogását, és ennélfogva a második jogalap harmadik részét el kell utasítani.

d) A második jogalap negyedik, a szóban forgó magatartás versenyre gyakorolt potenciális hatásainak elemzése során elkövetett mérlegelési hibákra és téves jogalkalmazásra alapított részéről

212 A negyedik részben a felperes a megtámadott határozat (202) és (203) preambulumbekezdésében tett azon megállapítást kívánja megkérdőjelezni, amely szerint lényegében a sínszakasz leszerelése megfosztotta az LDZ-t a finomítótól a rigai és ventspilsi lettországi tengeri terminálok felé vezető leggyorsabb és legközvetlenebb útvonaltól, és e magatartás versenyellenes hatásokkal járhatott. A felperes azt a három megfontolást is vitatja, amelyek véleménye szerint e következtetés alapját képezik, vagyis először is, hogy a sínszakasz leszerelése előtt az LDZ-nek hihető lehetősége volt arra, hogy vasúti szállítási szolgáltatásokat kínáljon az Orlen kőolajtermékeinek a finomítótól egy szomszédos tengeri terminál felé történő szállítása érdekében, és így versenynyomást gyakoroljon a felperesre, másodszor, hogy a sínszakasz leszerelését követően az LDZ már nem rendelkezett e lehetőséggel, harmadszor pedig, hogy e helyzet a kőolajtermékeknek a finomítótól a klaipėdai, rigai és ventspilsi tengeri terminálok felé történő vasúti szállítására irányuló szolgáltatások piacának lezárását eredményezte. A felperes szerint e következtetéseket semmilyen jogi vagy ténybeli elem nem támasztja alá.

213 A felperes közelebbről azt állítja, hogy a Bizottság érvelése egyrészt téves jogalkalmazást (első kifogás), másrészt mérlegelési hibákat (második kifogás) tartalmaz.

1) A téves jogalkalmazásra alapított, első kifogásról

214 A téves jogalkalmazásra alapított első kifogás alátámasztására a felperes lényegében két érvet ad elő. Első érvével azt állítja, hogy a sínszakasz 2008. október 3-i leszerelése nem járhatott versenyellenes hatásokkal. Második érvével a felperes arra hivatkozik, hogy a sínszakasz javításának elmaradása nem akadályozta meg az LDZ-t abban, hogy hatékony versenytárs legyen, és a hosszú útvonalon Lettországba szállítsa azt a rakományt, amelyet korábban rövid útvonalon szállítottak, és amelyet ebből következően érintett a sínszakasz leszerelése (a továbbiakban: érintett rakomány).

i) Az első, a sínszakasz leszereléséhez kapcsolódó versenyellenes hatások hiányára alapított érvről

215 A felperes azt állítja, hogy a sínszakasz 2008. október 3-i leszerelése nem járhatott versenyellenes hatásokkal, mivel a sínszakasz a forgalom 2008. szeptember 2-i felfüggesztése óta már nem volt elérhető a forgalom számára. A felperes szerint ugyanis nem maga a leszerelés fosztotta meg az LDZ-t a finomítótól a rigai és ventspilsi lettországi tengeri terminálok felé vezető leggyorsabb és legközvetlenebb útvonaltól, mivel a forgalom egy hónappal korábban történő felfüggesztése fosztotta meg őt ettől. Már a sínszakasz leszerelését megelőzően, 2008. szeptember 2. óta sem az LDZ-nek, sem a felperesnek nem volt lehetősége arra, hogy a sínszakasz igénybevételével szállítási szolgáltatásokat kínáljon. A felperes álláspontja szerint tehát nincs jelentősége annak, hogy a sínszakaszt milyen okból nem lehetett a továbbiakban használni.

216 Ezenkívül a felperes szerint semmilyen bizonyíték nem támasztja alá, hogy az LDZ helyzete eltérő lett volna abban az esetben, ha a felperes 2008. szeptember 18-án a 2. opció helyett az 1. opciót választotta volna, vagyis az eredeti javításokat magában foglaló szakaszos újjáépítést. A megtámadott határozat csak feltételezi, hogy ezen kontrafaktuális forgatókönyv keretében (vagyis a sínszakasz 2008. október 3-i leszerelésének elmaradása esetén) az LG előirányozhatta volna az eredeti javítások elvégzését egy

későbbi szakaszban. A felperes azonban úgy véli, hogy e forgatókönyv igen valószínűtlen. Mindenekelőtt, mivel a pénzügyi válság következtében 2009–2010-ben nem kapott forrásokat egy 40 millió LTL összegű beruházáshoz, nincs ok azt feltételezni, hogy megkapta volna az eredeti javításokhoz szükséges jelentős forrásokat (21,3 millió LTL). Az eredeti javítások tekintetében ugyanazt az eljárást kellett volna követnie, mint az azonnali újjáépítés esetében, az állami vagy uniós források igénylését is beleértve. Továbbá az 1. opció, amely magában foglalja az eredeti javításokat, sokkal kevésbé volt hatékony, mint a 2. opció, és rendkívül észszerűtlen lett volna számára egy későbbi időpontban mégis az 1. opció mellett dönteni. Végül a 2010. december 17-i választottbírósági határozat valószínűleg szintén arra ösztönözte a felperest, hogy ne folytassa az eredeti javításokat. Ennélfogva a felperes szerint semmilyen körülmény nem támasztja alá a Bizottság azon feltevését, amely szerint a sínszakasz leszerelésének hiányában egy korlátozott javítási opciót irányozhatott volna elő, vagyis az eredeti javításokat szakaszos újjáépítés keretében, egy későbbi időpontban. A kontrafaktuális forgatókönyv, vagyis a leszerelés elmaradása esetében tehát a versenyhelyzet valószínűleg nem különbözött volna a *status quo* helyzetétől.

217 Egyébiránt a felperes megjegyzi, hogy pályahálózat-működtetőként különös felelősséggel tartozik többek között vasúti hálózatának biztonságát illetően, a tervezés, karbantartás és üzemeltetés tekintetében. A vasúthálózat zavarainak minimalizálására vonatkozó kötelezettség tehát bármely pályahálózat-működtetőnek a balesetek megakadályozására és a forgalombiztonság biztosítására vonatkozó, magasabb szintű kötelezettsége alá tartozik.

218 A Bizottság és a beavatkozó fél vitatja ezt az érvet.

219 Előzetesen emlékeztetni kell arra, hogy a megtámadott határozatban a Bizottság megvizsgálta a felperes azon magatartását, hogy a sínszakaszt nagyon sietve szerelte le, a szükséges források mozgósítása, illetve az újjáépítéséhez szükséges szokásos előkészítő lépések követése nélkül (a megtámadott határozat (182)–(201) preambulumbekezdése). E magatartást a rendes versenyt jellemző eszközöktől eltérő eszközök alkalmazásában álló visszaélésszerű magatartásnak minősítette, amely versenyellenes kiszorító hatás kifejtésére volt alkalmas a kőolajtermékeknek a finomító és a szomszédos tengeri terminálok közötti vasúti szállítására vonatkozó szolgáltatások nyújtásának piacán, akadályozva a piacra lépést, anélkül hogy fennállna ennek objektív igazolása.

220 A Bizottság tehát ténylegesen visszaélésszerű magatartásnak minősítette magát a sínszakasz leszerelését, és úgy ítélte meg, hogy e leszerelés – függetlenül a vasúti közlekedésnek e sínszakaszon 2008. szeptember 2-án elrendelt felfüggesztésétől – versenyellenes hatást gyakorolhatott az érintett piacon. A Bizottság közelebbről úgy vélte, hogy a sínszakasz leszerelése alkalmas volt arra, hogy megakadályozza a hatékony versenytársként működő LDZ-t abban, hogy az érintett *downstream* piacon szolgáltatásokat kínáljon, és versenynyomást gyakoroljon a felperesre.

221 A jelen ügyben először is meg kell állapítani, hogy – amint azt a Bizottság hangsúlyozza – az alkalmazandó szabályozási keret a felpereshez hasonló vasúti pályahálózat-működtetőket a zavarok minimalizálására és a vasúthálózat teljesítményének javítására kötelezte. A vasúti közlekedésben bekövetkezett zavarok esetén a vasúti pályahálózat-működtetőnek minden szükséges intézkedést meg kellett tennie a szokásos állapot visszaállítására.

222 Noha – amint azt a felperes állítja – pályahálózat-működtetőként ugyanezen szabályozási keret alapján különös felelősség terhelte többek között a vasúthálózatának biztonságos tervezéséért, karbantartásáért és üzemeltetéséért (a közösségi vasutak biztonságáról, valamint a vasúttársaságok engedélyezéséről szóló 95/18/EK tanácsi irányelv és a 2001/14 irányelv módosításáról szóló, 2004. április 29-i 2004/49/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv [vasútbiztonsági irányelv] [HL 2004. L 164., 44. o.; magyar nyelvű különkiadás 7. fejezet, 8. kötet, 227. o.] (17) preambulumbekezdése és a vasúti közlekedési törvénykönyv 24. cikke), meg kell állapítani, hogy a pályahálózat-működtető ezen alkalmazandó szabályozási keret értelmében nem kizárólag a vasúti közlekedés biztonságának garantálására, hanem a vasúthálózat zavarainak minimalizálására és a vonatforgalmat érintő zavarokat

követően a szokásos állapot visszaállítására is köteles. E két kötelezettséget a pályahálózat-működtetőnek figyelembe kell vennie. Meg kell tehát állapítani, hogy a jelen ügyben a teljes sínszakasz leszerelését nem lehetett kizárólag biztonsági okokkal igazolni, mivel a biztonságot már megfelelően biztosította a forgalom 2008. szeptember 2-i felfüggesztése.

223 Másodszor, mivel a felperes erőfölényben volt az érintett piacon, különös felelősséggel tartozott azért, hogy magatartása ne csorbítsa e piacon a hatékony és torzulásmentes versenyt. Ennélfogva a sínszakasz deformálódásának kezelésére vonatkozó döntés meghozatalának időpontjában a felperesnek figyelembe kellett volna vennie az EUMSZ 102. cikk alapján őt terhelő felelősséget, és szakaszos újjáépítés révén el kellett volna kerülnie a sínszakasz rövid távon történő ismételt üzembe helyezése bármely lehetőségének kizárását, eleget téve a vasúthálózat zavarainak minimalizálására vonatkozó kötelezettségének, a zavart követően a szokásos állapot visszaállítása révén.

224 Ebből következik, hogy függetlenül a forgalom korábbi felfüggesztésétől, a megtámadott határozatban figyelembe vett ténybeli és jogi körülmények között a teljes sínszakasz leszerelésével a felperes nem vette figyelembe az EUMSZ 102. cikk értelmében rá háruló különleges felelősséget.

225 Harmadszor meg kell állapítani, hogy bár a sínszakaszon a közlekedés 2008. szeptember 2-i felfüggesztése, amint azt a felperes előadja, már vitathatatlanul megfosztotta az LDZ-t a rövid útvonal igénybevételének lehetőségétől a Litvánia területére történő belépés céljából, nem vitatható, hogy – amint arra a Bizottság rámutat – a sínszakasz leszerelése súlyosabbá tette a forgalom felfüggesztését követően fennálló helyzetet. A sínszakasz leszerelése ugyanis a forgalom felfüggesztését – amely természeténél fogva ideiglenes jellegű – a sínszakasz használatának teljes lehetetlenségével jellemezhető állandó helyzetté alakította. Márpedig az ideiglenes helyzet állandó helyzetre változása hatással lehet a versenyhelyzetre, mivel a potenciális versenytársak nem ugyanúgy viselkednek attól függően, hogy úgy ítélik meg, hogy a „szokásos” állapot visszaállítására rövid időn belül, középtávon vagy soha nem kerülhet sor. E tekintetben egyébiránt meg kell állapítani, hogy az LDZ akkor vonta vissza a Lettország felé vezető rövid útvonal litvániai részén való működési engedély iránti kérelmét, amikor az Orlen végül úgy ítélte meg, hogy a felperesnek nem áll szándékában rövid távon kijavítani a sínszakaszt (lásd a fenti 26. pontot). Ezenkívül a sínszakasz leszerelése *de facto* lehetetlenné tette az 1. opció megvalósítását, mivel annak első szakaszát, vagyis a helyi javításokat a sínszakasz azon részein, amelyek nem teszik lehetővé a biztonságos vasúti forgalmat, már nem lehetett elképzelni. Ráadásul a sínszakasz leszerelése – nagyon sietve, az újjáépítéshez szükséges források előzetes megszerzése nélkül – növelte annak a jelen ügyben megvalósult kockázatát, hogy a biztonságos vasúti forgalmat csak több mint tíz évvel később állítják helyre a rövid útvonalon.

226 E leszerelés olyan, piacról kiszorító hatással járhatott, amely abban állt, hogy nehezebbé teszi a piacra lépést, mivel kevésbé kedvező feltételek vonatkoznak rá. Ennélfogva meg kell állapítani, hogy a sínszakasz leszerelése versenyellenes hatásokkal járhatott az érintett piacon.

227 A fentiekre tekintettel meg kell állapítani, hogy a felperes tévesen állítja, hogy a kontrafaktuális forgatókönyvben a versenyhelyzet nem tért volna el a *status quo* helyzetétől. Ez a helyzet ugyanis eltérő lehetett volna, mivel a sínszakasz nagyon sietve elvégzett leszerelése az újjáépítéséhez szükséges források biztosítása nélkül súlyosbította a forgalom felfüggesztésének időpontjában fennálló helyzetet azáltal, hogy ezt a – természeténél fogva ideiglenes – felfüggesztést a sínszakasz használatának teljes lehetetlenségével jellemezhető helyzetté alakította. Emellett megnehezítette a sínszakasz javítását, mivel az 1. opciót lehetetlenné tette, és nem tette lehetővé a 2. opció teljes körű végrehajtását.

228 E megállapítást nem kérdőjelezhetik meg a felperes által előadott további érvek.

229 Először is, ami azt az érvet illeti, amely szerint, mivel a pénzügyi válság miatt a felperes 2009–2010-ben nem kapott forrásokat az újjáépítést szolgáló 40 millió LTL összegű beruházáshoz, a felperesnek semmi oka nem volt azt feltételezni, hogy megkapja az eredeti javításokhoz szükséges jelentős, 21,3 millió LTL összegű forrásokat, annál is inkább, mivel a felperesnek ezen eredeti javítások tekintetében ugyanazt az

eljárást kellett volna követnie, mint az azonnali újjáépítés esetében, az állami vagy uniós források igénylését is beleértve, meg kell állapítani, hogy ezen érvvel a felperes lényegében a 2. opció megvalósítását próbálja meg igazolni. A Bizottság azonban nem azt rója fel a felperesnek, hogy az 1. opció helyett a 2. opciót választotta, hanem inkább a 2. opció végrehajtásának módját, és különösen azt, hogy a felperes a sínszakasz leszerelésével kapcsolatos munkálatokat az újjáépítésre való felkészülés nélkül végezte, ami lehetetlenné tette az 1. opció megvalósítását. Mivel a sínszakasz leszerelése azzal a következménnyel járt, hogy korlátozta az opciók kiválasztásának lehetőségét, és megakadályozta, hogy a forgalom helyreálljon a Lettország felé vezető rövid útvonalon, a felperes nem tehetett eleget azon kötelezettségeinek, amelyek az állam által a vasúti hálózat működtetésével megbízott, monopolhelyzetben lévő vállalkozásként terhelték. Következésképpen az a kérdés, hogy a felperes az eredeti javításokra jelentős forrásokat szerezhetett volna-e, nem kérdőjelezheti meg a Bizottság elemzését.

230 Mindenesetre ezzel az érvvel a felperes megerősíti, hogy tudatában volt annak a megfelelő eljárásnak, amelyet a sínszakaszon a közlekedés 2008. szeptember 2-i felfüggesztését követően kellett volna követnie. E tekintetben a Bizottság a megtámadott határozat (49) preambulumbekezdésében megállapította, hogy a felperes 107 000 eurót költött a sínszakasz nagyon sietve elvégzett leszerelésére, anélkül hogy az újjáépítéséhez szükséges forrásokat igényelte volna, vagy azok megszerzése érdekében megindította volna a közigazgatási eljárást. Márpedig a jelen ügyben a felperes nem csupán késedelmesen igényelte az állami forrásokat (lásd a fenti 173. pontot), hanem az uniós források megszerzéséhez szükséges közigazgatási eljárás teljes egészében történő lefolytatását is elmulasztotta (lásd a fenti 175. pontot).

231 Másodszor, nem lehet helyt adni annak az érvnek, amely szerint az 1. opció sokkal kevésbé volt hatékony, mint a 2. opció, és a felperes részéről rendkívül észszerűtlen lett volna ennek ellenére az 1. opció végrehajtása egy későbbi időpontban, mivel a Bizottság nem azt rótta fel a felperesnek, hogy az 1. opció helyett a 2. opciót választotta, hanem azt, hogy a sínszakaszt sietve, az újjáépítéshez szükséges források előzetes megszerzése nélkül szerelte le.

232 Harmadszor azon érvet illetően, amely szerint a 2010. december 17-i választottbírósági határozat valószínűleg szintén arra ösztönözte a felperest, hogy az 1. opció feltételezett végrehajtása keretében ne folytassa az eredeti javításokat, emlékeztetni kell arra, hogy – amint arra a Bizottság a megtámadott határozat (89) preambulumbekezdésében rámutatott – e választottbírósági határozat hatálya korlátozott volt elemzésének tárgyát és a figyelembe vett időszakot illetően. A szóban forgó választottbírósági határozat ugyanis kizárólag a felperes és az Orlen között 1999-ben létrejött kereskedelmi megállapodás egyik cikkének értelmezésére vonatkozott, és a 2008. szeptember 30-ig megvalósult tényállást elemezte. Így e választottbírósági határozat nem vizsgálta a sínszakasz 2008 októberében történt leszerelését. Ezenkívül emlékeztetni kell arra, hogy a felperes az alkalmazandó szabályozási keret alapján a zavarokat követően köteles volt megtenni minden szükséges intézkedést a sínszakaszon a szokásos állapot visszaállítására. Ennélfogva a felperes nem hivatkozhat a 2010. december 17-i választottbírósági határozatra annak alátámasztása érdekében, hogy dönthetett úgy, hogy nem igényli a sínszakasz felújítási munkálatainak elvégzéséhez és azon a közlekedés helyreállításához szükséges forrásokat.

233 Ennélfogva meg kell állapítani, hogy a Bizottság nem alkalmazta tévesen a jogot, amikor a megtámadott határozatban úgy ítélte meg, hogy önmagában a sínszakasz leszerelése azon átmenő forgalom előzetes felfüggesztésétől függetlenül alkalmas volt arra, hogy versenyellenes hatásokkal járjon a piacon.

234 Ebből következik, hogy a negyedik rész első kifogásának első érvét el kell utasítani.

ii) Az arra alapított második érvről, hogy a sínszakasz kijavításának hiánya nem akadályozta meg az LDZ-t abban, hogy hatékony versenytárs legyen

235 A felperes előadja, hogy a sínszakasz kijavításának elmaradása nem akadályozta meg az LDZ-t abban, hogy hatékony versenytárs legyen, és az érintett rakományt a Lettország felé vezető hosszú útvonalon szállítsa. Először is arra hivatkozik, hogy a forgalom 2008. szeptember 2-i felfüggesztését követően a sínszakaszt csak jelentős felújítási munkálatok után lehetett volna újra használni, függetlenül attól, hogy az 1. opciót vagy a 2. opciót hajtották volna végre. Következésképpen a felperes szerint az egyetlen fontos jogkérdés annak meghatározása, hogy a sínszakasz kijavításának elmaradása megakadályozhatta-e a hatékony versenytársként eljáró LDZ-t abban, hogy az érintett piacon szolgáltatásokat kínáljon, és e piacon versenynyomást gyakoroljon. Ugyanakkor a megtámadott határozat nem vizsgálta meg ezt a kérdést, és már a sínszakasz leszerelését is versenyellenes magatartásnak minősítette, holott e leszerelésnek önmagában semmilyen hatása nem volt a versenyre. Másodszor a Bizottság nem bizonyította, hogy a javítás elmaradása valószínűleg kiszorító hatással járt, hanem tévesen kizárólag egy sokkal kevésbé szigorú jogi kritériumra hivatkozott, a potenciális versenykorlátozásra. Harmadszor, a megtámadott határozat azt sem vizsgálja, hogy a forgalom felfüggesztését követően az LDZ versenyezhetett-e az LG-vel az érintett rakomány ugyanazon útvonalon, azaz a Lettország felé vezető hosszú útvonalon történő szállítása terén.

236 A Bizottság és a beavatkozó fél vitatja ezt az érvet.

237 A jelen ügyben azon állítást illetően, hogy a sínszakasz leszerelése nem gyakorol hatást a versenyre, mivel a forgalom felfüggesztését követően a javítás elmaradása jár ilyen hatással, először is meg kell állapítani, hogy a megtámadott határozat nem vizsgálja, hogy a sínszakasz kijavításának elmaradása megakadályozhatta-e az LDZ-t abban, hogy az érintett piacon szolgáltatásokat kínáljon, és versenynyomást gyakoroljon a felperesre. Ugyanakkor, mivel a Bizottságnak sikerült bizonyítania, hogy a sínszakasz leszerelését önmagában potenciálisan visszaélésszerű magatartásnak lehet minősíteni, e vizsgálat nem volt szükséges.

238 Ennélfogva a felperes állításával ellentétben, mivel a Bizottság bizonyította, hogy a sínszakasz leszerelése potenciális hatásokkal járhatott a versenyre, nem volt köteles megvizsgálni, hogy a sínszakasz kijavításának elmaradása is járhatott-e ilyen hatásokkal. Mindenesetre rá kell mutatni arra, hogy a sínszakasz kijavításának elmaradását a Bizottság figyelembe vette a sínszakasz leszerelésének versenyellenes hatásaira vonatkozó elemzése keretében. A Bizottság ugyanis megvizsgálta, hogy a sínszakasz leszerelésének milyen hatása van a javításának lehetőségére, és így a felperes azon lehetőségére, hogy eleget tegyen a deformálódást követően a szokásos állapot visszaállítására vonatkozó kötelezettségének, amely a litván vasúti pályahálózat működtetőjeként és a piacon erőfölényben lévő vállalkozásként terheli.

239 Ami azon állítást illeti, hogy a Bizottság nem bizonyította a jogilag megkövetelt módon, hogy a sínszakasz kijavításának elmaradása versenyellenes hatásokkal járhat, mivel a kiszorító hatás fennállásának kritériumához képest kevésbé szigorú jogi kritériumra hivatkozott, függetlenül attól a kérdéstől, hogy az „alkalmas” (angolul *capable)* és a „valószínű” (angolul *likely)* kifejezések – amint azt a Bizottság állítja – felcserélhetők-e, meg kell jegyezni, hogy a jelen ügyben a Bizottság megvizsgálta a sínszakasz leszerelésének valószínű hatásait (a megtámadott határozat (317)–(324) és (363) preambulumbekezdése).

240 Ami azon állítást illeti, hogy a Bizottságnak meg kellett volna vizsgálnia, hogy a szállítás felfüggesztését követően a sínszakasz kijavításának elmaradása megakadályozhatta-e az LDZ-t abban, hogy versenyezzen a felperessel a Lettország felé vezető hosszú útvonalon az érintett rakomány, vagyis a Lettország felé vezető rövid útvonalon 2008. szeptember 2-ig szállított mennyiségek tekintetében, a Bizottsághoz hasonlóan meg kell jegyezni, hogy ez az érv azon az előfeltevésen alapul, amely szerint a sínszakasz leszerelése kizárólag a Lettország felé vezető rövid útvonalon 2008. szeptember 2-ig szállított mennyiségeket érintette.

241 Márpedig a megtámadott határozat (158) preambulumbekezdésében a Bizottság az O & D megközelítés alapján úgy határozta meg az érintett piacot, hogy az az Orlen tengeri úton exportált kőolajtermékeinek piaca, azaz a kőolajtermékeknek a finomítóból a klaipėdai, a rigai és a ventspilsi tengeri terminálok felé történő vasúti szállításának piaca. Következésképpen a sínszakasz leszerelése által potenciálisan érintett áruk köre nem korlátozódott a szállítás 2008. szeptemberi felfüggesztése előtt vasúton szállított kőolajtermékek viszonylag alacsony mennyiségére, hanem az az Orlen finomítója termelésének a nemzetközi piacokra történő tengeri exportra szánt igen jelentős részét tette ki.

242 Mivel a felperes nem vitatta az érintett piacnak a megtámadott határozatban javasolt meghatározását, nem róható fel a Bizottságnak, hogy nem vizsgálta meg, hogy a sínszakasz kijavításának a forgalom felfüggesztését követő elmaradása megakadályozhatta-e az LDZ-t abban, hogy versenyezzen a felperessel a Lettország felé vezető hosszú útvonalon kizárólag az érintett rakomány tekintetében.

243 A fentiek összességére tekintettel meg kell állapítani, hogy semmilyen hiba nem róható fel a Bizottságnak amiatt, hogy elmulasztotta megvizsgálni, hogy a sínszakasz kijavításának elmaradása versenyellenes hatásokkal járhatott-e az érintett piacon.

244 Ennélfogva a negyedik rész első kifogásának második érvét, és ennélfogva az első kifogást teljes egészében el kell utasítani.

2) A második, azon lehetőségre vonatkozó mérlegelési hibákra alapított kifogásról, hogy az LDZ a Lettország felé vezető hosszú útvonalon versenyezzen az LG-vel

245 Második kifogásával a felperes lényegében azt rója fel a Bizottságnak, hogy mérlegelési hibát követett el, amikor úgy ítélte meg, hogy az LDZ-nek hihető lehetősége volt arra, hogy a Lettország felé vezető rövid útvonalon versenyezzen vele, a hosszú útvonalon azonban nem.

246 Második kifogásának alátámasztására a felperes lényegében két érvcsoportot ad elő. Érveinek első csoportjával a felperes vitatja a megtámadott határozatnak a piacralépési korlátok fennállására vonatkozó elemzését, és különösen azt a következtetést, amely szerint a lettországi tengeri terminálok felé vezető hosszú útvonalakon az LDZ nagyobb mértékben függött az LG-től (a megtámadott határozat (290)–(308) preambulumbekezdése). Érveinek második csoportjával a felperes a megtámadott határozat azon megállapítását kívánja megkérdőjelezni, amely szerint a lettországi tengeri terminálok felé vezető hosszú útvonalak nem voltak jövedelmezőek a Klaipėda felé vezető útvonalhoz képest (a megtámadott határozat (309)–(316) preambulumbekezdése).

i) A piacralépési korlátok fennállásának vitatására irányuló érvekről

247 Érveinek első csoportjával a felperes vitatja az állítólagos piacralépési korlátok fennállását, és különösen a megtámadott határozat azon állítását, amely szerint az LDZ nagyobb mértékben (a megtámadott határozat (300) preambulumbekezdése) függött a piacon már jelen lévő, vertikálisan integrált gazdasági szereplőtől (a megtámadott határozat (293) preambulumbekezdése), azaz magától a felperestől, nemcsak a litván területen található 34 kilométeren (rövid útvonal), hanem a 152 kilométeres hosszabb távolságon is (hosszú útvonal). A felperes a megtámadott határozat azon megállapítását is vitatja, amely szerint *ex ante* szempontból ez a helyzet jelentősen nagyobb kockázatot jelentett az LDZ számára, mint a lettországi tengeri terminálok felé vezető rövid útvonalakon végzett tevékenységeinek gyakorlása (a megtámadott határozat (301) preambulumbekezdése). Pontosabban a felperes a megtámadott határozat azon megállapítását kívánja megkérdőjelezni, amely szerint az LDZ által benyújtott, a Lettország felé vezető hosszú útvonalra vonatkozó kapacitásbiztosítás iránti kérelem sokkal hosszabb és jelentősen gyakrabban használt útvonalakra vonatkozott Litvániában, következésképpen összetettebb volt, ami növelte a vasúti pályahálózat-működtetővel, vagyis az LG-vel fennálló feszültséget (a megtámadott határozat (297) preambulumbekezdése).

248 E tekintetben a felperes először is azzal érvel, hogy a Litvániában az infrastruktúra-kapacitás elosztására vonatkozó határozatokat nem ő fogadja el, hanem a közlekedési és hírközlési minisztérium felügyelete alatt működő litván vasútfelügyeleti testület (a továbbiakban: VGI). A VGI határozatait hátrányos megkülönböztetéstől mentesen és szigorúan négy hónapos határidőn belül köteles meghozni. Másodszor az LDZ a kérelmét követő 28 napon belül megkapott minden ahhoz szükséges szabályozói engedélyt, hogy tevékenységét önállóan végezhesse a hosszú útvonal első, vagyis a lett határtól Radviliškisig (Litvánia) tartó litvániai részén. Semmi nem utal arra, hogy az LDZ számára nehéz vagy összetettebb lett volna a hosszú útvonal második szakaszához szükséges engedélyek megszerzése. Harmadszor a Bizottság a megtámadott határozatban elismeri, hogy a hosszú útvonalon nem állt fenn a túlkapacitás kockázata, következésképpen nem állt fenn a feszültség kockázata a felperessel. Negyedszer, a litvániai vasúti pályahálózat egyedüli működtetőjeként a felperest a kiegészítő vasúti szolgáltatások tekintetében is a hátrányos megkülönböztetés tilalmával kapcsolatos kötelezettség terhelte. Semmi sem teszi lehetővé annak feltételezését, hogy nem teljesítette kötelezettségeit. Ötödször rendkívül kevéssé hihető, hogy a jóváhagyási eljárás, valamint a kiegészítő szolgáltatások nyújtása könnyű lett volna a litván területen 34 km (rövid útvonal) vagy 60 km (a hosszú útvonal első szakasza) tekintetében, de nagyon nehéz lett volna további 92 km-en (a hosszú útvonal második szakasza).

249 Ezenkívül a felperes vitatja azt a tényt, hogy az LDZ a hozzáférés feltételeivel és a hosszú útvonalra vonatkozó díjakkal kapcsolatos információk megszerzése érdekében jobban függhetett tőle, mint a rövid útvonalra vonatkozó információk tekintetében. A felperes szerint ugyanis valamennyi releváns információt közzéteszik a litván hivatalos lapban és a VGI honlapján, amely köteles biztosítani a hátrányos megkülönböztetéstől mentes hozzáférést az infrastruktúrákhoz, és meg kell állapítania a díjakat. Jóllehet a 2008–2009. évi vasúthálózat-használati feltételek nem határozzák meg a kiegészítő vasúti szolgáltatások díjainak pontos összegét, minden infrastruktúra-használati díjat közzétettek, és azok a nyilvánosság számára ismertek voltak. A díjak kiszámításához alkalmazott képletek ezenkívül szerepelnek ezen információk között. Miután a VGI kiszámította e díjakat, azokat közzétették, mielőtt bevezették volna a konkrét vasúti menetrendet, ami minden igénylő számára lehetővé tette a tényleges díjak könnyű kiszámítását. Ráadásul, még ha fennáll is némi bizonytalanság a kiegészítő szolgáltatások díjainak pontos összegét illetően, nem hihető, hogy az átláthatóság ezen állítólagos hiánya nem jelent piacralépési korlátot a rövid útvonalon és a hosszú útvonal első litvániai szakaszán (amelyre az LDZ az összes szükséges engedélyt megkapta), de jelentős piacralépési korlátot jelent a hosszú útvonal második szakaszát illetően.

250 A Bizottság és a beavatkozó fél vitatja ezt az érvcsoportot.

251 E tekintetben rá kell mutatni arra, hogy a megtámadott határozatban a Bizottság lényegében úgy ítélte meg, hogy a sínszakasz teljes 19 kilométerének leszerelése, aminek eredményeként a finomítótól a lett határig vezető leggyorsabb és legközvetlenebb útvonal elérhetetlenné vált a versenytársak számára, olyan magatartás volt, amely a rendes versenyre jellemző eszközöktől eltérő eszközök igénybevételével valósult meg, és amely alkalmas volt arra, hogy a kőolajtermékek klaipėdai, rigai és ventspilsi tengeri terminálok felé történő vasúti szállítására vonatkozó szolgáltatások nyújtásának *downstream* piacán potenciális versenyellenes hatásokat eredményezzen (a megtámadott határozat (2), (177) és (202) preambulumbekezdése).

252 A Bizottság mindenekelőtt úgy ítélte meg, hogy a sínszakasz leszerelését megelőzően az LDZ-nek hihető lehetősége volt arra, hogy a Lettország felé vezető rövid útvonalon a finomítóból a lettországi tengeri terminálokhoz szállítsa az Orlen tengeri exportra szánt kőolajtermékeit. A Bizottság azt is megállapította, hogy a felperest komolyan aggasztotta az a lehetőség, hogy az Orlen az LDZ vasúti szállítási szolgáltatásait veszi igénybe. Ezenkívül a Bizottság megjegyezte, hogy az Orlen és az LDZ két évet töltött e lehetőség vizsgálatával, hogy az Orlen igazgatótanácsának elnöke kijelentette, hogy e tárgyalások nyomást gyakoroltak az LG-re, valamint hogy az LDZ kérelmet nyújtott be annak érdekében, hogy engedélyt kapjon a Lettország felé vezető rövid útvonal litvániai részén való működésre, a lettországi tengeri terminálok felé vezető hosszú útvonalak vonatkozásában azonban

nem. Mindazonáltal a Bizottság második lépésben elvégezte a szállítási kapacitások és költségek elemzését. Ezen értékelés megerősítése érdekében ugyanis a Bizottság először is rámutatott arra, hogy a műszaki megfontolások és a kapacitás alapján az Orlen kőolajtermékeit el lehetett szállítani a lettországi tengeri terminálokhoz, másodszor, hogy a lettországi tengeri terminálok hiteles alternatívát jelentettek a klaipėdai kikötővel szemben a kőolajtermékek kezelése céljából, harmadszor, hogy az Orlen számára a vasúti szállítás költségeinek kérdése az útvonal kiválasztásának elsődleges elemét képezte, negyedszer, hogy a vasúti szállítás költsége az útvonal hosszától és az útvonal helye szerinti tagállamtól függ, ötödször pedig, hogy az LDZ versenyképes ajánlatot volt képest benyújtani a lettországi tengeri terminálokhoz vezető rövid útvonalon.

253 Ezt követően a Bizottság úgy ítélte meg, hogy a sínszakasz leszerelését követően az LDZ-nek már nem volt lehetősége arra, hogy versenyképes vasúti szállítási szolgáltatásokat kínáljon az Orlen kőolajtermékei vonatkozásában, a finomító és a szomszédos tengeri terminálok között, és ennélfogva nem gyakorolhatott versenynyomást az LG-re a vasúti ágazatban történő piacra lépés jelentős korlátai, és az ebben az ágazatban a már piacon lévő és a pályahálózat működtetését is végző vasúttársasággal szemben a versenytárs vasúttársaságokat érintő versenyhátrányok miatt.

254 A Bizottság szerint az LDZ számára az egyetlen lehetőség, hogy versenyképes vasúti szállítási szolgáltatásokat kínáljon az Orlen kőolajtermékei vonatkozásában, az lett volna, hogy a Klaipėda felé tartó útvonalon vagy a lettországi tengeri terminálok felé vezető hosszú útvonalakon próbál meg tevékenykedni. Márpedig a Bizottság rámutatott, hogy a Klaipėda felé tartó, 228 km hosszú útvonal teljes egészében Litvánia területén található, és hogy a lettországi tengeri terminálok felé vezető hosszú útvonalak jelentős részben áthaladnak Litvánia területén (152 km). A Bizottság tehát úgy vélte, hogy a felperes versenyelőnyt élvezett saját hálózatában, valamint hogy az LDZ versenyhelyzete a Klaipėda felé tartó útvonalon és a lettországi tengeri terminálok felé vezető hosszú útvonalakon gyengébb volt, mint az e tengeri terminálok felé vezető rövid útvonalakon.

255 A Bizottság részletezte továbbá azokat a piacralépési korlátokat és versenyhátrányokat, amelyekkel egy olyan potenciális versenytárs szembesülhet a felperes hálózatában, mint az LDZ. A Bizottság a legjelentősebb piacralépési korlátokra, vagyis a vasúti infrastruktúrákhoz és a kiegészítő vasúti szolgáltatásokhoz való hozzáférésre (a megtámadott határozat (293)–(304) preambulumbekezdése), valamint a piacra lépés feltételeire vonatkozó információk és átláthatóság hiányára összpontosított (a megtámadott határozat (305)–(308) preambulumbekezdése). Hozzátette, hogy még ha az LDZ a lettországi tengeri terminálok felé vezető hosszú útvonalakon képes is lett volna vasúti szállítási szolgáltatásokat kínálni az Orlen kőolajtermékei számára, anélkül hogy piacralépési akadályokkal szembesült volna, ezen útvonalak kevésbé jövedelmezőek lettek volna a Klaipėda felé vezető útvonalhoz képest, így a lettországi tengeri terminálok felé vezető ezen hosszú útvonalak nem jelentettek versenyképes alternatívát a Klaipėda felé vezető útvonalhoz képest.

256 Végül a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy mindez a kőolajtermékeknek a finomítóból a klaipėdai, a rigai és a ventspilsi tengeri terminálok felé történő vasúti szállítására vonatkozó szolgáltatások piacának lezárását eredményezte.

257 A jelen ügyben először is mindjárt az elején meg kell állapítani, hogy érvelésével a felperes csak a Bizottság által a megtámadott határozat (208) és azt követő preambulumbekezdéseiben elvégzett kiegészítő értékeléseket szándékozik vitatni, de nem vonja kétségbe a megtámadott határozat (205)–(207) preambulumbekezdésében szereplő fő értékeléseket, amelyek szerint lényegében a sínszakasz leszerelése előtt az LDZ-nek hihető lehetősége volt arra, hogy a Lettország felé vezető rövid útvonalon a finomítóból a lettországi tengeri terminálokhoz szállítsa az Orlen tengeri exportra szánt kőolajtermékeit. A vasúti infrastruktúra-kapacitás elosztására vonatkozó döntéseket illetően a Bizottsághoz hasonlóan meg kell állapítani, hogy a megtámadott határozat nem vitatja azt a tényt, hogy e döntéseket a VGI hozza meg. E tekintetben a megtámadott határozat (296) preambulumbekezdésében a Bizottság elismerte, hogy a litvániai kapacitáselosztást illetően a vasúti infrastruktúrákhoz való hozzáférés iránti kérelmeket a VGI elé terjesztik, amely azok egészét

ellenőrzi. Ugyanakkor a Bizottság azzal folytatta, hogy kifejtette – anélkül, hogy a felperes ezt vitatta volna –, hogy a felperes végezte el a kérelmek műszaki értékelését, és készítette elő a VGI számára a vasúti menetrend tervezetét. Ennélfogva, amint azt a Bizottság állítja, az LDZ kapacitáselosztási kérelme konkrétan a felperes által végzett értékeléstől függött. Egyébiránt a kapacitáselosztási kérelem eltért az olyan szabályozói engedélyek megszerzésére irányuló kérelemtől, mint amilyen a Litvániában való működéshez szükséges biztonsági tanúsítvány. Következésképpen, amint arra a Bizottság helyesen rámutat, nincs jelentősége annak, hogy – amint azt a felperes állítja – az LDZ-nek 28 napra volt szüksége ahhoz, hogy megszerezze az összes szükséges szabályozói engedélyt azon kérelmét követően, hogy függetlenül működjön a lettországi tengeri terminálok felé vezető hosszú útvonalak litvániai szakaszának egy részén. A piacralépési korlátok megtámadott határozatban elvégzett értékelése ugyanis nem a szabályozói engedélyek megszerzésének nehézségén, hanem a kapacitások elosztásával kapcsolatos nehézségen alapul.

258 Másodszor, ami a lettországi tengeri terminálok felé vezető hosszú útvonalakat terhelő állítólagos kapacitáskorlátokra vonatkozó érvet illeti, a Bizottsághoz hasonlóan meg kell állapítani, hogy a megtámadott határozat nem állította, hogy ezen útvonalakon ilyen korlátok állnak fenn. A megtámadott határozat ezzel szemben utalt arra, hogy a kapacitás iránti kérelmek összetettebbek voltak. E kérelmek ugyanis a felperes által egy, a Lettország felé vezető rövid útvonal litvániai részénél hosszabb és gyakrabban használt litvániai útvonal vonatkozásában végzett értékeléstől függtek (a megtámadott határozat (297) preambulumbekezdése). A vasúti menetvonalak összeütközésének kockázata magasabb volt a lettországi tengeri terminálok felé vezető hosszú útvonalakon, mivel ezeket az útvonalakat már használták, míg a rövid útvonal litvániai részét kizárólag az Orlen kőolajtermékeinek szállítására vették igénybe (a megtámadott határozat (298) preambulumbekezdése).

259 Harmadszor azon érvet illetően, amely szerint a felperest a kiegészítő vasúti szolgáltatások tekintetében is a hátrányos megkülönböztetés tilalmával kapcsolatos kötelezettség terhelte, meg kell állapítani, hogy a megtámadott határozat a (293)–(300) és (303) preambulumbekezdésében utalt arra, hogy a hátrányos megkülönböztetés tilalma 2001/14 irányelvben rögzített elvének a litván jogba való átültetése mozgásteret biztosított a felperesnek, amely lehetővé tette számára, hogy kedvezőtlen feltételeket írjon elő a vasúti infrastruktúrákhoz való hozzáférés és a kiegészítő vasúti szolgáltatások nyújtása tekintetében. Közelebbről a megtámadott határozat (293) és (294) preambulumbekezdésében a Bizottság kifejtette, hogy a kiegészítő vasúti szolgáltatások nyújtását nem szükségképpen szabályozták, vagy olyan módon szabályozták, amely bizonyos mozgásteret biztosít a nyújtott szolgáltatás ára és minősége tekintetében. Ez a helyzet bizonyos (a gördülőállománnyal kapcsolatos) karbantartási szolgáltatások, a bizonyos létesítményekhez (mint például a rendező pályaudvarok, a gördülőállomány parkolását és tisztítását szolgáló létesítmények) való hozzáféréssel kapcsolatos szolgáltatások, illetve a mentési szolgáltatások esetében (többek között abban az esetben, ha egy vonat meghibásodna és zavarná a forgalmat). Ennélfogva, ha egy, az LDZ-hez hasonló új gazdasági szereplő vette igénybe az inkumbens gazdasági szereplő – a jelen esetben a felperes – szolgáltatásait, akkor az utóbbi nagyrészt meghatározhatta azokat a feltételeket, amelyek mellett e szolgáltatásokat nyújtják, ami bizonytalanságot eredményezett e szolgáltatások minőségét és költségét illetően. Márpedig meg kell jegyezni, hogy a felperes nem mond ellent mindezen megállapításoknak, és csupán arra hivatkozik, hogy semmi nem enged arra következtetni, hogy nem tartotta be kötelezettségeit.

260 Negyedszer, ami a megtámadott határozat azon következtetését vitató érveket illeti, amely szerint az LDZ a hozzáférés feltételeivel és a hosszú útvonalra vonatkozó díjakkal kapcsolatos információk megszerzése érdekében jobban függött a felperestől, mint a rövid útvonalra vonatkozó információk tekintetében, a Bizottsághoz hasonlóan ki kell emelni, hogy a megtámadott határozat elismeri, hogy az infrastruktúra-használati díjak kiszámításához használt képleteket közzétették. Ugyanakkor azt is megállapította, hogy egy hosszabb litvániai útvonalon az LDZ még inkább ki volt téve a kiegészítő vasúti szolgáltatások hozzáférési feltételeivel és díjaival kapcsolatos információk és átláthatóság hiányának. Közelebbről a megtámadott határozat (308) preambulumbekezdésében a Bizottság hangsúlyozta, hogy a felperes 2008–2009. évi hálózathasználati feltételei (Network Statement of 2008–2009) csak a litvániai vasúti infrastruktúrákhoz való hozzáférés díjainak kiszámítására szolgáló

képletet határozták meg. E dokumentum ugyanis nem jelölte meg a kiegészítő vasúti szolgáltatásokat terhelő tényleges díjakat, hanem csupán arra utalt, hogy e kiegészítő szolgáltatásokat a hatályos szabályozásnak megfelelően számlázzák ki. Márpedig úgy tűnik, hogy ezt az állítást nem vitatja a felperes, amely beadványaiban azt állítja, hogy még ha a kiegészítő szolgáltatások díjainak pontos összegét illetően még némi bizonytalanság állt is fenn, nem hihető, hogy az átláthatóság ezen állítólagos hiánya nem jelentett piacralépési korlátot a rövid útvonal és a hosszú útvonal első, litvániai szakasza tekintetében, ugyanakkor jelentős piacralépési korlátnak minősült a hosszú útvonal második szakasza kapcsán. Egyébiránt azzal az érvvel, amely szerint jóllehet a 2008–2009. évi hálózathasználati feltételek nem határozták meg a kiegészítő vasúti szolgáltatások díjainak pontos összegét, minden infrastruktúra-használati díjat közzétettek, és azok a nyilvánosság számára is ismertek voltak, a felperes hallgatólagosan megerősíti, hogy a dokumentum nem határozta meg a kiegészítő vasúti szolgáltatásokat terhelő tényleges díjakat. E tekintetben meg kell állapítani, hogy e dokumentumot a jelen ügyben elfogadott egyik pervezető intézkedésre válaszul közölték a Törvényszékkel (lásd a fenti 65. pontot), és az nem határozza meg ténylegesen a kiegészítő vasúti szolgáltatásokat terhelő tényleges díjak összegét. Ezenfelül a Bizottsághoz hasonlóan rá kell mutatni arra, hogy a megtámadott határozat nem azt állapította meg, hogy kizárólag a Lettország felé vezető hosszú útvonal tekintetében állt fenn az átláthatóság hiánya, hanem hogy a kiegészítő vasúti szolgáltatásokért kiszámlázott árak átláthatóságának hiánya az LDZ számára mind a hosszú útvonalon, mind a Klaipėda felé vezető útvonalon fokozta a kockázatot, míg ez a rövid útvonalon nem állt fenn, mivel azon az LDZ nem, vagy legalábbis kisebb mértékben függött a felperes kiegészítő szolgáltatásaitól (a megtámadott határozat (307) preambulumbekezdése).

261 Ennélfogva a felperes állításával ellentétben a Bizottság nem követett el mérlegelési hibát, amikor úgy ítélte meg, hogy a kiegészítő szolgáltatások díjainak pontos összegével kapcsolatos átláthatóság hiánya piacralépési korlátot jelent a hosszú útvonal, valamint a Klaipėda felé vezető útvonal vonatkozásában.

262 Ötödször és utoljára, ami a felperes által a válaszban előadott azon érvet illeti, amely szerint a Bizottság által az ellenkérelmében hivatkozott, keltezés nélküli kézzel írott feljegyzés nem foglalkozott azzal a kérdéssel, hogy a hosszú útvonalon történő működés nagyobb kockázatot jelent-e az LDZ számára (a megtámadott határozat (283) preambulumbekezdése), először is hangsúlyozni kell, hogy bár a szóban forgó dokumentumra a megtámadott határozat (97)–(99) preambulumbekezdése, valamint (316) preambulumbekezdésének 3. pontja is hivatkozik, a felperes azt csak a válaszában vitatta. Ezenkívül, bár a dokumentum nem kifejezetten az LDZ-re vonatkozott, hanem egy olyan lett gazdasági szereplőre, amely az LG potenciális versenytársa, az megvizsgálja a klaipėdai tengeri terminál érdekeit érintő lehetséges veszélyeket, és a „Lettország védelme” rovatban különböző olyan piacralépési korlátokat sorol fel, amelyeket a felperes bármely Lettországból érkező versenytárssal szemben bevezethetett volna, az LDZ-t is beleértve. Ennélfogva a felperes állításával ellentétben a szóban forgó dokumentumot a megtámadott határozatban úgy lehetett elemezni, mint az egyik olyan bizonyítékot, amely szerint a hosszú útvonalon történő működés jelentősen nagyobb kockázatot jelentett az LDZ számára.

263 A fentiek összességéből kitűnik, hogy a felperes által előadott érvek egyike sem alkalmas arra, hogy megkérdőjelezze a megtámadott határozatnak a piacralépési korlátokra vonatkozó megállapításait, és különösen azt a következtetést, amely szerint az LDZ nagyobb mértékben függött a felperestől mint a piacon már jelen lévő, vertikálisan integrált gazdasági szereplőtől.

264 Ebből következik, hogy a negyedik rész második kifogásának első érvcsoportját el kell utasítani.

ii) Az annak vitatására irányuló érvekről, hogy a lettországi tengeri terminálok felé vezető hosszú útvonalak nem voltak versenyképesek a Klaipėda felé vezető útvonalhoz képest

265 Második érvcsoportjával a felperes a megtámadott határozat azon állítását vitatja, amely szerint a lettországi tengeri terminálok felé vezető hosszú útvonalak nem voltak versenyképesek a Klaipėda felé vezető útvonalakhoz képest (a megtámadott határozat (288) és (310) preambulumbekezdése), ily módon az LDZ csak az e terminálokhoz vezető rövid útvonalakon gyakorolhatott volna versenynyomást az LG-re, vagyis akkor, ha a sínszakaszt kijavították volna.

266 Elsősorban, a felperes szerint ez az állítás különböző okokból nem hihető.

267 Először is az LDZ a forgalom felfüggesztését követően a 2008. szeptember 29-i levelében azt ajánlotta az Orlennek, hogy vasúti szállítási szolgáltatásokat nyújt számára Riga felé mind a Lettország felé vezető rövid, mind pedig a Lettország felé vezető hosszú útvonalon. Az LDZ tehát láthatóan maga is azt feltételezte, hogy hatékony versenyt tud folytatni a hosszú útvonalon az Orlennek az LG által Klaipėdába szállított termelése tekintetében is. Másodszor az LG egy 2009-es belső dokumentumban arra a következtetésre jutott, hogy a rövid és a hosszú útvonal közötti különbségek a távolságot és az árakat tekintve nem lényegesek. Következésképpen nem hihető, hogy az LDZ az LG-vel csak a rövid útvonalon volt képes versenyezni, a hosszú útvonalon azonban nem. Harmadszor, nincs jelentős költségkülönbség a három útvonal között, ami szintén természetesnek tűnik, mivel mindegyik ugyanazon földrajzi piac részét képezi. Következésképpen rendkívül kevéssé hihető az a körülmény, hogy az LDZ az Orlennek kizárólag a rövid útvonalon Klaipėdába szállított termelését illetően gyakorolhatott volna nyomást a felperesre (abban az esetben, ha a sínszakaszt újjáépítették vagy kijavították volna).

268 Másodsorban, a felperes szerint a költségek Bizottság általi összehasonlítása is számos hibát tartalmaz.

269 A felperes szerint már a Bizottság által használt kifejezések is azt bizonyítják, hogy a költségek összehasonlítása nem szilárd és megbízható elemzésen alapult. Így a Bizottság elismeri, hogy „nem tudja pontosan számszerűsíteni e szerkezeti különbségeknek a szállítási költségekre gyakorolt hatását”, és hogy „az LG és az LDZ által alkalmazott költségmegosztási módszerek eltérőek lehettek, ami befolyásolhatta a [költségbecsléseiket]”. Azt is kiemeli, hogy nem tűnik ki egyértelműen, hogy „vajon” a lettországi kikötők jelentős versenyelőnyt jelentettek-e Klaipėdához képest a tengeri szállítás teljes költségét illetően, és pontosítja, hogy a Rigába vezető rövid útvonal „tűnik a legérdekesebbnek”. Ezenkívül, amikor a Bizottság összehasonlította a felperes és az LDZ költségeinek megoszlását, a Riga felé vezető hosszú útvonal lettországi szakaszán az LDZ legfontosabb költségeleme az „egyéb” kategória volt, míg a felperes „egyéb” költségei csak jóval kisebb százalékát tették ki a felperes összes költségeinek a Riga vagy Ventspils felé vezető hosszú útvonal litvániai szakaszán. Ezenkívül a Bizottság nem vette figyelembe azt a tényt, hogy a felperes és az LDZ teljesen eltérő költségmegosztási módszereket alkalmaz, ami önkényessé teszi a költségek bármilyen összehasonlítását. Például a Bizottság által használt adatok alapján a felperes tonna-kilométerenkénti (TKM) költsége elég statikus volt, és nem változott a távolság függvényében, míg az LDZ becsült költségei csökkentek a hosszabb útvonalakon, azon becslés miatt, amely szerint a rakomány be- és kirakodási költségei fix költségek voltak, amelyekhez ezt követően hozzáadták az útvonal hosszával és a rakomány mennyiségével arányos tényleges szállítási költségeket.

270 Ezenkívül a felperes szerint, még ha a megtámadott határozatnak „Az Orlen kőolajtermékeinek szállításával kapcsolatos tonnánkénti költségek (hosszú útvonalak és a Klaipėda felé vezető útvonal)” című 5. táblázatában szereplő adatok összehasonlítható költségmegosztási módszereken alapultak is, azok nem támasztják alá azt az állítást, amely szerint az LDZ nem tudott hihető versenyt folytatni a hosszú útvonalon az Orlen Klaipėdába szállított termelését illetően. Ezenkívül a felperes hangsúlyozza, hogy a Bizottság a megtámadott határozatban elismerte, hogy az 5. táblázatban a hosszú útvonalak tekintetében megállapított költségeket valószínűleg túlbecsülték. Ennek ellenére az ezen útvonalakon felmerülő költségek nagymértékben összehasonlíthatónak tűnnek a Klaipėda felé vezető útvonalon

felmerülő költségekkel, és így az LDZ képes lett volna versenynyomást gyakorolni, figyelembe véve különösen azokat az általános költségelőnyöket, amelyekkel a Bizottság szerint a felperessel szemben például az energiaárak és a bérköltségek, valamint a tengeri szállítás költségei tekintetében rendelkezett. A felperes véleménye szerint mindezen elemeket megerősíti az a tény, hogy az LDZ 2008 szeptemberében azt ajánlotta az Orlennek, hogy termelését Klaipėdából a hosszú útvonalon szállítja a lettországi tengeri terminálokba. Ráadásul az 5. táblázatban használt költségadatok jelentősen alacsonyabbak annál az árnál, amelyet az Orlen a Klaipėda felé irányuló útvonalon a vasúti szállítási szolgáltatásokért tonnánként ténylegesen fizetett 2008-ban és 2009-ben.

271 A Bizottság és a beavatkozó fél vitatja ezt az érvcsoportot.

272 A jelen ügyben először is a 2008. szeptember 29-i levelet illetően, amelyben az LDZ a Rigába irányuló vasúti szállítási szolgáltatásokra vonatkozó ajánlatot nyújtott be az Orlennek, mind a lettországi tengeri terminálok felé vezető rövid útvonalon, mind pedig hosszú útvonalon, ki kell emelni, hogy e levélben az LDZ a 2008-as évre vonatkozóan javaslatot tett egy, a kőolajtermékek Lettország területén, Riga kikötője felé történő szállítására vonatkozó díjszabási tervezetre. E levél tartalmából kitűnik különösen, hogy az LDZ által kínált díjszabási tervezet kizárólag a Rigába vezető hosszú és rövid útvonalak lettországi szakaszaira vonatkozott. A levél ugyanis a Maitene–Mangali (Riga) és a Rengė–Mangali (Riga) útvonalakra utalt. Ennélfogva a felperes kizárólag a szóban forgó levél alapján nem állapíthatja meg az LDZ ajánlatának versenyképességét, mivel ez utóbbi nem vette figyelembe azokat az árakat, amelyeket a felperes a két útvonal litvániai szakaszain alkalmazott. Egyébiránt a felperes nem terjeszt elő semmilyen bizonyítékot a válaszban előadott azon érvének alátámasztására, amely szerint az ajánlat Orlennek történő benyújtásának időpontjában az LDZ teljesen egyértelműen tudatában volt a versenyhelyzetnek, valamint a releváns áraknak és költségeknek. Ráadásul az ajánlat puszta létezése nem jelenti azt, hogy az ajánlat ténylegesen versenyképes, és semmiféleképpen sem azt, hogy olyannyira versenyképes, mint amilyen abban az esetben lehetett volna, ha a sínszakaszt nem szerelték volna le. Ennélfogva a felperes e levélből semmilyen következtetést nem vonhat le azzal kapcsolatban, hogy az LDZ képes volt-e tényleges versenynyomást gyakorolni rá a hosszú útvonalon.

273 Másodszor, ami a 2009. évi belső dokumentumot illeti, amelyben a felperes arra a következtetésre jutott, hogy a rövid és a hosszú útvonal közötti különbségek a távolságot és az árakat tekintve nem lényegesek, hangsúlyozni kell, hogy a szóban forgó dokumentum az ES 9/VJ6 hivatkozási számú dokumentum. A felperes által hivatkozott következtetés e dokumentum harmadik és utolsó oldalán található, amelyben összehasonlította az Orlen termékeinek Šiauliain (Litvánia) keresztül Jelgava (Lettország) felé történő szállítását a Rengėn keresztül történő közvetlen szállítással. Ennélfogva e következtetés nem a lettországi tengeri terminálok felé vezető teljes útvonalak költségeit hasonlítja össze, és nem az Orlen kőolajtermékeinek tengeri export céljából történő szállítására vonatkozik. Ráadásul az a körülmény, hogy a felperes számára a lettországi tengeri terminálok felé vezető rövid és hosszú útvonal közötti különbségek a távolságot és az árakat illetően nem lényegesek, nem feltétlenül érvényes az LDZ esetében.

274 Ebből következik, hogy sem a fenti 272. pontban említett ajánlat, sem a fenti 273. pontban hivatkozott belső dokumentum nem kérdőjelezheti meg a Bizottság azon megállapítását, amely szerint a lettországi tengeri terminálok felé vezető hosszú útvonalak a Klaipėda felé vezető útvonalhoz képest kevésbé jövedelmezőek lettek volna.

275 Harmadszor, ami azt az érvet illeti, amely szerint nem állnak fenn jelentős költségkülönbségek a lettországi tengeri terminálok felé vezető hosszú útvonalak, a lettországi tengeri terminálok felé vezető rövid útvonalak és a Klaipėda felé vezető útvonal között, meg kell állapítani, hogy bár igaz ugyan, hogy a Klaipėda felé vezető útvonallal ellentétben a Rigába vezető hosszú útvonalnak volt egy jelentős (86 kilométeres) lettországi része, amelyen a megtámadott határozat szerint a vasúti szállítás költségei, többek között az energiaárak és a bérköltségek alacsonyabbak voltak, mint Litvániában (a megtámadott határozat (253) preambulumbekezdése), mindazonáltal az is igaz, hogy a Rigába vezető hosszú útvonalnak volt egy 152 km hosszú litvániai része is. Ennélfogva, mivel a Bizottság a lettországi

tengeri terminálok felé vezető útvonalakkal kapcsolatos költségeket úgy számította ki, hogy összeadta a felperes és az LDZ költségeit az útvonal egyes szakaszait illetően, az útvonalak közötti költségkülönbség értékelése céljából a Riga felé vezető hosszú útvonal lettországi részére vonatkozó költségekhez hozzá kell adni az ugyanezen útvonal litvániai részére vonatkozó költségeket. Egyébiránt ugyanez vonatkozik a Ventspils felé vezető hosszú útvonalra vonatkozó költségek kiszámítására is. Ezenkívül a felperes nem vitatja a Bizottság által a megtámadott határozat (311) preambulumbekezdésében az 5. táblázatban bemutatott költségeket. Ez a táblázat azt mutatja, hogy a felperes állításával ellentétben 2008-ban és 2009-ben az Orlen kőolajtermékei szállításának költségei tonnánként *[bizalmas]* és *[bizalmas]%-kal* magasabbak voltak a Riga felé vezető hosszú útvonalon, mint a Klaipėda felé vezető útvonalon, valamint *[bizalmas]* és *[bizalmas]%-kal* magasabbak a Ventspils felé vezető hosszú útvonalon, mint a Klaipėda felé vezető útvonalon. Következésképpen a felperes állításával ellentétben nem állnak rendelkezésre elegendő bizonyító erővel bíró bizonyítékok arra nézve, hogy az LDZ hatékony versenytársként szolgáltatásokat nyújthatott volna az érintett piacon a felperessel versengve a hosszú útvonalon, és ily módon versenynyomást gyakorolhatott volna rá.

276 Negyedszer, a költségek Bizottság általi összehasonlításának megkérdőjelezésére irányuló érveket illetően a következőket kell megállapítani.

277 Egyrészt a Bizottság által a költségek összehasonlítására vonatkozó elemzésében használt kifejezésekre vonatkozó megfontolásokat illetően meg kell állapítani, hogy egyes használt kifejezésekből nem lehet arra következtetni, hogy a költségek összehasonlítása nem szilárd és megbízható elemzésen alapul. Egyébiránt a Bizottsághoz hasonlóan hangsúlyozni kell, hogy annak említése, hogy lehetetlen pontosan számszerűsíteni e szerkezeti különbségeknek a szállítási költségekre gyakorolt hatását (a megtámadott határozat (253) preambulumbekezdése), a vasúti közlekedés költségét befolyásoló tényezők elemzésének részét képezi, és semmiben nem változtat a Rigába vezető rövid útvonal jövedelmezőségére vonatkozó elemzés következtetésén (a megtámadott határozat (254) és (255) preambulumbekezdése). Az arra való utalást, hogy a felperes és az LDZ által alkalmazott költségmegosztási módszerek eltérőek lehettek, ami befolyásolhatta a költségbecsléseiket (a megtámadott határozat (271)–(273) preambulumbekezdése), egyértelművé tette a megtámadott határozat, amely kifejti, hogy ez a tényező miért nem bír jelentőséggel, és miért nem érinti a felperes és az LDZ költségeinek összehasonlítását. Ezenkívül a megtámadott határozatnak a felperes által vitatott egyik mondatát kiragadták az összefüggéséből. A határozat teljes mondata ugyanis a következő: „[a] rigai és a ventspilsi kikötők tehát legalábbis hihető alternatívát jelenthettek a klaipėdai kikötő vonatkozásában, függetlenül attól, hogy úgy lehet-e tekinteni, hogy jelentős versenyelőnnyel rendelkeztek a tengeri szállítás összköltsége tekintetében” (a megtámadott határozat (240) preambulumbekezdése). Végül, ami a megtámadott határozat más szakaszából származó azon kijelentést illeti, hogy a vasúti szállítási költségeket befolyásoló tényezők elemzése alapján a Riga felé vezető rövid útvonal tűnik a legvonzóbbnak, ezt az állítást ezt követően az útvonalak költségeinek részletesebb összehasonlítása támasztja alá a megtámadott határozat (255)–(266) preambulumbekezdésében, amely azt bizonyítja, hogy ténylegesen a Riga felé vezető rövid útvonal a legvonzóbb.

278 Másrészt, ami a felperes azon érvét illeti, amely szerint a megtámadott határozat nem „almát az almával” hasonlít össze, a Bizottság helyesen mutat rá arra, hogy a megtámadott határozat hosszan válaszol a felperes költségelemzésre vonatkozó érveire, és különösen a költségek összehasonlításának lehetőségére vonatkozó kifogásokra. A megtámadott határozat (269) preambulumbekezdéséből ugyanis kitűnik, hogy a felperes már a kifogásközlésre adott válaszában azt állította, hogy a költségei és az LDZ költségei nem összehasonlíthatók. A Bizottság a megtámadott határozat (270)–(284) preambulumbekezdésében részletesen cáfolta a felperes érveit. A határozat (272) és (273) preambulumbekezdésében többek között kifejtette, hogy figyelembe vette azt a körülményt, hogy a felperes és az LDZ költségszámítási módszerei eltérőek lehettek, és hogy ez befolyásolhatta az olyan költségtényezőre vonatkozó becsléseiket, mint az adminisztratív kiadások. Ugyanakkor azt is leszögezte, hogy az ilyen módszertani különbség a költségek tekintetében csak kismértékű különbséget eredményezhetett. Ugyanígy a megtámadott határozat (274) preambulumbekezdésében a Bizottság

kifejtette, hogy milyen okból vélte úgy, hogy a felperes és az LDZ költségeinek becslése ugyanazokra a szolgáltatásokra vonatkozik, és a költségek ugyanazon összetevőit foglalja magában, legalábbis a 2009. év vonatkozásában. Amint ugyanis a megtámadott határozat 406. lábjegyzetéből kitűnik, mivel a felperes a 2008. évre vonatkozóan nem szolgáltatott költséglebontást, a Bizottság a felperes 2009. évre vonatkozó költségeivel kapcsolatos adatokat elemezte.

279 Ennélfogva a felperes a Bizottság által a megtámadott határozatban elvégzett költség-összehasonlítás megkérdőjelezése érdekében nem hivatkozhat arra az érvre, amely szerint a költségek értékelésének módszere hibás, és nem állíthatja azt, hogy ez az összehasonlítás önkényes.

280 E megállapítást a felperes többi érve sem kérdőjelezheti meg.

281 Először is, ami azt az érvet illeti, amely szerint, még ha a megtámadott határozat 5. táblázatában szereplő adatok összehasonlítható költséglebontási módszereken alapultak is, azok nem támasztják alá azt az állítást, amely szerint az LDZ nem lehetett volna hihető versenytárs a lettországi tengeri terminálok felé vezető hosszú útvonalakon, meg kell állapítani, hogy a felperes nem szolgáltat annak bizonyítására irányuló bizonyítékokat, hogy a Riga felé vezető hosszú útvonalon 2008-ban érvényesülő költségek *[bizalmas]* és a Klaipėda vezető hosszú útvonalon érvényesülő költségek *[bizalmas]* közötti *[bizalmas]%-os* különbségnek teljesen el kellett volna tűnnie, figyelemmel arra, hogy a Bizottság által a megtámadott határozat 5. táblázatában a hosszú útvonalak vonatkozásában elfogadott költségeket „valószínűleg túlbecsülték”. Egyébiránt, amennyiben a felperes az érvével arra kíván hivatkozni, hogy a Riga felé vezető hosszú útvonalon 2008-ban érvényesülő költségek *[bizalmas]* és a Klaipėda vezető hosszú útvonalon érvényesülő költségek *[bizalmas]* közötti *[bizalmas]%-os* különbség nem volt jelentős, a Bizottsághoz hasonlóan hangsúlyozni kell, hogy a megtámadott határozat azt is bizonyította, hogy a Ventspils felé vezető hosszú útvonalon érvényesülő költségek még óvatos megközelítés mellett is 2008-ban *[bizalmas]%-kal*, 2009-ben pedig *[bizalmas]%-kal* magasabbak voltak, mint a Klaipėda vezető útvonalon érvényesülő költségek. Márpedig a *[bizalmas]%-os* vagy *[bizalmas]%-os* különbség jelentős, és az túlbecslés címén nehezen kérdőjelezhető meg.

282 Másodszor, ami azt az érvet illeti, amely szerint az 5. táblázatban használt költségadatok *[bizalmas]* jelentősen alacsonyabbak annál az árnál, amelyet az Orlen tonnánként ténylegesen fizetett a Klaipėda felé vezető útvonalon végzett vasúti szállítási szolgáltatásokért (2008-ban *[bizalmas*], 2009-ben pedig *[bizalmas*]), és ily módon a Bizottság által a megtámadott határozat (281)–(284) preambulumbekezdésében alkalmazott logika szerint az LDZ versenynyomást gyakorolhatott volna a felperesre, ha ilyen döntést hozott volna, ki kell emelni, hogy ellentétben a felperes állításával, a Bizottság által a Riga felé vezető hosszú útvonal vonatkozásában kiszámított költségek csak kissé alacsonyabbak annál az árnál, amelyet az Orlen a Klaipėda felé vezető útvonalon végzett vasúti szállítási szolgáltatásokért ténylegesen fizetett. Márpedig, ami a költségeket, nem pedig az árakat illeti, ehhez hozzá kell adni a haszonkulcsot, még ha az csekély is, amely még inkább csökkenti az azon árhoz képest fennálló különbséget, amelyet az Orlen a Klaipėda felé vezető útvonalon végzett vasúti szállítási szolgáltatásokért ténylegesen fizetett.

283 A fentiek összességére tekintettel meg kell állapítani, hogy semmilyen mérlegelési hiba nem róható fel a Bizottságnak annak megállapítása kapcsán, hogy a lettországi tengeri terminálok felé vezető hosszú útvonalak nem voltak versenyképesek a Klaipėda felé vezető útvonalhoz képest.

284 Következésképpen a negyedik rész második kifogását, és ennélfogva a kereset második jogalapjának negyedik részét teljes egészében el kell utasítani.

285 A fentiekben kifejtettek összességéből az következik, hogy a második jogalapot el kell utasítani mint megalapozatlant.

3. A harmadik, a bizonyítékok elégtelensége és az indokolás hiánya miatt az EUMSZ 296. cikk és az 1/2003 rendelet 2. cikkének megsértésére alapított jogalapról

286 A harmadik jogalappal a felperes lényegében azt állítja, hogy a Bizottság megsértette az EUMSZ 296. cikket az indokolás hiánya miatt, valamint az 1/2003 rendelet 2. cikkét, mivel nem szolgáltatott elegendő bizonyítékot annak alátámasztására, hogy a megtámadott határozatban megállapította az EUMSZ 102. cikk megsértését.

287 A Bizottság és a beavatkozó fél vitatja ezt az érvelést.

288 A kereset harmadik jogalapja lényegében két részre oszlik, amelyek közül az első az EUMSZ 296. cikknek az indokolás hiánya miatti megsértésére, a második pedig az 1/2003 rendelet 2. cikkének megsértésére vonatkozik.

a) A harmadik jogalap első, az EUMSZ 296. cikknek az indokolás hiánya miatti megsértésére vonatkozó részéről

289 Az első rész alátámasztására a felperes lényegében két kifogást hoz fel, amelyeket együttesen kell megvizsgálni. Az első kifogás azon alapul, hogy a Bizottság nem jelölte meg, hogy miért tért el az alapvető infrastruktúrákhoz való hozzáférés megtagadására vonatkozó állandó ítélkezési gyakorlattól, a második pedig azon, hogy a Bizottság nem szolgáltatott elegendő indokolást annak bizonyítására, hogy a jelen ügyben olyan rendkívüli körülmények álltak fenn a sínszakaszra vonatkozóan, amelyek igazolják a visszaélésszerű magatartás megállapítását.

290 Először is meg kell állapítani, hogy a felperes által az első rész két kifogásának alátámasztása érdekében kifejtett érvek nem a megtámadott határozat indokolásának hiányára vagy elégtelenségére vonatkoznak. Valójában ugyanis ezek az érvek összemosódnak a megtámadott határozat megalapozottságával kapcsolatos kifogással. Márpedig a határozatok indokolására vonatkozó kötelezettség olyan lényeges eljárási szabálynak minősül, amelyet külön kell választani az indokolás megalapozottságának kérdésétől, amely a vitatott jogi aktus érdemi jogszerűségére vonatkozik. Valamely határozat indokolása azon indokok formális kifejezéséből áll, amelyeken e határozat alapszik. Ha ezen indokok hibában szenvednek, az a határozat érdemi jogszerűségét érinti, de annak indokolását nem, amely megfelelő lehet annak ellenére, hogy hibás indokokat fejt ki (lásd: 2008. július 10-i Bertelsmann és Sony Corporation of America kontra Impala ítélet, C-413/06 P, EU:C:2008:392, 181. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat). Egyébiránt meg kell jegyezni, hogy ezen érvek előadására, vizsgálatára és elutasítására az első és a második jogalap keretében már sor került.

291 Következésképpen a harmadik jogalap első részét el kell utasítani.

b) A harmadik jogalapnak az 1/2003 rendelet 2. cikkének megsértésére alapított, második részéről

292 Elöljáróban a Bizottsághoz hasonlóan meg kell állapítani, hogy az 1/2003 rendelet 2. cikkének a keresetlevél 143. pontjában található rövid megemlítésén kívül a felperes nem támasztja alá állítását, megjelölve a megtámadott határozat azon részeit, amelyeket álláspontja szerint a bizonyítékok elégtelensége érint. A felperes azonban a beavatkozási beadványra vonatkozó észrevételeinek 28. és 29. pontjában pontosította érvelését. Közelebbről ezen észrevételek 29. pontjában arra hivatkozik, hogy a Bizottság nem támaszkodott olyan pontos és meggyőző – közvetlen vagy okirati – bizonyítékokra, amelyek a jogilag megkövetelt módon bizonyítják a jogsértést. Mindenesetre a felperes azt állítja, hogy az ítélkezési gyakorlatnak megfelelően olyan érvelést terjesztett elő, amely más megvilágításba helyezi a Bizottság által megállapított tényállást, és amely így lehetővé teszi, hogy a Bizottság által a jogsértés fennállásának megállapításakor elfogadott magyarázatot más hihető magyarázattal lehessen felváltani.

293 E tekintetben ki kell emelni, hogy az 1/2003 rendelet 2. cikkéből, valamint az állandó ítélkezési gyakorlatból kitűnik, hogy a versenyjog területén a jogsértés megtörténtével kapcsolatos jogvita esetén a Bizottságra hárul az általa megállapított jogsértések bizonyítása, és azon bizonyítékok előterjesztése, amelyek alkalmasak a jogsértést alkotó tényállás jogilag megkövetelt módon történő bizonyítására (lásd: 2013. április 12-i GEMA kontra Bizottság ítélet, T-410/08, nem tették közzé, EU:T:2013:171, 68. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

294 Bár a Bizottságnak pontos és ellentmondásmentes bizonyítékot kell szolgáltatnia azon szilárd meggyőződésének alátámasztására, hogy a jogsértés megtörtént, fontos hangsúlyozni, hogy nem szükséges a Bizottság által előterjesztett minden egyes bizonyítéknak a jogsértés összes eleme tekintetében eleget tennie e feltételeknek. Elegendő, ha az intézmény által felhozott bizonyítékok a maguk összességében értékelve megfelelnek e követelménynek, ahogy azt az EUMSZ 101. cikk végrehajtására vonatkozó ítélkezési gyakorlat megállapítja. Ez az elv az EUMSZ 102. cikk végrehajtására vonatkozó ügyekben is alkalmazandó (lásd ebben az értelemben: 2010. július 1-jei AstraZeneca kontra Bizottság ítélet, T-321/05, EU:T:2010:266, 477. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

295 A Bizottság által megállapított bizonyítékok bizonyító erejét illetően két helyzetet kell megkülönböztetni.

296 Egyrészt, ha a Bizottság a versenyszabályok megsértését azon feltételezésből kiindulva állapítja meg, hogy a megállapított tényállás nem magyarázható másként, mint a versenyellenes magatartás fennállásával, az uniós bíróságnak meg kell semmisítenie a szóban forgó határozatot, amennyiben az érintett vállalkozások olyan érvelést terjesztenek elő, amely a Bizottság által megállapított tényállást más megvilágításba helyezi, és amely így lehetővé teszi, hogy a tényállásnak a Bizottság által a jogsértés fennállásának megállapításakor kialakított magyarázatát más hihető magyarázattal lehessen felváltani. Ilyen esetben ugyanis nem tekinthető úgy, hogy a Bizottság bizonyítékkal szolgált volna a versenyjog megsértésének fennállásához (lásd ebben az értelemben: 1984. március 28-i Compagnie royale asturienne des mines és Rheinzink kontra Bizottság ítélet, 29/83 és 30/83, EU:C:1984:130, 16. pont; 1993. március 31-i Ahlström Osakeyhtiö és társai kontra Bizottság ítélet, C-89/85, C-104/85, C-114/85, C-116/85, C-117/85 és C-125/85–C-129/85, EU:C:1993:120, 126. és 127. pont).

297 Másrészt, amennyiben a Bizottság olyan bizonyítékokra hivatkozik, amelyek főszabály szerint elegendők a jogsértés megtörténtének bizonyításához, akkor az, ha az érintett vállalkozás annak lehetőségére hivatkozik, hogy olyan körülmény állt fenn, amely befolyásolhatja e bizonyítékok bizonyító erejét, nem elegendő ahhoz, hogy a Bizottságnak kelljen bizonyítania, hogy e körülmény a bizonyítékok bizonyító erejét nem befolyásolhatta. Éppen ellenkezőleg, azon eset kivételével, amikor az érintett vállalkozás magának a Bizottságnak a magatartása miatt nem képes ilyen bizonyítékot szolgáltatni, az érintett vállalkozásnak kell a jogilag megkövetelt módon bizonyítania először az általa hivatkozott körülmény fennállását, másodszor pedig azt, hogy e körülmény kétségessé teszi a Bizottság által hivatkozott bizonyítékok bizonyító erejét (lásd: 2010. december 15-i E.ON Energie kontra Bizottság ítélet, T-141/08, EU:T:2010:516, 56. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

298 A jelen ügyben a kereset második jogalapjának elemzéséből kitűnik, hogy a Bizottság nem azon feltételezésből kiindulva állapította meg az erőfölénnyel való visszaélést, hogy a megállapított tényállás nem magyarázható másként, mint a versenyellenes magatartás fennállásával. Ezzel szemben olyan bizonyítékokra támaszkodott, amelyek főszabály szerint elegendőek voltak a vitatott jogsértés fennállásának bizonyításához. Másfelől a felperes által annak érdekében előadott érvelés, hogy a Bizottság által megállapított tényállást más megvilágításba helyezzék, nem teszi lehetővé, hogy a Bizottság által a jogsértés fennállásának megállapításakor elfogadott magyarázatot a tényállás más hihető magyarázatával lehessen felváltani.

299 Ennélfogva a fenti 292–297. pontban hivatkozott ítélkezési gyakorlatra tekintettel meg kell állapítani, hogy a Bizottság nem sértette meg az 1/2003 rendelet 2. cikkét.

300 Ebből következően el kell utasítani a harmadik jogalap második részét, és ebből adódóan a kereset harmadik jogalapját teljes egészében.

4. Az ötödik, az 1/2003 rendelet 7. cikkének amiatt történt megsértésére alapított jogalapról, hogy a határozat aránytalan korrekciós intézkedést rendelt el

301 Ötödik jogalapjával a felperes arra hivatkozik, hogy a megtámadott határozat sérti az 1/2003 rendelet 7. cikkét, mivel aránytalan korrekciós intézkedést rendel el vele szemben.

302 A felperes közelebbről először arra hivatkozik, hogy az 1/2003 rendelet 7. cikke értelmében őt csak arra lehetett volna kötelezni, hogy helyreállítsa a sínszakasz leszerelése előtt fennálló versenyhelyzetet, és hogy e leszerelést megelőzően a sínszakaszt már a forgalom 2008. szeptember 2-i felfüggesztése óta nem lehetett használni. Az új, nem alapvető infrastruktúrába való beruházásra kötelezés túlmegy a korábbi helyzet visszaállításán, továbbá az újszerű és aránytalan.

303 Másodszor a felperes azt állítja, hogy mivel a forgalom felfüggesztését megelőzően a sínszakaszt csak egyetlen ügyfél használta termelésének kis része tekintetében, és az már egy másik útvonalat használ, nem biztos, hogy ez az ügyfél használná az új sínszakaszt.

304 Harmadszor a felperes előadja, hogy a szóban forgó újjáépítés igen jelentős beruházást igényelne, amely arra kötelezné, hogy forrásait egyetlen, korlátozott kereslettel rendelkező ügyfél javára fordítsa, más útvonalak rovására.

305 Negyedszer a felperes kifejti, hogy a sínszakasz újjáépítésére irányuló kötelezettség aránytalan intézkedés lenne abban az esetben, ha nem lenne jogosult az új infrastruktúra két kizárólagos potenciális kedvezményezettjétől megkövetelni, hogy vállaljanak méltányos és észszerű részt az újjáépítési költségekből.

306 Ötödször a felperes a Bizottság ellenkérelmére válaszul előadja, hogy a Bizottság által hivatkozott „Microsoft ügytől” eltérően a jelen ügyben egy teljesen új infrastruktúrába való beruházásról van szó, nem pedig egy meglévő infrastruktúra megosztásáról.

307 Egyébiránt jelezni kell, hogy 2018. március 9-én a felperes sajtóközleményt tett közzé, amelyben jelezte, hogy a Bizottsággal egyetértésben cselekvési tervet alakított ki, amely értelmében a sínszakaszt 2019 vége előtt helyreállítják. A sajtó által közölt információk szerint egyébiránt a felperes és az Orlen 2018. augusztus 14-én megállapodást írt alá, amelynek tárgya a sínszakasz újbóli megnyitása volt a forgalom előtt. A tárgyaláson a felperes és a beavatkozó fél megerősítette, hogy a sínszakasz újjáépítési munkálatait 2019 decemberében befejezték, és hogy a tárgyalás napján folyamatban lévő teszteléseket követően a sínszakaszt 2020 februárjának vége előtt újra megnyitják a forgalom számára.

308 A Bizottság és a beavatkozó fél vitatja a felperes érvelését.

309 Előzetesen emlékeztetni kell arra, hogy az 1/2003 rendelet 7. cikkének (1) bekezdése többek között akként rendelkezik, hogy ha a saját kezdeményezésére vagy panasz alapján eljáró Bizottság megállapítja az EUMSZ 101. vagy EUMSZ 102. cikkben foglalt rendelkezések megsértésének fennállását, határozatban felszólíthatja az érintett vállalkozásokat és vállalkozások társulásait, hogy szüntessék meg a megállapított jogsértést. E bekezdés egyébiránt azt is előírja, hogy amennyiben ehhez a Bizottságnak jogos érdeke fűződik, azt is megállapíthatja, hogy a jogsértést a múltban követték el (2015. szeptember 9-i Philips kontra Bizottság ítélet, T-92/13, nem tették közzé, EU:T:2015:605, 132. pont).

310 Az uniós jog általános elvei közé tartozó arányosság elve megköveteli, hogy az intézmények aktusai ne haladják meg a szóban forgó szabályozás által kitűzött jogos célok elérésére alkalmas és ahhoz szükséges mértéket, azaz több megfelelő intézkedés közül a kevésbé korlátozó jellegűt kell választani,

és az okozott hátrányok nem lehetnek aránytalanok az elérendő célokhoz képest (lásd: 2012. május 24-i MasterCard és társai kontra Bizottság ítélet, T-111/08, EU:T:2012:260, 323. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

311 E tekintetben a Bíróság már kimondta, hogy az 1/2003 rendelet 7. cikke kifejezetten megállapítja, hogy a hatálya alá tartozó helyzetekben az arányosság elve alkalmazásának mekkora a hatóköre és a terjedelme. Az 1/2003 rendelet 7. cikkének (1) bekezdése értelmében ugyanis a Bizottság az érintett vállalkozások számára az elkövetett jogsértéssel arányos, a jogsértés tényleges megszüntetéséhez szükséges mértékű, szerkezeti vagy magatartásra vonatkozó korrekciós intézkedéseket írhat elő (2010. június 29-i Bizottság kontra Alrosa ítélet, C-441/07 P, EU:C:2010:377, 39. pont).

312 Ezenkívül megállapításra került, hogy bár a Bizottság kétségkívül hatáskörrel rendelkezik a jogsértés megállapítására, és az érintett felek arra kötelezésére, hogy azt szüntessék meg, nem kényszerítheti a felekre a Szerződésnek megfelelő különböző cselekvési lehetőségek közül a saját választását (1992. szeptember 18-i Automec kontra Bizottság ítélet, T-24/90, EU:T:1992:97, 52. pont), ahogy nem feladata az sem, hogy meghatározza a különböző cselekvési lehetőségek pontos végrehajtási módját (lásd ebben az értelemben: 2008. november 20-i SIAE kontra Bizottság végzés, T-433/08 R, nem tették közzé, EU:T:2008:520, 37. pont).

313 A jelen ügyben a megtámadott határozat, amellett hogy az 1/2003 rendelet 23. cikkének (2) bekezdése alapján 27 873 000 euró összegű bírságot szabott ki, ugyanezen rendelet 7. cikke alapján előírta, hogy a felperes szüntesse meg a jogsértést, és három hónapon belül terjesszen erre irányuló intézkedésekre vonatkozó javaslatot a Bizottság elé (a megtámadott határozat (395) preambulumbekezdése és 3. cikke). Közelebbről a megtámadott határozat (394) preambulumbekezdésében a Bizottság rámutatott arra, hogy több szerkezeti vagy magatartási megoldás is lehetővé teheti a jogsértés megszüntetését azáltal, hogy helyreállítja a sínszakasz leszerelése előtt fennálló versenyhelyzetet, vagy annak újjáépítése révén, vagy azáltal, hogy a megtámadott határozat 7.4.2. pontjában ismertetett, a versenytársak klaipėdai, rigai és ventspilsi tengeri terminálok felé vezető alternatív útvonalakon fennálló hátrányait kiküszöböli.

314 Ennélfogva a megtámadott határozat arra kötelezte a felperest, hogy ténylegesen szüntesse meg a jogsértést, és mivel úgy ítélte meg, hogy e tekintetben több szerkezeti vagy magatartási megoldás is releváns lehet, két lehetőséget javasolt, amint azt a felperes is elismeri, mégpedig a sínszakasz újjáépítését vagy a versenytársak klaipėdai, rigai és ventspilsi tengeri terminálok felé vezető alternatív útvonalakon fennálló hátrányainak kiküszöbölését. Ebből következik, hogy a fenti 311. és 312. pontban hivatkozott ítélkezési gyakorlatnak megfelelően a megtámadott határozat a jogsértés megszüntetésére alkalmas különböző korrekciós intézkedéseket írt elő, anélkül hogy ezek közül választásra kötelezett volna. Azáltal ugyanis, hogy felhívta a felperest, hogy nyújtson be korrekciós intézkedésekre vonatkozó javaslatot, a Bizottság lehetővé tette számára, hogy szabadon határozza meg, hogy miként jár el a jogsértés megszüntetése érdekében. A Bizottság különösen annak szabad eldöntését hagyta a felperesre, hogy miként küszöböli ki a versenytársak klaipėdai, rigai és ventspilsi tengeri terminálok felé vezető alternatív útvonalakon fennálló hátrányait abban az esetben, ha nem a sínszakasz újjáépítése mellett döntött volna.

315 Elsősorban a felperes azzal érvel, hogy a második lehetőség, azaz a versenytársak hátrányainak kiküszöbölése a klaipėdai, rigai és ventspilsi tengeri terminálok felé vezető alternatív útvonalakon, nem volt életképes megoldás. E hátrányok, és különösen az LDZ részéről a vele, mint vertikálisan integrált és a piacon már jelen lévő gazdasági szereplővel szemben fennálló függőség kiküszöbölése ugyanis azzal a következménnyel járna, hogy feldarabolják annak érdekében, hogy egy másik szervezetre ruházzák át a vasúti pályahálózat-működtető feladatait, és csak a vasúti szállítási szolgáltatások nyújtójaként végzett tevékenységeket tartsák fenn. Az ilyen feldarabolás a felperes szerint azt igényli, hogy a litván parlament új jogszabályt fogadjon el, amelyre neki semmilyen befolyása nincs. Ezenkívül ebben a helyzetben gazdaságilag nem maradhatna fenn, mivel versenyeznie kellene a Független Államok Közösségének (FÁK) országaiból származó vasúti árufuvarozókkal. Ennélfogva az egyetlen

életképes opció a sínszakasz újjáépítése volt. Válaszában hozzáteszi, hogy jogalkotási intézkedésre lenne szükség ahhoz is, hogy mentesítsék őt a vasúti közlekedési törvénykönyv 24. cikkének 6. pontja alapján rá háruló azon kötelezettség alól, hogy műszaki értékelést szolgáltasson a VGI részére.

316 E tekintetben ki kell emelni azt, hogy – amint az a fenti 314. pontban megállapításra került – a fenti 312. pontban felidézett ítélkezési gyakorlatnak megfelelően a Bizottság nem írt elő és nem is határozott meg a versenytársak hátrányainak kiküszöbölésére irányuló konkrét módszereket a klaipėdai, rigai és ventspilsi tengeri terminálok felé vezető alternatív útvonalak vonatkozásában arra az esetre, ha a felperes nem a sínszakasz újjáépítése mellett döntött volna. A Bizottság különösen nem írta elő a vállalkozás feldarabolását, ahogy új jogszabály elfogadását sem.

317 Mindenesetre a Bizottsághoz hasonlóan meg kell állapítani, hogy nem megalapozott a felperes azon érve, amely szerint azon hátrányok kiküszöbölése, amelyekkel a versenytársak a klaipėdai, rigai és ventspilsi tengeri terminálok felé vezető egyéb útvonalakon szembesültek, szükségképpen teljes tulajdonjogi szétválasztást igényelne. Az a körülmény, hogy a közigazgatási eljárás során a Bizottság az 1/2003 rendelet 9. cikkén alapuló kötelezettségvállalási határozat feltételeként ilyen tulajdonjogi szétválasztást írt volna elő, még ha bizonyítottnak is tekintjük, nem bizonyítja azt, hogy e szétválasztás volt az egyetlen módja annak, hogy kiküszöböljék azokat a hátrányokat, amelyekkel a versenytársak a klaipėdai, rigai és ventspilsi tengeri terminálok felé vezető egyéb útvonalakon szembesültek, és különösen az LDZ felperestől való függését. Ugyanez vonatkozik a Bizottság által a negyedik vasúti csomag keretében eredetileg tett, a pályahálózat-működtető és a vasúttársaság közötti szigorú elkülönítés bevezetésére irányuló javaslat különböző érdekelt felek által kifejtett nyomás miatti sikertelenségére is. Noha ugyanis a felperes által hivatkozott, „A negyedik vasúti csomag” című, 2016. márciusi európai parlamenti dokumentum úgy rendelkezik, hogy a negyedik vasúti csomagban szereplő javaslat végleges változata nem ír elő „kötelező szétválasztást”, hozzáteszi, hogy a vertikálisan integrált vállalkozások engedélyezettek, feltéve hogy a pályahálózat-működtető teljesen független, és tényleges döntéshozatali jogokkal rendelkezik. Ebből következik, hogy a maga a felperes által említett dokumentum is megerősíti, hogy létezik alternatívája a teljes tulajdonjogi szétválasztásnak.

318 Meg kell állapítani, hogy figyelembe véve a versenyellenes hatások Bizottság által a megtámadott határozatban elvégzett elemzését, a megtámadott határozat 7.4.2. pontjában ismertetett, a versenytársak klaipėdai, rigai és ventspilsi tengeri terminálok felé vezető alternatív útvonalakon fennálló hátrányainak kiküszöbölése megfelelő korrekciós intézkedésnek minősült a vitatott jogsértés megszüntetéséhez. Ez a korrekciós intézkedés mint a jogsértés megszüntetésének egyik lehetséges lehetősége (a megtámadott határozat (394) preambulumbekezdése) ennélfogva a vitatott jogsértés megszüntetésével arányos intézkedésnek minősült.

319 Másodsorban a felperes arra hivatkozik, hogy a sínszakasz újjáépítése aránytalan és példátlan korrekciós intézkedésnek minősül.

320 E tekintetben a Bizottsághoz hasonlóan meg kell jegyezni, hogy a sínszakasz újjáépítésére irányuló korrekciós intézkedés mint a megtámadott határozat hatékony érvényesülésének biztosításához rendelkezésre álló egyik lehetséges lehetőség (a (394) preambulumbekezdés) a felperes által elkövetett jogsértés, azaz a sínszakasz leszerelése megállapításának közvetlen következménye, és csak a szóban forgó jogsértés megszüntetését biztosítja (lásd ebben az értelemben: 2012. május 24-i MasterCard és társai kontra Bizottság ítélet, T-111/08, EU:T:2012:260, 325. pont).

321 Ezt a megállapítást a felperes többi érve sem cáfolhatja.

322 Először is, ami azt az érvet illeti, amely szerint leszerelése előtt a sínszakasz igen rossz állapotban volt, és azt a forgalom 2008. szeptember 2-i felfüggesztése óta már nem lehetett használni, továbbá a Bizottság nem vizsgálta meg, hogy a felperes az EUMSZ 102. cikk értelmében köteles volt-e javítási munkálatokat végezni, meg kell állapítani, hogy ez az érv téves előfeltevésen alapul. Azon előfeltevésről van szó, amely szerint a Bizottságnak visszaélésszerű magatartásnak kellett volna

minősítenie a sínszakasz kijavításának elmaradását a forgalom felfüggesztését követően, és a jelen ügyet az alapvető infrastruktúrákhoz való hozzáféréssel kapcsolatos ítélkezési gyakorlat fényében kellett volna megvizsgálnia. Ennélfogva, figyelemmel az első jogalap elemzésének keretében kifejtett észrevételekre, ennek az érvnek nem lehet helyt adni.

323 Másodszor, ami azt az érvet illeti, amely szerint úgy tűnik, hogy a megtámadott határozat azt írja elő, hogy a felperes olyan új infrastruktúrába fektessen be, amely kizárólag egy versenytárs támogatása érdekében érhető el, ami jóval túlmegy a korábbi helyzet puszta visszaállításán, és nem csak példa nélküli, hanem aránytalan is, meg kell állapítani, hogy a felperes állításával ellentétben a megtámadott határozat nem írta elő, hogy a felperes a forrásait egy olyan új infrastruktúrába fektesse be, amely kizárólag egy versenytárs támogatása érdekében érhető el. Épp ellenkezőleg, a megtámadott határozatból az tűnik ki, hogy a felperes a hatályos szabályozás értelmében köteles volt a sínszakaszon jó közlekedési feltételeket biztosítani, és hogy az államnak biztosítania kellett volna azok finanszírozását. A nemzeti szabályozásból közelebbről az következik, hogy a felperes köteles volt a sínszakasz kijavításához szükséges valamennyi intézkedést megtenni, ideértve a litván kormányhoz fordulást annak érdekében, hogy az a sínszakasz javítási vagy újjáépítési munkálatainak kivitelezését támogató határozatot hozzon, valamint az ennek kivitelezéséhez szükséges állami források megszerzését is. Következésképpen a felperes állításával ellentétben a megtámadott határozat azáltal, hogy a sínszakasz újjáépítését kéri, nem megy túl a korábbi helyzet puszta visszaállításán.

324 Egyébiránt a Bizottság azon határozatai, amelyekre a felperes a szóban forgó korrekciós intézkedés példa nélküli jellegének bizonyítása érdekében hivatkozik, nem kérdőjelezhetik meg ezt a megállapítást, mivel azok a jelen ügytől eltérően az alapvető infrastruktúrákhoz való hozzáférés megtagadására vonatkoznak. Ráadásul nincs jelentősége annak, hogy a forgalom 2008. szeptember 2-i felfüggesztését megelőzően a sínszakaszt csak egyetlen ügyfél használta, és csak termelésének állítólagosan kis része tekintetében. Hasonlóképpen nincs jelentősége annak, hogy van-e más olyan útvonal, amelyet ez az ügyfél a forgalom felfüggesztését követően azonnal elkezdett használni.

325 Ezenkívül annak érdekében, hogy az előírt jogorvoslat aránytalan jellegét kifogásolja, a felperes nem hivatkozhat arra az érvre, amely szerint a sínszakasz újjáépítése igen jelentős beruházást igényelne (2008-ban körülbelül 40 millió LTL), és arra kötelezné, hogy igen korlátozott forrásait egyetlen ügyfél előnyben részesítése érdekében használja fel. Ha ugyanis a felperesnek a szükséges források nélkül újra kell újjáépítenie a sínszakaszt, ez kizárólag az ő magatartásának, azaz a sínszakasz nagyon sietve elvégzett, állami hozzájárulás igénylése, illetve a helyreállításához szükséges források biztosítása nélküli leszerelésére vonatkozó döntésének a következménye.

326 Harmadszor, ami a felperes azon érvét illeti, amely szerint a sínszakasz újjáépítésére vonatkozó kötelezettség aránytalan lenne, ha nem lenne jogosult ezen új infrastruktúra két kizárólagos potenciális kedvezményezettjétől, azaz az Orlentől és az LDZ-től megkövetelni, hogy vállaljanak részt az újjáépítési költségekből, a következőket kell megállapítani.

327 Elsősorban, amint az a megtámadott határozat (73) és (74) preambulumbekezdéséből kitűnik, 2009. október 22-én az Orlen levélben kapcsolatba lépett a felperessel, kijelentve, hogy kész fedezni a sínszakasz újjáépítésének költségeit, és megvitatni a befektetése megtérülésének lehetőségeit. Az Orlen soha nem kapott hivatalos választ az ajánlatára, és csak szóban tájékoztatták a felperes igazgatótanácsának elnökével (aki akkoriban a közlekedési és hírközlési miniszter helyettese volt) tartott találkozón arról, hogy a felperes elutasította az ajánlatot. A felperes kiemelte különösen, hogy a vasúti infrastruktúra működtetésével kapcsolatos tevékenységeket szabályozó törvénynek megfelelően a nyilvános vasúti infrastruktúra létesítését, korszerűsítését és fejlesztését nem lehet magánbefektetésekből finanszírozni. Ezenkívül a 2010 és 2012 közötti időszakra vonatkozó 2009. évi stratégiai tevékenységi tervében a felperes két további magyarázatot adott az Orlen ajánlatának elutasítását illetően. Kifejtette ugyanis egyrészt, hogy ahhoz, hogy hitelt vegyen fel, nyílt közbeszerzési eljárást kellett volna indítania, amelyen nem lehetett garantálni az Orlen sikerét, másrészt pedig, hogy elérte a hitelfelvételi korlátját, és nem tudott volna további hitelt felvenni a hitelezőinek hozzájárulása

nélkül. Ennélfogva a felperes nem hivatkozhat az előírt korrekciós intézkedés állítólagosan aránytalan jellegére azzal az indokkal, hogy nem volt jogosult megkövetelni, hogy az Orlen és az LDZ vállaljanak részt az újjáépítési költségekben.

328 Másodsorban a felperes nem várhatta el a Bizottságtól, hogy engedélyezze számára, hogy felhívja az Orlent és az LDZ-t az újjáépítési költségekben való részvételre, mivel az ilyen engedély lehetővé tette volna számára, hogy a visszaélés előnyeit díjazássá alakítsa át (lásd ebben az értelemben: 2012. június 27-i Microsoft kontra Bizottság ítélet, T-167/08, EU:T:2012:323, 141. és 142. pont). E tekintetben nem releváns a felperes által az 1995. április 6-i RTE és ITP kontra Bizottság ítélet (C-241/91 P és C-242/91 P, EU:C:1995:98) alapjául szolgáló üggyel végzett összehasonlítás. Az ezen ítélet alapjául szolgáló ügyben megállapított visszaélés ugyanis a televíziós műsorrendekben található nyers információkhoz való hozzáférés megtagadására vonatkozott. Márpedig ezért ellenszolgáltatásként rendszerint díjat kell fizetni.

329 Ebből következik, hogy a Bizottság nem sértette meg az 1/2003 rendelet 7. cikkét azáltal, hogy arra kötelezte a felperest, hogy szüntesse meg a jogsértést, akár azáltal, hogy helyreállítja a sínszakasz leszerelése előtt fennálló versenyhelyzetet, annak újjáépítése révén, akár azáltal, hogy a versenytársak klaipėdai, rigai és ventspilsi tengeri terminálok felé vezető alternatív útvonalakon fennálló hátrányait kiküszöböli.

330 Ennélfogva a kereset ötödik jogalapját teljes egészében el kell utasítani.

5. A negyedik, az 1/2003 rendelet 23. cikke (3) bekezdésének amiatti megsértésére alapított jogalapról, hogy a bírság összegének megállapítása kapcsán a megtámadott határozat téves jogalkalmazást és mérlegelési hibákat tartalmaz

331 Negyedik jogalapjának alátámasztása érdekében a felperes azt kifogásolja, hogy a Bizottság több tekintetben is tévesen alkalmazta a jogot és mérlegelési hibákat követett el, amikor vele szemben bírságot szabott ki.

332 Ez a jogalap lényegében két részre bontható. Az első részben a felperes azt állítja, hogy a Bizottság tévesen alkalmazta a jogot és mérlegelési hibát követett el, amikor vele szemben bírságot szabott ki. A másodlagosan előterjesztett és a bírság összegének csökkentésére irányuló második részben a felperes azt kifogásolja, hogy a Bizottság tévesen alkalmazta a jogot és mérlegelési hibát követett el, amikor aránytalan összegű bírságot állapított meg. E második részt, a második kifogás azon érvének kivételével, amely az eljárás állítólagos túlzott időtartamára vonatkozik, és amely a megtámadott határozat megsemmisítésére irányul, következésképpen alább, a jelen ítéletnek a bírság összegének csökkentésére irányuló másodlagos kérelmekre vonatkozó részében vizsgálja meg a Törvényszék.

333 A negyedik jogalap első részének alátámasztására a felperes arra hivatkozik, hogy a Bizottság tévesen alkalmazta a jogot és mérlegelési hibákat követett el, amikor vele szemben bírságot szabott ki. E tekintetben a felperes, miután emlékeztetett arra, hogy az 1/2003 rendelet 23. cikke értelmében a Bizottság bírságot szabhat ki az EUMSZ 102. cikket megsértő vállalkozással szemben, de erre nem köteles, előadja, hogy a bírság kiszabása aránytalan, ha új ügyről van szó, ami a jelen ügyben fennáll. Közelebbről a Bizottság és az Európai Unió Bírósága megerősítette, hogy a bírságok nem megfelelőek azokban az ügyekben, amelyekben új, kárral kapcsolatos elméletek merülnek fel. Ezenkívül a Bizottság megerősítette, hogy a bírság nem megfelelő, mivel úgy ítélte meg, hogy az ügy kötelezettségvállalási határozat tárgyát képezheti.

334 Egyrészt a felperes előadja, hogy az ügy újszerű és precedens nélküli, mivel vélelmezték, hogy az erőfölényben lévő vállalkozás köteles befektetni egy infrastruktúrába, annak ellenére, hogy az infrastruktúrához való hozzáférés nem alapvető, és nem is nélkülözhetetlen ahhoz, hogy lehetővé

tegye, hogy egy másik vállalkozás versenyezzen vele. Ezenkívül a felperes nem láthatta előre, hogy a sínszakasz hibáinak súlyosságával kapcsolatos kétségek, valamint a szándékai a visszaélésszerű magatartás megállapításához elegendő körülményeknek tekinthetők.

335 Másrészt a felperes vitatja, hogy legalábbis gondatlanul járt volna el. Éppen ellenkezőleg, azt állítja, hogy a sínszakasz leszereléséről szóló döntést jóhiszeműen hozta meg, azzal a szándékkal, hogy azt később újjáépítik. Azon elmélet újszerű jellege, amelyen a megtámadott határozat alapul, kizárja, hogy e tekintetben jogsértés elkövetésére irányuló szándék vagy gondatlanság állt volna fenn.

336 A negyedik jogalap második részének második kifogásával a felperes azt állítja, hogy a Bizottság tévesen alkalmazta a jogot és mérlegelési hibákat követett el az állítólagos jogsértés időtartamát illetően, amikor azt állapította meg, hogy a jogsértés legalább a sínszakasz eltávolítására irányuló munkálatok megkezdésekor, 2008 októberében kezdődött, és a megtámadott határozat meghozatalának időpontjában még folyamatban volt. Először is a felperes szerint a szóban forgó jogsértés legkorábban csak akkor kezdődhetett meg, amikor úgy döntött, hogy nem követi tovább aktívan az újjáépítési tervet, azaz a 2010. december 17-i választottbírósági határozatot követően. Másodszor a felperes úgy véli, hogy a Bizottság előtt folyt közigazgatási eljárás túlzottan hosszú volt, ami egyrészt indokolatlanul meghosszabbította az állítólagos jogsértés időtartamát, másrészt pedig sértette a védelemhez való jogát, mivel a döntéshozatali eljárásban érintett egyes alkalmazottai ezen időszak alatt elhagyták a vállalkozást, ami hátrányosan érintette a felperes keresetének előkészítését. Következésképpen a felperes úgy véli, hogy a bírság összegét jelentősen csökkenteni kell.

337 A Bizottság vitatja a felperes érvelését.

a) Az első rész első, azon jogi elmélet újszerűségével kapcsolatos kifogásáról, amelyen a megtámadott határozat alapul

338 Első kifogásával a felperes lényegében arra hivatkozik, hogy a megtámadott határozatban kifogásolt magatartás a visszaélések olyan új kategóriájának minősül, amelynek jogellenes voltáról nem volt tudomása.

339 E tekintetben először is meg kell állapítani, hogy a felperesnek a vitatott visszaélésszerű magatartás állítólagos újszerű jellegére vonatkozó érve a megtámadott határozat téves értelmezésén alapul. Ellentétben ugyanis azzal, amit a felperes állít, és amint az már megállapítást nyert, a megtámadott határozat nem írt elő számára olyan infrastruktúrába való beruházásra vonatkozó kötelezettséget, amely nem alapvető, és nem is nélkülözhetetlen ahhoz, hogy lehetővé tegye, hogy egy versenytárs versenyezzen vele. Nem kötelezte a felperest mint erőfölényben lévő vállalkozást arra sem, hogy kizárólag a piacra lépés kockázatának csökkentése érdekében egy versenytársat támogasson. Amint az már több alkalommal megállapításra került, a Bizottság a megtámadott határozatban helyesen mutatott rá arra, hogy azáltal, hogy a sínszakaszt nagyon sietve szerelte le, anélkül hogy a szükséges forrásokat mozgósította volna, illetve az újjáépítéséhez szükséges szokásos előkészítő lépéseket követte volna (a megtámadott határozat (182)–(201) preambulumbekezdése), a felperes visszaélésszerű magatartást tanúsított, amely abban állt, hogy a rendes versenyre jellemző eszközöktől eltérő eszközöket vett igénybe. Azt is megállapította, hogy e magatartás potenciális versenyellenes, a versenyt kiszorító hatás kifejtésére volt alkalmas a kőolajtermékeknek a finomító és a szomszédos tengeri terminálok közötti vasúti szállítására vonatkozó szolgáltatások nyújtásának piacán, akadályozva a piacra lépést, anélkül hogy fennállna ennek objektív igazolása. Márpedig e tekintetben rá kell mutatni arra, hogy a felperes magatartásához hasonló, a versenytársak piactól való távoltartására irányuló magatartás visszaélésszerű jellegét az uniós bíróságok már megállapították (lásd ebben az értelemben: 2012. december 6-i AstraZeneca kontra Bizottság ítélet, C-457/10 P, EU:C:2012:770, 164. pont). Ennélfogva az ilyen magatartás visszaélésszerű jellege nem minősíthető újszerűnek.

340 Másodszor meg kell jegyezni, hogy az a tény, hogy a Bizottság által kifogásolt magatartást újszerűnek lehet minősíteni, nem zárja ki bírság kiszabását. A Törvényszék ugyanis már megállapította, hogy bár vannak olyan ügyek, amelyekben a Bizottság precedensek hiányában nem szabott ki bírságot, vagy szimbolikus bírságot állapított meg, más ügyekben azonban a Bizottság magas összegű bírságokat szabott ki még olyan helyzetekben is, amelyekben nem léteztek hasonló sajátosságokkal rendelkező magatartással kapcsolatos precedensek (lásd ebben az értelemben: 2017. október 26-i Marine Harvest kontra Bizottság ítélet, T-704/14, EU:T:2017:753, 392. pont). Egyébiránt pontosítani kell, hogy a felperes által érvelésének alátámasztása érdekében hivatkozott határozat, nevezetesen az [EUMSZ] 102. cikk és az EGT-Megállapodás 54. cikke alkalmazására vonatkozó eljárásban (AT.39985 – Motorola – A GPRS szabványba foglalt alapvető szabadalmak érvényesítése ügy, 561. pont) 2014. április 29-én hozott C(2014) 2892 final bizottsági határozat nem releváns. E határozat ugyanis nemcsak azon a körülményen alapul, hogy a szóban forgó magatartást az uniós bíróság eddig soha nem minősítette visszaélésszerűnek, hanem azon a tényen is, hogy a nemzeti bíróságok e kérdéssel kapcsolatban eltérő következtetésekre jutottak.

341 Ezenkívül az ítélkezési gyakorlatból kitűnik, hogy az a körülmény, hogy a visszaélés újszerű, nem kérdőjelezheti meg a jogsértés súlyos jellegét, és nem vezethet a bírság összegének csökkentéséhez sem. Közelebbről a Törvényszék már a bírságok számításának területén is kimondta, hogy az a tény, hogy hasonló sajátosságokkal jellemezhető magatartást korábbi határozatokban még nem vizsgáltak, nem mentesíti a vállalkozást felelőssége alól (lásd ebben az értelemben: 1983. november 9-i Nederlandsche Banden-Industrie-Michelin kontra Bizottság ítélet, 322/81, EU:C:1983:313, 107. pont; 2010. július 1-jei AstraZeneca kontra Bizottság ítélet, T-321/05, EU:T:2010:266, 901–903. pont).

342 A fentiekre figyelemmel az első rész első kifogását el kell utasítani.

b) Az első rész második, arra alapított kifogásáról, hogy a felperes nem járt el gondatlanul

343 A második kifogást illetően, amely azon alapul, hogy a felperes nem járt el legalábbis gondatlanul, emlékeztetni kell arra, hogy a megtámadott határozat (371) preambulumbekezdésében a Bizottság a megtámadott határozatban ismertetett tényállás és az abban szereplő értékelés alapján úgy ítélte meg, hogy a jogsértést vagy a verseny lezárásának szándékával, vagy legalábbis gondatlanságból követték el, mivel a felperes nem vette figyelembe azt a tényt, hogy a sínszakasz leszerelésével megakadályozza a versenyt a kőolajtermékeknek a finomító és a klaipėdai, rigai és ventspilsi tengeri terminálok közötti vasúti szállítására vonatkozó szolgáltatások nyújtásának piacán.

344 A felperes vitatja ezt a következtetést, lényegében arra hivatkozva, hogy a 2. opció kiválasztására vonatkozó döntésének a sínszakasz leszerelésével történő végrehajtása során, amely álláspontja szerint e választás első szükségszerű szakaszát képezte, jóhiszeműen és a sínszakasz későbbi újjáépítésének szándékával járt el.

345 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy az állandó ítélkezési gyakorlat szerint az a feltétel, miszerint a jogsértést szándékosan vagy gondatlanságból követték el, akkor teljesül, ha a szóban forgó vállalkozásnak – akár tisztában van azzal, akár nem, hogy megsérti a Szerződés versenyjogi szabályait – tudatában kell lennie magatartása versenyellenes jellegének. Egy vállalkozás akkor van tudatában magatartása versenyellenes jellegének, ha ismeri azon ténybeli elemeket, amelyek igazolják mind az érintett piacon fennálló erőfölény megállapítását, mind az erőfölénnyel való visszaélés Bizottság általi értékelését (2012. március 29-i Telefónica és Telefónica de España kontra Bizottság ítélet, T-336/07, EU:T:2012:172, 319. és 320. pont; lásd továbbá: 2018. július 13-i Stührk Delikatessen Import kontra Bizottság ítélet, T-58/14, nem tették közzé, EU:T:2018:474, 226. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

346 Az ítélkezési gyakorlatból az is kitűnik, hogy egy körültekintő piaci szereplő nem kételkedhet abban, hogy az a tény, hogy jelentős piaci részesedéssel rendelkezik, még ha nem is szükségszerűen és minden esetben ez az egyetlen, az erőfölény fennállására utaló valószínűsítő körülmény, mégis olyan nagyon jelentős tényező, amelyet a piacon tanúsított esetleges magatartása tekintetében figyelembe kell vennie (1979. február 13-i Hoffmann-Laroche kontra Bizottság ítélet, 85/76, EU:C:1979:36, 133. pont). Így az LG-nek, amely inkumbens vasúttársaság és a vasúti árufuvarozási szolgáltatások nyújtását szolgáló egyetlen létező litvániai infrastruktúra működtetője, tudatában kellett lennie annak, hogy erőfölénnyel rendelkezik az érintett piacokon.

347 Ezenkívül rá kell mutatni, hogy a felperes szándéka vagy állítólagos jóhiszeműsége nem releváns azon megállapítás megcáfolása szempontjából, amely szerint a szóban forgó jogsértést szándékosan vagy gondatlanságból követték el, és ezért az az 1/2003 rendelet 23. cikkének (2) bekezdése értelmében bírsággal sújtható (lásd ebben az értelemben: 1995. április 6-i Boël kontra Bizottság ítélet, T-142/89, EU:T:1995:63, 116. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat). Az LG-nek ugyanis – mint gondos piaci szereplőnek – tisztában kellett volna lennie a versenyjogra irányadó elvekkel, és adott esetben világos jogi tanácsokért kellett volna folyamodnia ahhoz, hogy észszerű szinten felmérhesse, hogy bizonyos cselekménynek – a jelen ügyben a sínszakasz leszerelésének – az adott ügy körülményei között milyen következményei lehetnek. Ez különösen igaz a szakmai tevékenységet ellátó személyek esetében, akik megszokták, hogy foglalkozásuk gyakorlásakor nagy gondossággal kell eljárniuk. Tehát elvárható tőlük, hogy különös gondossággal értékeljék a foglalkozásukkal járó veszélyeket (lásd ebben az értelemben: 2012. március 29-i Telefónica és Telefónica de España kontra Bizottság ítélet, T-336/07, EU:T:2012:172, 323. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

348 Következésképpen a Törvényszék úgy ítéli meg, hogy a felperesnek tudatában kellett lennie annak, hogy a szóban forgó magatartás – tekintettel különösen az érintett piacokon fennálló *de iure* vagy *de facto* monopóliumára – komoly versenykorlátozásokkal járhat, így a Bizottság megalapozottan állapította meg, hogy a szóban forgó jogsértést legalábbis gondatlanságból követték el, és ennélfogva indokolt a bírság kiszabása.

349 Ezenfelül a felperes nem hivatkozhat a megtámadott határozat alapjául szolgáló elmélet állítólagosan újszerű jellegére annak kizárása érdekében, hogy e tekintetben jogsértés elkövetésére irányuló szándék vagy gondatlanság állt volna fenn. Meg kell ugyanis állapítani, hogy az ilyen érvelés kizárólag annak bizonyítására irányul, hogy nem volt tudomása a megtámadott határozatban az EUMSZ 102. cikkre tekintettel kifogásolt magatartás jogellenes jellegéről. Ennélfogva ezen érvelést a fenti 341. pontban hivatkozott ítélkezési gyakorlat értelmében el kell utasítani. Mindenesetre a fenti 339. pontban kifejtett okokból a jelen ügyben a felperesnek tudatában kellett lennie magatartása versenyellenes jellegének.

350 Ebből következik, hogy a Bizottság nem alkalmazta tévesen a jogot, illetve nem követett el mérlegelési hibát, amikor úgy ítélte meg, hogy a felperes legalább gondatlanságból járt el (a megtámadott határozat (371) preambulumbekezdése).

351 E következtetést egyébként nem kérdőjelezheti meg az a körülmény, hogy a közigazgatási eljárás során a Bizottság úgy ítélte meg, hogy az ügy kötelezettségvállalási határozat tárgyát képezheti. Amint ugyanis arra a Bizottság rámutat, az a körülmény, hogy a közigazgatási eljárás keretében a Bizottság úgy tervezhette, hogy a felperes kötelezettségvállalási felajánlását a bírság elkerülésére szolgáló eszközként fogadja el, nem azt jelenti, hogy nem tekintette megfelelőnek egy ilyen bírság megállapítását, hanem pusztán azt, hogy nem zárta ki annak lehetőségét, hogy nem állapít meg jogsértést, és nem szab ki bírságot. E körülmény tehát nem akadályozta meg a Bizottságot abban, hogy végül arra a következtetésre jusson, hogy meg kell állapítani jogsértés fennállását, és bírságot kell kiszabni.

352 A fentiek összességére figyelemmel a második kifogást, és ebből következően a kereset negyedik jogalapjának első részét el kell utasítani.

c) A második résznek az eljárás állítólagosan túlzott időtartamára vonatkozó, második kifogásáról

353 A közigazgatási eljárás állítólagos túlzott időtartamára vonatkozó érvet illetően meg kell jegyezni, hogy a felperes egyrészt azzal érvel, hogy az érintette a védelemhez való jogát, másrészt pedig, hogy annak a megtámadott határozatban vele szemben kiszabott bírság összegének csökkentését kell eredményeznie.

354 Előzetesen emlékeztetni kell arra, hogy az állandó ítélkezési gyakorlat szerint az észszerű határidőnek a versenypolitika terén, a közigazgatási eljárások lefolytatása során való tiszteletben tartása uniós jogi alapelvet képez, amelynek betartását az uniós bíróságok biztosítják (lásd: 2012. december 19-i Heineken Nederland és Heineken kontra Bizottság ítélet, C-452/11 P, nem tették közzé, EU:C:2012:829, 97. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

355 A közigazgatási eljárás észszerű határidejére vonatkozó elvet megerősítette az Európai Unió Alapjogi Chartája 41. cikkének (1) bekezdése, amely szerint „mindenkinek joga van ahhoz, hogy ügyeit az Unió intézményei, szervei és hivatalai részrehajlás nélkül, tisztességes módon és észszerű határidőn belül intézzék” (2012. június 5-i Imperial Chemical Industries kontra Bizottság ítélet, T-214/06, EU:T:2012:275, 284. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

356 Egyébként az ítélkezési gyakorlatból kitűnik, hogy abban az esetben, ha az észszerű határidő elvének a megsértése esetlegesen hatást gyakorolt az eljárás kimenetelére, ez a megtámadott határozat megsemmisítését vonhatja maga után (lásd ebben az értelemben: 2006. szeptember 21-i Technische Unie kontra Bizottság ítélet, C-113/04 P, EU:C:2006:593, 48. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

357 Meg kell állapítani, hogy a versenyjogi szabályok alkalmazása tekintetében az észszerű határidő túllépése csak akkor indokolhatja a jogsértést megállapító határozat megsemmisítését, ha bizonyított, hogy az észszerű határidő elvének megsértése sértette az érintett vállalkozások védelemhez való jogát. E konkrét eseten kívül az észszerű határidőn belüli határozathozatal kötelezettségének megsértése nem érinti az 1/2003 rendelet alapján folytatott közigazgatási eljárás érvényességét (2006. szeptember 21-i Nederlandse Federatieve Vereniging voor de Groothandel op Elektrotechnisch Gebied kontra Bizottság ítélet, C-105/04 P, EU:C:2006:592, 42. pont).

358 Ebből következik, hogy még ha feltételezzük is, hogy megállapítást nyert a közigazgatási eljárás teljes időtartamának esetleg túlzottan hosszú jellege és az észszerű határidő elvének megsértése, a fenti 356. és 357. pontban hivatkozott ítélkezési gyakorlatra tekintettel e megállapítás önmagában nem lehet elegendő a megtámadott határozat semmisségének kimondásához.

359 Egyébiránt emlékeztetni kell arra, hogy megállapítást nyert, hogy a közigazgatási eljárás első szakaszának túlzott elhúzódása befolyásolhatja az érintett vállalkozások jövőbeli védekezési lehetőségét, csökkentve a védelemhez való jog hatékonyságát, ha e joggal a második szakaszban éltek, az idő múlása és a mentő bizonyítékok összegyűjtésének ebből eredő nehézsége miatt. Ilyen esetben ugyanakkor fontos, hogy az érintett vállalkozások kellően pontosan bizonyítsák, hogy nehézségekbe ütközött a Bizottság által közölt kifogásokkal szembeni védekezésük, megjelölve, hogy melyek azok az iratok vagy tanúvallomások, amelyeket már nem tudnak beszerezni, és melyek azok az indokok, amelyek miatt ez veszélyezteti védelmüket (lásd ebben az értelemben: 2006. szeptember 21-i Technische Unie kontra Bizottság ítélet, C-113/04 P, EU:C:2006:593, 54. és 60–71. pont; 2011. március 29-i ArcelorMittal Luxembourg kontra Bizottság és Bizottság kontra ArcelorMittal Luxembourg és társai ítélet, C-201/09 P és C-216/09 P, EU:C:2011:190, 118. pont).

360 A jelen ügyben a felperes, noha egy arra alapított érvre hivatkozik, hogy egyes munkavállalóinak távozása miatt nehéz volt összegyűjteni bizonyos mentő bizonyítékokat, nem támasztotta alá ezt az állítást konkrét bizonyítékokkal. Noha ugyanis kétségtelenül meghatározza azt az időpontot, amikor az érintett munkavállalók távoztak a vállalkozástól, elmulasztja megjelölni azokat a pontos indokokat,

amelyek miatt létfontosságú lett volna a védelemhez való jog gyakorlása érdekében e személyektől információkat szerezni, és különösen azokat a körülményeket, amelyek miatt már nem tudott e személyektől információkat beszerezni (lásd ebben az értelemben: 2011. június 16-i Bavaria kontra Bizottság ítélet, T-235/07, EU:T:2011:283, 331. pont).

361 E körülmények között meg kell állapítani, hogy a felperes nem bizonyította, hogy a közigazgatási eljárás túlzott időtartama sértette a védelemhez való jogát.

362 A fentiek összességére tekintettel el kell utasítani a negyedik jogalap második részének a közigazgatási eljárás állítólagosan túlzott időtartamára vonatkozó, második kifogását.

363 A fentiek összességéből következik, hogy a megtámadott határozat megsemmisítésére irányuló elsődleges kereseti kérelmeket teljes egészében el kell utasítani.

B. A bírság összegére vonatkozó másodlagos kérelmekről

364 Második kereseti kérelmével a felperes másodlagosan azt kéri, hogy a Törvényszék csökkentse a vele szemben a megtámadott határozat 2. cikkében kiszabott bírság összegét, mivel e bírságot aránytalan összegben állapították meg. Lényegében először is az eladások értékének a Bizottság által a jogsértés súlya címén figyelembe vett százalékos arányát, másodszor a jogsértés időtartamát, harmadszor pedig azt a döntést vitatja, hogy az alapösszegbe elrettentés címén kiegészítő összeget építettek be. Kérelmeivel a felperes az arányosság elvének megsértése miatt vitatja a bírság összegét, és azt kéri, hogy a Törvényszék csökkentse a vele szemben kiszabott bírság összegét.

1. A bírság összegének arányosságával kapcsolatos kifogásokról

a) A Bizottság által megállapított [bizalmas]%-os súlyossági együttható állítólagos aránytalanságára alapított, első kifogásról

365 Az első kifogás alátámasztására a felperes azt állítja, hogy a Bizottság által megállapított *[bizalmas]%-os* súlyossági együttható aránytalan, és a kifogásolt magatartás jellegét vagy súlyát illetően semmilyen indok nem került előterjesztésre. A felperes először is a szóban forgó magatartás újszerű jellegére hivatkozik. Másodszor, mivel a sínszakaszon folyó forgalom már a forgalom 2008. szeptember 2-i felfüggesztésétől kezdve lehetetlenné vált, annak leszerelése nem járt semmilyen kiszorító hatással, sem pedig egyéb negatív hatással a Bizottság által a megtámadott határozatban hivatkozott egységes európai vasúti térség megszilárdításának folytatására nézve. Harmadszor, egyáltalán nem biztos annak valószínűsége, hogy a sínszakasz leszerelésének hiányában a szükséges javítási munkálatokat ténylegesen megkezdték volna. Negyedszer, a megállapított súlyossági együttható aránytalan a Bizottság által az EUMSZ 102. cikk alkalmazásának hasonló eseteiben követett gyakorlat fényében.

366 E tekintetben emlékeztetni kell arra, hogy a megtámadott határozat (377)–(380) preambulumbekezdésében a Bizottság a szóban forgó jogsértés súlya mértékének meghatározása érdekében a következő négy tényezőt vette figyelembe:

– először is a jogsértés jellege, különösen az a tény, hogy a két tagállam között elhelyezkedő nyilvános sínszakasz leszerelésében megnyilvánuló magatartás sértette az egységes piac, különösen az egységes európai vasúti piac megszilárdulását;

– másodszor, a felperes érintett piacokon fennálló helyzete, vagyis az a tény, hogy a felperes volt az egyetlen szolgáltatásnyújtó Litvániában, mind a vasúti infrastruktúra működtetésének *upstream* piacán, mind pedig a kőolajtermékek vasúti szállítására vonatkozó szolgáltatások nyújtásának *downstream* piacán;

– harmadszor, a jogsértés földrajzi kiterjedése, amely jogsértés a finomító és a klaipėdai, rigai és ventspilsi tengeri terminálok közötti vasúti útvonalakra terjedt ki két tagállamban, nevezetesen Litvániában és Lettországban;

– negyedszer, a jogsértés tényleges végrehajtásának módjai, vagyis az, hogy a sínszakasz leszerelésével kapcsolatos visszaélésszerű magatartás 2008. október 3-án kezdődött.

367 A megtámadott határozat (381) preambulumbekezdésében, miután mérlegelte egyrészt a jogsértés korlátozott földrajzi kiterjedését, másrészt a felperes igen jelentős piaci részesedését, valamint a szóban forgó jogsértésnek az egységes piac megszilárdulására gyakorolt negatív hatását, a Bizottság úgy ítélte meg, hogy az eladások értékének azon aránya, amelyet a súlyossági tényező címén figyelembe kell venni, *[bizalmas*]%, ami *[bizalmas]* euró összeg megállapításához vezetett.

368 A jelen ügyben először is, amennyiben a felperes a negyedik jogalap első részének alátámasztására előadott, az ügy állítólagosan újszerű és példa nélküli jellegére vonatkozó érvekre hivatkozik annak érdekében, hogy a Bizottság által elfogadott *[bizalmas]%-os* súlyossági együttható állítólagosan aránytalan jellegét vitassa, elegendő azt kiemelni, hogy a felperes magatartásához hasonló, a versenytársak piactól való távoltartására irányuló magatartás visszaélésszerű jellegét – amint arra a Törvényszék a fenti 339. pontban már rámutatott – az uniós bíróságok már több ízben megállapították (lásd ebben az értelemben: 2012. december 6-i AstraZeneca kontra Bizottság ítélet, C-457/10 P, EU:C:2012:770, 164. pont). Ennélfogva az ilyen magatartás nem minősíthető újszerűnek, és a felperes nem állíthatja érvényesen, hogy a visszaélések olyan új kategóriájáról van szó, amelynek jogellenes jellegéről nem volt tudomása. A felperes érvelése e tekintetben tehát nem vezethet annak megállapításához, hogy a *[bizalmas]%-os* súlyossági együttható aránytalan.

369 Másodszor, ami azt az érvet illeti, amely szerint a sínszakasz leszerelése nem gyakorolt semmiféle kiszorító hatást, sem más negatív hatást az egységes európai vasúti térség megszilárdításának folytatására nézve, meg kell állapítani, hogy – amint azt a Törvényszék a fenti 233. pontban megállapította – a Bizottság helyesen vélte úgy a megtámadott határozatban, hogy önmagában a sínszakasz leszerelése a forgalom előzetes felfüggesztésétől függetlenül alkalmas volt arra, hogy versenyellenes hatásokkal járjon a piacon. Közelebbről a második jogalap vizsgálatából az következik, hogy – amint azt a Bizottság a megtámadott határozatban megállapította – a sínszakasz leszerelése a kőolajterméknek a finomítóból a klaipėdai, a rigai és a ventspilsi tengeri terminálok felé történő vasúti szállítására vonatkozó szolgáltatások piacának lezárását eredményezte. E körülmények között a felperes nem hivatkozhat érvényesen a kiszorító vagy negatív hatások hiányára annak bizonyítása érdekében, hogy a *[bizalmas]%-os* súlyossági együttható aránytalan.

370 Ezenkívül a felperes tévesen hivatkozik arra, hogy a sínszakasz leszerelése nem járt semmilyen kiszorító, sem egyéb negatív hatással az egységes európai vasúti térség megszilárdításának folytatására nézve. Amint arra a Bizottság a megtámadott határozat (361) preambulumbekezdésében rámutatott, egy valamely két tagállamot (a jelen ügyben a Litván Köztársaságot és a Lett Köztársaságot) összekötő, 19 kilométeres sínszakasz objektív igazolás nélkül történő leszerelése, ami megakadályozhatja, hogy egy jelentős ügyfél egy másik vasúttársaság szolgáltatásait vegye igénybe, érinti a tagállamok közötti kereskedelmet, és olyan magatartásnak minősül, amely ellentétesnek tűnik a vasúti szolgáltatások egységes piacának és különösen az uniós vasúti árufuvarozás piacának megszilárdítása révén követett célokkal. Az ilyen piac megszilárdítását ugyanis akadályozná, ha a piacon erőfölényben lévő vasúttársaság azáltal védekezhetne a versennyel szemben, hogy bármilyen objektív indok nélkül leszerel két tagállamot összekötő nyilvános vasúti infrastruktúrákat.

371 A Bizottság tehát nem követett el hibát, amikor a megtámadott határozat (381) preambulumbekezdésében – figyelemmel a jogsértés jellegére, és különösen arra, hogy a két tagállam közötti nyilvános sínszakasz leszerelése hátrányosan hatott az egységes európai vasúti piac

megszilárdítására, és tekintettel a jogsértés korlátozott földrajzi kiterjedésére – azt állapította meg, hogy az eladások értékének a jelen ügyben a súlyossági tényező címén figyelembe veendő aránya *[bizalmas]*% lehet.

372 Harmadszor, azon érvet illetően, amely szerint a *[bizalmas]%-os* súlyossági együttható aránytalan a Bizottság által az EUMSZ 102. cikk alkalmazásának hasonló eseteiben követett gyakorlat fényében is, és ezáltal sérti az egyenlő bánásmód elvét, emlékeztetni kell arra, hogy az állandó ítélkezési gyakorlat szerint a Bizottság korábbi határozathozatali gyakorlata nem szolgálhat jogi keretként a versenyügyekben kiszabott bírságok tekintetében, és a más ügyekben hozott határozatoknak csupán jelzésértékük van az egyenlő bánásmód elve megsértésének esetleges fennállása vonatkozásában, mivel meglehetősen valószínűtlen, hogy ezen ügyek sajátos körülményei – mint például az érintett piacok, termékek, vállalkozások és időszakok – megegyezzenek (lásd ebben az értelemben: 2006. szeptember 21-i JCB Service kontra Bizottság ítélet, C-167/04 P, EU:C:2006:594, 201. és 205. pont; 2007. június 7-i Britannia Alloys & Chemicals kontra Bizottság ítélet, C-76/06 P, EU:C:2007:326, 60. pont; 2011. június 16-i Caffaro kontra Bizottság ítélet, T-192/06, EU:T:2011:278, 46. pont).

373 Ugyanakkor az egyenlő bánásmód elvét – amely tiltja, hogy összehasonlítható helyzeteket különböző módon kezeljenek, vagy hogy különböző helyzeteket azonos módon kezeljenek, hacsak objektíve nem igazolt az ilyen bánásmód – a Bizottságnak ugyanúgy tiszteletben kell tartania, amikor bírságot szab ki valamely vállalkozással szemben versenyjogi jogszabályok megsértése miatt, mint minden intézménynek valamennyi tevékenysége során. Ez nem változtat azon, hogy a Bizottság bírságkiszabással kapcsolatos korábbi határozatai csak akkor relevánsak az egyenlő bánásmód elve tiszteletben tartásának szempontjából, ha bizonyított, hogy az ezen más határozatok alapjául szolgáló ügyek tényállása az olyan körülmények tekintetében, mint a piacok, a termékek, az országok, a vállalkozások és az érintett időszakok, összehasonlítható a jelen ügy tényállásával (lásd: 2012. június 29-i E.ON Ruhrgas és E.ON kontra Bizottság ítélet, T-360/09, EU:T:2012:332, 261. és 262. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

374 Márpedig a jelen ügyben a felperes nem bizonyítja, hogy az általa hivatkozott korábbi határozatok alapjául szolgáló ügyek ténybeli körülményei összehasonlíthatók a jelen ügy ténybeli körülményeivel. A felperes ugyanis az EUMSZ 102. cikk és az EGT-Megállapodás 54. cikke alkalmazására vonatkozó eljárásban (AT.39759 – „Az ARA általi piaclezárás” ügy) 2016. szeptember 20-án hozott bizottsági határozatra hivatkozik. E tekintetben azonban meg kell állapítani, hogy e határozat olyan visszaélésszerű magatartásra vonatkozott, amely a felperes állításával ellentétben nem hasonlítható össze a jelen ügy tárgyát képező magatartással. Ez a korábbi ügy ugyanis egy alapvető infrastruktúrához való hozzáférés megtagadására vonatkozott, míg a jelen ügyben a kereset első jogalapjának vizsgálata keretében megállapítást nyert, hogy a sínszakasz leszerelése abból a célból, hogy távol tartsák a versenytársakat a piactól azáltal, hogy kevésbé kedvező feltételek mellett biztosítanak számukra hozzáférést a piachoz, nem vizsgálható ilyenként. Ehhez hasonlóan az [EUMSZ 102. cikk] és az EGT-Megállapodás 54. cikkének alkalmazására vonatkozó eljárásban 2009. május 13-án hozott bizottsági határozatot (COMP/C-3/37.990 – Intel ügy) illetően, kiemelve, hogy az e határozatban kifogásolt magatartás feltételes engedményekre vonatkozott, a felperes maga bizonyítja, hogy ezen ügy ténybeli körülményei nem hasonlíthatók össze a jelen ügy ténybeli körülményeivel. Következésképpen e határozatok nem relevánsak az egyenlő bánásmód elvének tiszteletben tartása szempontjából.

375 A fentiek összességére tekintettel meg kell állapítani, hogy a Bizottság nem sértette meg az arányosság elvét, amikor a felperessel szemben kiszabott bírság alapösszegének meghatározása érdekében az eladások értékének súlyossági tényezőként figyelembe vett arányát *[bizalmas]%-ban* állapította meg.

b) A jogsértés túlságosan hosszú időtartamára vonatkozó második kifogásról, mivel a Bizottság a jogsértés kezdő időpontját tévesen állapította meg

376 A jogsértés időtartamának a Bizottság által választott kezdő időpont kapcsán történő vitatására irányuló érveket illetően emlékeztetni kell arra, hogy a megtámadott határozatban, miután megállapította, hogy a jogsértés 2008. október 3-án kezdődött, és a megtámadott határozat meghozatalának időpontjában még mindig folyamatban volt, a Bizottság kilencben határozta meg a figyelembe vett eladások értékének arányára alkalmazandó szorzótényezőt.

377 Ily módon elegendő azt megállapítani, hogy a kereset második jogalapjának elemzése keretében a Törvényszék már elutasította a felperes azon érvét, amely szerint csak a 2010. december 17-i választottbírósági határozatot követően döntött úgy, hogy nem építi újjá a sínszakaszt. Ennélfogva a felperes nem hivatkozhat e választottbírósági határozatra annak alátámasztása érdekében, hogy már nem volt köteles a sínszakasz újjáépítésére.

378 Ebből következik, hogy a Bizottság a megtámadott határozatban helyesen állapította meg, hogy a jogsértés 2008. október 3-án kezdődött, amikor a felperes elkezdte a sínszakasz leszerelését, és hogy a forgalom felfüggesztésétől függetlenül a sínszakasz leszerelése versenyellenes hatásokat válthatott ki. A Bizottság tehát nem követett el hibát, amikor a jogsértés időtartamának figyelembevétele érdekében kilencben határozta meg a figyelembe vett eladások értékének arányára alkalmazandó szorzótényezőt.

379 A felperes arra irányuló kérelmét illetően, hogy jelentős mértékben csökkentsék a vele szemben kiszabott bírságot a közigazgatási eljárás túlzott időtartama miatt, e kérelem elutasításához elegendő arra emlékeztetni, hogy a Bíróság már kimondta, hogy jóllehet az észszerű határidő betartása elvének a Bizottság általi megsértése indokolhatja az EUMSZ 101. és EUMSZ 102. cikken alapuló közigazgatási eljárás során általa hozott határozat megsemmisítését akkor, ha e jogsértés az érintett vállalkozás védelemhez való jogának megsértésével is jár, az észszerű határidő betartása elvének ilyen megsértése – még ha bizonyítást is nyer – nem eredményezheti a kiszabott bírság összegének csökkentését (lásd: 2017. január 26-i Villeroy & Boch kontra Bizottság ítélet, C-644/13 P, EU:C:2017:59, 79. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

380 Ezenkívül az is kimondásra került, hogy az EUMSZ 268. cikk és az EUMSZ 340. cikk második bekezdése alapján az Unióval szemben előterjesztett kártérítés iránti kereset hatékony és általánosan alkalmazható jogorvoslatot biztosít az ilyen jogsértésre való hivatkozás és annak szankcionálása tekintetében, mivel az eljárások észszerű időtartamának túllépésére vonatkozó bármely helyzetre alkalmazható (lásd ebben az értelemben: 2013. november 26-i Groupe Gascogne kontra Bizottság ítélet, C-58/12 P, EU:C:2013:770, 82. pont).

c) A Bizottság által megállapított [bizalmas]%-os kiegészítő összeg állítólagosan aránytalan jellegére alapított, harmadik kifogásról

381 Harmadik kifogásával a felperes azt állítja, hogy a *[bizalmas]%-os* kiegészítő elrettentési összeg alkalmazása is aránytalan. Először is, mivel az ügy a felperes szerint újszerű, nem láthatta előre egy új és sokkal kevésbé szigorú jogi kritérium alkalmazását. Ezt követően a Bizottság semmilyen más ügyben nem szabott ki kiegészítő összeget az EUMSZ 102. cikk szerinti önálló jogsértés vonatkozásában, és nem terjesztett elő olyan körülményt, amely lehetővé tenné annak megindokolását, hogy miért tért el a korábbi gyakorlatától. Ezenkívül a bírság összege a vállalkozás méretére, finanszírozásának módjára és nyereségére tekintettel már elrettentő hatású. Végül a súlyossági tényezővel kapcsolatban kifejtett indokok miatt bármely elrettentési tényezőt csökkenteni kell.

382 Előzetesen emlékeztetni kell arra, hogy a megtámadott határozat (383) preambulumbekezdésében a Bizottság hangsúlyozta, hogy a 2006. évi iránymutatás 25. pontjának megfelelően, függetlenül attól, hogy a szóban forgó vállalkozás milyen hosszú időszakon keresztül vett részt a jogsértésben,

elrettentés céljából a bírság alapösszegébe beépíthet egy, az eladások értékének 25%-át meg nem haladó kiegészítő összeget. Ugyanebben a preambulumbekezdésben a Bizottság arra is emlékeztetett, hogy a szóban forgó ügyben figyelembe veendő eladások értékének meghatározása érdekében számos tényezőt vett figyelembe vett, különösen a 2006. évi iránymutatás 22. pontjában hivatkozott tényezőket. A megtámadott határozat (384) preambulumbekezdésében tehát a Bizottság a jogsértés jellegére tekintettel (lásd a megtámadott határozat (377) preambulumbekezdését), az eladások értéke *[bizalmas]%-ának* megfelelő kiegészítő összeget, azaz *[bizalmas]* euró összeget állapított meg.

383 Az első érvet illetően meg kell állapítani, hogy az nem különbözik a negyedik jogalap második része első kifogásának alátámasztása céljából a jogsértés súlyának vitatása érdekében felhozott érvtől. Mivel ezt az érvet a negyedik jogalap második része első kifogásának vizsgálata keretében a Törvényszék elutasította, azt annyiban is el kell utasítani, amennyiben a *[bizalmas]%-os* kiegészítő összeg aránytalan jellegének kifogásolására irányul.

384 A második érvet illetően, amely azon alapul, hogy a Bizottság semmilyen más ügyben nem szabott ki kiegészítő összeget az EUMSZ 102. cikk szerinti önálló jogsértés vonatkozásában, és nem terjesztett elő olyan körülményt, amely lehetővé tenné annak megindokolását, hogy miért tért el a korábbi gyakorlatától, emlékeztetni kell arra, hogy a megtámadott határozat elfogadásának időpontjában a Bizottság már alkalmazott kiegészítő összeget az EUMSZ 102. cikk szerinti önálló jogsértés vonatkozásában, legalább egy korábban hozott határozatban, mégpedig az Európai Unió működéséről szóló szerződés 102. cikke és az EGT-Megállapodás 54. cikke szerinti eljárásban (AT.39740 – „Google Search [Shopping]” ügy) 2017. június 27-én hozott C(2017) 4444 final határozatban. Ezenkívül emlékeztetni kell egyrészt arra, hogy az állandó ítélkezési gyakorlat szerint és az egyenlő bánásmód elvének tiszteletben tartása mellett a Bizottság korábbi határozathozatali gyakorlata nem szolgál jogi háttérként a versenyügyekben kiszabott bírságok tekintetében, másrészt pedig arra, hogy a Bizottság az 1/2003 rendelet keretében mérlegelési mozgástérrel rendelkezik a bírságok összegének megállapítása terén annak érdekében, hogy a vállalkozások magatartását a versenyszabályok tiszteletben tartásának irányába terelje, és hogy a bírságok mértékét bármikor e politika igényeihez tudja igazítani (2011. június 16-i Bavaria kontra Bizottság ítélet, T-235/07, EU:T:2011:283, 288. pont; lásd továbbá: 2011. június 16-i Heineken Nederland és Heineken kontra Bizottság ítélet, T-240/07, EU:T:2011:284, 345. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat). Ebből következik, hogy a Bizottság e gyakorlata nem volt új, és a Bizottság a megtámadott határozatban semmiképpen nem volt köteles annak megindokolására, hogy adott esetben miért tért el korábbi gyakorlatától.

385 Ezenkívül a 2006. évi iránymutatás 25. pontja úgy rendelkezik, hogy kiegészítő összeg szabható ki a nem kartellekkel kapcsolatos jogsértések esetében. E pont ugyanis az alábbiakat mondja ki:

„[F]üggetlenül attól, hogy a vállalkozás milyen hosszú időszakon keresztül vett részt a jogsértésben, a Bizottság – az A. szakaszban fent meghatározott módon – az alapösszegbe beépít egy olyan összeget, mely az eladások értékének 15 és 25%-a között mozog, annak érdekében, hogy a vállalkozásokat elrettentsék attól, hogy egyáltalán árrögzítésről, piacfelosztásról és termeléskorlátozásról szóló horizontális megállapodásokat kössenek. A Bizottság más jogsértések esetén is alkalmazhat ilyen kiegészítő összeget. Annak eldöntésére, hogy adott esetben az eladások értékének mekkora hányada alkalmazandó, a Bizottság figyelembe fog venni bizonyos – főként a 22. pontban meghatározott – tényezőket.”

386 A jelen ügyben a Bizottság a 2006. évi iránymutatás 22. pontjának megfelelően a kiegészítő összeg alkalmazását a jogsértés jellegével, és különösen azzal indokolta, hogy a jogsértés, amely két tagállam közötti nyilvános sínszakasz leszerelésében állt, hátrányos volt az egységes piac, és különösen az egységes európai vasúti piac megszilárdítását illetően (a megtámadott határozat (377) és (384) preambulumbekezdése).

387 Ami a felperes által felhozott harmadik érvet illeti, amely szerint a bírság példa nélküli mértékű egy olyan kis vasúttársaság esetében, amely csak minimális, sőt nulla nyereséggel működik, emlékeztetni kell arra, hogy a felperes a litván nemzeti vasúttársaság, hogy Litvániában *de iure* monopóliummal rendelkezik a vasúti infrastruktúra működtetése tekintetében, a litván vasúti árufuvarozás piacán pedig *de facto* monopóliummal rendelkezik, valamint hogy 2016-ban a teljes forgalma 409,5 millió euró volt, amint az a megtámadott határozat (5) preambulumbekezdéséből kitűnik. E körülményekre tekintettel nem minősíthető kis vasúttársaságnak. Mindenesetre a Bizottságnak nem kötelessége mérsékelnie a bírságok összegét, ha az érintett vállalkozások kis- és középvállalkozások. A vállalkozás méretét ugyanis az 1/2003 rendelet 23. cikkének (2) bekezdésében, valamint a 2006. évi iránymutatás rendelkezéseiben megállapított felső határral figyelembe veszik. Ezektől a méretre vonatkozó megfontolásoktól eltekintve semmi ok másként kezelni a kis- és középvállalkozásokat, mint az egyéb vállalkozásokat. Az, hogy az érintett vállalkozás kis- és középvállalkozás, nem mentesíti a versenyszabályok tiszteletben tartásának kötelezettsége alól (2010. április 28-i Amann & Söhne és Cousin Filterie kontra Bizottság ítélet, T-446/05, EU:T:2010:165, 200. pont).

388 Végül, amennyiben a felperes a negyedik érvével az alapösszegbe foglalt kiegészítő összeg csökkentését kéri a közigazgatási eljárás állítólagosan túlzott időtartama miatt, meg kell állapítani, hogy ezt az érvet a fenti 379. és 380. pontban kifejtettekkel azonos okok miatt el kell utasítani.

2. A felperessel szemben kiszabott bírság végső összegének a korlátlan felülvizsgálati jogkör keretében történő meghatározásáról

389 Előzetesen emlékeztetni kell arra, hogy az uniós bíróság csak az elé terjesztett határozat jogszerűsége – mind az elé terjesztett jogalapok, mind pedig az adott esetben általa hivatalból vizsgálandó jogalapokra tekintettel történő – vizsgálatának elvégzését követően gyakorolhatja korlátlan felülvizsgálati jogkörét, az említett határozat teljes mértékben történő megsemmisítése hiányában, egyrészről azzal a céllal, hogy levonja a következtetéseket az ugyanezen határozat jogszerűségével kapcsolatos ítéletéből másrészről pedig, hogy a vizsgálat céljából elé terjesztett tényezők alapján meghatározza, hogy határozata meghozatalának időpontjában indokolt-e felváltani a sajátjával a Bizottság értékelését oly módon, hogy a bírság összege megfelelő legyen (lásd: 2015. december 17-i Orange Polska kontra Bizottság ítélet, T-486/11, EU:T:2015:1002, 67. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat; 2019. július 12-i Hitachi-LG Data Storage és Hitachi-LG Data Storage Korea kontra Bizottság ítélet, T-1/16, EU:T:2019:514, 56. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

390 Arra is emlékeztetni kell, hogy amikor az uniós bíróság korlátlan felülvizsgálati jogkörét gyakorolja, a szankció jogszerűségének egyszerű vizsgálatán túl felhatalmazással rendelkezik arra, hogy e szankció összegének meghatározása tekintetében a Bizottság – az ezen összeget eredetileg meghatározó jogi aktus kibocsátója – értékelését a saját értékelésével helyettesítse, kizárva azonban a Bizottság által a Törvényszék elé terjesztett határozatban jogszerűen megállapított jogsértés alkotóelemeinek bármilyen módosítását (lásd ebben az értelemben: 2016. január 21-i Galp Energía España és társai kontra Bizottság ítélet, C-603/13 P, EU:C:2016:38, 75–77. pont).

391 Következésképpen az uniós bíróság még megsemmisítés hiányában is megváltoztathatja a megtámadott jogi aktust a kiszabott bírság törlése, csökkentése vagy növelése érdekében, mivel e jogkör gyakorlása maga után vonja a szankciók kiszabására vonatkozó jogkör uniós bíróságra való végleges átszállását (lásd ebben az értelemben: 2002. október 15-i Limburgse Vinyl Maatschappij és társai kontra Bizottság ítélet, C-238/99 P, C-244/99 P, C-245/99 P, C-247/99 P, C-250/99 P–C-252/99 P és C-254/99 P, EU:C:2002:582, 692. és 693. pont; 2009. szeptember 3-i Prym és Prym Consumer kontra Bizottság ítélet, C-534/07 P, EU:C:2009:505, 86. pont; 2016. július 7-i Westfälische Drahtindustrie és Pampus Industriebeteiligungen kontra Bizottság végzés, C-523/15 P, EU:C:2016:541, 32–34. pont).

392 A Törvényszék részéről az 1/2003 rendelet 23. cikkének (3) bekezdésében meghatározott szempontokra tekintettel a bírságok összegének megfelelő jellegére vonatkozóan végzett értékelés indokolhatja olyan kiegészítő információk benyújtását és figyelembevételét, amelyeket a Bizottság bírságot kiszabó határozata nem említ (lásd ebben az értelemben: 2000. november 16-i Stora Kopparbergs Bergslags kontra Bizottság ítélet, C-286/98 P, EU:C:2000:630, 57. pont; 2011. július 12-i Fuji Electric kontra Bizottság ítélet, T-132/07, EU:T:2011:344, 209. pont).

393 Korlátlan felülvizsgálati jogkörének gyakorlása során tehát a Törvényszék határozza meg a bírság összegét, az ügy összes körülményére figyelemmel (lásd ebben az értelemben: 2013. szeptember 26-i Alliance One International kontra Bizottság ítélet, C-679/11 P, nem tették közzé, EU:C:2013:606, 104. pont; 2011. június 16-i Putters International kontra Bizottság ítélet, T-211/08, EU:T:2011:289, 75. pont).

394 Az 1/2003 rendelet 23. cikkének (3) bekezdése alapján e feladat a felperes által elkövetett jogsértés súlyának és időtartamának figyelembevételét feltételezi, többek között az arányosságra, a szankciók egyéniesítésére, valamint az egyenlő bánásmódra vonatkozó elvek tiszteletben tartása mellett, a Törvényszéket ezzel szemben nem kötik a Bizottság által a 2006. évi iránymutatásban meghatározott tájékoztató jellegű szabályok (lásd ebben az értelemben: 2016. január 21-i Galp Energía España és társai kontra Bizottság ítélet, C-603/13 P, EU:C:2016:38, 90. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat).

395 Ebből következik, hogy az érintett vállalkozás előző üzleti évben elért teljes forgalma 10%-ának megfelelő felső határ keretében a Törvényszék mérlegelési jogkörét kizárólag az 1/2003 rendelet 23. cikkének (3) bekezdésében szereplő, a jogsértés súlyára és időtartamára vonatkozó szempontok korlátozzák, amely rendelkezés az illetékes hatóság számára – a fenti 394. pontban hivatkozott elvek tiszteletben tartása mellett – széles mérlegelési mozgásteret biztosít.

396 Mindemellett a Törvényszéknek indokolási kötelezettségével összefüggésben részletesen be kell mutatnia azokat a tényezőket, amelyeket a bírság összegének megállapításakor figyelembe vesz (lásd ebben az értelemben: 2016. szeptember 14-i Trafilerie Meridionali kontra Bizottság ítélet, C-519/15 P, EU:C:2016:682, 52. pont).

397 A jelen ügyben egyrészt a jogsértés súlyával kapcsolatos jogi kritérium alkalmazását illetően, az állandó ítélkezési gyakorlat szerint, amikor a Törvényszék bírságot állapít meg, azt nem pontos aritmetikai számításokkal végzi (2011. október 5-i Romana Tabacchi kontra Bizottság ítélet, T-11/06, EU:T:2011:560, 266. pont; 2015. július 15-i SLM és Ori Martin kontra Bizottság ítélet, T-389/10 és T-419/10, EU:T:2015:513, 436. pont).

398 Mindazonáltal a Törvényszéknek olyan bírságösszeget kell meghatároznia, amely az általa megfelelőnek ítélt szempontokra tekintettel arányos a felperes által elkövetett jogsértés súlyával, és amely emellett kellően elrettentő hatású.

399 A Törvényszék korlátlan felülvizsgálati jogkörében eljárva célszerűnek tartja figyelembe venni a jogsértés jellegét, az LG érintett piacokon fennálló helyzetét, valamint e jogsértés földrajzi kiterjedését.

400 Mindenekelőtt a jogsértés jellegét illetően meg kell állapítani, hogy az ügy irataiból kitűnik, hogy a 19 kilométeres rövid útvonal azon szakaszának teljes leszerelése, amelyen a forgalmat eredetileg felfüggesztették, és amely a legrövidebb és legkevésbé költséges útvonalat biztosította a beavatkozó fél finomítójától egy lettországi tengeri terminálig, a kőolajtermékeknek a finomító és a szomszédos tengeri terminálok közötti vasúti szállítására vonatkozó szolgáltatások nyújtásának piacán a versenyt kiszorító versenyellenes hatással járhat, akadályozva a piacra lépést, anélkül hogy fennállna ennek objektív igazolása.

401 Ezt követően, ami az LG érintett piacokon fennálló helyzetét illeti, rá kell mutatni, hogy ez utóbbi a vasúti infrastruktúra működtetésének *upstream* piacán Litvániában monopolhelyzetben volt, illetve ő volt az egyetlen, a kőolajtermékek vasúti szállítására vonatkozó szolgáltatások nyújtásának *downstream* piacán működő vállalkozás, ami ennélfogva monopolhelyzetet biztosított számára e piacon. E helyzet folytán az LG különleges felelősséggel tartozott azért, hogy magatartásával ne sértse a piacon fennálló hatékony és torzulásmentes versenyt.

402 Végül a jogsértés földrajzi kiterjedését illetően meg kell állapítani, hogy a jogsértés, noha hatást gyakorolt két tagállam területének egy részére, viszonylag korlátozott. A sínszakasz leszerelése ugyanis csak a Lettország és Litvánia közötti különböző vasúti útvonalak egyikének biztosítását lehetővé tévő szakaszt érintette.

403 Másrészt a jogsértés időtartamát illetően meg kell állapítani, hogy az 2008. október 3-án kezdődött, és a megtámadott határozat meghozatalának időpontjában is tartott.

404 Ennélfogva a Törvényszék úgy ítéli meg, hogy a jogsértés súlya és időtartama helyes értékelésének tekinthető, ha a bírság összegét 20 068 650 euróban állapítja meg.

405 Egyébiránt a Törvényszék megállapítja, hogy a bírság összege megfelelő, tekintettel arra, hogy a felperessel szemben elrettentő összegű bírságot kell kiszabni.

406 Következésképpen a felperessel szemben kiszabott bírság összegét 20 068 650 euróban kell megállapítani.

A költségekről

407 Az eljárási szabályzat 134. cikkének (3) bekezdése alapján részleges pernyertesség esetén mindegyik fél maga viseli saját költségeit.

408 A jelen ügyben a felperest és a Bizottságot arra kell kötelezni, hogy maguk viseljék saját költségeiket.

409 Ezenkívül az eljárási szabályzat 138. cikkének (3) bekezdése értelmében a Törvényszék elrendelheti, hogy az e cikk (1) és a (2) bekezdésében nem említett beavatkozó felek maguk viseljék saját költségeiket. A jelen ügyben úgy kell határozni, hogy az Orlen maga viseli saját költségeit.

A fenti indokok alapján

A TÖRVÉNYSZÉK (kibővített első tanács)

a következőképpen határozott:

1) A Törvényszék az EUMSZ 102. cikk alkalmazására vonatkozó eljárásban (AT.39813 – Baltic Rail ügy) 2017. október 2–án hozott C(2017) 6544 final európai bizottsági határozat 2. cikkében a Lietuvos geležinkeliai AB-vel szemben kiszabott bírság összegét 20 068 650 euróban állapítja meg.

2) A Törvényszék a keresetet az ezt meghaladó részében elutasítja.

3) A Lietuvos geležinkeliai és a Bizottság maga viseli saját költségeit.

4) Az Orlen Lietuva AB maga viseli saját költségeit.

Papasavvas Kanninen Póltorak

Porchia Stancu

Kihirdetve Luxembourgban, a 2020. november 18-i nyilvános ülésen.

Aláírások

Tartalomjegyzék

I. A jogvita előzményei 2

A. A tényállás 2

B. A közigazgatási eljárás 4

C. A megtámadott határozat 6

1. Az érintett piacok meghatározása és a felperes e piacokon fennálló erőfölénye 6

2. A visszaélésszerű magatartás 6

3. A bírság és a jogsértés megszüntetésére való kötelezés 7

4. A megtámadott határozat rendelkező része 7

II. Az eljárás és a felek kérelmei 8

III. A jogkérdésről 9

A. Az elsődlegesen előterjesztett, a megtámadott határozat megsemmisítésére irányuló kérelmekről 9

1. Az első, az EUMSZ 102. cikk alkalmazása során a felperes magatartásának visszaélésszerű jellegét illetően elkövetett mérlegelési hibákon és téves jogalkalmazáson alapuló jogalapról 10

2. A második, az EUMSZ 102. cikk alkalmazása során a szóban forgó magatartás értékelését illetően elkövetett mérlegelési hibákon és téves jogalkalmazáson alapuló jogalapról 15

a) A második jogalap első, a Bizottság által a sínszakasz hibáinak valódiságával összefüggésben kifejezett „kétségekkel” kapcsolatos hibákra alapított részéről 15

1) Az első rész első, a sínszakasz deformálódásának bekövetkezésével kapcsolatos kétségekre alapított kifogásáról 15

2) Az első rész második, azon állítás értékelése során elkövetett hibákra vonatkozó kifogásáról, amely szerint a sínszakasz leszerelése kizárólag a deformálódás következménye volt 16

3) Az első rész harmadik, a 2008. szeptember 5-i jelentések, és a 2008. szeptember 4-i és 5-i levelek közötti különbségek értékelése során elkövetett hibákra alapított kifogásáról 17

4) Az első rész negyedik, arra alapított kifogásáról, hogy a Bizottság tévesen utasította el a sínszakasz ágyazatát érintő rendszerszintű problémákra vonatkozó érveket 19

b) A második jogalap második, mérlegelési hibákon alapuló részéről, amennyiben a Bizottság úgy ítélte meg, hogy a sínszakasz leszerelése „rendkívül szokatlan” 21

c) A második jogalap harmadik, az LG-nek a sínszakasz leszerelésekor fennálló szándékai Bizottság általi értékelése során elkövetett hibákon alapuló részéről 27

1) A harmadik rész első, a felperes versenyellenes szándékának figyelembevételével kapcsolatos téves jogalkalmazásra alapított kifogásáról 27

2) A harmadik rész második, a felperes rosszhiszeműségének értékelése során figyelembe vett tények tárgyi pontatlanságára alapított kifogásáról 29

i) Az arra alapított első érvről, hogy a 2010. december 17-i választottbírósági határozat állítólag befolyásolta a sínszakasz újjá nem építésére vonatkozó döntést 30

ii) A megtámadott határozat (192) preambulumbekezdésében említett három tényezővel kapcsolatos állítólagos mérlegelési hibákra alapított, második érvről .. 30

d) A második jogalap negyedik, a szóban forgó magatartás versenyre gyakorolt potenciális hatásainak elemzése során elkövetett mérlegelési hibákra és téves jogalkalmazásra alapított részéről 31

1) A téves jogalkalmazásra alapított, első kifogásról 31

i) Az első, a sínszakasz leszereléséhez kapcsolódó versenyellenes hatások hiányára alapított érvről 31

ii) Az arra alapított második érvről, hogy a sínszakasz kijavításának hiánya nem akadályozta meg az LDZ-t abban, hogy hatékony versenytárs legyen..... 35

2) A második, azon lehetőségre vonatkozó mérlegelési hibákra alapított kifogásról, hogy az LDZ a Lettország felé vezető hosszú útvonalon versenyezzen az LG-vel 36

i) A piacralépési korlátok fennállásának vitatására irányuló érvekről 36

ii) Az annak vitatására irányuló érvekről, hogy a lettországi tengeri terminálok felé vezető hosszú útvonalak nem voltak versenyképesek a Klaipėda felé vezető útvonalhoz képest 41

3. A harmadik, a bizonyítékok elégtelensége és az indokolás hiánya miatt az EUMSZ 296. cikk és az 1/2003 rendelet 2. cikkének megsértésére alapított jogalapról 45

a) A harmadik jogalap első, az EUMSZ 296. cikknek az indokolás hiánya miatti megsértésére vonatkozó részéről 45

b) A harmadik jogalapnak az 1/2003 rendelet 2. cikkének megsértésére alapított, második részéről 45

4. Az ötödik, az 1/2003 rendelet 7. cikkének amiatt történt megsértésére alapított jogalapról, hogy a határozat aránytalan korrekciós intézkedést rendelt el 47

5. A negyedik, az 1/2003 rendelet 23. cikke (3) bekezdésének amiatti megsértésére alapított jogalapról, hogy a bírság összegének megállapítása kapcsán a megtámadott határozat téves jogalkalmazást és mérlegelési hibákat tartalmaz 51

a) Az első rész első, azon jogi elmélet újszerűségével kapcsolatos kifogásáról, amelyen a megtámadott határozat alapul 52

b) Az első rész második, arra alapított kifogásáról, hogy a felperes nem járt el gondatlanul . 53

c) A második résznek az eljárás állítólagosan túlzott időtartamára vonatkozó, második kifogásáról 55

B. A bírság összegére vonatkozó másodlagos kérelmekről 56

1. A bírság összegének arányosságával kapcsolatos kifogásokról 56

a) A Bizottság által megállapított [bizalmas]%-os súlyossági együttható állítólagos aránytalanságára alapított, első kifogásról 56

b) A jogsértés túlságosan hosszú időtartamára vonatkozó második kifogásról, mivel a Bizottság a jogsértés kezdő időpontját tévesen állapította meg 59

c) A Bizottság által megállapított [bizalmas]%-os kiegészítő összeg állítólagosan aránytalan jellegére alapított, harmadik kifogásról 59

2. A felperessel szemben kiszabott bírság végső összegének a korlátlan felülvizsgálati jogkör keretében történő meghatározásáról 61

A költségekről 63