Teismo praktikos rinkinys

BENDROJO TEISMO (pirmoji išplėstinė kolegija) SPRENDIMAS

2020 m. lapkričio 18 d.*

„Konkurencija – Piktnaudžiavimas dominuojančia padėtimi – Krovinių vežimo geležinkeliu rinka – Sprendimas, kuriuo konstatuotas SESV 102 straipsnio pažeidimas – Trečiųjų įmonių prieiga prie Lietuvos nacionalinės geležinkelių bendrovės valdomos infrastruktūros – Geležinkelio ruožo išardymas – Sąvoka „piktnaudžiavimas“ – Realus ar tikėtinas konkurento išstūmimas – Baudos dydžio apskaičiavimas – 2006 m. baudų apskaičiavimo gairės – Taisomosios priemonės – Proporcingumas – Neribota jurisdikcija“

Byloje T-814/17

AB „Lietuvos geležinkeliai“, įsteigta Vilniuje (Lietuva), atstovaujama advokatų W. Deselaers, K. Apel ir P. Kirst,

ieškovė,

prieš

Europos Komisiją, atstovaujamą A. Cleenewerck de Crayencour, A. Dawes, H. Leupold ir G. Meessen,

atsakovę,

palaikomą

AB „Orlen Lietuva“, įsteigtos Mažeikiuose (Lietuva), atstovaujamos advokatų C. Thomas ir C. Conte,

įstojusios į bylą šalies,

dėl pagal SESV 263 straipsnį pateikto prašymo panaikinti 2017 m. spalio 2 d. Komisijos sprendimą C(2017) 6544 *final* byloje pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 102 straipsnį (Byla AT.39813 – Baltijos geležinkeliai) arba, nepatenkinus šio prašymo, sumažinti ieškovei skirtos baudos dydį

BENDRASIS TEISMAS (pirmoji išplėstinė kolegija),

kurį sudaro pirmininkas S. Papasavvas, teisėjai H. Kanninen, N. Półtorak (pranešėja), O. Porchia ir M. Stancu,

posėdžio sekretorė E. Artemiou, administratorė,

atsižvelgęs į rašytinę proceso dalį ir įvykus 2020 m. vasario 5 d. posėdžiui,

priima šį

* Proceso kalba: anglų.

Sprendimą

I. Ginčo aplinkybės

A. Faktinės aplinkybės

1 AB „Lietuvos geležinkeliai“ (toliau – ieškovė arba LG) yra nacionalinė Lietuvos geležinkelių bendrovė, kurios buveinė yra Vilniuje (Lietuva). LG yra valstybės valdoma įmonė, kurios vienintelė akcininkė yra Lietuvos valstybė. LG, kaip vertikaliai integruota įmonė, Lietuvoje yra ir geležinkelių infrastruktūros, kuri vis dėlto tebepriklauso Lietuvos valstybei, valdytoja, taip pat krovinių ir keleivių vežimo geležinkeliu paslaugų teikėja.

2 AB „Orlen Lietuva“ (toliau – įstojusi į bylą šalis arba *Orlen*) yra Juodeikiuose, Mažeikių rajone (Lietuva), įsteigta įmonė, kurios specializacija – žalios naftos perdirbimas ir perdirbtų naftos produktų platinimas. *Orlen* yra Lenkijos įmonei *PKN Orlen SA* visiškai priklausanti patronuojamoji įmonė.

3 Vykdydama veiklą *Orlen* eksploatuoja įvairius įrenginius Lietuvoje, įskaitant didelę naftos perdirbimo gamyklą (toliau – naftos perdirbimo gamykla), esančią Bugeniuose, Mažeikių rajone, Lietuvos šiaurės rytuose, netoli sienos su Latvija. Ši naftos perdirbimo gamykla yra vienintelis toks trijų Baltijos valstybių įrenginys. Šio amžiaus pirmojo dešimtmečio pabaigoje 90 % šioje gamykloje perdirbtų naftos produktų buvo vežama geležinkeliu, taigi *Orlen* buvo viena iš svarbiausių ieškovės klienčių.

4 Tuo metu naftos perdirbimo gamykloje *Orlen* per metus pagamindavo maždaug 8 mln. tonų perdirbtų naftos produktų. Trys ketvirtadaliai šių produktų buvo skirti eksportui, daugiausia jūra į Vakarų Europos šalis. Taigi 4,5–5,5 mln. tonų perdirbtų naftos produktų buvo vežama per Lietuvą traukiniu į Klaipėdos (Lietuva) jūrų terminalą.

5 Likusi eksportuojamų produktų dalis, t. y. maždaug 1–1,5 mln. tonų, taip pat traukiniu buvo vežama į Latviją arba per Latviją ir iš esmės buvo skirta naudoti Latvijos ir Estijos vidaus rinkose. Maždaug 60 % šių produktų buvo vežama į Latviją arba per Latviją naudojant geležinkelio liniją Bugeniai–Mažeikiai–Rengė maršrutu, kurio 34 km yra Lietuvos teritorijoje, nuo naftos perdirbimo gamyklos, esančios netoli Mažeikių geležinkelio jungties, iki Rengės miesto Latvijoje (toliau – trumpasis maršrutas į Latviją). Likusi šių produktų dalis buvo vežama į Latviją arba per Latviją naudojant geležinkelio liniją Bugeniai–Kužiai–Joniškis–Meitene, t. y. ilgesniu maršrutu, kurio 152 km yra Lietuvos teritorijoje (toliau – ilgasis maršrutas į Latviją).

6 Siekdama vežti savo produktus trumpuoju maršrutu į Latviją *Orlen* naudojosi ieškovės paslaugomis Lietuvoje esančioje maršruto dalyje, t. y. nuo naftos perdirbimo gamyklos iki Latvijos sienos. Tuomet LG buvo sudariusi subrangos sutartį su *Latvijas dzelzceļš*, Latvijos nacionaline geležinkelių bendrove (toliau – LDZ), dėl vežimo šioje Lietuvoje esančia maršruto dalyje. Neturėdama pagal teisės aktus būtinų leidimų savarankiškai vykdyti veiklą Lietuvos teritorijoje, LDZ veikė kaip ieškovės subrangovė. Kirtus sieną LDZ toliau veždavo *Orlen* produktus Latvijos teritorijoje pagal įvairias sutartis.

7 Iki 2008 m. rugsėjo mėn. *Orlen* ir ieškovės verslo santykiai dėl šios vežimo paslaugų Lietuvos geležinkelių tinkle, įskaitant vežimo trumpuoju maršrutu į Latviją paslaugas, buvo reglamentuojami 1999 m. pasirašytu susitarimu (toliau – 1999 m. susitarimas).

8 1999 m. susitarime buvo ne tik nustatyti ieškovės taikyti tarifai už vežimo paslaugas, bet ir, be kita ko, įtvirtintas konkretus ieškovės įsipareigojimas *Orlen* krovinius vežti trumpuoju maršrutu į Latviją. Iš tiesų pagal šio susitarimo 6.1 punktą *Orlen* buvo leidžiama „naudoti maršrutą Bugeniai–Rengė (maždaug 34 km) kroviniams Latvijoje, Estijoje arba Nepriklausomų valstybių sandraugoje vežti“ visu susitarimo galiojimo laikotarpiu, t. y. iki 2024 metų.

9 2008 m. pradžioje tarp ieškovės ir *Orlen* kilo komercinis ginčas, susijęs su pastarosios bendrovės mokėtais tarifais už jos naftos produktų vežimą.

10 Dėl komercinio ginčo su ieškove dėl tarifų *Orlen* numatė galimybę tiesiogiai sudaryti sutartį su LDZ dėl jos krovinių vežimo geležinkeliu trumpuoju maršrutu į Latviją paslaugų ir perkelti savo jūrų eksporto iš Klaipėdos (Lietuva) veiklą į Rygos ir Ventspilio jūrų terminalus Latvijoje.

11 Šiuo tikslu 2008 m. balandžio 4 d. *Orlen* raštu kreipėsi į Latvijos susisiekimo ministeriją siekdama ją informuoti apie ketinimą perkelti eksporto jūra veiklą į Latvijos Ventspilio jūrų terminalą naudojantis LDZ vežimo geležinkeliu paslaugomis ir pasiūlė surengti susitikimą, kad šis ketinimas būtų aptartas su ministerija. *Orlen* taip pat paprašė informacijos apie tarifus, kurių ji galėtų tikėtis už LDZ vežimo geležinkeliu paslaugas. 2008 m. gegužės 7 d. atsakyme ministerija *Orlen* nurodė, kad ji nesikiša į LDZ komercinius sprendimus, tačiau yra labai suinteresuota krovinių vežimo plėtra Latvijoje.

12 2008 m. birželio 12 d. įvyko ieškovės ir *Orlen* susitikimas, per kurį buvo užsiminta apie šį ketinimą perkelti *Orlen* eksporto veiklą. Be to, kadangi *Orlen* nuo 2008 m. pavasario vienašališkai nusprendė taikyti mažesnį tarifą, nei reikalavo ieškovė, ir nemokėti skirtumo, 2008 m. liepos 17 d. ieškovė pradėjo arbitražo procesą prieš *Orlen*.

13 2008 m. liepos 28 d. LG informavo *Orlen* apie 1999 m. susitarimo nutraukimą nuo 2008 m. rugsėjo 1 d. Per administracinę procedūrą Europos Bendrijų Komisijoje *Orlen* patikslino, kad apie 1999 m. susitarimo nutraukimą nuo 2008 m. rugsėjo 1 d. LG pranešė praėjus trims dienoms po to, kai ji oficialiai paprašė LDZ pateikti sąmatą, kad pakeistų ieškovės paslaugas, skirtas maždaug 4,5–5 mln. tonų perdirbtų naftos produktų vežti iš naftos perdirbimo gamyklos naudojant trumpąjį maršrutą į Latvijos teritorijoje esančius jūrų terminalus. *Orlen* taip pat teigė, kad LDZ galėjo būti tiesiogiai informavusi ieškovę apie prašymą pateikti sąmatą.

14 Nustačius kelių dešimčių metrų geležinkelio kelio deformaciją (toliau – deformacija), 2008 m. rugsėjo 2 d. LG, iš esmės remdamasi saugos sumetimais, sustabdė eismą 19 km ilgio trumpojo maršruto į Latviją atkarpa tarp Mažeikių ir sienos su Latvija (toliau – geležinkelio kelias).

15 2008 m. rugsėjo 3 d. ieškovė iš savo vietinio filialo darbuotojų sudarė patikrinimo komisiją, kad būtų ištirtos deformacijos priežastys. Patikrinimo komisija pateikė dvi ataskaitas, t. y. 2008 m. rugsėjo 5 d. tyrimo ataskaitą ir 2008 m. rugsėjo 5 d. techninę ataskaitą (toliau kartu – 2008 m. rugsėjo 5 d. ataskaitos).

16 Remiantis 2008 m. rugsėjo 5 d. tyrimo ataskaita, deformaciją lėmė daugelio geležinkelio kelio struktūros elementų fizinis pablogėjimas. 2008 m. rugsėjo 5 d. tyrimo ataskaitoje taip pat patvirtinta, kad eismas turi likti sustabdytas „tol, kol bus baigti visi atstatymo ir remonto darbai“.

17 2008 m. rugsėjo 5 d. tyrimo ataskaitoje pateiktos pastabos buvo patvirtintos 2008 m. rugsėjo 5 d. techninėje ataskaitoje, kurioje, kaip ir pirmoje ataskaitoje, kalbama tik apie deformacijos vietą ir nurodoma, kad deformacijos priežastis – įvairios problemos, susijusios su geležinkelio kelio struktūra. 2008 m. rugsėjo 5 d. techninėje ataskaitoje padaryta išvada, kad eismo įvykis, kuris pasireiškė kaip geležinkelio kelio deformacija, turi būti laikomas riktu ir kad jį lėmė fizinis viršutinių geležinkelio kelio struktūros elementų nusidėvėjimas.

18 2008 m. rugsėjo 29 d., įvykus 2008 m. rugsėjo 22 d. susitikimui, LDZ pateikė *Orlen* pasiūlymą dėl naftos produktų vežimo. *Orlen* teigimu, šis pasiūlymas buvo „konkretus ir patrauklus“.

19 2008 m. spalio 3 d. LG pradėjo visiškai išmontuoti geležinkelio kelią. 2008 m. spalio mėn. pabaigoje geležinkelio kelias buvo visiškai išmontuotas.

20 2008 m. spalio 17 d. *Orlen* išsiuntė raštą LDZ, jame patvirtino savo ketinimą vežti maždaug 4,5 mln. tonų naftos produktų iš naftos perdirbimo gamyklos į Latvijos jūrų terminalus, vėliau, 2009 m. vasario 20 d., įvyko susitikimas, o 2009 m. pavasarį vyko tolesnės diskusijos.

21 2009 m. sausio mėn. ieškovė ir *Orlen* sudarė bendrąjį vežimo susitarimą penkiolikos metų laikotarpiui iki 2024 m. sausio 1 d. (toliau – 2009 m. susitarimas). Šis susitarimas pakeitė 2008 m. spalio 1 d. pasirašytą laikinąjį susitarimą.

22 2009 m. susitarimas buvo grindžiamas standartine ieškovės kainų nustatymo politika, pagal kurią kiekvienam geležinkelio keliui Lietuvoje nustatytas bazinis tarifas. Be to, pagal 2009 m. susitarimą šiems tarifams taikyta nuolaidų sistema [*konfidencialu*] [1].

23 [*Konfidencialu*]

24 *Orlen* ir LDZ derybos tęsėsi iki 2009 m. birželio mėn. pabaigos, kai LDZ pateikė prašymą išduoti leidimą vykdyti veiklą Lietuvoje esančioje trumpojo maršruto į Latviją dalyje.

25 2009 m. lapkričio 10 d. arbitražo teismas konstatavo, kad ieškovė neteisėtai vienašališkai nutraukė 1999 m. susitarimą ir kad šis susitarimas turi būti laikomas galiojusiu iki 2008 m. spalio 1 d., kai *Orlen* ir ieškovė sudarė laikinąjį vežimo susitarimą.

26 *Orlen* teigimu, diskusijos su LDZ buvo nutrauktos 2010 m. viduryje, kai ji galiausiai nusprendė, kad ieškovė neketina trumpuoju laikotarpiu suremontuoti geležinkelio kelio. Tuo metu LDZ atsiėmė prašymą išduoti licenciją vykdyti veiklą Lietuvoje esančioje trumpojo maršruto į Latviją dalyje.

B. Administracinė procedūra

27 2010 m. liepos 14 d. *Orlen* pateikė Komisijai oficialų skundą pagal 2002 m. gruodžio 16 d. Tarybos reglamento (EB) Nr. 1/2003 dėl konkurencijos taisyklių, nustatytų [SESV 101] ir [102] straipsniuose, įgyvendinimo (OL L 1, 2003, p. 1; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 8 sk., 2 t., p. 205) 7 straipsnį.

28 Skunde *Orlen* iš esmės nurodė, kad dėl komercinio nesutarimo su LG pastaroji bendrovė išardė geležinkelio kelią, dėl ko tapo neįmanoma naudoti trumpojo maršruto į Latviją ir ji buvo priversta naudoti vienintelį galimą maršrutą, t. y. ilgąjį maršrutą į Latviją, kad traukiniu nugabentų savo produktų dalį, skirtą vežti į Latviją arba per Latviją.

29 Kalbant konkrečiai, *Orlen* paaiškino, kad aptariamas komercinis nesutarimas buvo susijęs su LG taikomais tarifais už krovinių vežimą geležinkeliais ir kad dėl šio nesutarimo ji pradėjo nagrinėti galimybę naudotis tik LDZ paslaugomis perdirbtiems naftos produktams trumpuoju maršrutu į Latviją vežti ir, naudojant šį maršrutą, eksporto jūra iš Klaipėdos jūrų terminalo veiklą perkelti į Rygos ir Ventspilio jūrų terminalus, o LG apie tai žinojo. *Orlen* teigė, kad priemonės, kurių ėmėsi ieškovė, t. y. eismo sustabdymas, o vėliau geležinkelio kelio išardymas, nebuvo objektyviai pateisinamos ir jomis buvo siekiama tik užkirsti kelią perkelti jos eksportą jūra į Latvijos jūrų terminalus naudojantis LDZ vežimo geležinkeliu paslaugomis.

30 2011 m. kovo 8–10 d. Komisija, padedama Latvijos Respublikos ir Lietuvos Respublikos nacionalinių konkurencijos institucijų, pagal Reglamento Nr. 1/2003 20 straipsnį atliko patikrinimus ieškovės patalpose Vilniuje ir LDZ patalpose Rygoje. Per šiuos patikrinimus Komisija, be kita ko, paėmė dokumentus, kuriais, kaip ji mano, siekiama įrodyti, kad ieškovė žinojo apie potencialią konkurenciją, kurią galėjo vykdyti LDZ, ir riziką, kad *Orlen* perorientuos eksportą jūra į Latvijos jūrų terminalus.

1 Konfidencialūs duomenys neskelbiami.

31 2013 m. kovo 6 d. Komisija nusprendė inicijuoti bylos prieš LG nagrinėjimą, kaip tai suprantama pagal 2004 m. balandžio 7 d. Komisijos reglamento (EB) Nr. 773/2004 dėl bylų nagrinėjimo Komisijoje pagal [SESV 101] ir [102] straipsnius tvarkos (OL L 123, 2004, p. 18; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 8 sk., 3 t., p. 81) 2 straipsnį.

32 2015 m. sausio 5 d. Komisija išsiuntė ieškovei pranešimą apie prieštaravimus. Šiame pranešime apie prieštaravimus Komisija padarė preliminarią išvadą, kad ieškovė gali būti pažeidusi SESV 102 straipsnį.

33 2015 m. kovo 25 d. *Orlen* pateikė pastabas dėl nekonfidencialios pranešimo apie prieštaravimus versijos.

34 2015 m. balandžio 8 d. ieškovė atsakė į pranešimą apie prieštaravimus ir pateikė pastabas dėl *Orlen* pastabų. 2015 m. gegužės 27 d. buvo surengtas klausymas.

35 2015 m. spalio 23 d. Komisija išsiuntė ieškovei raštą, kuriame išdėstytos faktinės aplinkybės, ieškovė į jį atsakė 2015 m. gruodžio 2 d. 2016 m. vasario 29 d. ieškovė dar kartą pateikė pastabas Komisijai.

36 2017 m. spalio 2 d. Komisija priėmė Sprendimą C(2017) 6544 *final* byloje pagal SESV 102 straipsnį (Byla AT.39813 – Baltijos geležinkeliai) (toliau – ginčijamas sprendimas), jo santrauka buvo paskelbta *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* (OL C 383, 2017, p. 7).

C. Ginčijamas sprendimas

37 Ginčijamame sprendime Komisija iš esmės padarė išvadą, kad ieškovė piktnaudžiavo savo, kaip geležinkelių infrastruktūros valdytojos Lietuvoje, dominuojančia padėtimi, kai išardė geležinkelio kelią ir taip užkirto kelią LDZ patekti į Lietuvos rinką. Komisija skyrė ieškovei baudą ir nurodė nutraukti pažeidimą.

1. Atitinkamų rinkų apibrėžimas ir ieškovės dominuojanti padėtis jose

38 Ginčijamame sprendime Komisija nustatė dvi atitinkamas rinkas:

– aukštutinės grandies geležinkelių infrastruktūros valdymo rinka,

– žemutinės grandies naftos produktų vežimo geležinkeliu paslaugų rinka.

39 Atitinkama geografine geležinkelių infrastruktūros valdymo rinka laikoma nacionalinė Lietuvos rinka. Dėl atitinkamos geografinės naftos produktų vežimo geležinkeliu rinkos Komisija, remdamasi vadinamuoju O & D metodu „išvykimo vieta–paskirties vieta“, nusprendė, kad tai yra krovinių vežimo geležinkeliu iš naftos perdirbimo gamyklos į tris Klaipėdos, Rygos ir Ventspilio jūrų terminalus rinka.

40 Komisija konstatavo, kad pagal nacionalinės teisės aktus ieškovė turėjo teisės aktais įtvirtintą monopolį aukštutinės grandies geležinkelių infrastruktūros valdymo rinkoje Lietuvoje. Šiuo aspektu 2004 m. balandžio 22 d. Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodekso patvirtinimo, įsigaliojimo ir taikymo įstatymo (Žin., 2004, Nr. IX-2152, toliau – Geležinkelių transporto kodeksas) 5 straipsnio 1 dalyje buvo numatyta, kad viešoji geležinkelių infrastruktūra yra Lietuvos valstybės nuosavybė ir ją patikėjimo teise valdo ieškovė.

41 Komisija taip pat konstatavo, kad LG, išskyrus nedidelius LDZ vežamus kiekius, yra vienintelė įmonė, veikianti žemutinės grandies naftos produktų vežimo geležinkeliu paslaugų teikimo rinkoje, taigi dėl to ji užima dominuojančią padėtį šioje rinkoje.

2. Piktnaudžiavimas

42 Ginčijamame sprendime Komisija nusprendė, kad išardydama geležinkelio kelią ieškovė piktnaudžiavo savo, kaip geležinkelių infrastruktūros valdytojos Lietuvoje, dominuojančia padėtimi, o tai galėjo sukelti antikonkurencinį išstūmimo iš naftos produktų vežimo geležinkeliu iš naftos perdirbimo gamyklos į kaimyninius jūrų terminalus paslaugų teikimo rinkos poveikį, be objektyvaus pateisinimo sudarant kliūčių patekti į rinką. Kalbant konkrečiai, ginčijamo sprendimo 182–201 konstatuojamosiose dalyse Komisija nusprendė, kad išardydama visą geležinkelio kelią LG taikė kitus metodus nei tie, kuriais reglamentuojama įprasta konkurencija. Šiuo klausimu Komisija pažymėjo, kad: pirma, LG žinojo apie *Orlen* ketinimą pereiti prie Latvijos jūrų terminalų naudojantis LDZ paslaugomis; antra, LG skubiai visiškai išardė kelią, neužsitikrindama reikalingo finansavimo ir nesiimdama jokių įprastų pasirengimo jo atstatymui priemonių; trečia, kelio išardymas prieštaravo įprastai sektoriaus praktikai; ketvirta, LG žinojo apie riziką prarasti bet kokią *Orlen* produktų vežimo veiklą ir, penkta, LG stengėsi įtikinti Lietuvos vyriausybę neatstatyti geležinkelio kelio.

43 Komisija pažymėjo, kad geležinkelio keliu buvo galima trumpiausiu ir pigiausiu maršrutu vežti produktus iš naftos perdirbimo gamyklos į Latvijos jūrų terminalą. Komisijos teigimu, kadangi šis maršrutas yra netoli Latvijos ir įmonės LDZ logistikos bazės, jis taip pat sudarė labai palankias sąlygas įmonei LDZ patekti į Lietuvos rinką.

44 Dėl antikonkurencinio poveikio, kylančio iš ieškovės elgesio, Komisija, ginčijamo sprendimo 202–324 konstatuojamosiose dalyse atlikusi analizę, nusprendė, kad dėl geležinkelio kelio išardymo LDZ galėjo būti užkirstas kelias patekti į Lietuvos rinką arba bent jai buvo daug sunkiau patekti į rinką, nors, Komisijos nuomone, prieš išardant geležinkelio kelią LDZ turėjo patikimą galimybę vežti eksportui jūra skirtus *Orlen* naftos produktus iš naftos perdirbimo gamyklos į Latvijos jūrų terminalus naudodamasi trumpuoju maršrutu į Latviją. Išardžius geležinkelio kelią, siekiant atlikti bet kokį produktų vežimą iš naftos perdirbimo gamyklos į Latvijos jūrų terminalą, Lietuvos teritorija reikėjo važiuoti gerokai ilgiau. Kalbant konkrečiai, Komisija nusprendė, kad išardžius geležinkelio kelią vienintelė LDZ galimybė konkuruoti su ieškove buvo bandyti vykdyti veiklą maršrutu į Klaipėdą arba ilguoju maršrutu į Latviją. Dėl to LDZ buvo priversta vykdyti veiklą toli nuo savo logistikos bazės Latvijoje ir buvo priklausoma nuo savo konkurentės LG infrastruktūros valdymo paslaugų. Tokiomis aplinkybėmis Komisija konstatavo, jog *ex ante* požiūriu LDZ gresia didelė komercinė rizika, bet tikimybė, kad ji tą riziką prisiims, buvo maža.

45 Ginčijamo sprendimo 325–357 konstatuojamosiose dalyse Komisija taip pat nusprendė, kad ieškovė nepateikė jokio objektyvaus geležinkelio kelio išardymo pateisinimo, nes pateikti paaiškinimai buvo nenuoseklūs, kartais prieštaraujantys vieni kitiems ir neįtikinami.

3. Bauda ir nurodymas

46 Remdamasi Pagal Reglamento Nr. 1/2003 23 straipsnio 2 dalies a punktą skirtų baudų apskaičiavimo gairių (OL C 210, 2006, p. 2, toliau – 2006 m. gairės) 23 straipsnio 2 dalies a punktu Komisija, atsižvelgusi į pažeidimo sunkumą ir trukmę, skyrė ieškovei 27 873 000 EUR baudą.

47 Komisija taip pat nusprendė, kad ėmusis kelių elgesio ar struktūrinių taisomųjų priemonių galėjo būti arba atkurta prieš išardant geležinkelio kelią buvusi konkurencinė padėtis, arba pašalintos nepalankios sąlygos, su kuriomis potencialūs konkurentai susiduria kituose maršrutuose į jūrų terminalus. Šiuo tikslu ji nurodė LG nutraukti pažeidimą ir per tris mėnesius nuo pranešimo apie ginčijamą sprendimą gavimo dienos jai pateikti pasiūlymą, kokių priemonių įmonė galėtų imtis tuo tikslu.

4. Ginčijamo sprendimo rezoliucinė dalis

48 Ginčijamo sprendimo rezoliucinė dalis išdėstyta taip:

„1 straipsnis

[LG] pažeidė SESV 102 straipsnį, kai išardė geležinkelio kelią tarp Mažeikių Lietuvoje ir Latvijos sienos. Pažeidimas pradėtas 2008 m. spalio 3 d. ir tęsiasi šio sprendimo priėmimo dieną.

2 straipsnis

Už 1 straipsnyje nurodytą pažeidimą [LG] skiriama 27 873 000 [EUR] bauda.

<…>

3 straipsnis

[LG] turi nutraukti 1 straipsnyje nurodytą pažeidimą ir per 3 mėnesius pateikti Komisijai pasiūlymą dėl priemonių šiuo tikslu. Šis pasiūlymas turi būti pakankamai išsamus, kad Komisija galėtų atlikti pirminį vertinimą, siekdama nustatyti, ar pasiūlytos priemonės užtikrins veiksmingą sprendimo laikymąsi.

[LG] turi susilaikyti nuo bet kokio elgesio, kurio tikslas ar poveikis būtų panašus į 1 straipsnyje nurodytą elgesį <…>“

II. Procesas ir šalių reikalavimai

49 2017 m. gruodžio 14 d. Bendrojo Teismo kanceliarija gavo šį ieškovės ieškinį.

50 2018 m. balandžio 5 d. Bendrojo Teismo kanceliarija gavo aktą, kuriuo *Orlen* paprašė leisti įstoti į šią bylą palaikyti Komisijos reikalavimų.

51 Komisijos prašymu buvo pratęstas prašymo užtikrinti konfidencialumą pateikimo terminas; šis terminas buvo nustatytas 2018 m. birželio 4 d.

52 2018 m. birželio 1 ir 4 d. Bendrojo Teismo kanceliarija gavo raštus, kuriais atitinkamai Komisija ir ieškovė prašė užtikrinti tam tikros informacijos, pateiktos ieškinyje bei atsiliepime į ieškinį ir tam tikruose jų prieduose, konfidencialumą įstojusios į bylą šalies atžvilgiu. Ieškovė ir Komisija pateikė bendras nekonfidencialias ieškinio ir atsiliepimo į ieškinį versijas.

53 2018 m. birželio 15 d. raštu ieškovė paprašė užtikrinti tam tikros dublike ir jo priede pateiktos informacijos konfidencialumą įstojusios į bylą šalies atžvilgiu.

54 2018 m. liepos 13 d. Bendrojo Teismo trečiosios kolegijos pirmininko nutartimi *Orlen* buvo leista įstoti į bylą palaikyti Komisijos reikalavimų. Sprendimo dėl prašymų užtikrinti konfidencialumą pagrįstumo priėmimas buvo atidėtas, o pagrindinių šalių parengtos įvairių procesinių dokumentų nekonfidencialios versijos buvo pateiktos *Orlen*.

55 2018 m. liepos 31 d. raštu Komisija paprašė užtikrinti tam tikros dublike pateiktos informacijos konfidencialumą įstojusios į bylą šalies atžvilgiu. Tą pačią dieną ieškovė ir Komisija pateikė bendrą nekonfidencialią dubliko versiją.

56 2018 m. rugpjūčio 5 d. raštu įstojusi į bylą šalis užginčijo tam tikrų procesinių dokumentų, t. y. A 14 ir A 26 priedų, paslėptų ištraukų konfidencialumą nekonfidencialiose versijose.

57 2018 m. rugpjūčio 30 d. raštu ieškovė paprašė užtikrinti tam tikros triplike pateiktos informacijos konfidencialumą įstojusios į bylą šalies atžvilgiu. Pagrindinės šalys kanceliarijai pateikė bendrą nekonfidencialią tripliko versiją.

58 2018 m. rugsėjo 15 d. įstojusi į bylą šalis pateikė įstojimo į bylą paaiškinimą.

59 2018 m. rugsėjo 22 d. raštu įstojusi į bylą šalis pranešė, kad neprieštarauja dėl pagrindinių šalių pateiktų prašymų užtikrinti konfidencialumą, kiek tai susiję su tam tikra dublike ir triplike pateikta informacija.

60 2018 m. rugsėjo 24 d. Bendrasis Teismas (trečioji kolegija), taikydamas Procedūros reglamento 89 straipsnio 3 dalyje numatytas proceso organizavimo priemones, ieškovei ir įstojusiai į bylą šaliai raštu pateikė klausimų. Šios šalys atsakė į šiuos klausimus per nustatytą terminą.

61 2018 m. gruodžio 13 d. Bendrasis Teismas (trečioji kolegija), taikydamas Procedūros reglamento 89 straipsnio 3 dalyje numatytas proceso organizavimo priemones, ieškovei ir įstojusiai į bylą šaliai raštu pateikė klausimų.

62 2018 m. gruodžio 21 d. įstojusi į bylą šalis atsakė į šiuos klausimus ir atsiėmė savo prieštaravimus dėl A.26 priedo, o 2019 m. sausio 7 d. ieškovė atsiėmė prašymą užtikrinti A.14 priedo konfidencialumą. Todėl nėra jokių prieštaravimų dėl ieškovės pateiktų prašymų užtikrinti konfidencialumą.

63 Pakeitus Bendrojo Teismo kolegijų sudėtį, taikant Procedūros reglamento 27 straipsnio 5 dalį, teisėja pranešėja buvo paskirta į pirmąją kolegiją, todėl byla paskirta šiai kolegijai.

64 Atsižvelgdamas į pirmosios kolegijos siūlymą ir taikydamas Procedūros reglamento 28 straipsnį, Bendrasis Teismas nusprendė perduoti bylą nagrinėti išplėstinei kolegijai.

65 2019 m. lapkričio 28 d. teisėjos pranešėjos siūlymu Bendrasis Teismas (pirmoji išplėstinė kolegija) nusprendė pradėti žodinę proceso dalį ir, taikydamas Procedūros reglamento 89 straipsnyje numatytas proceso organizavimo priemones, pateikė šalims rašytinių klausimų ir paprašė pateikti dokumentą. Šalys šiuos prašymus įvykdė per nustatytą terminą.

66 Šalys buvo išklausytos ir atsakė į Bendrojo Teismo žodžiu pateiktus klausimus per 2020 m. vasario 5 d. posėdį.

67 Ieškovė Bendrojo Teismo prašo:

– panaikinti ginčijamą sprendimą,

– subsidiariai sumažinti jai ginčijamo sprendimo 2 straipsnyje skirtą baudą,

– priteisti iš Komisijos bylinėjimosi išlaidas.

68 Komisija ir įstojusi į bylą šalis Bendrojo Teismo prašo:

– atmesti visą ieškinį,

– priteisti iš ieškovės bylinėjimosi išlaidas.

III. Dėl teisės

A. Dėl pagrindinio reikalavimo panaikinti ginčijamą sprendimą

69 Grįsdama pagrindinį reikalavimą panaikinti ginčijamą sprendimą ieškovė nurodo penkis ieškinio pagrindus. Iš esmės pirmasis pagrindas grindžiamas akivaizdžiomis vertinimo ir teisės klaidomis taikant SESV 102 straipsnį, kiek tai susiję su ieškovės piktnaudžiaujamu elgesiu; antrasis pagrindas – akivaizdžiomis vertinimo ir teisės klaidomis taikant SESV 102 straipsnį, kiek tai susiję su nagrinėjamų veiksmų vertinimu; trečiasis pagrindas – SESV 296 straipsnio ir Reglamento Nr. 1/2003 2 straipsnio pažeidimu dėl nepakankamų įrodymų ir motyvavimo stoka; tik pirma ketvirtojo pagrindo dalis – klaidomis nustatant baudos dydį ir penktasis pagrindas – klaidomis, susijusiomis su taisomosios priemonės nustatymu.

1. Dėl pirmojo pagrindo, grindžiamo vertinimo ir teisės klaidomis taikant SESV 102 straipsnį, kiek tai susiję su ieškovės piktnaudžiaujamu elgesiu

70 Grįsdama pirmąjį pagrindą ieškovė iš esmės ginčija teisinį kriterijų, kurį ginčijamame sprendime taikė Komisija siekdama jos elgesį kvalifikuoti kaip piktnaudžiavimą dominuojančia padėtimi, kaip tai suprantama pagal SESV 102 straipsnį. Ieškovės teigimu, Komisija turėjo įvertinti šią bylą atsižvelgdama į suformuotą jurisprudenciją dėl atsisakymo suteikti prieigą prie pagrindinės infrastruktūros, kurioje nustatyta daug didesnė riba, kad būtų galima daryti išvadą, jog tai yra piktnaudžiaujami veiksmai, palyginti su riba, taikyta ginčijamame sprendime.

71 Visų pirma, ieškovės teigimu, antikonkurencinį poveikį sukėlė ne geležinkelio kelio išardymas. Iš tikrųjų šį poveikį sukėlė eismo sustabdymas, įvykęs mėnesiu anksčiau. Ieškovės nuomone, net jei geležinkelio linija nebūtų buvusi išardyta 2008 m. spalio 3 d. ir neatsižvelgiant į tai, kad jis nebuvo suremontuotas po eismo sustabdymo 2008 m. rugsėjo 2 d., bet kuriuo atveju LDZ nebūtų galėjusi jo naudoti. Todėl, ieškovės teigimu, teisinis klausimas susijęs su klausimu, ar šios bylos aplinkybėmis SESV 102 straipsnyje jai nustatyta pareiga suremontuoti geležinkelio kelią. Jei tokios pareigos nėra, nekiltų klausimo, ar yra objektyvių geležinkelio kelio išardymo priežasčių.

72 Be to, ieškovė iš esmės teigia, kad pareiga suremontuoti arba investuoti į infrastruktūrą, prie kurios konkurentas gali prašyti prieigos, pagal SESV 102 straipsnį jai gali būti nustatyta tik tuo atveju, jei geležinkelio kelias yra esminė infrastruktūra, t. y. tuo atveju, jeigu jis būtinas tam, kad LDZ galėtų vykdyti veiklą atitinkamoje žemutinės grandies rinkoje, ir jeigu dėl to, kad ieškovė jo nesuremontuoja, būtų panaikinta bet kokia konkurencija žemutinės grandies rinkoje. Vis dėlto, ieškovės teigimu, nagrinėjamu atveju abi sąlygos neįvykdytos. Visų pirma prieiga prie geležinkelio kelio nėra būtina tam, kad LDZ galėtų konkuruoti atitinkamoje žemutinės grandies rinkoje.

73 Apskritai ieškovė tvirtina, jog dėl to, kad alternatyva konkurento požiūriu gali būti mažiau palanki, infrastruktūra netampa „esminė“ ar „būtina“. Taigi ieškovės laisvė užsiimti verslu ir teisė į nuosavybę būtų nepagrįstai apribota, jeigu ji pagal SESV 102 straipsnį turėtų investuoti dideles sumas į neesminę, visiškai susidėvėjusią ir neveikiančią infrastruktūrą tik tam, kad viena konkurentė galėtų patekti į rinką suteikiant galimybę naudoti patrauklesnį maršrutą siekiant aptarnauti vieną klientą dėl nedidelės jo produktų dalies.

74 Galiausiai ieškovė pažymi, kad jurisprudencija dėl esminės infrastruktūros grindžiamas teisinis kriterijus yra tas, kurį pati Komisija ketino taikyti prieš pateikdama pranešimą apie prieštaravimus. Per 2013 m. kovo 25 d. susitikimą su ieškove Komisijos tarnybos iš tiesų paaiškino, jog žalos teorija grindžiama prielaida, kad geležinkelio kelio išardymas yra atsisakymas LDZ teikti esmines infrastruktūros paslaugas.

75 Komisija ir į bylą įstojusi šalis ginčija šiuos argumentus.

76 Šiuo klausimu reikia priminti, kad pagal SESV 102 straipsnį draudžiama, be kita ko, dominuojančią padėtį užimančiai įmonei imtis veiksmų, kurie turi jos konkurentų, laikomų tokiais pat produktyviais kaip ir ji, išstūmimo iš rinkos poveikį, ir taip sustiprinti savo dominuojančią padėtį pasitelkiant priemones, kurios skiriasi nuo konkurencijos remiantis nuopelnais priemonių (žr. 2017 m. rugsėjo 6 d. Sprendimo *Intel / Komisija*, C-413/14 P, EU:C:2017:632, 136 punktą ir nurodytą jurisprudenciją).

77 Pagal suformuotą jurisprudenciją dominuojančią padėtį užimanti įmonė turi ypatingą pareigą savo elgesiu nepažeisti veiksmingos ir neiškraipytos konkurencijos vidaus rinkoje (žr. 2017 m. rugsėjo 6 d. Sprendimo *Intel / Komisija*, C-413/14 P, EU:C:2017:632, 135 punktą ir nurodytą jurisprudenciją).

78 Šiuo klausimu buvo nuspręsta, kad SESV 102 straipsnyje draudžiamo piktnaudžiavimo dominuojančia padėtimi sąvoka yra objektyvi ir susijusi su dominuojančią padėtį užimančios įmonės elgesiu rinkoje, kurioje būtent dėl šios įmonės buvimo konkurencija jau yra sumažėjusi; tokiu elgesiu, naudojant kitokias priemones nei lemiančias įprastą ūkio subjektų prekių ar paslaugų konkurenciją, sudaroma kliūčių rinkoje dar esančiai konkurencijai išlaikyti ar plėtoti (žr. 2012 m. balandžio 19 d. Sprendimo *Tomra Systems ir kt. / Komisija*, C-549/10 P, EU:C:2012:221, 17 punktą ir nurodytą jurisprudenciją ir 2009 m. rugsėjo 9 d. Sprendimo *Clearstream / Komisija*, T-301/04, EU:T:2009:317, 140 punktą ir nurodytą jurisprudenciją).

79 SESV 102 straipsnis apima ne tik veiksmus, kuriais daroma tiesioginė žala vartotojams, bet ir veiksmus, kurie jiems padaro žalą iškraipydami konkurenciją (šiuo klausimu žr. 2012 m. kovo 27 d. Sprendimo *Post Danmark*, C-209/10, EU:C:2012:172, 20 punktą ir nurodytą jurisprudenciją ir 2012 m. kovo 29 d. Sprendimo *Telefónica ir Telefónica de España / Komisija*, T-336/07, EU:T:2012:172, 171 punktą).

80 Tai nebūtinai yra konkretus nustatyto piktnaudžiavimo poveikis. Siekiant konstatuoti SESV 102 straipsnio pažeidimą, reikia įrodyti, kad dominuojančią padėtį užimanti įmonė piktnaudžiaudama siekia apriboti konkurenciją arba, kitaip tariant, kad toks elgesys daro arba gali daryti tokį poveikį (2012 m. balandžio 19 d. Sprendimo T*omra Systems ir kt. / Komisija*, C-549/10 P, EU:C:2012:221, 68 punktas; taip pat žr. 2009 m. rugsėjo 9 d. Sprendimo *Clearstream / Komisija*, T-301/04, EU:T:2009:317, 144 punktą ir nurodytą jurisprudenciją ir 2012 m. kovo 29 d. Sprendimo *Telefónica ir Telefónica de España / Komisija*, T-336/07, EU:T:2012:172, 268 punktą ir nurodytą jurisprudenciją). Be to, aplinkybė, kad dominuojančią padėtį užimančios įmonės piktnaudžiavimas daro neigiamą poveikį kitoms rinkoms nei tos, kuriose ji dominuoja, netrukdo taikyti SESV 102 straipsnio (šiuo klausimu žr. 1996 m. lapkričio 14 d. *Tetra Pak / Komisija*, C-333/94 P, EU:C:1996:436, 25 punktą).

81 Atsižvelgiant būtent į šiuos principus reikia nagrinėti ieškovės argumentus, pateiktus pirmajam pagrindui pagrįsti.

82 Nagrinėjamu atveju reikia pažymėti, kad nurodant pirmąjį pagrindą ieškovės pateikti argumentai susiję tik su teisiniu kriterijumi, kurį Komisija taikė siekdama jos elgesį kvalifikuoti kaip piktnaudžiavimą dominuojančia padėtimi.

83 Ginčijamo sprendimo 177 ir 178 konstatuojamosiose dalyse Komisija konstatavo, kad be objektyvaus pateisinimo išardydama geležinkelio kelią ieškovė piktnaudžiavo dominuojančia padėtimi Lietuvos geležinkelių infrastruktūros valdymo rinkoje. Kalbant konkrečiai, Komisija konstatavo, kad nagrinėjamomis teisinėmis ir faktinėmis aplinkybėmis geležinkelio kelio išardymas neatitinka įprastos konkurencijos sąlygomis vyraujančios praktikos. Komisijos teigimu, tai galėjo turėti antikonkurencinį poveikį naftos produktų vežimo geležinkeliu tarp naftos perdirbimo gamyklos ir Klaipėdos, Rygos ir Ventspilio jūrų terminalų paslaugų teikimo rinkai sudarant patekimo į rinką kliūčių.

84 Iš to matyti, kad nagrinėjamu atveju ginčijamame sprendime inkriminuojamas elgesys yra pats geležinkelio kelio išardymas, neatsižvelgiant į tai, kad 2008 m. rugsėjo 2 d. buvo sustabdytas eismas šiuo keliu ir jis nebuvo suremontuotas.

85 Šiuo klausimu, kiek ieškovė savo argumentais ginčija tai, kad pats geležinkelio kelio išardymas gali būti kvalifikuojamas kaip galimas piktnaudžiavimas, visų pirma reikia priminti, kad SESV 102 straipsnyje pateiktas piktnaudžiavimo atvejų sąrašas nėra baigtinis, todėl šioje nuostatoje pateiktame piktnaudžiavimo veiksmų sąraše neišvardijami visi Europos Sąjungos teisės draudžiami piktnaudžiavimo dominuojančia padėtimi būdai (žr. 2011 m. vasario 17 d. Sprendimo *TeliaSonera Sverige*, C-52/09, EU:C:2011:83, 26 ir nurodytą jurisprudenciją). Todėl iš esmės bet koks dominuojančią padėtį užimančios įmonės elgesys, galintis riboti konkurenciją rinkoje, gali būti kvalifikuojamas kaip piktnaudžiavimas. Iš to matyti, jog negalima atmesti galimybės, kad vien geležinkelio kelio išardymas, neatsižvelgiant į eismo sustabdymą ir nesuremontavimą, gali būti kvalifikuojamas kaip potencialus piktnaudžiavimas.

86 Taigi reikia patikrinti, ar nagrinėjamu atveju ginčijamame sprendime Komisija taikė tinkamą teisinį kriterijų, kai konstatavo, kad nagrinėjami veiksmai, t. y. geležinkelio kelio išardymas, yra piktnaudžiavimas dominuojančia padėtimi, kaip tai suprantama pagal SESV 102 straipsnį.

87 Pirmiausia reikia pažymėti, kad jurisprudencija dėl esminės infrastruktūros yra iš esmės susijusi su aplinkybėmis, kuriomis dominuojančią padėtį užimančios įmonės atsisakymas naudojantis, konkrečiai kalbant, teise į nuosavybę tiekti prieigą gali būti laikomas piktnaudžiavimu dominuojančia padėtimi. Taigi ši jurisprudencija, be kita ko, susijusi su atvejais, kai išimtinės teisės, įgyjamos kaip atlygis už investicijas ar naujovių diegimą, nevaržomas įgyvendinimas gali būti ribojamas neiškreiptos konkurencijos bendrojoje rinkoje labui (žr. 2010 m. liepos 1 d. Sprendimo *AstraZeneca / Komisija*, T-321/05, EU:T:2010:266, 679 punktą ir nurodytą jurisprudenciją).

88 Kalbant konkrečiai, šis apribojimas, kuris *in fine* reiškia pareigos tiekti prieigą nustatymą, galimas su sąlyga, kad yra trys išskirtinės aplinkybės, kurias Teisingumo Teismas, be kita ko, nurodė 1998 m. lapkričio 26 d. Sprendime *Bronner* (C-7/97, EU:C:1998:569).

89 Byloje, kurioje priimtas 1998 m. lapkričio 26 d. Sprendimas *Bronner* (C-7/97, EU:C:1998:569), Teisingumo Teismas konstatavo, jog tam, kad dominuojančią padėtį užimančios įmonės atsisakymas suteikti prieigą prie paslaugos galėtų būti piktnaudžiavimas, kaip tai suprantama pagal SESV 102 straipsnį, reikia, kad dėl tokio atsisakymo rinkoje būtų pašalinta visa paslaugos prašančio asmens konkurencija, kad atsisakymo nebūtų galima objektyviai pateisinti ir kad paslauga būtų būtina prašymo pateikėjo veiklai vykdyti (1998 m. lapkričio 26 d. Sprendimo *Bronner*, C-7/97, EU:C:1998:569, 41 punktas; taip pat žr. 2009 m. rugsėjo 9 d. Sprendimo *Clearstream / Komisija*, T-301/04, EU:T:2009:317, 147 punktą ir nurodytą jurisprudenciją).

90 1998 m. lapkričio 26 d. Sprendime *Bronner* (C-7/97, EU:C:1998:569) išvardytų išskirtinių aplinkybių tikslas – užtikrinti, kad dominuojančią padėtį užimančiai įmonei nustatyta pareiga suteikti prieigą prie jos infrastruktūros galiausiai netrukdytų konkurencijai, sumažinant šios įmonės pradinę paskatą pastatyti tokią infrastruktūrą. Dominuojanti įmonė būtų mažiau skatinama investuoti į infrastruktūrą, jei jos konkurentai paprašyti galėtų dalytis gaunama nauda (šiuo klausimu žr. generalinio advokato F. G. Jacobs išvados byloje *Bronner*, C-7/97, EU:C:1998:264, 57 punktą).

91 Vis dėlto tokio dominuojančią padėtį užimančios įmonės paskatos investuoti į esminių įrenginių statybą apsaugos reikalavimo nelieka, jei taikytinuose teisės aktuose dominuojančią padėtį užimančiai įmonei jau nustatyta pareiga tiekti prieigą arba jei įmonė dominuojančią padėtį rinkoje įgijo dėl ankstesnio valstybės monopolio.

92 Taigi jurisprudencijoje yra pripažinta, kad 1998 m. lapkričio 26 d. Sprendime *Bronner* (C-7/97, EU:C:1998:569) suformuluotos išskirtinės aplinkybės buvo nustatytos ir pritaikytos bylose, kuriose buvo sprendžiamas klausimas, ar pagal SESV 102 straipsnį gali būti reikalaujama, kad dominuojančią padėtį užimanti įmonė suteiktų kitoms įmonėms prieigą prie produkto ar paslaugos, kai tokia pareiga nėra nustatyta teisės aktuose (2018 m. gruodžio 13 d. Sprendimo *Slovak Telekom / Komisija*, T-851/14, apskųstas apeliacine tvarka, EU:T:2018:929, 118 punktas). Iš tiesų, jei teisės aktuose yra nustatyta pareiga tiekti, teisės aktų leidėjas tokios pareigos įtvirtinimo momentu jau buvo atlikęs būtiną ekonominių paskatų, kurių apsauga pateisina 1998 m. lapkričio 26 d. Sprendime *Bronner* (C-7/97, EU:C:1998:569) suformuluotų išskirtinių aplinkybių taikymą, palyginimą.

93 Be to, jurisprudencijoje pripažinta, kad taikant SESV 102 straipsnį turi būti atsižvelgta į dominuojančią padėtį, atsiradusią dėl teisės aktais įtvirtinto monopolio (šiuo klausimu žr. 2012 m. kovo 27 d. Sprendimo *Post Danmark*, C-209/10, EU:C:2012:172, 23 punktą ir nurodytą jurisprudenciją). Taip juo labiau yra tuo atveju, kai įmonė, turėdama teisės aktais nustatytą teisinį monopolį, neinvestavo į infrastruktūros kūrimą, nes ji buvo pastatyta ir išvystyta iš valstybės lėšų.

94 Nagrinėjamu atveju, pirma, reikia pažymėti, kad dėl teisės aktais nustatyto monopolio ieškovė užima dominuojančią padėtį geležinkelių infrastruktūros valdymo rinkoje. Be to, ieškovė neinvestavo į Lietuvos geležinkelių tinklą, kuris priklauso Lietuvos valstybei ir buvo pastatytas ir išvystytas iš valstybės lėšų.

95 Antra, reikia priminti, kad ieškovė nesinaudoja nevaržomai išimtine teise į nuosavybę, kuri būtų įgyta kaip atlygis už investicijas ar naujovių diegimą. Jai, kaip Lietuvos geležinkelių infrastruktūros valdytojai, pagal Sąjungos teisę ir nacionalinę teisę pavesta suteikti prieigą prie viešosios geležinkelių infrastruktūros ir užtikrinti gerą tokios infrastruktūros techninę būklę, saugų ir nenutrūkstamą geležinkelių eismą, o geležinkelių eismo sutrikimo atveju – imtis visų priemonių, būtinų įprastai padėčiai atkurti.

96 Iš tiesų reikia pažymėti, kad pagal 1991 m. liepos 29 d. Tarybos direktyvos 91/440/EEB dėl Bendrijos geležinkelių plėtros (OL L 237, 1991, p. 25; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 1 t., p. 341) 10 straipsnį Sąjungoje įsteigtoms geležinkelio įmonėms buvo lygiavertėmis sąlygomis suteikta prieiga prie geležinkelių infrastruktūros siekiant teikti tokias paslaugas visose valstybėse narėse. Be to, pagal 2001 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2001/14/EB dėl geležinkelių infrastruktūros pajėgumų paskirstymo, mokesčių už naudojimąsi geležinkelių infrastruktūra ėmimo ir saugos sertifikavimo (OL L 75, 2001, p. 29; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 5 t., p. 404) 5 straipsnį geležinkelio įmonėms buvo suteikta teisė nediskriminuojant gauti tos direktyvos II priede aprašytą minimalų prieigos paketą ir prieigą prie geležinkelių infrastruktūros objektų. Be to, kaip pažymėta ginčijamo sprendimo 131 konstatuojamojoje dalyje, nacionaliniu lygmeniu geležinkelių infrastruktūros pajėgumų skyrimo taisyklėse apibrėžtos infrastruktūros paslaugų kategorijos, kurios atitinka Direktyvos 2001/14 II priede pateiktą paslaugų sąrašą. Kalbant konkrečiai, minėtų taisyklių 57 punkte nurodyta, kad „minimalus prieigos paketas“ ir prieiga prie geležinkelių infrastruktūros turi būti teikiami nediskriminuojant.

97 Be to, kaip matyti iš ginčijamo sprendimo 122 konstatuojamosios dalies, Direktyvos 2001/14 29 straipsnio 1 dalyje buvo numatyta, kad „[j]eigu dėl techninių gedimų ar avarijos sutrinka traukinių eismas, infrastruktūros valdytojas privalo imtis visų būtinų priemonių, kad atkurtų įprastą padėtį“. Taip pat pagal 2004 m. balandžio 27 d. Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto sektoriaus reformos įstatymo (Žin., 2004, Nr. 61-2182), galiojusio iki 2011 m. spalio 8 d., 8 straipsnio 1 dalies 4 punktą ieškovė privalėjo užtikrinti tinkamą techninę viešosios geležinkelių infrastruktūros būklę ir nenutrūkstamą ir saugų geležinkelių eismą. Be to, Lietuvos Respublikos Vyriausybės 2004 m. gegužės 19 d. nutarimu Nr. 611, iš dalies pakeistu 2006 m. vasario 15 d. nutarimu Nr. 167, patvirtintų Viešosios geležinkelių infrastruktūros pajėgumų skyrimo taisyklių 69 punkte nurodyta, kad jeigu dėl geležinkelių transporto eismo įvykio sutrinka geležinkelių eismas, geležinkelių infrastruktūros valdytojas privalo imtis visų būtinų priemonių, kad atkurtų įprastą padėtį.

98 Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, reikia konstatuoti, kad, priešingai, nei teigia ieškovė, atsižvelgiant į atitinkamą teisinį pagrindą, nagrinėjamas elgesys, t. y. viso geležinkelio kelio išardymas, negali būti nagrinėjamas atsižvelgiant į suformuotą jurisprudenciją dėl atsisakymo suteikti prieigą prie esminės infrastruktūros, o turi būti analizuojamas kaip elgesys, galintis trukdyti įeiti į rinką, dėl ko tampa sunkiau patekti į rinką, ir taip sukelti antikonkurencinį išstūmimo poveikį. Darytina išvada, kad klausimas, ar SESV 102 straipsnyje ieškovei buvo nustatyta pareiga suremontuoti geležinkelio kelią, šioje byloje neturi reikšmės.

99 Iš to matyti, kad Komisija nepadarė klaidos, kai neįvertino, ar ginčijamas elgesys atitinka 1998 m. lapkričio 26 d. Sprendimo *Bronner* (C-7/97, EU:C:1998:569) 41 punkte suformuluotas sąlygas, susijusias su paslaugos, kurią atsisakyta suteikti, būtinumu ir su bet kokios konkurencijos pašalinimu. Iš tiesų, esant galimam objektyviam pateisinimui, pakako įrodyti, kad tai buvo elgesys, galintis apriboti konkurenciją ir, be kita ko, sudaryti kliūčių patekti į rinką (šiuo klausimu žr. 2012 m. gruodžio 6 d. Sprendimo *AstraZeneca / Komisija*, C-457/10 P, EU:C:2012:770, 149 ir 153 punktus).

100 Atsakydama į Komisijos argumentus ieškovė siekia paneigti šią išvadą ir teigia, kad pagal SESV 102 straipsnį ji neprivalėjo investuoti savo išteklių į naują infrastruktūrą, nes geležinkelio kelias buvo visiškai susidėvėjęs ir nebegalėjo būti naudojamas. Kalbant konkrečiai, ieškovės teigimu, nė vienoje nacionalinės teisės nuostatoje jai nenustatyta absoliuti pareiga investuoti savo labai ribotus išteklius į naują infrastruktūrą, pakeičiančią visiškai išardytą geležinkelio kelią, nors buvo galimybė naudotis kitais maršrutais tinkle.

101 Šiuo klausimu reikia pažymėti, kad šie argumentai grindžiami prielaida, kad Komisija, užuot nagrinėjusi geležinkelio kelio išardymą kaip piktnaudžiavimą, turėjo nagrinėti, ar, atsižvelgiant į jurisprudenciją dėl esminės infrastruktūros, šio kelio nesuremontavimas gali būti kvalifikuojamas kaip piktnaudžiavimas. Tačiau iš šio sprendimo 98 ir 99 punktuose atliktos analizės matyti, kad ši prielaida yra klaidinga.

102 Dėl argumento, kad jurisprudencija dėl esminės infrastruktūros grindžiamas teisinis kriterijus yra tas kriterijus, kurį pati Komisija ketino taikyti prieš pateikdama pranešimą apie prieštaravimus, nes per 2013 m. kovo 25 d. susitikimą su ieškove Komisijos tarnybos paaiškino, jog žalos teorija šioje byloje grindžiama prielaida, kad geležinkelio kelio išardymas yra atsisakymas LDZ teikti esmines infrastruktūros paslaugas, pakanka pažymėti, jog tai, kad prieš pranešimo apie prieštaravimus pateikimą vykusio susitikimo su Komisijos tarnybų atstovais protokole, kuris surašytas tik ieškovės patarėjo teisės klausimais ir kurio Komisija nepatvirtino, nurodyta, jog „žalos teorija“, kurios ji anksčiau laikėsi, galėjo būti atsisakymas LDZ suteikti esmines paslaugas, negali saistyti Komisijos vertinimo ginčijamame sprendime. Be to, iš nagrinėjamo protokolo aiškiai matyti, kad per susitikimą pareikštos nuomonės buvo tik preliminarios nuomonės ir kad Komisija taip pat galėjo numatyti kitas žalos teorijas. Kalbant konkrečiai, iš šio protokolo skyriaus „Žalos teorija“ antros pastraipos matyti, kad, kaip teigia Komisija, geležinkelio kelio išardymas taip pat gali būti laikomas konkurencijos ribojimu dėl tikslo, nes tai galėjo užkirsti kelią konkurencijai teikiant vežimo geležinkeliu paslaugas.

103 Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, reikia konstatuoti, kad Komisija neprivalėjo vertinti ieškovės elgesio suderinamumo su SESV 102 straipsniu atsižvelgdama į suformuotą jurisprudenciją dėl atsisakymo suteikti prieigą prie esminės infrastruktūros.

104 Taigi pirmąjį pagrindą reikia atmesti kaip nepagrįstą.

2. Dėl antrojo pagrindo, grindžiamo vertinimo ir teisės klaidomis taikant SESV 102 straipsnį, kiek tai susiję su nagrinėjamų veiksmų vertinimu

105 Nurodydama antrąjį pagrindą ieškovė iš esmės teigia, kad buvo pažeistas SESV 102 straipsnis ir padaryta akivaizdžių vertinimo klaidų, kiek tai susiję su nagrinėjamų veiksmų vertinimu, nes, kaip ji mano, nagrinėjamo atvejo teisinėmis ir faktinėmis aplinkybėmis geležinkelio kelio, kuris buvo

neesminė ir nusidėvėjusi infrastruktūra, išardymas nebuvo piktnaudžiavimas dominuojančia padėtimi. Kalbant konkrečiai, ieškovės teigimu, net jei tokios infrastruktūros išardymas itin išimtinėmis aplinkybėmis galėtų būti laikomas piktnaudžiavimu, nors jurisprudencijoje nustatytos ir nagrinėjant pirmąjį pagrindą primintos sąlygos nebuvo įvykdytos, Komisija pakankamai teisiškai neįrodė, kad nagrinėjamu atveju buvo tokių itin išimtinių aplinkybių, susijusių su geležinkelio keliu.

106 Ieškovė antrąjį pagrindą skirsto į keturias dalis.

107 Pirmiausia reikia priminti, kad SESV 263 straipsnyje numatyta teisėtumo kontrolė taikoma visiems Komisijos sprendimų, susijusių su procedūra pagal SESV 101 ir 102 straipsnius, elementams, kurių išsamią kontrolę tiek teisės, tiek faktų požiūriu užtikrina Bendrasis Teismas, atsižvelgdamas į ieškovo nurodytus pagrindus ir visas reikšmingas aplinkybes (2016 m. sausio 21 d. Sprendimo *Galp Energía España ir kt. / Komisija*, C-603/13 P, EU:C:2016:38, 72 punktas ir nurodyta jurisprudencija).

a) Dėl antrojo pagrindo pirmos dalies, grindžiamos Komisijos „abejonėmis“ dėl geležinkelio kelio defektų realumo

108 Antrojo pagrindo pirmoje dalyje ieškovė kaltina Komisiją padarius teisės klaidą ir kartu vertinimo klaidą, nes Komisijos nurodytos abejonės dėl geležinkelio kelio defektų buvimo ir jų svarbos eismo saugai yra nepagrįstos. Kalbant konkrečiai, ieškovė kaltina Komisiją pareiškus, kad geležinkelio išardymas buvo „nepagrįstas“ ir kad jos pateikti techniniai paaiškinimai dėl geležinkelio kelio ir jo defektų buvo „mažai įtikinami“. Ji taip pat teigia, kad „abejonės“ dėl geležinkelio kelio defektų buvimo ir svarbos iš tikrųjų buvo pagrįstos aplinkybe, kad Komisija įtarė, jog ji pasinaudojo saugos problemomis kaip dingstimi savo elgesiui nuslėpti.

109 Grįsdama pirmą dalį ieškovė nurodo keturis prieštaravimus.

1) Dėl pirmos dalies pirmojo priekaišto, grindžiamo abejonių dėl geležinkelio kelio deformacijos buvimu

110 Nurodydama pirmąjį priekaištą ieškovė teigia, kad Komisijos abejonės dėl deformacijos atsiradimo yra visiškai nepagrįstos. Ieškovė tvirtina, jog Komisijos abejonės dėl deformacijos buvimo yra pagrįstos įtarimais, susijusiais su aplinkybe, kad siekdama pateisinti savo elgesį ji nurodė saugos problemas. Šiuo klausimu ji teigia, kad iš tiesų keli jos darbuotojai, dalyvavę prižiūrint geležinkelio kelią arba buvę už tai atsakingi, greitai pranešė apie deformaciją ir kad visos šių darbuotojų ataskaitos aprašant deformaciją buvo nuoseklios. Todėl, ieškovės teigimu, nėra jokios priežasties įtarti, kad jie visi galėjo „susimokyti“, kad „išgalvotų“ deformaciją, kurios nebuvo.

111 Komisija ir į bylą įstojusi šalis ginčija šį priekaištą.

112 Nagrinėjamu atveju pakanka konstatuoti, jog, kaip pripažįsta pati ieškovė, ginčijamo sprendimo 181 konstatuojamojoje dalyje Komisija nurodė, kad, nors turėjo abejonių dėl deformacijos buvimo, savo analizę ji grindė prielaida, kad ši deformacija įvyko taip, kaip ją apibūdino ieškovė. Kalbant konkrečiai, Komisija konstatavo, jog nebuvo pakankamai įrodymų, kad būtų galima atmesti ieškovės teiginius dėl deformacijos atsiradimo bei masto, ir ji tai dar kartą patvirtino per teismo posėdį atsakydama į Bendrojo Teismo klausimą. Be to, Komisija, kaip ir ieškovė, pripažino, kad deformacija buvo užfiksuota įvairiuose ieškovės pateiktuose rašytiniuose dokumentuose. Iš ginčijamo sprendimo 179 konstatuojamosios dalies taip pat matyti, jog Komisija nagrinėjo deformacijos atsiradimo aplinkybes ne siekdama įrodyti, kad ieškovė veikė nesąžiningai tiesiog paprasčiausiai išgalvodama deformaciją, bet tik dėl to, jog įstojusi į bylą šalis teigė, kad deformacija negalėjo atsirasti taip, kaip tai apibūdino ieškovė, o ši tai atkakliai ginčijo.

113 Todėl reikia konstatuoti, kad ieškovės argumentai, grindžiami tariamomis Komisijos abejonėmis dėl geležinkelio kelio deformacijos buvimo, turi būti atmesti.

2) Dėl pirmos dalies antrojo priekaišto, grindžiamo klaidomis vertinant teiginį, kad geležinkelio kelias buvo išardytas tik dėl deformacijos

114 Nurodydama antrąjį priekaištą ieškovė ginčija ginčijamo sprendimo 329 konstatuojamojoje dalyje esantį teiginį, kad atsakyme į 2012 m. sausio 6 d. pirmąjį prašymą suteikti informacijos ji iš pradžių teigė, jog visa geležinkelio linija buvo išardyta tik dėl deformacijos. Šiuo klausimu ji tvirtina, kad atsakyme pateikė nuorodą į išsamų procedūros, kurią vykdant buvo uždarytas ir išardytas geležinkelio kelias, aprašymą. Todėl, ieškovės teigimu, tiek atsakyme į pirmąjį prašymą suteikti informacijos, tiek pastabose dėl pranešimo apie prieštaravimus ji pateikė tuos pačius argumentus, t. y. kad nors dėl deformacijos ji įvertino visą geležinkelio kelią, jo išardymą pateisino bendra geležinkelio kelio būklė, o ne vien deformacijos atsiradimas.

115 Komisija ir į bylą įstojusi šalis ginčija šį priekaištą.

116 Nagrinėjamu atveju reikia pažymėti, kad, kaip konstatuota ginčijamo sprendimo 329 konstatuojamojoje dalyje, atsakydama į pirmąjį prašymą suteikti informacijos ieškovė teigė, kad „Lietuvos teritorijoje esanti [geležinkelio kelio] dalis buvo uždaryta ir vėliau išardyta dėl 2008 m. rugsėjo 2 d. geležinkelio kelyje įvykusio rikto“. Vis dėlto iš karto po šio sakinio ieškovė pateikė nuorodą į „išsamų procedūros, kurią vykdant buvo uždarytas ir išardytas geležinkelio kelias, aprašymą“.

117 Net darant prielaidą, kad ginčijamame sprendime esantis teiginys, jog ieškovė iš pradžių tvirtino, kad geležinkelio kelio išardymas yra deformacijos atsiradimo pasekmė, įrašytas neteisingai, kaip ji tvirtina, reikia konstatuoti, kad ši aplinkybė neturi reikšmės, nes ginčijamame sprendime Komisija analizę grindė ne šiuo teiginiu, o ieškovės argumentais, pateiktais atsakant į pranešimą apie prieštaravimus. Iš tiesų ginčijamu teiginiu tik siekta atmesti galimybę, kad viso geležinkelio kelio išardymas galėjo būti pateisintas vien deformacija.

118 Darytina išvada, kad ieškovės prieštaravimas turi būti atmestas.

3) Dėl pirmos dalies trečiojo priekaišto, grindžiamo klaidomis vertinant 2008 m. rugsėjo 5 d. ataskaitų ir 2008 m. rugsėjo 4 ir 5 d. raštų skirtumus

119 Nurodydama trečiąjį priekaištą ieškovė teigia, kad ginčijamo sprendimo 334 konstatuojamojoje dalyje Komisijos nurodytus tariamus nepaaiškintus skirtumus tarp, pirma, 2008 m. rugsėjo 5 d. ataskaitų ir, antra, 2008 m. rugsėjo 4 ir 5 d. ieškovės vietinio filialo direktoriaus (toliau – vietinis direktorius) raštų, kuriais remiantis ataskaitose buvo nurodyta, kad, viena vertus, pakanka atlikti deformuotos dalies vietinį remontą, nors, kita vertus, vietinio direktoriaus raštuose nurodyta būtinybė atlikti išsamesnius darbus geležinkelio kelyje, lėmė tai, kad keturių patikrinimo komisijos narių užduotis buvo apribota deformacijos analize ir jie patikrino tik deformuotą dalį, o ne visą geležinkelio kelią. Tačiau vietos direktoriaus, kuriam inspekcijos komisijos nariai pateikė ataskaitas, užduotis nebuvo apribota. Iš tiesų jis buvo daugiausia patirties turintis darbuotojas, nes buvo atsakingas už infrastruktūrą ir eismo saugą savo regione, o jo pagrindinė atsakomybė – įvertinti rikto reikšmę viso geležinkelio kelio saugai. Remdamasis patirtimi, susijusia su geležinkelio keliu, ir atsižvelgdamas į tai, kad visos priemonės, kurių imtasi anksčiau, be kita ko, smulkūs remonto darbai ir greičio sumažinimas iki 25 km/h, neužkirto kelio tokiam rimtam riktui kaip deformacija, kuris galėjo sukelti potencialiai pražūtingą poveikį aplinkai (taršą naftos produktais), ir taip pat galėjo nutikti bet kurioje kitoje geležinkelio kelio dalyje, jis padarė išvadą, kad, siekiant atnaujinti saugų eismą, būtina renovacija, t. y. viso geležinkelio kelio rekonstrukcija. Be to, ieškovė pažymi, jog jai buvo gerai žinoma apie greičio ribojimą geležinkelio kelyje, todėl Komisija negali daryti jokios išvados remdamasi aplinkybe, kad 2008 m. rugsėjo 4 ir 5 d. raštuose vietinis direktorius aiškiai nepaminėjo, jog maksimalaus greičio sumažinimas neužkirto kelio deformacijai.

120 Komisija ir į bylą įstojusi šalis ginčija šį prieštaravimą.

121 Šiuo klausimu reikia priminti, kad 2008 m. rugsėjo 3 d. ieškovė iš savo vietinio filialo darbuotojų sudarė patikrinimo komisiją, kad būtų ištirtos deformacijos priežastys. Patikrinimo komisija apsilankė ir patikrino tik vietą, kurioje atsirado deformacija. Todėl jos išvados buvo susijusios su geležinkelio kelio būkle nurodant tik šią vietovę. Patikrinimo komisija pateikė dvi ataskaitas, t. y. 2008 m. rugsėjo 5 d. tyrimo ataskaitą ir 2008 m. rugsėjo 5 d. techninę ataskaitą.

122 Remiantis 2008 m. rugsėjo 5 d. tyrimo ataskaita, deformaciją lėmė daugelio geležinkelio kelio struktūros elementų fizinis pablogėjimas. Šioje tyrimo ataskaitoje taip pat patvirtinta, kad eismas turi likti sustabdytas „tol, kol bus baigti visi atstatymo ir remonto darbai“.

123 2008 m. rugsėjo 5 d. tyrimo ataskaitoje pateiktos pastabos buvo patvirtintos 2008 m. rugsėjo 5 d. techninėje ataskaitoje, kurioje, kaip ir pirmoje ataskaitoje, kalbama tik apie deformacijos vietą ir nurodoma, kad deformacijos priežastis – įvairios problemos, susijusios su geležinkelio kelio struktūra. 2008 m. rugsėjo 5 d. techninėje ataskaitoje padaryta išvada, kad eismo įvykis, kuris pasireiškė kaip geležinkelio kelio deformacija, turi būti laikomas riktu ir kad jį lėmė fizinis viršutinių geležinkelio kelio struktūros elementų nusidėvėjimas.

124 2008 m. rugsėjo 4 d., dieną prieš tai, kai patikrinimo komisija pateikė 2008 m. rugsėjo 5 d. ataskaitas, vietinis direktorius išsiuntė raštą LG Geležinkelių infrastruktūros direkcijai. Šiame rašte vietinis direktorius konstatavo tą patį, kas nurodyta 2008 m. rugsėjo 5 d. ataskaitose, bet priėjo prie išvados, kad „geležinkelio kelio dalinis remontas neišspręstų problemos“, ir paprašė leidimo ir finansavimo, reikalingų viso geležinkelio kelio remonto projektui įgyvendinti.

125 Vietinis direktorius savo išvadas pakartojo antrame 2008 m. rugsėjo 5 d. rašte, jame apskaičiavo, kad darbų sąnaudos sudarytų 38 mln. litų (LTL), o tai atitinka maždaug 11,2 mln. EUR.

126 Taigi, pirma, reikia pažymėti, kad iš 2008 m. rugsėjo 4 ir 5 d. vietinio direktoriaus raštų turinio nematyti, kad, kaip teigia ieškovė, jos įgaliojimai neapsiribojo deformacijos vieta, dėl ko šis direktorius turėjo įvertinti viso geležinkelio kelio būklę, nors 2008 m. rugsėjo 3 d. sudaryta patikrinimo komisija tyrė tik deformacijos vietą. Iš tiesų 2008 m. rugsėjo 4 d. rašte jo rengėjas tik nurodė, kad atlikus reguliarų patikrinimą buvo pranešta apie geležinkelio kelio deformaciją aštuonioliktame kilometre, paskui išvardijo patikrinimo rezultatus dėl deformacijos priežasties ir galiausiai pareiškė, kad „dalinis remontas neišspręstų problemos“. Rašto pabaigoje jis taip pat paprašė leidimo ir finansavimo, reikalingų viso geležinkelio kelio remonto projektui įgyvendinti. Be to, 2008 m. rugsėjo 5 d. raštas yra trumpas raštas, jame vietinis direktorius pranešė apie deformacijos datą ir laiką ir pareiškė nuomonę, kad siekiant atkurti eismą geležinkelio keliu būtina atlikti darbus visame šiame kelyje. Jis taip pat apskaičiavo, kad darbų sąnaudos sudarytų 38 mln. LTL, ir paprašė adresato paramos skiriant lėšų šiems darbams atlikti.

127 Antra, kaip pažymi Komisija, reikia konstatuoti, kad 2008 m. rugsėjo 3 d. sudarytos patikrinimo komisijos nariai, kurie parengė 2008 m. rugsėjo 5 d. ataskaitas ir rekomendavo atlikti vietinį deformacijos remontą, buvo to paties LG filialo kaip ir vietinis direktorius vadovai, kurie, kaip ir šis direktorius, turėjo žinoti apie geležinkelio kelio istorines aplinkybes.

128 Trečia, kaip konstatuota ginčijamo sprendimo 332 konstatuojamojoje dalyje, reikia pažymėti, jog iš 2008 m. rugsėjo 5 d. ataskaitų palyginimo su 2008 m. rugsėjo 4 d. vietos direktoriaus raštu, apibendrintu ginčijamo sprendimo 46 konstatuojamojoje dalyje esančioje lentelėje Nr. 2, matyti, kad šiuose trijuose dokumentuose nurodytos tos pačios problemos dėl geležinkelio kelio struktūros. Todėl sunku suprasti priežastis, dėl kurių 2008 m. rugsėjo 5 d. ataskaitose rekomenduota atlikti deformuotos vietos remontą, nors 2008 m. rugsėjo 4 ir 5 d. raštuose buvo siūloma atlikti viso geležinkelio kelio remonto darbus.

129 Ketvirta, reikia konstatuoti, jog ieškovė nepagrįstai teigia, jog vietinis direktorius padarė išvadą, kad reikia išardyti ir rekonstruoti visą geležinkelio kelią remdamasis savo patirtimi, susijusia su geležinkelio keliu, ir dėl to, kad priemonės, kurių imtasi anksčiau, be kita ko, greičio sumažinimas, neužkirto kelio deformacijos atsiradimui. Iš tiesų 2008 m. rugsėjo 4 ir 5 d. vietinio direktoriaus raštuose nenurodyta, kad ankstesnės priemonės, kaip antai greičio ribojimas, galbūt buvo nesėkmingos. Kalbant konkrečiai, 2008 m. rugsėjo 4 d. vietinio direktoriaus rašte tik konstatuota, kad „dalinis remontas neišspręstų problemos“, ir nepateikta daugiau paaiškinimų. Be to, aplinkybė (darant prielaidą, kad ji įrodyta), kad greičio ribojimo geležinkelio kelyje klausimas buvo gerai žinomas LG, negali atstoti nenurodymo, kad ankstesnės priemonės buvo nesėkmingos, ir bet kuriuo atveju pateisinti 2008 m. rugsėjo 5 d. ataskaitų ir vietinio direktoriaus raštų neatitikimų.

130 Darytina išvada, kad ieškovės pateiktų pateisinimų, siekiant paaiškinti 2008 m. rugsėjo 5 d. ataskaitų bei 2008 m. rugsėjo 4 ir 5 d. vietinio direktoriaus raštų skirtumus, nepakanka, kad būtų paneigta išvada dėl ginčijamame sprendime Komisijos nurodytų neatitikimų.

131 Taigi šis ieškovės priekaištas turi būti atmestas.

4) Dėl pirmos dalies ketvirtojo priekaišto, grindžiamo tuo, kad Komisija klaidingai atmetė argumentus, susijusius su geležinkelio kelio sankasos sisteminėmis problemomis

132 Nurodydama ketvirtąjį priekaištą ieškovė teigia, kad jos pateikti argumentai dėl geležinkelio kelio sankasos sisteminių problemų nebuvo nenuoseklūs ar neįtikinami, kaip ginčijamame sprendime konstatavo Komisija. Jos teigimu, juos galima paaiškinti ypatinga aplinkybe, kad geležinkelio sankasų ir balasto ekspertas tik pavėluotai, t. y. 2008 m. rugsėjo 11 d., galėjo ištirti geležinkelio kelią. 2018 m. rugsėjo 10 d. sudaryta ypatingoji komisija, kuri tyrė geležinkelio kelią, be kita ko, nustatė didelį balasto būklės pablogėjimą, keturias „įdubas“, rodančias „kelio sankasos defektus“, ir tai, kad sankasos plotis neatitinka techninių reglamentų. Remdamasi tuo ypatingoji komisija padarė išvadą, kad tokiu atveju deformaciją turėjo sukelti sisteminės problemos geležinkelio kelio sąvaržų sistemoje ir sankasoje. Ieškovės teigimu, kad būtų padaryta tokia išvada, nereikėjo kasti balasto. Iš tiesų vien šių gerai matomų defektų, kurie, be kita ko, susiję su balasto būkle bei forma ir kurie aiškiai rodė apskritai prastą sankasos būklę, pakako, kad ekspertai galėtų padaryti išvadas.

133 Ieškovės teigimu, bendra geležinkelio kelio būklė buvo labai prasta ir tai, kad atsirado deformacija, ypatingajai komisijai aiškiai parodė, kad vienkartinių priemonių, kurių imtasi iki tol (smulkūs kelio struktūros remonto darbai ir greičio sumažinimas), nepakako kilusioms rimtoms saugos problemoms išspręsti. Todėl, remiantis visomis aiškiomis geležinkelio sankasų ir balasto eksperto išvadomis ir ypatingosios komisijos išvadomis, vienintelė galima išeitis, kaip mano ieškovė, buvo rekonstruoti geležinkelio kelią, kad būtų išvengta kitų pavojingų riktų ar net avarijų. Taigi, ieškovės teigimu, būtent remiantis šiuo nauju bendru ir išsamiu viso geležinkelio kelio vertinimu priimtas sprendimas išardyti geležinkelio kelią.

134 Komisija ir į bylą įstojusi šalis ginčija šį priekaištą.

135 Nagrinėjamu atveju reikia priminti, jog ginčijamo sprendimo 336 konstatuojamojoje dalyje Komisija pažymėjo, kad susirašinėdama su susisiekimo ministru ir per administracinę procedūrą pateiktose pastabose ieškovė dažnai tvirtindavo, kad pagrindinė priežastis, dėl kurios išardytas visas geležinkelio kelias, turi būti siejama su šio kelio sankasos sistemine problema, t. y. balasto būklės pablogėjimu, kuris lėmė geležinkelio kelio sankasos susiaurėjimą; siekiant tai suremontuoti buvo būtina išardyti kelio struktūrą. Vis dėlto ginčijamo sprendimo 337 konstatuojamojoje dalyje Komisija pabrėžė, kad geležinkelio linijos būklė buvo žinoma bent jau nuo ankstesnės 2004 m. rugsėjo 3 d. ataskaitos pateikimo, tačiau tuo metu ir iki neeilinio patikrinimo ataskaitos parengimo 2008 m. rugsėjo 12 d. nebuvo pranešta apie jokias geležinkelio kelio sankasos sistemines problemas, nors laikotarpiu tarp šių dviejų datų geležinkelio kelias buvo reguliariai tikrinamas.

136 Be to, ginčijamo sprendimo 338 konstatuojamojoje dalyje Komisija pažymėjo, jog atsakyme į pranešimą apie prieštaravimus ieškovė pareiškė, kad, priešingai nei tikrinimo komisija, kuri parengė 2008 m. rugsėjo 5 d. ataskaitas ir kuri nenurodė jokių geležinkelio kelio sankasos problemų, 2008 m. rugsėjo 10 d. sudarytos ypatingosios patikrinimo komisijos nariai buvo geležinkelio sankasų ir balasto specialistai, kurie laikėsi nuomonės, kad „siekiant ištirti sankasą reikia kasti balastą, nes prasta sankasos būklė nėra matoma“.

137 Vis dėlto iš ginčijamo sprendimo 339 konstatuojamosios dalies matyti, kad kai Komisija vėliau norėjo gauti patikslinimų dėl šio naujo paaiškinimo, ieškovė nurodė, kad ypatingoji patikrinimo komisija nekasė jokio geležinkelio kelio balasto.

138 Be to, iš ginčijamo sprendimo 340 konstatuojamosios dalies matyti, kad atsakyme į raštą, kuriame išdėstytos faktinės aplinkybės, ieškovė dar kartą pakeitė savo paaiškinimus ir tvirtino, kad pagrindinis ypatingosios patikrinimo komisijos tikslas buvo vizualiai įvertinti geležinkelio kelią siekiant nustatyti matomus defektus. Ieškovės teigimu, specialus tyrimas galėjo būti atliktas tik nustačius šiuos vizualius defektus. Tačiau toje pačioje ginčijamo sprendimo konstatuojamojoje dalyje pažymėta, kad 2008 m. rugsėjo 12 d. neeilinio patikrinimo ataskaitoje nebuvo paminėtas nė vienas iš šių defektų ir kad sprendimas išardyti geležinkelio kelią buvo priimtas prieš patikrinimo komisijai atliekant kokį nors specialų tyrimą, kuris tariamai būtų apėmęs balasto kasimą.

139 Taigi, pirma, reikia konstatuoti, kad 2008 m. rugsėjo 12 d. ypatingosios patikrinimo komisijos ataskaitą sudarė du atskiri skyriai, iš kurių vienas buvo susijęs su pagrindinėmis geležinkelio kelio charakteristikomis, o antrasis – su defektais, nustatytais šiame kelyje po deformacijos. Šioje patikrinimo ataskaitoje balasto būklės pablogėjimas nebuvo paminėtas kaip vienas iš geležinkelio kelyje konstatuotų defektų, tačiau ši aplinkybė buvo nurodyta dalyje, skirtoje pagrindinėms geležinkelio kelio charakteristikoms, kartu su kitais elementais, kaip antai, be kita ko, bėgių tipu, geležinkelio pabėgiais ir eismo intensyvumu. Iš to matyti, kad toks balasto būklės pablogėjimas, kaip nurodytas 2008 m. rugsėjo 12 d. ypatingosios komisijos patikrinimo ataskaitoje, t. y. kaip viena iš nekintančių ir objektyvių geležinkelio kelio charakteristikų, yra nereikšmingas siekiant paaiškinti būtinybę išardyti visą geležinkelio kelią.

140 Be to, vienintelis nagrinėjamoje ataskaitoje nurodytas defektas, susijęs su geležinkelio kelio sankasa, buvo keturios „įdubos“, rodančios „kelio sankasos defektus“, ir sankasos plotis, neatitinkantis techninių reglamentų. Vis dėlto, kaip pažymi Komisija, ieškovė nepaaiškina, kodėl dėl keturių geležinkelio kelyje atsiradusių įdubų buvo būtina išardyti visą šį kelią.

141 Antra, pažymėtina, kad argumentas (darant prielaidą, kad jis įrodytas), jog tam, kad ypatingoji komisija galėtų konstatuoti, kad yra sankasos problemų, nebuvo būtina kasti balasto, prieštarauja ieškovės atsakyme į pranešimą apie prieštaravimus pateiktam argumentui, kad prasta sankasos būklė nebuvo matoma ir siekiant ją ištirti buvo būtina kasti balastą. Šis prieštaravimas patvirtina ieškovės sunkumus pateikti nuoseklų geležinkelio kelio išardymo pateisinimą.

142 Galiausiai, trečia, reikia konstatuoti, kad argumentų, kuriuos ieškovė pateikė ketvirtajam priekaištui pagrįsti, nepakanka kitiems nenuoseklumams, kuriuos Komisija nurodė ginčijamame sprendime, visų pirma jo 340 konstatuojamojoje dalyje, paaiškinti.

143 Atsižvelgiant į visa tai, kas išdėstyta, reikia konstatuoti, kad Komisija nepadarė vertinimo klaidos, kai konstatavo, kad ieškovės argumentai, susiję su geležinkelio kelio sankasos sisteminėmis problemomis, yra nenuoseklūs ar neįtikinami.

144 Šios išvados negali paneigti ieškovės argumentas, kad dėl labai prastos bendros geležinkelio kelio būklės kartu su nauju išsamiu viso šio kelio vertinimu, kurį, konstatavusi deformaciją, atliko ypatingoji komisija, ji nusprendė, kad, siekiant visiškai saugiai atkurti eismą, būtina rekonstruoti visą geležinkelio kelią. Iš tiesų toks argumentas neturi reikšmės, kad būtų galima remiantis ieškovės pateiktais

dokumentais paneigti Komisijai kilusias abejones dėl geležinkelio kelio sankasos sisteminių problemų. Bet kuriuo atveju, kadangi šis argumentas pakartotas nurodant antrojo pagrindo antrą dalį, jis bus analizuojamas kartu su šia dalimi.

145 Taigi reikia atmesti ieškovės priekaištą.

146 Atsižvelgiant į visa tai, kas išdėstyta, reikia konstatuoti, jog nė vienas iš ieškovės priekaištų, pateiktų grindžiant antrojo pagrindo pirmą dalį, negali paneigti ginčijamame sprendime Komisijos padarytos išvados, kad paaiškinimai, kurie buvo pateikti dėl geležinkelio kelio defektų buvimo ir svarbos eismo saugai, buvo tarpusavyje nesuderinami, prieštaraujantys ir neįtikinami.

147 Todėl reikia atmesti antrojo pagrindo pirmą dalį.

b) Dėl antrojo pagrindo antros dalies, grindžiamos vertinimo klaidomis, nes Komisija nusprendė, kad geležinkelio kelio išardymas buvo „labai neįprastas“

148 Priminusi, kad, remdamasi po ypatingosios komisijos patikrinimo padarytomis techninėmis išvadomis turėjo dvi galimybes, t. y. viena vertus, atlikti tikslinį pradinį remontą ir visiškai rekonstruoti visą geležinkelio kelią per penkerius metus (toliau – 1 galimybė) arba, kita vertus, nedelsiant visiškai rekonstruoti visą geležinkelio kelią (toliau – 2 galimybė), ieškovė tvirtina, kad ypatingomis šios bylos aplinkybėmis 1 galimybės įgyvendinimas nebuvo „labai neįprastas“, todėl ši aplinkybė negali būti naudojama kaip piktnaudžiavimą sudarantis elementas.

149 Šiuo klausimu, pirma, ieškovė teigia, kad būtent geležinkelio kelias buvo „labai neįprastas“, nes tuo metu, kai klostėsi faktinės aplinkybės, jis buvo beveik 140 metų senumo, o nuo 1972 m. nebuvo atlikta esminio remonto darbų. Geležinkelio kelyje buvo nustatyta daug defektų, bet buvo atlikti tik nedideli remonto darbai, taip pat traukinių eismo greitis buvo sumažintas iki 25 km/h. Ieškovės teigimu, tokios priemonės, kurios toli gražu neatitinka sektoriuje Europoje taikomos praktikos, atspindi labai sudėtingą vienintelės jos akcininkės, Lietuvos valstybės, finansinę padėtį.

150 Antra, po deformacijos atsiradimo ir ypatingosios komisijos atlikto išsamaus viso geležinkelio kelio būklės vertinimo, kaip tvirtina ieškovė, tapo akivaizdu, kad naujas dalinis ir nebrangus remontas nebūtų išsprendęs geležinkelio kelio saugos problemų. Dėl šios priežasties 2008 m. rugsėjo 19 d. ieškovė nusprendė, kad geležinkelio kelio rekonstrukcija (įgyvendinant 1 arba 2 galimybę) yra vienintelis būdas užtikrinti eismo saugą.

151 Trečia, ieškovė teigia, kad iš dviejų galimybių, iš kurių ji turėjo pasirinkti, 2 galimybė buvo vienintelė tinkama ir ekonomiškai pagrįsta išeitis. Jos teigimu, pradiniai remonto darbai nebūtų išsprendę įvairių problemų, nes net įgyvendinant 1 galimybę būtų buvę būtina per penkerius metus rekonstruoti visą geležinkelio kelią. Be to, galiausiai 1 galimybė būtų buvusi brangesnė už 2 galimybę. Taip pat pažymėtina, kad įgyvendinant 1 galimybę daug darbų būtų dubliavęsi, o įgyvendinant 2 galimybę, priešingai, darbai būtų buvę atlikti vienu kartu. Be to, visas pradinio remonto darbams naudotas medžiagas būtų reikėję iš naujo pakeisti per vėlesnę rekonstrukciją.

152 Ketvirta, ieškovė tvirtina, jog kadangi 2 galimybė buvo vienintelė tinkama ir ekonomiškai pagrįsta išeitis, ji neturėjo jokio pagrindo vėlinti jos įgyvendinimo. Beje, pati LDZ paaiškino, kad geležinkelio kelias paprastai išardomas, jei nėra jokio pagrindo manyti, kad jis bus vėl naudojamas. LDZ taip pat patvirtino, kad išardymas yra įprasta praktika, kurią reikia taikyti, jei esami bėgiai turi būti pakeisti kitais bėgiais arba jei reikia atlikti renovacijos darbus, pavyzdžiui, sankasos ir balasto renovaciją, kuri techniškai negali būti atlikta tol, kol bėgiai nebus išmontuoti. Be to, ieškovė teigia, kad ji nusprendė iš naujo panaudoti tam tikras geležinkelio kelio medžiagas, kad suremontuotų kitus kelius. Ieškovės teigimu, šios medžiagos būtų buvusios sugadintos per žiemą, jei ji nebūtų greitai jų išmontavusi 2008 m. spalio mėn., kad jos galėtų būti saugiai sandėliuojamos. Galiausiai ieškovė tvirtina, kad,

skubiai išardydama geležinkelio kelią ir kartu prašydama lėšų rekonstrukcijai, ji pakankamai parodė *Orlen*, kuri nuolat darė jai spaudimą, savo pasiryžimą rekonstruoti geležinkelio kelią pagal savo sutartinius įsipareigojimus.

153 Penkta, ieškovė teigia, kad geležinkelio kelio išardymo momentu, t. y. 2008 m. spalio 3 d., ji pagrįstai tikėjosi gauti lėšų, reikalingų geležinkelio kelio rekonstrukcijai, nes ji dar nejautė finansinės krizės, kurią sukėlė banko *Lehman Brothers* bankrotas 2008 m. rugsėjo mėn., pasekmių. Kalbant konkrečiai, ieškovės teigimu, tuo metu, kai klostėsi faktinės aplinkybės, ji negalėjo numatyti tokios nepalankios padėties raidos, dėl ko ji nuo 2008 m. pabaigos turėjo sustabdyti pagrindinių renovacijos projektų, iš kurių vienas buvo susijęs su geležinkelio keliu, įgyvendinimą. Be to, ieškovė pabrėžia, kad tuo metu, kai klostėsi faktinės aplinkybės, dar buvo Sąjungos lėšų, skirtų didelėms 2007–2013 m. laikotarpio investicijoms į geležinkelių infrastruktūrą, ir kad ji teisėtai tikėjosi, jog galės jomis pasinaudoti, kad finansuotų geležinkelio kelio rekonstrukciją. Todėl ginčijamame sprendime esantis teiginys, kad rengdama raštą – jis 2008 m. spalio 2 d. buvo išsiųstas Susisiekimo ministerijai – ji neįdėjo realių pastangų, kad gautų finansavimą geležinkelio kelio renovacijai, yra nepagrįstas.

154 Pastabose dėl įstojimo į bylą paaiškinimo ieškovė pažymi, kad neturėjo pakankamai lėšų atlikti visus didelius renovacijos darbus savo tinkle ir kad turėjo nuspręsti, kaip naudoti savo labai ribotus išteklius tinkamiausiu būdu. Geležinkelio kelio išardymo momentu buvo galima panaudoti Sąjungos lėšas ir teliko išspręsti klausimą dėl šių lėšų dalies skyrimo geležinkelio keliui. Tačiau riktas visiškai pakeitė prioritetų nustatymą. Be to, ieškovės teigimu, atsižvelgiant į 2008 m. gautą grynąjį pelną, vien jos nuosavų lėšų būtų pakakę ir jas būtų buvę galima panaudoti geležinkelio kelio rekonstrukcijai visiškai finansuoti tuo atveju, jei nebūtų buvęs gautas Sąjungos ar valstybės finansavimas.

155 Komisija ir į bylą įstojusi šalis ginčija šiuos argumentus.

156 Reikia konstatuoti, kad savo argumentais ieškovė ginčija Komisijos vertinimus, pateiktus ginčijamo sprendimo 184–198 konstatuojamosiose dalyse, pagal kuriuos iš esmės, viena vertus, geležinkelio kelias buvo išardytas skubiai nesiėmus jokių parengiamųjų rekonstrukcijos priemonių (ginčijamo sprendimo 184–193 konstatuojamosios dalys) ir, kita vertus, šis išardymas prieštaravo įprastai praktikai geležinkelių sektoriuje (ginčijamo sprendimo 194–198 konstatuojamosios dalys).

157 Šiuo klausimu, pirma, reikia priminti, jog ginčijamo sprendimo 184 konstatuojamojoje dalyje Komisija nusprendė, kad ieškovė skubiai išardė geležinkelio kelią, nesutelkusi reikalingų lėšų ir nesilaikydama įprastų parengiamųjų jo rekonstrukcijos etapų. Iš ginčijamo sprendimo 185 konstatuojamosios dalies matyti, jog atsakydama į Komisijos prašymą suteikti informacijos ieškovė paaiškino, kad „Lietuvoje esantis [geležinkelio kelio] segmentas buvo išardytas siekiant atlikti rekonstrukcijos darbus ir kuo greičiau atnaujinti eismą, nes kelias buvo svarbus *Orlen*, vienam iš pagrindinių jos klientų“. Ieškovė taip pat pažymi, kad ji „veikė esant nuolatiniam *Orlen* spaudimui paspartinti šio kelio rekonstrukciją, todėl dėjo visas pastangas kuo greičiau atlikti būtinus darbus“.

158 Antra, ginčijamo sprendimo 186 konstatuojamojoje dalyje Komisija nurodė, kad ieškovė tuo metu manė neturinti pakankamai lėšų geležinkelio keliui rekonstruoti ir kad akivaizdu, jog tam, kad būtų galima gauti lėšų tokio masto projektui, prieš tai turėjo būti užbaigta ilga administracinė procedūra. Pagal tuo metu Lietuvos valstybės nustatytą tvarką dideli infrastruktūros darbai buvo finansuojami iš Sąjungos lėšų, o riboti ieškovės ištekliai turėjo būti naudojami tik einamajai infrastruktūros priežiūrai. Sąjungos finansavimo prašymas turėjo būti pagrįstas parengiamosiomis priemonėmis, įskaitant galimybių studiją, kuri šiuo atveju buvo atliekama dvejus metus. Galutinį sprendimą skirti Sąjungos struktūrinius fondus projektui turėjo priimti Susisiekimo ministerija. Taigi nebuvo jokios garantijos, kad bus gauta lėšų, todėl nebuvo jokios skubos išardyti geležinkelio kelią. Galiausiai ginčijamo sprendimo 187 konstatuojamojoje dalyje Komisija taip pat pažymėjo, kad viso geležinkelio kelio išardymas neleido sutaupyti daug laiko, o tikroji rekonstrukcija galėjo prasidėti užbaigus visus preliminarius administracinius etapus.

159 Be to, iš ginčijamo sprendimo 188 konstatuojamosios dalies matyti, kad Komisija paprašė ieškovės paaiškinti, kaip geležinkelio linijos panaikinimas 2008 m. spalio mėn. galėjo paspartinti rekonstrukciją, nes dar turėjo būti atlikta ilga ir neaiški paraiškos skirti reikalingų lėšų procedūra. Iš tos pačios konstatuojamosios dalies matyti, jog atsakyme ieškovė iš esmės pakartojo teiginį, kad geležinkelio kelio išardymas buvo būtinas jo rekonstrukcijos etapas ir turėjo padėti sutrumpinti likusiems darbams atlikti būtiną laiką. Ji pridūrė, kad procedūra nėra ilga, o greičiau paprasta, kad „[p]ateikusi paraišką skirti finansavimą [ji] galėjo pagrįstai tikėtis, kad lėšos bus skirtos šiam projektui“, ir kad „[š]iuos lūkesčius sustiprino aplinkybė, kad jos buvo paprašyta pateikti galimybių studiją dėl projekto“. Remiantis ginčijamo sprendimo 189 konstatuojamąja dalimi, atsakyme į pranešimą apie prieštaravimus ieškovė pakartojo argumentą, kad ji išardė kelią siekdama vienintelio tikslo – kuo greičiau jį suremontuoti. Ji teigė, kad geležinkelio kelio išmontavimas yra ne ypatinga priemonė, o veikiau priemonė, kurios būtina imtis, kad būtų galima visiškai suremontuoti trumpąjį maršrutą ir atkurti eismą.

160 Trečia, ginčijamo sprendimo 190 konstatuojamojoje dalyje Komisija pažymėjo, kad paraišką skirti finansavimą ieškovė išsiuntė 2008 m. spalio 2 d. trumpu raštu, adresuotu susisiekimo ministrui, prašydama 620 mln. LTL (maždaug 179,71 mln. EUR) aštuonių skirtingų geležinkelio kelių, įskaitant geležinkelio kelią, renovacijai, tačiau nepateikė jokio konkretaus pareiškimo dėl pastarojo kelio. Be to, Komisija pabrėžė, kad įprasta patvirtinimo procedūra yra ilga ir kad jos rezultatas negali būti garantuotas. Vis dėlto, net nelaukdama susisiekimo ministro atsakymo, kitą dieną, 2008 m. spalio 3 d., ieškovė pradėjo ardyti geležinkelio kelią. Iš ginčijamo sprendimo 191 konstatuojamosios dalies matyti, jog 2008 m. spalio 28 d. gautame atsakyme Susisiekimo ministerija pabrėžė, jog kadangi šie projektai anksčiau nebuvo patvirtinti, joks finansavimas nebuvo numatytas. Be to, Susisiekimo ministerija priminė ieškovei, kad dar yra Sąjungos lėšų, ir jos paprašė nustatyti finansavimo projektus. Vis dėlto, kadangi paraiškos skirti finansavimą patenkinimas priklausė nuo galimybių studijos rezultatų ir Susisiekimo ministerijos sprendimo, ieškovė, Komisijos teigimu, negalėjo pagrįstai tikėtis, kad prireikus Sąjungos lėšos bus skirtos per trumpą laiką.

161 Ketvirta, ginčijamo sprendimo 192 konstatuojamojoje dalyje Komisija nusprendė, jog vėlesni ieškovės veiksmai taip pat įrodo, kad ji nesiekė atstatyti geležinkelio kelio. Šiuo klausimu ji, be kita ko, pabrėžė, kad ieškovė parengė raštus Lietuvos vyriausybei nenorėdama pritarti geležinkelio kelio rekonstrukcijai ir kad ji rekomendavo į prioritetinio finansavimo sąrašą įtraukti geležinkelio kelio renovaciją tik dėl to, kad vyriausybė jos to paprašė.

162 Be to, ginčijamo sprendimo 194 ir paskesnėse konstatuojamosiose dalyse Komisija išsamiai išdėstė priežastis, dėl kurių manė, kad geležinkelio kelio išardymas buvo „labai neįprastas“ ir prieštaravo „įprastai praktikai“ geležinkelių sektoriuje. Iš tiesų, viena vertus, Komisija pažymėjo, kad net jei Lietuvoje yra keli geležinkelių keliai, kuriais eismas buvo sustabdytas, ieškovė negalėjo kaip pavyzdžio nurodyti kito kelio, kuris tam, kad galėtų būti pradėti renovacijos darbai, būtų buvęs išmontuotas.

163 Kita vertus, Komisija priminė, kad ji išsiuntė prašymus suteikti informacijos geležinkelių infrastruktūros valdytojams kitose dviejose Baltijos valstybėse, Estijos Respublikoje ir Latvijos Respublikoje. Estijos geležinkelių infrastruktūros valdytojas galėjo pateikti tik vieną ilgo kelio atkarpos išardymo pavyzdį. Šiuo atveju kelias buvo išmontuotas, nes pats maršrutas buvo uždarytas, nebenaudojamas ir pakeistas kitu. Estijos geležinkelių infrastruktūros valdytojas taip pat nurodė, kad darbai, dėl kurių reikia išardyti kelius, vykdomi ne tuo pat metu visame kelyje, bet intervalais ir dėl jų eismas nutraukiamas ne ilgesniam kaip dvylikos valandų laikotarpiui. Didelės apimties remonto darbai, įskaitant kelio išmontavimą, pradedami tik baigus juos patvirtinančią administracinę procedūrą. LDZ, kuri yra geležinkelių infrastruktūrą valdanti Latvijos bendrovė, pranešė, kad paprastai kelias išmontuojamas tik praėjus kelerių metų laikotarpiui, kuriuo jis nebuvo naudojamas, ir tik jei nėra jokio pagrindo manyti, kad jis vėl bus naudojamas. Dviejų LDZ pateiktų pavyzdžių atveju keliai buvo išmontuoti po dešimties ir trylikos metų nuo jų uždarymo. Be to, Latvijoje kelio išmontavimas siekiant atlikti remonto darbus vykdomas etapais. Tokie darbai pradedami tik baigus administracinę procedūrą ir užsitikrinus finansavimą.

164 Nagrinėjamu atveju, viena vertus, kalbant apie skubų geležinkelio kelio išardymą nesiėmus jokių parengiamųjų rekonstrukcijos priemonių, pirma, Bendrasis Teismas pažymi, kad iš antrojo pagrindo pirmos dalies analizės matyti, jog ieškovė neįrodė, kad atsiradus deformacijai ir atlikus išsamų viso geležinkelio kelio būklės vertinimą šio kelio būklė buvo tokia, kad buvo pateisinama nedelsiant jį visą išardyti. Tačiau reikia konstatuoti, kad 2008 m. rugsėjo 12 d. ypatingosios komisijos patikrinimo ataskaitoje, kurioje nagrinėtas visas geležinkelio kelias, buvo nustatyta defektų ne visame geležinkelio kelyje, o tik 1,6 km geležinkelio kelio atkarpoje, kaip nurodė Komisija, remdamasi ieškovės pateikta informacija. Be to, 2008 m. rugsėjo 18 d. LG Geležinkelių infrastruktūros direkcijos rašte šios įmonės strateginio planavimo tarybai, parengtame remiantis 2008 m. rugsėjo 12 d. ypatingosios komisijos patikrinimo ataskaita, buvo nurodyta, kad turi būti nedelsiant rekonstruota tik 1,6 km geležinkelio kelio. Kaip teisingai konstatuota ginčijamo sprendimo 348 konstatuojamojoje dalyje, problemos, susijusios su 1,6 km iš 19 km geležinkelio kelio, negali pateisinti visiško ir nedelsiamo jo išardymo. Žinoma, tame pačiame 2008 m. rugsėjo 18 d. rašte taip pat buvo nurodyta, kad turi būti pakeistos bėgių tvirtinimo detalės 19 km geležinkelio kelio atkarpoje, suremontuota kelio sankasa, pakeisti komunikacijų kabeliai visame kelyje ir, siekiant užtikrinti eismo saugą, – per penkerius metus visiškai suremontuotas geležinkelio kelias. Vis dėlto jame nebuvo nurodyta, kad atliekant tokį remontą turi būti visiškai ir nedelsiant išardytas geležinkelio kelias.

165 Antra, reikia pažymėti, jog ieškovė pakankamai nepagrindžia teiginio, kad defektai, kurie sukėlė 2008 m. rugsėjo 2 d. riktą, buvo konstatuoti daugelyje kitų vietų visame geležinkelio kelyje. Šis teiginys grindžiamas *Wacetob* ataskaita, parengta Varšuvos mokslo pažangos ir statybos organizavimo centro (Lenkija), kurią ginčijamo sprendimo 349–356 konstatuojamosiose dalyse Komisija laikė neturinčia įrodomosios galios ir negalinčia pagrįsti ieškovės argumentų, o ieškovė tam neprieštaravo. Be to, iš 2008 m. rugsėjo 4 d. vietinio direktoriaus rašto išplaukianti išvada, kad naujas „pigus dalinis remontas“ neišspręstų geležinkelio kelio saugos problemų, kaip matyti iš šio sprendimo 126–130 punktų, pagrįstai nebuvo pripažinta suderinama su 2008 m. rugsėjo 5 d. ataskaitomis, pagal kurias iš esmės atlikus vietinį remontą būtų buvusios sudarytos sąlygos visiškai saugiai atkurti eismą.

166 Todėl reikia konstatuoti, kad remiantis argumentu, iš esmės grindžiamu būtinybe išmontuoti geležinkelio kelią dėl problemų, susijusių su geležinkelių eismo sauga, negalima konstatuoti, kad Komisija padarė vertinimo klaidą.

167 Šios išvados nepaneigia argumentas, kad 2 galimybė buvo vienintelė tinkama ir ekonomiškai pagrįsta galimybė, todėl ieškovė neturėjo jokios priežasties laukti, kad įgyvendintų savo sprendimą.

168 Iš tiesų, darant prielaidą, kad, kaip teigia ieškovė, 2 galimybė buvo vienintelė tinkama ir ekonomiškai pagrįsta galimybė, ji nebūtinai reiškė, kad geležinkelio kelias turėjo būti išardytas skubiai. Šiuo klausimu reikia pažymėti, kad, kaip ginčijamo sprendimo 187 konstatuojamojoje dalyje pabrėžia Komisija, nedelsiant išardžius geležinkelio kelią nebuvo galima sutaupyti laiko, o rekonstrukcijos darbai galėjo būti pradėti tik pasibaigus visiems preliminariems administraciniams etapams, įskaitant, be kita ko, reikalingo finansavimo gavimą. Tad dėl to, kad ieškovė dar neturėjo finansavimo, reikalingo geležinkelio kelio rekonstrukcijos darbams pradėti, ji neturėjo jokio pagrindo jį skubiai išardyti. Taigi ji negali tvirtinti, kad nebuvo jokios priežasties laukti, kad įvykdytų sprendimą įgyvendinti 2 galimybę ar net išardyti geležinkelio kelią.

169 Trečia, tariamas *Orlen* spaudimas ieškovei taip pat negali pateisinti skubaus geležinkelio kelio išardymo. Šiuo klausimu reikia pažymėti, kad šiam argumentui prieštarauja tai, kad ieškovė nusprendė iš anksto neinformuoti *Orlen* apie ketinimą išardyti geležinkelio kelią. Toks sprendimas nepateisinamas atsižvelgiant į pradėtų darbų pobūdį, juo labiau kad *Orlen* buvo vienintelė klientė, galinti naudoti geležinkelio kelią. Be to, šios išvados negali paneigti ieškovės pastabos dėl įstojimo į bylą paaiškinimo, kuriose teigiama, kad jos vadovybės veiksmai 2008 m. nebuvo laikomi paslaptyje. Iš tiesų, kaip matyti iš ginčijamo sprendimo 55 konstatuojamosios dalies, 2008 m. rugsėjo 5 d. geležinkelio stotys pranešė *Orlen* apie paprastą geležinkelio kelio „laikiną uždarymą“. Jai nebuvo pranešta apie geležinkelio kelio išardymą. Iš šalių per teismo posėdį pateiktų paaiškinimų, be kita ko, matyti, kad ieškovės Geležinkelių

infrastruktūros direkcija, siekdama informuoti stotis ir LDZ apie eismo sustabdymą, išsiuntė telegramą, kuria pranešta apie „laikiną eismo sustabdymą“ geležinkelio keliu tol, kol bus atlikti rekonstrukcijos ir remonto darbai, tačiau *Orlen* niekada nebuvo šio dokumento adresatė.

170 Ketvirta, tas pats pasakytina apie tariamą būtinybę surinkti atitinkamas geležinkelio kelio medžiagas, siekiant išvengti jų sugadinimo žiemą, kuri taip pat negali pateisinti skubaus geležinkelio kelio išardymo. Šiuo klausimu pakanka konstatuoti, kad, kaip nurodo Komisija, šis argumentas nepagrįstas.

171 Penkta, argumentą, kad geležinkelio kelio išardymo momentu ieškovė pagrįstai tikėjosi gauti geležinkelio kelio rekonstrukcijai reikalingų lėšų, reikia atmesti dėl įvairių priežasčių.

172 Visų pirma reikia pažymėti, kad pastabose, pateiktose atsakant į įstojimo į bylą paaiškinimą, pati ieškovė pripažino, kad neturėjo pakankamai lėšų visiems dideliems renovacijos darbams savo tinkle atlikti.

173 Be to, atsakydama į Komisijos prašymą suteikti informacijos, kuriuo siekta išsiaiškinti, ar ieškovė planavo atlikti didelius geležinkelio kelio renovacijos darbus iki 2008 m. rugsėjo 2 d., ieškovė pažymėjo, kad geležinkelio kelias nebuvo viena iš prioritetinių geležinkelio linijų ir kad apskritai Lietuvos valstybė neskirdavo pakankamai lėšų iš bendrojo biudžeto geležinkelių infrastruktūrai modernizuoti. Ji taip pat pridūrė, kad Sąjungos struktūrinių fondų ir jos nuosavų lėšų nepakako prioritetinėms nacionalinėms geležinkelio linijoms modernizuoti. Darytina išvada, jog ieškovė žinojo, kad išardžius geležinkelio kelią ji neturės nuosavų lėšų geležinkelio keliui atstatyti ir kad jai bus sunku gauti rekonstrukcijai reikalingų lėšų iš valstybės ar Sąjungos.

174 Kalbant konkrečiai apie valstybės lėšas, neginčijama, kad, kaip buvo nurodyta ginčijamo sprendimo 190 konstatuojamojoje dalyje, 2008 m. spalio 2 d. ieškovė trumpu raštu, adresuotu susisiekimo ministrui, pateikė paraišką skirti finansavimą, prašydama 620 mln. LTL (maždaug 179,71 mln. EUR) aštuonių skirtingų kelių, įskaitant geležinkelio kelią, renovacijai. Joks konkretus pareiškimas nebuvo pateiktas dėl šio kelio. Be to, kaip konstatuota ir ginčijamo sprendimo 190 konstatuojamojoje dalyje, įprasta patvirtinimo procedūra turėjo būti ilga ir jos rezultatas negalėjo būti garantuotas. Nepaisydama šių aplinkybių, ieškovė pradėjo ardyti geležinkelio kelią kitą dieną, 2008 m. spalio 3 d., net nelaukdama susisiekimo ministro atsakymo; šį atsakymą ji gavo tų pačių metų spalio 28 d. ir jame buvo nurodyta, jog kadangi šie projektai anksčiau nebuvo patvirtinti, joks finansavimas nebuvo numatytas.

175 Šiuo klausimu reikia pažymėti, kad nors susisiekimo ministras ieškovei iš tikrųjų priminė, kad dar yra Sąjungos lėšų, skirtų didelėms 2007–2013 m. laikotarpio investicijoms į geležinkelių infrastruktūrą, ir jos paprašė nurodyti finansavimo projektus, Komisija nepadarė vertinimo klaidos, kai ginčijamo sprendimo 191 konstatuojamojoje dalyje nusprendė, kad ieškovė negalėjo pagrįstai tikėtis gauti lėšų, laiku nepradėjusi joms gauti būtinos preliminarios administracinės procedūros. Kaip ginčijamo sprendimo 63 ir 64 konstatuojamosiose dalyse pažymėjo Komisija, ieškovė pradėjo rengti galimybių studiją dėl aštuonių geležinkelio linijų rekonstrukcijos ir plėtros, tačiau prireikė aštuonių mėnesių nuo techninės tarybos pritarimo, kad generalinis direktorius patvirtintų, 2009 m. liepos 29 d., šią galimybių studiją, ir papildomų trijų mėnesių konkursui paskelbti.

176 Galiausiai ieškovė negali pagrįstai remtis argumentu, kad dėl finansų krizės, kuri kilo po 2008 m. rugsėjo mėn. įvykusio banko *Lehman Brothers* bankroto, pablogėjo jos finansinė padėtis, o tai iš karto turėjo įtakos jos gebėjimui imtis didelių renovacijos darbų, kaip antai geležinkelio kelio atstatymo. Šiuo klausimu reikia pažymėti, kad iš ieškovės argumentų, susijusių su geležinkelio kelio susidėvėjimu, matyti, kad jos ekonominė padėtis buvo prasta dar prieš 2008 m. rugsėjo mėn. finansų krizę. Iš tiesų pati ieškovė teigė, kad būtent dėl jos sunkios finansinės padėties jokie dideli remonto darbai geležinkelio kelyje nebuvo vykdyti nuo 1972 m. ir kad, nepaisant to, jog iki 2008 m. rugsėjo mėn. buvo nustatyta daug defektų visame geležinkelio kelyje, buvo atlikti tik nedideli remonto darbai ir iki 25 km/h buvo sumažintas greitis. Be to, darant prielaidą, kad 2008 m. finansinė krizė galėjo turėti įtakos ieškovės gebėjimui vykdyti didelius renovacijos darbus, kaip antai geležinkelio kelio

rekonstrukciją, reikia pažymėti, kaip tai padarė Komisija, kad finansinė krizė neturėjo įtakos galimybei naudotis Sąjungos lėšomis. Ieškovė būtų galėjusi gauti tokių lėšų, jei būtų laiku pradėjusi šiuo tikslu būtiną administracinę procedūrą.

177 Darytina išvada, jog Komisija nepadarė vertinimo klaidos, kai konstatavo, kad geležinkelio kelias buvo išardytas skubiai ir iš anksto negavus reikalingų lėšų.

178 Antra, dėl neįprasto geležinkelio kelio išmontavimo pobūdžio atsižvelgiant į praktiką geležinkelių sektoriuje, viena vertus, Bendrasis Teismas atkreipia dėmesį, kad, kaip Komisija pažymėjo ginčijamo sprendimo 186 konstatuojamojoje dalyje, net jei Lietuvoje buvo keli geležinkelio keliai, kuriais eismas buvo sustabdytas, ieškovė negalėjo pateikti kelio, kuris būtų išardytas prieš pradedant renovacijos darbus, pavyzdžio. Be to, kaip pažymėjo Komisija, ieškovė niekada neišardė kelio Bugeniai–Skuodas–Klaipėda, nors nuo 1995 m. jis buvo uždarytas, ir, beje, taip buvo nepaisant to, kad nebuvo eismo šiuo keliu paklausos.

179 Kita vertus, reikia pažymėti, kad Komisija geležinkelių infrastruktūros valdytojams kitose dviejose Baltijos valstybėse – Estijos Respublikoje ir Latvijos Respublikoje – išsiuntė prašymus suteikti informacijos. Estijos geležinkelių infrastruktūros valdytojas galėjo pateikti tik vieną ilgos kelio atkarpos išardymo pavyzdį. Šiuo atveju kelias buvo išmontuotas, nes pats maršrutas buvo uždarytas, nebenaudojamas ir pakeistas kitu. Estijos geležinkelių infrastruktūros valdytojas taip pat nurodė, kad darbai, dėl kurių reikia išardyti kelius, vykdomi ne tuo pat metu visame kelyje, bet intervalais ir dėl jų eismas nutraukiamas ne ilgesniam kaip dvylikos valandų laikotarpiui. Be to, didelės apimties remonto darbai, įskaitant kelio išmontavimą, pradedami tik baigus juos patvirtinančią administracinę procedūrą.

180 LDZ, geležinkelių infrastruktūrą valdanti Latvijos bendrovė, atsakė, kad paprastai kelias išmontuojamas tik praėjus kelerių metų laikotarpiui, kuriuo jis nebuvo naudojamas, ir tik jei nėra jokio pagrindo manyti, kad jis vėl bus naudojamas. Dviejų LDZ pateiktų pavyzdžių atveju keliai buvo išmontuoti po dešimties ir trylikos metų nuo jų uždarymo. Taip pat kaip ir Estijoje, Latvijoje kelio išmontavimas siekiant atlikti remonto darbus vykdomas etapais. LDZ teigimu, tokie darbai pradedami tik baigus administracinę procedūrą ir užsitikrinus finansavimą.

181 Atsižvelgiant į visa tai, kas išdėstyta, reikia konstatuoti, jog Komisija nepadarė vertinimo klaidos, kai ginčijamame sprendime nusprendė, kad šioje byloje nagrinėjamas geležinkelio kelio išardymas buvo „labai neįprastas“.

182 Todėl antrojo pagrindo antrą dalį reikia atmesti.

c) Dėl antrojo pagrindo trečios dalies, grindžiamos klaidomis Komisijai vertinant LG ketinimus geležinkelio kelio išardymo momentu

183 Antrojo pagrindo trečioje dalyje ieškovė teigia, kad ginčijamame sprendime padaryta teisės klaida ir kartu vertinimo klaida, nes išardydama geležinkelio kelią ji, priešingai, nei ginčijamame sprendime konstatavo Komisija, ketino jį atstatyti.

184 Kalbant konkrečiai, ieškovė teigia, jog tvirtindama, kad ji niekada nesiekė atstatyti geležinkelio kelio, Komisija darė prielaidą, kad jo išardymas buvo antikonkurencinės strategijos, priimtos 2008 m. rugsėjo 19 ar spalio 3 d. siekiant sukliudyti LDZ konkuruoti, dalis. Ieškovė teigia, jog prielaida, kad ji veikė nesąžiningai, grindžiama trimis aplinkybėmis, į kurias atsižvelgė Komisija, t. y. pirma, tuo, kad ji paprašė perkelti geležinkelio kelio rekonstrukcijos projektą į Sąjungos fondų rezervo sąrašą, antra, tuo, kad ji parengė tris raštus Lietuvos vyriausybei, kuriuose pasisakyta prieš geležinkelio kelio rekonstrukciją, ir, trečia, tuo, kad ji rekomendavo geležinkelio kelio renovaciją įtraukti į prioritetų sąrašą tik dėl to, kad vyriausybė jai taip nurodė.

1) Dėl trečios dalies pirmojo priekaišto, grindžiamo teisės klaida, susijusia su atsižvelgimu į ieškovės antikonkurencinį ketinimą

185 Grįsdama šį pirmąjį priekaištą ieškovė iš esmės tvirtina, kad ginčijamame sprendime padaryta teisės klaida, nes Komisija nustatė, kad nagrinėjami veiksmai yra piktnaudžiavimas, be kita ko, remdamasi jos antikonkurenciniu ketinimu, nors pagal jurisprudenciją piktnaudžiavimo sąvoka yra objektyvi sąvoka, apimanti dominuojančią padėtį užimančios įmonės veiksmus, galinčius turėti įtakos rinkos struktūrai ir trukdyti išlaikyti rinkoje dar esančios konkurencijos lygį arba neleisti jai vystytis, nesvarbu, koks būtų šios įmonės subjektyvus ketinimas.

186 Be to, ieškovė teigia, jog Komisija konkrečiai turėjo įrodyti, kad klostantis faktinėms aplinkybėms, t. y. 2008 m. spalio 3 d., ji veikė nesąžiningai, siekdama sukliudyti LDZ su ja konkuruoti, ir kad ji neketino atstatyti geležinkelio kelio. Ieškovės teigimu, jos ketinimai jau susiklosčius faktinėms aplinkybėms neturi reikšmės vertinant nagrinėjamus veiksmus.

187 Komisija ir į bylą įstojusi šalis ginčija šį priekaištą.

188 Šiuo klausimu buvo nuspręsta, kad SESV 102 straipsnyje draudžiamo piktnaudžiavimo dominuojančia padėtimi sąvoka yra objektyvi ir susijusi su dominuojančią padėtį užimančios įmonės elgesiu rinkoje, kurioje būtent dėl šios įmonės buvimo konkurencija jau yra sumažėjusi; tokiu elgesiu, naudojant kitokias priemones nei lemiančias įprastą ūkio subjektų prekių ar paslaugų konkurenciją, sudaroma kliūčių rinkoje dar esančiai konkurencijai išlaikyti ar plėtoti (žr. 2012 m. balandžio 19 d. Sprendimo *Tomra Systems ir kt. / Komisija*, C-549/10 P, EU:C:2012:221, 17 punktą ir nurodytą jurisprudenciją ir 2009 m. rugsėjo 9 d. Sprendimo *Clearstream / Komisija*, T-301/04, EU:T:2009:317, 140 punktą ir nurodytą jurisprudenciją).

189 Iš objektyvaus piktnaudžiavimo sąvokos pobūdžio darytina išvada, kad inkriminuojamas elgesys turi būti vertinamas remiantis objektyviais duomenimis ir kad siekiant konstatuoti piktnaudžiavimą dominuojančia padėtimi nereikia įrodyti šio elgesio tyčinio pobūdžio ir dominuojančią padėtį užimančios įmonės nesąžiningumo (šiuo klausimu žr. 2010 m. liepos 1 d. Sprendimo *AstraZeneca / Komisija*, T-321/05, EU:T:2010:266, 356 punktą).

190 Atlikdama dominuojančią padėtį užimančios įmonės elgesio tyrimą ir siekdama nustatyti galimą piktnaudžiavimą tokia padėtimi Komisija turi įvertinti visas reikšmingas faktines aplinkybes, susijusias su tuo elgesiu (2012 m. balandžio 19 d. Sprendimo *Tomra Systems ir kt. / Komisija*, C-549/10 P, EU:C:2012:221, 18 punktą).

191 Šiuo klausimu reikia pažymėti, kad dominuojančioje padėtyje esančios įmonės elgesio vertinimas yra būtinas norint nustatyti piktnaudžiavimą tokia padėtimi, todėl Komisija, atlikdama tokį vertinimą, neišvengiamai turi įvertinti šios įmonės vykdomą komercinę strategiją. Šiuo atveju yra visiškai normalu, kad Komisija remiasi subjektyviais veiksniais, t. y. paskatomis, kuriomis atskleidžiama aptariama komercinė strategija (2012 m. balandžio 19 d. Sprendimo *Tomra Systems ir kt. / Komisija*, C-549/10 P, EU:C:2012:221, 19 punktas).

192 Taigi, priešingai, nei tvirtina ieškovė, galimas antikonkurencinis ketinimas gali būti tik viena iš daugelio faktinių aplinkybių, į kurias gali būti atsižvelgta vertinant piktnaudžiavimą dominuojančia padėtimi (šiuo klausimu žr. 2012 m. balandžio 19 d. Sprendimo *Tomra Systems ir kt. / Komisija*, C-549/10 P, EU:C:2012:221, 20 punktą).

193 Nagrinėjamu atveju reikia pažymėti, jog ginčijamame sprendime Komisija nustatė, kad ieškovė piktnaudžiavo dominuojančia padėtimi, atsižvelgdama į įvairias geležinkelio kelio išardymo faktines aplinkybes ir analizuodama galimą tokio išardymo poveikį konkurencijai.

194 Ginčijamo sprendimo 182–201 konstatuojamosiose dalyse Komisija, be kita ko, nusprendė, jog LG taikė kitus metodus nei tie, kuriais reglamentuojama įprasta konkurencija, nes iš esmės, pirma, LG žinojo apie *Orlen* ketinimą pereiti prie Latvijos jūrų terminalų naudojantis LDZ paslaugomis, antra, LG skubiai visiškai išardė kelią, neužsitikrinusi reikalingo finansavimo ir nesiėmusi jokių įprastų pasirengimo jo atstatymui priemonių, trečia, geležinkelio kelio išardymas prieštaravo įprastai sektoriaus praktikai ir, ketvirta, LG ėmėsi priemonių įtikinti Lietuvos vyriausybę neatstatyti geležinkelio kelio.

195 Konkrečiai kalbant apie išvadą, kad LG skubiai visiškai išardė kelią, neužsitikrinusi reikalingo finansavimo ir nesiėmusi jokių įprastų pasirengimo jį atstatyti priemonių, pažymėtina, jog šio sprendimo 157–161 punktuose jau buvo konstatuota, kad Komisija atskyrė, viena vertus, ginčijamo sprendimo 184–191 konstatuojamosiose dalyse – ieškovės elgesį iki geležinkelio kelio išmontavimo pradžios, t. y. iki 2008 m. spalio 2 d., ir, kita vertus, ginčijamo sprendimo 192 konstatuojamojoje dalyje tiesiog kaip jau padarytų išvadų patvirtinimą – ieškovės elgesį po 2008 m. spalio 2 d.

196 Konstatavusi visas šias įvairias geležinkelio kelio išardymo faktines aplinkybes, ginčijamo sprendimo 202–324 konstatuojamosiose dalyse Komisija nusprendė, kad šis išardymas, vertinamas atsižvelgiant į jo kontekstą, galėjo trukdyti konkurencijai naftos produktų vežimo geležinkeliu paslaugų teikimo rinkoje. Todėl galima tik konstatuoti, kad Komisija visiškai nesirėmė LG ketinimu, antikonkurencine strategija ar nesąžiningumu, kad pagrįstų savo išvadą dėl konkurencijos teisės pažeidimo.

197 Dėl ginčijamo sprendimo 192 konstatuojamojoje dalyje pateikto konstatavimo, kad po geležinkelio kelio išmontavimo ieškovė nesiekė jo atstatyti, iš minėto sprendimo struktūros matyti, jog juo siekiama tik pagrįsti išvadą, padarytą to sprendimo 193 konstatuojamojoje dalyje remiantis visais kitais duomenimis, kad ieškovė skubiai išardė geležinkelio kelią prieš tai negavusi reikalingų lėšų. Kitaip tariant, šis konstatavimas susijęs su objektyvia faktine aplinkybe, be kita ko, susijusia su inkriminuojamais veiksmais, o ne su subjektyviu ieškovės siekiamų tikslų vertinimu. Taigi remiantis tuo negalima daryti išvados, kad Komisija rėmėsi aplinkybe, susijusia su ieškovės antikonkurenciniu ketinimu. Šiomis aplinkybėmis taip pat reikia atmesti ieškovės priekaištus, grindžiamus tuo, kad jos ketinimai jau susiklosčius faktinėms aplinkybėms neturi reikšmės vertinant nagrinėjamus veiksmus.

198 Darytina išvada, kad trečios dalies pirmasis priekaištas turi būti atmestas.

2) Dėl trečios dalies antrojo priekaišto, grindžiamo faktinių aplinkybių, į kurias buvo atsižvelgta vertinant ieškovės nesąžiningumą, esminiais netikslumais

199 Dėl įtariamų faktinių aplinkybių, į kurias Komisija atsižvelgė, kai, remdamasi aplinkybėmis po 2008 m. spalio 2 d., nusprendė, kad tuo metu, kai klostėsi faktinės aplinkybės, ieškovė veikė nesąžiningai ir neturėdama realaus ketinimo atstatyti geležinkelio kelią, esminių netikslumų ieškovė, pirma, nurodo, kad teiginys dėl nesąžiningumo yra vargiai įtikimas, nes, kaip ginčijamo sprendimo 90 konstatuojamojoje dalyje pripažino Komisija, nebeatstatyti geležinkelio kelio ją paskatino 2010 m. gruodžio 17 d. arbitražo sprendimas, priimtas po *Orlen* inicijuoto proceso sprendžiant šios bendrovės ir jos komercinį nesutarimą. Ieškovės tvirtinimu, iki šio arbitražo sprendimo priėmimo, visų pirma tuo metu, kai klostėsi faktinės aplinkybės, t. y. 2008 m. spalio 3 d., ji tęsė rekonstrukcijos projektą, nes manė turinti sutartinę prievolę rekonstruoti geležinkelio kelią.

200 Antra, ieškovė iš esmės tvirtina, kad visos trys po 2008 m. spalio 2 d. susiklosčiusios faktinės aplinkybės, kuriomis Komisija grindė nesąžiningumo prezumpciją, yra hipotetinės ir akivaizdžiai neteisingos. Bylos medžiagoje kaip tik yra daug ginčijamame sprendime nenagrinėtų įrodymų, patvirtinančių, kad tuo metu, kai klostėsi faktinės aplinkybės, ji ketino atstatyti geležinkelio kelią, visų pirma dokumentai, pateikti kaip A.10, A.30 ir A.31 priedai. Ieškovės teigimu, vėlesni veiksmai taip pat yra rimti įrodymai, kad tuo metu, kai klostėsi faktinės aplinkybės, ji realiai ketino atstatyti geležinkelio

kelią, kol 2010 m. gruodžio 17 d. arbitražo sprendimas ją paskatino persvarstyti savo poziciją. Todėl, ieškovės teigimu, jokia faktinė aplinkybė nepagrindžia Komisijos prielaidos, kad ji veikė nesąžiningai, t. y. kad 2008 m. spalio 3 d. ardydama geležinkelio kelią realiai neketino jo atstatyti.

201 Komisija ir į bylą įstojusi šalis ginčija šį priekaištą.

202 Pirmiausia reikia konstatuoti, kad antrojo pagrindo trečios dalies antruoju priekaištu ieškovė iš esmės ginčija Komisijos vertinimus, išdėstytus ginčijamo sprendimo 192 konstatuojamojoje dalyje, kurių turinys buvo primintas šio sprendimo 161 punkte. Grįsdama antrąjį priekaištą ieškovė iš esmės pateikia du argumentus.

i) Dėl pirmojo argumento, grindžiamo galima 2010 m. gruodžio 17 d. arbitražo sprendimo įtaka sprendimui neatstatyti geležinkelio kelio

203 Pateikdama pirmąjį argumentą ieškovė tvirtina, kad teiginys dėl nesąžiningumo, kuris, kaip ji mano, išplaukia iš ginčijamo sprendimo 192 konstatuojamosios dalies, yra vargiai įtikimas, nes nebeatstatyti geležinkelio kelio ją paskatino 2010 m. gruodžio 17 d. arbitražo sprendimas. Ieškovė nurodo, kad, prieš priimant šį arbitražo sprendimą, visų pirma tuo metu, kai klostėsi faktinės aplinkybės, ji tęsė rekonstrukcijos projektą, nes manė turinti sutartinę prievolę rekonstruoti geležinkelio kelią.

204 Visų pirma reikia pažymėti, kad, kaip matyti iš šio sprendimo 196 ir 197 punktų, ginčijamo sprendimo 192 konstatuojamojoje dalyje išdėstyto teiginio Komisija negrindė ieškovės nesąžiningumu, kiek tai susiję su jos ketinimu atstatyti geležinkelio kelią, bet tik nurodė faktinę aplinkybę, kad po išmontavimo ieškovė nesiekė atstatyti geležinkelio kelio. Be to, reikia pažymėti, jog Komisijos tvirtinimas, kad po geležinkelio kelio išmontavimo ieškovė iš tikrųjų nesiekė jo atstatyti, tik patvirtina išvadą, kuri padaryta ginčijamo sprendimo 193 konstatuojamojoje dalyje remiantis visais kitais duomenimis, išdėstytais to sprendimo 184–191 konstatuojamosiose dalyse, ir pagal kurią geležinkelio kelias buvo išardytas skubiai ir iš anksto negavus reikalingų lėšų.

205 Be to, iš ginčijamo sprendimo matyti, jog net prieš priimant 2010 m. gruodžio 17 d. arbitražo sprendimą ieškovė kelis kartus buvo informavusi Lietuvos vyriausybę apie tai, kad nepalanku atstatyti geležinkelio kelią (ginčijamo sprendimo 92–95 ir 103 konstatuojamosios dalys).

206 Galiausiai ieškovė negali teigti, kad iki 2010 m. gruodžio 17 d. arbitražo sprendimo priėmimo, ypač tuo metu, kai klostėsi faktinės aplinkybės, ji tęsė geležinkelio kelio rekonstrukcijos projektą. Iš tiesų per ilgesnį nei dvejų metų laikotarpį nuo geležinkelio kelio išardymo iki arbitražo sprendimo priėmimo ieškovė neatliko remonto darbų, nors keliuose dokumentuose ji nurodė, kad rekonstrukcija galėjo būti baigta per maždaug dvejus metus.

207 Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, reikia atmesti pirmąjį ieškovės argumentą.

ii) Dėl antrojo argumento, grindžiamo įtariamomis trijų ginčijamo sprendimo 192 konstatuojamojoje dalyje nurodytų aplinkybių vertinimo klaidomis

208 Nurodydama antrąjį argumentą ieškovė iš esmės priekaištauja Komisijai, kad ši padarė vertinimo klaidų, kiek tai susiję su ginčijamo sprendimo 192 konstatuojamojoje dalyje nurodytomis visomis trimis aplinkybėmis. Iš tiesų ieškovė ginčija, pirma, visų trijų aplinkybių pagrįstumą ir, antra, galimybę atsižvelgti į visas tris aplinkybes kaip į įrodymus, galinčius patvirtinti, kad geležinkelio kelio išardymo momentu ji neketino jo atstatyti.

209 Šiuo klausimu pakanka priminti, jog, kaip konstatuota šio sprendimo 196 ir 197 punktuose, ginčijamame sprendime Komisija nesirėmė LG antikonkurenciniu ketinimu ar strategija, kad pagrįstų išvadą dėl konkurencijos teisės pažeidimo.

210 Iš to matyti, kad antrojo pagrindo trečios dalies antrojo priekaišto antras argumentas turi būti atmestas kaip nereikšmingas.

211 Darytina išvada, kad trečios dalies antras priekaištas, taigi ir antrojo pagrindo trečia dalis turi būti atmesti.

d) Dėl antrojo pagrindo ketvirtos dalies, grindžiamos vertinimo ir teisės klaidomis nagrinėjant galimą aptariamų veiksmų poveikį konkurencijai

212 Ketvirtoje dalyje ieškovė siekia paneigti ginčijamo sprendimo 202 ir 203 konstatuojamosiose dalyse padarytą išvadą, kad iš esmės dėl geležinkelio linijos išardymo LDZ neteko galimybės naudotis trumpiausiu ir tiesiausiu maršrutu nuo naftos perdirbimo gamyklos iki Latvijos jūrų terminalų Rygoje ir Ventspilyje ir kad šis elgesys galėjo turėti antikonkurencinį poveikį. Ji taip pat ginčija visus tris argumentus, kuriais, jos nuomone, pagrįsta ši išvada, t. y. pirma, kad prieš išardant geležinkelio kelią LDZ turėjo patikimą galimybę siūlyti *Orlen* naftos produktų vežimo geležinkeliu iš naftos perdirbimo gamyklos į kaimyninį jūrų terminalą paslaugas ir taip daryti jai konkurencinį spaudimą, antra, kad išardžius geležinkelio kelią LDZ nebeturėjo šios galimybės ir, trečia, kad dėl šios situacijos buvo apribotos konkurencinės galimybės naftos produktų vežimo geležinkeliu iš naftos perdirbimo gamyklos į Klaipėdos, Rygos ir Ventspilio jūrų terminalus paslaugų teikimo rinkoje. Ieškovės teigimu, šios išvados nepatvirtina jokios teisinės ar faktinės aplinkybės.

213 Kalbant konkrečiai, ieškovė tvirtina, kad Komisijos argumentuose yra, pirma, teisės klaidų (pirmasis priekaištas) ir, antra, vertinimo klaidų (antrasis priekaištas).

1) Dėl pirmojo priekaišto, grindžiamo teisės klaidomis

214 Grįsdama pirmąjį priekaištą dėl teisės klaidų, ieškovė iš esmės pateikia du argumentus. Pateikdama pirmąjį argumentą ji tvirtina, kad geležinkelio kelio išardymas 2008 m. spalio 3 d. negalėjo turėti antikonkurencinio poveikio. Pateikdama antrąjį argumentą ieškovė teigia, jog tai, kad geležinkelio kelias nebuvo suremontuotas, neužkirto kelio LDZ būti veiksminga konkurente ir ilguoju maršrutu vežti į Latviją krovinius, kurie anksčiau buvo vežami trumpuoju maršrutu ir kurie buvo paveikti išardžius geležinkelio kelią (toliau – paveikti kroviniai).

i) Dėl pirmojo argumento, grindžiamo antikonkurencinio poveikio nebuvimu išardžius geležinkelio kelią

215 Ieškovė tvirtina, kad geležinkelio kelio išardymas 2008 m. spalio 3 d. negalėjo turėti antikonkurencinio poveikio, nes judėjimas geležinkelio keliu jau nebuvo galimas nuo eismo sustabdymo 2008 m. rugsėjo 2 d. Iš tiesų, ieškovės teigimu, dėl paties išardymo LDZ neprarado galimybės naudotis trumpiausiu ir tiesiausiu maršrutu nuo naftos perdirbimo gamyklos iki Latvijos jūrų terminalų Rygoje ir Ventspilyje, nes šios galimybės ji neteko dėl mėnesiu anksčiau sustabdyto eismo. Net prieš išardant geležinkelio kelią nei LDZ, nei ieškovė nuo 2008 m. rugsėjo 2 d. neturėjo galimybės teikti vežimo paslaugų naudojant geležinkelio kelią. Taigi, ieškovės nuomone, priežastis, dėl kurios geležinkelio kelias nebegalėjo būti naudojamas, neturi reikšmės.

216 Be to, ieškovės teigimu, nėra jokių įrodymų, kad LDZ situacija būtų buvusi kitokia, jei 2008 m. rugsėjo 18 d. ji, užuot pasirinkusi 2 galimybę, būtų pasirinkusi 1 galimybę, t. y. etapais vykdomą rekonstrukciją, apimančią pradinius remonto darbus. Ginčijamame sprendime tik padaryta prielaida, kad pagal šį priešingos padėties scenarijų (t. y. geležinkelio kelio neišardymas 2008 m. spalio 3 d.) LG būtų galėjusi apsvarstyti galimybę vėlesniame etape atlikti pradinius remonto darbus. Vis dėlto ieškovė mano, kad šis scenarijus yra labai mažai tikėtinas. Visų pirma, kadangi dėl finansų krizės ji negavo lėšų 40 mln. LTL 2009–2010 m. laikotarpio investicijai, nėra jokios priežasties daryti prielaidą, kad ji būtų gavusi didelių lėšų, reikalingų pradiniams remonto darbams ir siekiančių 21,3 mln. LTL. Dėl pradinių remonto darbų

ji būtų turėjusi laikytis tokios pačios procedūros kaip dėl pačios nedelsiant atliekamos rekonstrukcijos, įskaitant prašymą skirti valstybės ar Sąjungos lėšų. Be to, 1 galimybė, apimanti pradinius remonto darbus, buvo gerokai mažiau veiksminga nei 2 galimybė, ir vis dėlto jai būtų buvę labai neracionalu vėliau pasirinkti 1 galimybę. Galiausiai, priėmus 2010 m. gruodžio 17 d. arbitražo sprendimą ji taip pat veikiausiai buvo paskatinta netęsti pradinių remonto darbų. Todėl, ieškovės teigimu, nėra nieko, kas patvirtintų Komisijos prielaidą, kad jei geležinkelio kelias nebūtų buvęs išardytas, ji būtų galėjusi vėliau apsvarstyti riboto remonto galimybę, t. y. atlikti pradinius remonto darbus, etapais vykdydama rekonstrukciją. Taigi konkurencinė situacija pagal priešingos padėties scenarijų, t. y. jei geležinkelio kelias nebūtų buvęs išardytas, veikiausiai nebūtų buvusi skirtinga nuo esamos situacijos.

217 Be to, ieškovė pažymi, kad jai, kaip infrastruktūros valdytojai, tenka ypatinga atsakomybė, be kita ko, dėl jos geležinkelių tinklo saugos, kiek tai susiję su projektavimu, priežiūra ir eksploatavimu. Taigi pareigai kuo labiau sumažinti geležinkelių tinklo sutrikimus taikoma kiekvieno infrastruktūros valdytojo viršesnė pareiga užkirsti kelią avarijoms ir užtikrinti eismo saugą.

218 Komisija ir į bylą įstojusi šalis ginčija šį argumentą.

219 Pirmiausia reikia priminti, kad ginčijamame sprendime Komisija nagrinėjo ieškovės elgesį, kai ji skubiai išardė geležinkelio kelią, nesutelkusi reikalingų lėšų ir nesilaikydama įprastų parengiamųjų jo rekonstrukcijos etapų (ginčijamo sprendimo 182–201 konstatuojamosios dalys). Šį elgesį ji kvalifikavo kaip piktnaudžiavimą, kai taikomos kitokios nei įprastą konkurenciją formuojančios priemonės, galinčios turėti antikonkurencinį konkurentų išstūmimo iš naftos produktų vežimo geležinkeliu iš naftos perdirbimo gamyklos į kaimyninius jūrų terminalus paslaugų teikimo rinkos poveikį, be objektyvaus pateisinimo sudarant kliūčių patekti į rinką.

220 Taigi Komisija patį geležinkelio kelio išardymą iš tikrųjų kvalifikavo kaip piktnaudžiavimą ir nusprendė, kad šis išardymas, neatsižvelgiant į tai, kad 2008 m. rugsėjo 2 d. buvo sustabdytas eismas geležinkelio keliu, galėjo turėti antikonkurencinį poveikį atitinkamai rinkai. Kalbant konkrečiai, Komisija nusprendė, kad dėl geležinkelio kelio išardymo LDZ, kaip veiksmingai konkurentei, galėjo būti užkirstas kelias siūlyti paslaugas atitinkamoje žemutinės grandies rinkoje ir daryti konkurencinį spaudimą ieškovei.

221 Nagrinėjamu atveju, pirma, reikia pažymėti, kad, kaip pabrėžia Komisija, taikytinuose teisės aktuose geležinkelių infrastruktūros valdytojams, kaip antai ieškovei, buvo nustatyta pareiga kuo labiau sumažinti sutrikimus ir gerinti geležinkelių tinklo veikimą. Geležinkelių eismo sutrikimo atveju geležinkelių infrastruktūros valdytojas turėjo imtis visų reikiamų priemonių įprastai padėčiai atkurti.

222 Jeigu, kaip tvirtina ieškovė, jai, kaip geležinkelių infrastruktūros valdytojai, pagal taikytinus teisės aktus teko ypatinga atsakomybė, be kita ko, dėl jos geležinkelių tinklo saugos, kiek tai susiję su jo projektavimu, priežiūra ir eksploatavimu (2004 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2004/49/EB dėl saugos Bendrijos geležinkeliuose ir iš dalies pakeičiančios Tarybos direktyvą 95/18/EB dėl geležinkelio įmonių licencijavimo bei Direktyvą 2001/14 (Saugos geležinkeliuose direktyva; OL L 164, 2004, p. 44; 2004 m. specialusis leidimas lietuvių k., 7 sk., 8 t., p. 227), 17 konstatuojamoji dalis ir Lietuvos geležinkelių transporto kodekso 24 straipsnis), galima tik konstatuoti, kad pagal tuos pačius teisės aktus infrastruktūros valdytojas turi ne tik pareigą užtikrinti eismo saugą, bet taip pat pareigą kuo labiau sumažinti geležinkelių tinklo sutrikimus ir atkurti įprastą padėtį po traukinių eismo sutrikimo. Infrastruktūros valdytojas turi atsižvelgti į šias dvi pareigas. Taigi reikia konstatuoti, kad nagrinėjamu atveju viso geležinkelio kelio išardymas negalėjo būti pateisintas tik saugos sumetimais, nes sauga jau buvo tinkamai užtikrinta 2008 m. rugsėjo 2 d. sustabdžius eismą.

223 Antra, kadangi ieškovė užėmė dominuojančią padėtį atitinkamoje rinkoje, jai teko ypatinga atsakomybė savo elgesiu nepažeisti veiksmingos ir neiškreiptos konkurencijos šioje rinkoje. Todėl priimdama sprendimą dėl geležinkelio kelio deformacijos klausimo ieškovė turėjo atsižvelgti į atsakomybę pagal

SESV 102 straipsnį ir, laikydamasi pareigos kuo labiau sumažinti geležinkelių tinklo sutrikimus ir atkurti įprastą padėtį po sutrikimo, vengti pašalinti bet kokią galimybę trumpuoju laikotarpiu vėl leisti eksploatuoti geležinkelio kelią, rekonstrukciją vykdant etapais.

224 Iš to matyti, jog, nepaisant to, kad eismas buvo sustabdytas anksčiau, išardydama visą geležinkelio kelią faktinėmis ir teisinėmis aplinkybėmis, į kurias atsižvelgta ginčijamame sprendime, ieškovė neatsižvelgė į ypatingą atsakomybę, kuri jai teko pagal SESV 102 straipsnį.

225 Trečia, reikia pažymėti, kad nors, kaip teigia ieškovė, dėl 2008 m. rugsėjo 2 d. sustabdyto eismo geležinkelio keliu LDZ iš tikrųjų jau buvo netekusi galimybės naudoti trumpojo maršruto įvažiuoti į Lietuvos teritoriją, negalima ginčyti, kad, kaip pažymi Komisija, išardžius geležinkelio kelią padėtis, susidariusi sustabdžius eismą, dar pablogėjo. Iš tiesų dėl geležinkelio kelio išardymo laikinas eismo sustabdymas tapo nuolatiniu negalėjimu naudoti geležinkelio kelio. Laikinos situacijos virtimas nuolatine situacija gali turėti įtakos konkurencinei padėčiai, nes potencialūs konkurentai elgsis skirtingai, atsižvelgdami į tai, ar, kaip jie mano, „įprasta“ padėtis bus atkurta trumpuoju laikotarpiu, vidutiniu laikotarpiu ar tai niekada neįvyks. Be to, šiuo klausimu reikia pažymėti, jog būtent tada, kai *Orlen* galiausiai nusprendė, kad ieškovė neketina trumpuoju laikotarpiu suremontuoti geležinkelio kelio, LDZ atsiėmė prašymą išduoti licenciją vykdyti veiklą Lietuvoje esančioje trumpojo maršruto į Latviją dalyje (žr. šio sprendimo 26 punktą). Be to, išardžius geležinkelio kelią tapo *de facto* neįmanoma įgyvendinti 1 galimybės, nes nuo tada nebebuvo galima numatyti vykdyti jos pirmojo etapo, t. y. vietinio remonto geležinkelio kelio dalyse, kuriose negalėjo būti užtikrintas saugus geležinkelių eismas. Taip pat pažymėtina, kad, skubiai išardžius geležinkelio kelią ir iš anksto negavus jo rekonstrukcijai reikalingų lėšų, padidėjo rizika – ir ji pasireiškė nagrinėjamu atveju, – kad saugus geležinkelių eismas trumpuoju maršrutu bus atkurtas tik po daugiau nei dešimties metų.

226 Šis išardymas galėjo turėti išstūmimo iš rinkos poveikį, dėl kurio patekti į ją galėjo būti sunkiau, nes buvo taikomos mažiau palankios sąlygos. Todėl reikia konstatuoti, kad geležinkelio kelio išardymas galėjo sukelti antikonkurencinį poveikį atitinkamai rinkai.

227 Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, reikia konstatuoti, jog ieškovė klaidingai teigia, kad pagal priešingos padėties scenarijų konkurencinė situacija nebūtų skyrusis nuo esamos situacijos. Iš tiesų ši situacija galėjo būti skirtinga, nes skubiai išardžius geležinkelio kelią ir iš anksto neužsitikrinus jo rekonstrukcijai reikalingų lėšų pablogėjo eismo sustabdymo momentu buvusi situacija, ir šis pagal pobūdį laikinas sustabdymas virto situacija, kai visiškai neįmanoma naudoti geležinkelio kelio. Be to, dėl šio išardymo geležinkelio kelio remontas tapo sudėtingesnis, nes dėl jo tapo neįmanoma įgyvendinti 1 galimybės ir nebuvo galima visiškai įvykdyti 2 galimybės.

228 Šios išvados negali paneigti kiti du ieškovės pateikti argumentai.

229 Pirma, kalbant apie argumentą, jog, atsižvelgiant į tai, kad dėl finansų krizės ieškovė negavo lėšų 40 mln. LTL 2009–2010 m. laikotarpio investicijai į rekonstrukciją, nėra jokios priežasties daryti prielaidą, kad ji būtų gavusi didelių, 21,3 mln. LTL siekiančių, lėšų, reikalingų pradiniams remonto darbams, juo labiau kad dėl šių pradinių remonto darbų ji būtų turėjusi laikytis tokios pačios procedūros kaip dėl pačios nedelsiant atliekamos rekonstrukcijos, įskaitant prašymą skirti valstybės ar Sąjungos lėšų, reikia konstatuoti, kad šiuo argumentu ieškovė iš esmės siekia pateisinti 2 galimybės įgyvendinimą. Tačiau Komisija priekaištauja ieškovei ne dėl to, kad ji pasirinko 2 galimybę, o ne 1 galimybę, bet veikiau dėl 2 galimybės įgyvendinimo tvarkos ir, be kita ko, dėl to, kad ieškovė pradėjo geležinkelio kelio ardymo darbus be jokio pasirengimo rekonstrukcijai, nes dėl to tapo neįmanoma įgyvendinti 1 galimybės. Kadangi dėl geležinkelio kelio išardymo buvo apribotas galimybių pasirinkimas ir užkirstas kelias eismui trumpuoju maršrutu į Latviją atkurti, ieškovė negalėjo laikytis pareigų, kurios jai teko kaip monopolį turinčiai įmonei, valstybės pavedimu valdančiai geležinkelių infrastruktūrą. Taigi klausimas, ar ieškovė būtų galėjusi gauti didelių lėšų pradiniams remonto darbams, negali paneigti Komisijos atliktos analizės.

230 Bet kuriuo atveju šiuo argumentu ieškovė patvirtina žinojusi, kad turėjo imtis atitinkamų veiksmų po 2008 m. rugsėjo 2 d. atlikto eismo geležinkelio keliu sustabdymo. Šiuo klausimu ginčijamo sprendimo 49 konstatuojamojoje dalyje Komisija pažymėjo, kad ieškovė išleido 107 000 EUR skubiam geležinkelio kelio išardymui, nepaprašiusi jo rekonstrukcijai reikalingų lėšų ir nepradėjusi administracinės procedūros, kad jų gautų. Taigi nagrinėjamu atveju ieškovė ne tik per vėlai paprašė valstybės lėšų (žr. šio sprendimo 173 punktą), bet taip pat nerengė administracinės procedūros, būtinos Sąjungos lėšoms gauti (žr. šio sprendimo 175 punktą).

231 Antra, argumentui, kad 1 galimybė buvo gerokai mažiau veiksminga nei 2 galimybė ir vis dėlto ieškovei būtų buvę labai neracionalu vėliau įgyvendinti 1 galimybę, negalima pritarti, nes Komisija priekaištavo ieškovei ne dėl to, kad ji pasirinko 2 galimybę, o ne 1 galimybę, bet veikiau dėl to, kad skubiai išardė geležinkelio kelią iš anksto neužsitikrinusi jo rekonstrukcijai reikalingų lėšų.

232 Trečia, kalbant apie argumentą, kad priėmus 2010 m. gruodžio 17 d. arbitražo sprendimą ieškovė taip pat veikiausiai buvo paskatinta netęsti pradinių remonto darbų hipotetiškai įgyvendindama 1 galimybę, reikia priminti, kad, kaip ginčijamo sprendimo 89 konstatuojamojoje dalyje pažymėjo Komisija, šio arbitražo sprendimo apimtis buvo ribota, kiek tai susiję su jos analizės objektu ir nagrinėtu laikotarpiu. Iš tiesų nagrinėjamas arbitražo sprendimas buvo susijęs tik su 1999 m. ieškovės ir *Orlen* sudaryto komercinio susitarimo straipsnio išaiškinimu ir jame buvo analizuojamos iki 2008 m. rugsėjo 30 d. susiklosčiusios faktinės aplinkybės. Taigi šiame arbitražo sprendime nebuvo nagrinėjamas 2008 m. spalio mėn. atliktas geležinkelio kelio išardymas. Be to, reikia priminti, kad pagal taikytinus teisės aktus ieškovė privalėjo imtis visų reikiamų priemonių įprastai padėčiai geležinkelio kelyje po sutrikimo atkurti. Todėl ieškovė negali remtis 2010 m. gruodžio 17 d. arbitražo sprendimu teigdama, kad ji galėjo nuspręsti neprašyti lėšų, reikalingų geležinkelio kelio rekonstrukcijos darbams ir eismui šiuo keliu atkurti.

233 Taigi reikia konstatuoti, jog Komisija nepadarė teisės klaidos, kai ginčijamame sprendime nusprendė, kad paties geležinkelio kelio išardymas, neatsižvelgiant į tai, kad prieš tai buvo sustabdytas eismas šiuo keliu, galėjo turėti antikonkurencinį poveikį rinkai.

234 Vadinasi, reikia atmesti ketvirtos dalies pirmojo priekaišto pirmą argumentą.

ii) Dėl antrojo argumento, kad geležinkelio kelio nesuremontavimas neužkirto kelio LDZ būti veiksminga konkurente

235 Ieškovė tvirtina, jog tai, kad geležinkelio kelias nebuvo suremontuotas, neužkirto kelio LDZ būti veiksminga konkurente ir vežti paveiktus krovinius ilguoju maršrutu į Latviją. Pirma, ji teigia, kad, 2008 m. rugsėjo 2 d. sustabdžius eismą, geležinkelio kelias galėjo būti vėl naudojamas tik atlikus didelius renovacijos darbus, neatsižvelgiant į tai, ar būtų įgyvendinta 1 ar 2 galimybė. Todėl, ieškovės teigimu, vienintelis svarbus teisinis klausimas yra nustatyti, ar tai, kad geležinkelio kelias nebuvo suremontuotas, galėjo užkirsti kelią LDZ, veikiančiai kaip veiksmingai konkurentei, siūlyti paslaugas atitinkamoje rinkoje ir daryti konkurencinį spaudimą šioje rinkoje. Vis dėlto ginčijamame sprendime šis klausimas nebuvo nagrinėtas ir geležinkelio kelio išardymas buvo kvalifikuotas tik kaip antikonkurencinis elgesys, nors pats šis išardymas neturėjo jokio poveikio konkurencijai. Antra, Komisija neįrodė, kad kelio nesuremontavimas veikiausiai turėjo išstūmimo poveikį, o tik klaidingai nurodė daug mažiau griežtą teisinį kriterijų, t. y. potencialaus konkurencijos ribojimo kriterijų. Trečia, ginčijamame sprendime taip pat nebuvo nagrinėta, ar, sustabdžius eismą, LDZ galėjo konkuruoti su LG dėl paveiktų krovinių vežimo tuo pačiu maršrutu, t. y. ilguoju maršrutu į Latviją.

236 Komisija ir į bylą įstojusi šalis ginčija šį argumentą.

237 Nagrinėjamu atveju, kalbant apie tai, kad geležinkelio kelio išardymas neturi poveikio konkurencijai, nes tokį poveikį turi kelio nesuremontavimas po eismo sustabdymo, pirmiausia reikia konstatuoti, kad ginčijamame sprendime nenagrinėta, ar geležinkelio kelio išardymas galėjo užkirsti kelią LDZ siūlyti paslaugas atitinkamoje rinkoje ir daryti konkurencinį spaudimą ieškovei. Vis dėlto, kadangi Komisijai pavyko įrodyti, kad pats geležinkelio kelio išardymas galėjo būti kvalifikuojamas kaip galimas piktnaudžiavimas, to nagrinėti nereikėjo.

238 Todėl, priešingai, nei teigia ieškovė, kadangi Komisijai pavyko įrodyti, kad geležinkelio kelio išardymas galėjo turėti potencialų poveikį konkurencijai, ji neprivalėjo nagrinėti, ar geležinkelio kelio neremontavimas taip pat galėjo turėti tokį poveikį. Bet kuriuo atveju reikia pažymėti, jog analizuodama geležinkelio kelio išardymo antikonkurencinį poveikį Komisija atsižvelgė į tai, kad geležinkelio kelias nebuvo remontuojamas. Iš tiesų Komisija nagrinėjo geležinkelio kelio išardymo įtaką galimybei jį suremontuoti, taigi ieškovės galimybei laikytis pareigos atkurti įprastą padėtį po sutrikimo; ši pareiga jai tenka kaip Lietuvos geležinkelių infrastruktūros valdytojai ir dominuojančią padėtį rinkoje užimančiai įmonei.

239 Kalbant apie tai, jog Komisija pakankamai teisiškai neįrodė, kad geležinkelio kelio nesuremontavimas galėjo turėti antikonkurencinį poveikį, ir taikė ne tokį griežtą teisinį kriterijų, kaip išstūmimo poveikio buvimo kriterijus, neatsižvelgdama į klausimą, ar žodžiai „galintis“ (angl. *capable*) ir „tikėtinas“ (angl. *likely*), kaip tvirtina Komisija, vienas kitą pakeičia, reikia pažymėti, kad nagrinėjamu atveju ji nagrinėjo tikėtiną geležinkelio kelio išardymo poveikį (ginčijamo sprendimo 317–324 ir 363 konstatuojamosios dalys).

240 Dėl aplinkybės, kad Komisija turėjo išnagrinėti, ar geležinkelio kelio nesuremontavimas po eismo sustabdymo galėjo užkirsti kelią LDZ konkuruoti su ieškove ilguoju maršrutu į Latviją dėl paveiktų krovinių, t. y. dėl krovinių kiekių, kurie iki 2008 m. rugsėjo 2 d. buvo gabenami trumpuoju maršrutu, reikia pažymėti, kaip tai padarė Komisija, jog šis argumentas grindžiamas teiginiu, kad geležinkelio kelio išardymas paveikė tik iki 2008 m. rugsėjo 2 d. trumpuoju maršrutu į Latviją vežtus krovinių kiekius.

241 Ginčijamo sprendimo 158 konstatuojamojoje dalyje Komisija, remdamasi O & D metodu, atitinkamą rinką apibrėžė kaip jūra eksportuojamų *Orlen* naftos produktų rinką, t. y. naftos produktų vežimo geležinkeliu iš naftos perdribimo gamyklos į Klaipėdos, Rygos ir Ventspilio jūrų terminalus rinką. Todėl kroviniai, kuriuos galėjo paveikti geležinkelio kelio išardymas, neapsiribojo palyginti nedideliais naftos produktų kiekiais, vežtais geležinkeliu prieš sustabdant eismą 2008 m. rugsėjo mėn., bet sudarė labai didelę *Orlen* naftos perdirbimo gamyklos produkcijos, skirtos eksportui jūra į tarptautines rinkas, dalį.

242 Kadangi ieškovė neginčijo atitinkamos rinkos apibrėžties, pateiktos ginčijamame sprendime, Komisijai negalima priekaištauti padarius kokią nors klaidą dėl to, kad nenagrinėjo, ar geležinkelio kelio išardymas po eismo sustabdymo galėjo užkirsti kelią LDZ konkuruoti su ieškove ilguoju maršrutu į Latviją tik dėl paveiktų krovinių.

243 Atsižvelgiant į visa tai, kas išdėstyta, reikia konstatuoti, jog Komisijai negalima priekaištauti padarius kokią nors klaidą dėl to, kad nenagrinėjo, ar geležinkelio kelio nesuremontavimas galėjo turėti antikonkurencinį poveikį atitinkamai rinkai.

244 Todėl reikia atmesti ketvirtos dalies pirmojo priekaišto antrą argumentą, taigi ir visą pirmąjį priekaištą.

2) Dėl antrojo priekaišto, grindžiamo LDZ turėtos galimybės konkuruoti su LG vežant ilguoju maršrutu į Latviją vertinimo klaidomis

245 Nurodydama antrąjį priekaištą ieškovė iš esmės teigia, jog Komisija padarė vertinimo klaidą, kai nusprendė, kad LDZ turėjo įtikimą galimybę konkuruoti su ja vežant trumpuoju maršrutu į Latviją, bet ne ilguoju maršrutu.

246 Grįsdama antrąjį priekaištą ieškovė iš esmės pateikia dvi argumentų grupes. Pirmąja argumentų grupe ieškovė ginčija ginčijamame sprendime atliktą analizę dėl kliūčių patekti į rinką buvimo ir, be kita ko, išvadą, kad ilguosiuose maršrutuose į Latvijos jūrų terminalus LDZ buvo labiau priklausoma nuo LG (ginčijamo sprendimo 290–308 konstatuojamosios dalys). Antrąja argumentų grupe ieškovė siekia paneigti ginčijamame sprendime padarytą išvadą, kad ilgieji maršrutai į Latvijos jūrų terminalus nebuvo pelningi, palyginti su maršrutu į Klaipėdą (ginčijamo sprendimo 309–316 konstatuojamosios dalys).

i) Dėl argumentų, kuriais siekiama ginčyti kliūčių patekti į rinką buvimą

247 Pirmąja argumentų grupe ieškovė ginčija galimų kliūčių patekti į rinką buvimą ir, be kita ko, ginčijamame sprendime pateiktą teiginį, kad LDZ buvo labiau priklausoma (ginčijamo sprendimo 300 konstatuojamoji dalis) nuo vertikaliai integruoto rinkoje veikiančio ūkio subjekto (ginčijamo sprendimo 293 konstatuojamoji dalis), t. y. pačios ieškovės, ne tik Lietuvos teritorijoje esančioje 34 km atkarpoje (trumpasis maršrutas), bet taip pat ilgesnėje 152 km atkarpoje (ilgasis maršrutas). Be to, ieškovė ginčija išvadą, padarytą ginčijamame sprendime, kad *ex ante* požiūriu ši situacija kėlė gerokai didesnę riziką LDZ nei veiklos vykdymas trumpaisiais maršrutais į Latvijos jūrų terminalus (ginčijamo sprendimo 301 konstatuojamoji dalis). Kalbant konkrečiai, ieškovė siekia paneigti ginčijamame sprendime padarytą išvadą, kad LDZ pateikta paraiška skirti pajėgumų ilgajame maršrute į Latviją buvo susijusi su gerokai ilgesniais ir gerokai dažniau naudojamais maršrutais Lietuvoje, todėl buvo sudėtingesnė, o tai padidino įtampą su geležinkelių infrastruktūros valdytoja, t. y. LG (ginčijamo sprendimo 297 konstatuojamoji dalis).

248 Šiuo klausimu, pirma, ieškovė teigia, kad sprendimus dėl infrastruktūros pajėgumų skyrimo Lietuvoje priima ne ji, o Lietuvos valstybinė geležinkelio inspekcija (toliau – VGI), prižiūrima Susisiekimo ministerijos. VGI turi priimti sprendimus nediskriminuodama per griežtą keturių mėnesių terminą. Antra, per 28 dienas nuo prašymo pateikimo LDZ gavo visus teisės aktuose reikalaujamus leidimus, kad galėtų savarankiškai vykdyti veiklą pirmoje ilgojo maršruto Lietuvoje dalyje, t. y. nuo Latvijos sienos iki Radviliškio (Lietuva). Nėra jokių duomenų, rodančių, kad buvo sunku ar sudėtingiau LDZ gauti reikalingus leidimus dėl antros ilgojo maršruto atkarpos. Trečia, ginčijamame sprendime Komisija pripažino, kad ilgajame maršrute nebuvo perteklinių pajėgumų rizikos, todėl nebuvo įtampos su ieškove rizikos. Ketvirta, ieškovei, kaip vienintelei geležinkelių infrastruktūros valdytojai Lietuvoje, buvo taikoma pareiga nediskriminuoti taip pat ir papildomų geležinkelių paslaugų atžvilgiu. Niekas neleidžia daryti prielaidos, kad ji nesilaikė savo pareigų. Penkta, labai mažai tikėtina, kad patvirtinimo procedūra ir papildomų paslaugų teikimas būtų buvę paprasti, kiek tai susiję su 34 km (trumpasis maršrutas) arba 60 km (pirma ilgojo maršruto atkarpa) Lietuvos teritorijoje, tačiau labai sudėtingi dėl papildomų 92 km (antra ilgojo maršruto atkarpa).

249 Be to, ieškovė ginčija tai, kad LDZ galėjo būti labiau priklausoma nuo jos, kad gautų informacijos apie prieigos sąlygas ir mokesčius, susijusius su ilguoju maršrutu, nei siekdama gauti informacijos apie prieigos sąlygas ir mokesčius, susijusius su trumpuoju maršrutu. Ieškovės teigimu, visa reikšminga informacija paskelbta Lietuvos oficialiajame leidinyje ir VGI, kuri turi užtikrinti nediskriminacinę prieigą prie infrastruktūros ir nustatyti mokesčius, interneto svetainėje. Nors 2008–2009 m. tinklo nuostatuose nenurodyta tiksli mokesčių už papildomas geležinkelių paslaugas suma, visi infrastruktūros mokesčiai buvo paskelbti ir žinomi visuomenei. Be to, kartu su šia informacija nurodytos ir mokesčių apskaičiavimo formulės. VGI apskaičiuoti mokesčiai būdavo paskelbiami prieš sudarant konkretų traukinių tvarkaraštį, o tai leido kiekvienam pareiškėjui lengvai apskaičiuoti faktinius

mokesčius. Be to, net jei dar buvo tam tikrų neaiškumų dėl tikslaus mokesčių už papildomas paslaugas dydžio, nėra tikėtina, kad šis tariamas skaidrumo trūkumas nėra kliūtis patekti į trumpąjį maršrutą ir pirmą ilgojo maršruto atkarpą Lietuvoje (dėl kurios LDZ gavo visus reikalaujamus leidimus), bet yra didelė kliūtis patekti į antrą ilgojo maršruto atkarpą.

250 Komisija ir įstojusi į bylą šalis ginčija šią argumentų grupę.

251 Šiuo klausimu reikia pažymėti, jog ginčijamame sprendime Komisija iš esmės konstatavo, kad viso 19 km ilgio geležinkelio kelio išardymas, dėl kurio trumpiausias ir tiesiausias maršrutas nuo naftos perdirbimo gamyklos iki Latvijos sienos tapo neprieinamas konkurentams, buvo elgesys, kai taikytos kitokios nei įprastą konkurenciją formuojančios priemonės, galinčios sukelti potencialų antikonkurencinį poveikį žemutinės grandies naftos produktų vežimo geležinkeliu į Klaipėdos, Rygos ir Ventspilio jūrų terminalus paslaugų teikimo rinkai (ginčijamo sprendimo 2, 177 ir 202 konstatuojamosios dalys).

252 Pirmiausia Komisija nusprendė, kad prieš išardant geležinkelio kelią LDZ turėjo įtikimą galimybę vežti eksportui jūra skirtus *Orlen* naftos produktus iš naftos perdirbimo gamyklos į Latvijos jūrų terminalus naudojant trumpąjį maršrutą į Latviją. Komisija taip pat pabrėžė, kad ieškovė buvo labai susirūpinusi dėl to, kad *Orlen* gali naudotis LDZ vežimo geležinkeliu paslaugomis. Be to, Komisija pažymėjo, kad *Orlen* ir LDZ dvejus metus nagrinėjo šią galimybę, kad *Orlen* valdybos pirmininkas pareiškė, jog dėl šių derybų buvo daromas spaudimas LG, ir kad LDZ pateikė prašymą, kad galėtų gauti licenciją vykdyti veiklą Lietuvos teritorijoje esančioje trumpojo maršruto į Latviją dalyje, bet ne ilgaisiais maršrutais į Latvijos jūrų terminalus. Vis dėlto vėliau Komisija atliko pajėgumų ir vežimo išlaidų analizę. Siekdama patvirtinti šį vertinimą, Komisija pažymėjo, kad, pirma, įvertinus technines galimybes ir pajėgumus, *Orlen* naftos produktai galėjo būti vežami į Latvijos jūrų terminalus, antra, Latvijos jūrų terminalai buvo patikima alternatyva Klaipėdos uostui tvarkant naftos produktus, trečia, *Orlen* vežimo geležinkeliu išlaidų klausimas buvo pagrindinis veiksnys pasirenkant maršrutą, ketvirta, vežimo geležinkeliu išlaidos priklausė nuo maršruto ilgio ir valstybės narės, kurioje jis buvo vykdomas, ir, penkta, LDZ galėjo pateikti konkurencingą pasiūlymą trumpuoju maršrutu į Latvijos jūrų terminalus.

253 Be to, Komisija konstatavo, kad išardžius geležinkelio kelią LDZ nebeturėjo galimybės siūlyti konkurencingas *Orlen* naftos produktų vežimo geležinkeliu iš naftos perdirbimo gamyklos į kaimyninius jūrų terminalus paslaugas, taigi nebegalėjo daryti konkurencinio spaudimo LG dėl didelių kliūčių patekti į geležinkelių sektorių ir šiam sektoriui būdingų nepalankių konkurencinių sąlygų, su kuriomis susiduria geležinkelio operatoriai, konkuruojantys su jau rinkoje veikiančiu operatoriumi, kuris taip pat atsakingas už infrastruktūros valdymą.

254 Komisijos teigimu, vienintelė LDZ galimybė pasiūlyti konkurencingas *Orlen* naftos produktų vežimo geležinkeliu paslaugas buvo bandyti veikti maršrute į Klaipėdą arba ilguosiuose maršrutuose į Latvijos jūrų terminalus. Komisija pažymėjo, kad visas 228 km ilgio maršrutas į Klaipėdą yra Lietuvos teritorijoje ir kad didžioji dalis ilgųjų maršrutų į Latvijos jūrų terminalus kerta Lietuvos teritoriją (152 km). Taigi Komisija nusprendė, kad ieškovė turėjo konkurencinį pranašumą savo tinkle ir kad LDZ konkurencinė padėtis maršrute į Klaipėdą ir ilguosiuose maršrutuose į Latvijos jūrų terminalus buvo silpnesnė nei trumpuosiuose maršrutuose į šiuos jūrų terminalus.

255 Komisija taip pat išsamiai apibūdino kliūtis patekti į rinką ir nepalankias konkurencines sąlygas, su kuriomis potencialus konkurentas, kaip antai LDZ, galėjo susidurti ieškovės tinkle. Komisija daugiausia dėmesio skyrė didžiausioms kliūtims patekti į rinką, t. y. prieigai prie geležinkelių infrastruktūros ir prie papildomų geležinkelių paslaugų (ginčijamo sprendimo 293–304 konstatuojamosios dalys) ir informacijos ir skaidrumo, susijusio su patekimo į rinką sąlygomis, trūkumui (ginčijamo sprendimo 305–308 konstatuojamosios dalys). Ji pridūrė, kad net jei LDZ būtų galėjusi pasiūlyti *Orlen* naftos

produktų vežimo geležinkeliu ilgaisiais maršrutais į Latvijos jūrų terminalus paslaugas be kliūčių patekti į rinką, šie maršrutai būtų buvę mažiau pelningi, palyginti su maršrutu į Klaipėdą, todėl šie ilgieji maršrutai į Latvijos jūrų terminalus nebuvo konkurencinga alternatyva maršrutui į Klaipėdą.

256 Galiausiai Komisija padarė išvadą, kad dėl to buvo apribotos konkurencinės galimybės naftos produktų vežimo geležinkeliu iš naftos perdirbimo gamyklos į Klaipėdos, Rygos ir Ventspilio jūrų terminalus paslaugų teikimo rinkoje.

257 Pirma, nagrinėjamu atveju iš pradžių reikia pažymėti, kad savo argumentais ieškovė siekia tik ginčyti papildomus vertinimus, kuriuos Komisija pateikė ginčijamo sprendimo 208 ir paskesnėse konstatuojamosiose dalyse, bet nekvestionuoja ginčijamo sprendimo 205–207 konstatuojamosiose dalyse pateiktų pagrindinių vertinimų, pagal kuriuos, prieš išardant geležinkelio kelią LDZ turėjo įtikimą galimybę vežti eksportui jūra skirtus *Orlen* naftos produktus iš naftos perdirbimo gamyklos į Latvijos jūrų terminalus trumpuoju maršrutu į Latviją. Dėl sprendimų, susijusių su geležinkelių infrastruktūros pajėgumų skyrimu, reikia pažymėti, kaip tai daro Komisija, jog ginčijamame sprendime neneigiama, kad šiuos sprendimus priima VGI. Šiuo klausimu ginčijamo sprendimo 296 konstatuojamojoje dalyje Komisija pripažino, kad, kiek tai susiję su pajėgumų skyrimu Lietuvoje, paraiškos suteikti prieigą prie geležinkelių infrastruktūros pateikiamos VGI, kuri tikrina jų išsamumą. Vis dėlto Komisija toliau paaiškino, o ieškovė šiuo aspektu jai neprieštaravo, kad būtent ieškovė atlieka techninį paraiškų vertinimą ir parengia VGI traukinių tvarkaraščio projektą. Todėl, kaip teigia Komisija, LDZ paraiška skirti pajėgumus konkrečiai priklausė nuo ieškovės atlikto vertinimo. Be to, paraiška skirti pajėgumus skiriasi nuo prašymo išduoti teisės aktuose reikalaujamus leidimus, kaip antai saugos sertifikatą, būtiną norint vykdyti veiklą Lietuvoje. Todėl, kaip teisingai pažymi Komisija, neturi reikšmės tai, kad, kaip teigia ieškovė, po prašymo savarankiškai vykdyti veiklą Lietuvoje esančios ilgųjų maršrutų į Latvijos jūrų terminalus atkarpos dalyje pateikimo LDZ prireikė 28 dienų, kad gautų visus teisės aktuose reikalaujamus leidimus. Iš tiesų ginčijamame sprendime atliktas kliūčių patekti į rinką vertinimas grindžiamas ne sunkumais gauti teisės aktuose reikalaujamus leidimus, bet sunkumais siekiant, kad būtų skirta pajėgumų.

258 Antra, dėl argumento, susijusio su įtariamais pajėgumų apribojimais, taikomais ilgiesiems maršrutams į Latvijos jūrų terminalus, reikia pažymėti, kaip tai padarė Komisija, jog ginčijamame sprendime nebuvo teigta, kad šiuose maršrutuose egzistuoja tokie apribojimai. Tačiau ginčijamame sprendime nurodyta, kad paraiškos skirti pajėgumus buvo sudėtingesnės. Iš tiesų šios paraiškos priklausė nuo ieškovės atliekamo vertinimo dėl ilgesnio maršruto Lietuvoje, kuris buvo dažniau naudojamas nei Lietuvoje esanti trumpojo maršruto į Latviją dalis (ginčijamo sprendimo 297 konstatuojamoji dalis). Traukinio linijų susikirtimo rizika buvo didesnė ilguosiuose maršrutuose į Latvijos jūrų terminalus, nes šie maršrutai jau buvo naudojami, o Lietuvoje esanti trumpojo maršruto dalis buvo naudojama išimtinai *Orlen* naftos produktams vežti (ginčijamo sprendimo 298 konstatuojamoji dalis).

259 Trečia, dėl argumento, kad ieškovei buvo taikoma pareiga nediskriminuoti taip pat ir papildomų geležinkelių paslaugų atžvilgiu, reikia pažymėti, jog ginčijamo sprendimo 293–300 ir 303 konstatuojamosiose dalyse nurodyta, kad į Lietuvos teisę perkeliant Direktyvoje 2001/14 įtvirtintą nediskriminavimo principą ieškovei suteikta diskrecija nustatyti nepalankias sąlygas prieigai prie geležinkelių infrastruktūros ir papildomų geležinkelių paslaugų teikimui. Kalbant konkrečiai, ginčijamo sprendimo 293 ir 294 konstatuojamosiose dalyse Komisija pažymėjo, kad papildomų geležinkelio paslaugų teikimas nebūtinai buvo reglamentuotas arba kad jis reglamentuotas suteikiant tam tikrą diskreciją dėl teikiamos paslaugos kainų ir kokybės. Taip yra tam tikrų priežiūros paslaugų (dėl riedmenų), prieigos prie tam tikrų įrenginių (kaip antai skirstymo stočių ar riedmenų stovėjimo ir valymo įrenginių) arba pagalbos (be kita ko, kai traukinys sugenda ir dėl to sutrinka eismas) atveju. Todėl, jei naujas operatorius, kaip antai LDZ, naudojosi rinkoje įsitvirtinusio operatoriaus, šiuo atveju ieškovės, paslaugomis, pastarasis operatorius iš esmės galėjo nustatyti sąlygas, kuriomis šios paslaugos buvo teikiamos, o dėl to kilo netikrumas dėl šių paslaugų kokybės ir kainos. Reikia pažymėti, kad ieškovė neginčija visų šių išvadų ir tik teigia, jog nėra pagrindo manyti, kad ji nesilaikė pareigų.

260 Ketvirta, dėl argumentų, kuriais siekiama paneigti ginčijamame sprendime padarytą išvadą, jog LDZ buvo labiau priklausoma nuo ieškovės, kad gautų informacijos apie prieigos sąlygas ir mokesčius, susijusius su ilguoju maršrutu, nei siekdama gauti informacijos apie prieigos sąlygas ir mokesčius, susijusius su trumpuoju maršrutu, reikia pažymėti, kaip tai padarė Komisija, jog ginčijamame sprendime pripažinta, kad infrastruktūros mokesčių apskaičiavimo formulės buvo paskelbtos viešai. Vis dėlto Komisija taip pat nusprendė, kad, kalbant apie ilgesnįjį maršrutą Lietuvoje, LDZ dar labiau trūko informacijos ir skaidrumo dėl prieigos sąlygų ir papildomų geležinkelių paslaugų kainų. Kalbant konkrečiai, ginčijamo sprendimo 308 konstatuojamojoje dalyje Komisija pabrėžė, kad ieškovės 2008–2009 m. tinklo nuostatuose (*Network Statement of 2008–2009*) buvo apibrėžta tik prieigos prie Lietuvos geležinkelių infrastruktūros mokesčių apskaičiavimo formulė. Iš tiesų šiame dokumente nebuvo nurodyti faktiniai mokesčiai už papildomas geležinkelių paslaugas, o tik buvo nurodyta, kad šios papildomos paslaugos apmokestinamos pagal galiojančius teisės aktus. Ieškovė neginčija šio teiginio ir savo procesiniuose dokumentuose nurodo, kad net jei dar buvo tam tikrų neaiškumų dėl tikslaus mokesčių už papildomas paslaugas dydžio, nėra įtikėtina, jog šis galimas skaidrumo trūkumas nebuvo kliūtis patekti į trumpąjį maršrutą ir pirmą ilgojo maršruto atkarpą Lietuvoje, tačiau buvo vertinamas kaip didelė kliūtis patekti į antrą ilgojo maršruto atkarpą. Be to, argumentu, kad nors 2008–2009 m. tinklo nuostatuose nenurodyta tiksli mokesčių už papildomas geležinkelių paslaugas suma, visi infrastruktūros mokesčiai buvo paskelbti ir žinomi visuomenei, ieškovė netiesiogiai patvirtina, kad dokumente nebuvo nurodyti faktiniai mokesčiai už papildomas geležinkelių paslaugas. Šiuo klausimu reikia pažymėti, kad šis dokumentas buvo pateiktas Bendrajam Teismui atsakant į vieną iš šioje byloje taikytų proceso organizavimo priemonių (žr. šio sprendimo 65 punktą) ir kad jame iš tikrųjų nenurodytas faktinių mokesčių už papildomas geležinkelių paslaugas dydis. Be to, reikia pažymėti, kaip tai padarė Komisija, jog ginčijamame sprendime konstatuota ne tai, kad trūko tik skaidrumo dėl ilgojo maršruto į Latviją, o tai, kad dėl skaidrumo, susijusio su už papildomas geležinkelių paslaugas mokamomis kainomis, trūkumo didėjo rizika LDZ tiek trumpajame maršrute, tiek maršrute į Klaipėdą, nors taip nebuvo trumpajame maršrute, nes pastarajame maršrute LDZ nebuvo priklausoma nuo ieškovės papildomų paslaugų arba bent jau buvo mažiau priklausoma (ginčijamo sprendimo 307 konstatuojamoji dalis).

261 Todėl, priešingai, nei teigia ieškovė, Komisija nepadarė vertinimo klaidos, kai nusprendė, kad skaidrumo dėl tikslaus mokesčių už papildomas paslaugas dydžio nebuvimas yra kliūtis patekti į ilgąjį maršrutą ir į maršrutą į Klaipėdą.

262 Galiausiai, penkta, dėl ieškovės dublike pateikto argumento, kad Komisijos atsiliepime į ieškinį nurodytas ranka rašytas dokumentas be datos nebuvo susijęs su klausimu, ar veiklos vykdymas ilgajame maršrute kėlė didesnę riziką LDZ (ginčijamo sprendimo 283 konstatuojamoji dalis), pirmiausia reikia pažymėti, kad nors nagrinėjamas dokumentas paminėtas ginčijamo sprendimo 97–99 konstatuojamosiose dalyse ir 316 konstatuojamosios dalies 3 punkte, ieškovė jį ginčijo tik dublike. Be to, nors dokumentas buvo aiškiai susijęs ne su LDZ, o su potencialiu LG konkurentu Latvijos operatoriumi, jame nagrinėjama galima grėsmė Klaipėdos jūrų terminalo interesams ir skyriuje „Apsauga nuo Latvijos“ išvardytos įvairios kliūtys patekti į rinką, kurias ieškovė galėjo sudaryti kiekvienam konkurentui iš Latvijos, įskaitant LDZ. Todėl, priešingai, nei teigia ieškovė, nagrinėjamas dokumentas ginčijamame sprendime galėjo būti vertinamas kaip vienas iš įrodymų, kad veiklos vykdymas ilgajame maršrute LDZ kėlė gerokai didesnę riziką.

263 Iš viso to, kas išdėstyta, matyti, kad nė vienas iš ieškovės pateiktų argumentų negali paneigti ginčijamame sprendime padarytų išvadų dėl kliūčių patekti į rinką ir, be kita ko, išvados, kad LDZ buvo labiau priklausoma nuo ieškovės kaip vertikaliai integruoto rinkoje veikiančio ūkio subjekto.

264 Vadinasi, reikia atmesti ketvirtos dalies antrojo priekaišto pirmą argumentų grupę.

ii) Dėl argumentų, kuriais siekiama ginčyti, kad ilgieji maršrutai į Latvijos jūrų terminalus nebuvo konkurencingi, palyginti su maršrutu į Klaipėdą

265 Antrąja argumentų grupe ieškovė ginčija ginčijamame sprendime išdėstytą teiginį, kad ilgieji maršrutai į Latvijos jūrų terminalus nebuvo konkurencingi, palyginti su maršrutu į Klaipėdą (ginčijamo sprendimo 288 ir 310 konstatuojamosios dalys), todėl LDZ būtų galėjusi daryti konkurencinį spaudimą LG tik trumpajame maršrute, t. y. jei geležinkelio kelias būtų buvęs suremontuotas.

266 Pirmiausia, ieškovės teigimu, šis teiginys neįtikinamas dėl įvairių priežasčių.

267 Pirma, po eismo sustabdymo 2008 m. rugsėjo 29 d. raštu LDZ pasiūlė *Orlen* teikti vežimo geležinkeliu į Rygą tiek trumpuoju, tiek ilguoju maršrutu paslaugas. Taigi atrodo, jog pati LDZ darė prielaidą, kad ji gali veiksmingai konkuruoti ilgajame maršrute į Latviją taip pat ir dėl LG į Klaipėdą vežamos *Orlen* produkcijos. Antra, 2009 m. vidaus dokumente LG padarė išvadą, kad ilgojo ir trumpojo maršrutų skirtumai nėra esminiai, kiek tai susiję su atstumu ir kaina. Todėl nėra tikėtina, kad LDZ galėjo konkuruoti su LG tik trumpajame maršrute, bet ne ilgajame maršrute. Trečia, tarp trijų maršrutų nėra didelių sąnaudų skirtumų, o tai taip pat atrodo natūralu, nes visi šie maršrutai priklauso tai pačiai geografinei rinkai. Todėl visiškai mažai tikėtina, kad LDZ būtų galėjusi daryti spaudimą ieškovei dėl į Klaipėdą vežamos *Orlen* produkcijos tik trumpajame maršrute (tuo atveju, jei geležinkelio kelias būtų buvęs rekonstruotas arba suremontuotas).

268 Antra, ieškovės teigimu, Komisijai atliekant sąnaudų palyginimą taip pat padaryta daug klaidų.

269 Ieškovės teigimu, Komisijos vartojami žodžiai jau įrodo, kad sąnaudų palyginimas nebuvo pagrįstas išsamia ir patikima analize. Taigi Komisija pripažįsta, kad „ji negali tiksliai kiekybiškai įvertinti šių struktūrinių skirtumų poveikio vežimo sąnaudoms“ ir kad „LG ir LDZ galėjo taikyti skirtingus sąnaudų paskirstymo metodus ir tai galėjo turėti įtakos jų atliktam [sąnaudų] apskaičiavimui“. Ji taip pat nurodo, kad nebuvo aišku, „ar“ Latvijos uostai, palyginti su Klaipėda, turėjo didelį konkurencinį pranašumą, kiek tai susiję su visomis gabenimo jūra sąnaudomis, ir pažymi, kad trumpasis maršrutas į Rygą „atrodo patraukliausias“. Be to, kai Komisija palygino ieškovės ir LDZ sąnaudų paskirstymą, didžiausia LDZ sąnaudų dalis Latvijoje esančioje ilgojo maršruto į Rygą atkarpoje buvo kategorija „kita“, o „kitos“ ieškovės sąnaudos sudarė tik daug mažesnę procentinę visų jos sąnaudų Lietuvoje esančioje ilgojo maršruto į Rygą ar Ventspilį atkarpoje dalį. Be to, Komisija neatsižvelgė į tai, kad ieškovė ir LDZ taikė visiškai skirtingus sąnaudų paskirstymo metodus, dėl ko bet koks sąnaudų palyginimas yra savavališkas. Pavyzdžiui, remiantis Komisijos naudotais duomenimis, ieškovės sąnaudos vienam tonkilometriui (tkm) buvo pakankamai statiškos ir nekito pagal atstumą, o numatomos LDZ sąnaudos mažėjo ilgesnių maršrutų atvejais, nes apskaičiuota, kad krovinių pakrovimo ir iškrovimo sąnaudos buvo pastoviosios išlaidos, prie kurių vėliau būdavo pridedamos faktinės vežimo sąnaudos, kurių dydis būdavo proporcingas maršruto ilgiui ir krovinių kiekiui.

270 Be to, ieškovės teigimu, net jei ginčijamo sprendimo lentelėje Nr. 5 „*Orlen* naftos produktų vežimo sąnaudos vienai tonai (ilgieji maršrutai ir maršrutas į Klaipėdą)“ pateikti duomenys buvo pagrįsti panašiais sąnaudų paskirstymo metodais, jie nepagrindžia teiginio, kad LDZ negalėjo įtikinamai konkuruoti ilgajame maršrute dėl į Klaipėdą vežamos *Orlen* produkcijos. Be to, ieškovė pabrėžia, jog ginčijamame sprendime Komisija pripažino, kad lentelėje Nr. 5 nurodytos ilgųjų maršrutų sąnaudos tikriausiai buvo pervertintos. Nepaisant to, atrodo, kad sąnaudos vežant šiais maršrutais buvo labai panašios į sąnaudas vežant maršrutu į Klaipėdą, todėl LDZ galėjo daryti konkurencinį spaudimą, be kita ko, atsižvelgiant į bendrus pranašumus sąnaudų požiūriu, kuriuos, Komisijos nuomone, ji turėjo prieš ieškovę, kiek tai susiję, pavyzdžiui, su energijos kainomis, darbo užmokesčio sąnaudomis ir vežimo jūra sąnaudomis. Ieškovės nuomone, visas šias aplinkybes patvirtina tai, kad 2008 m. rugsėjo mėn. LDZ pasiūlė *Orlen* vežti jos produkciją iš Klaipėdos į Latvijos jūrų terminalus ilguoju maršrutu. Be to, lentelėje Nr. 5 naudoti duomenys apie sąnaudas yra gerokai mažesni už kainas, kurias 2008 m. ir 2009 m. *Orlen* faktiškai mokėjo už toną už vežimo geležinkeliu maršrutu į Klaipėdą paslaugas.

271 Komisija ir įstojusi į bylą šalis ginčija šią argumentų grupę.

272 Nagrinėjamu atveju, pirma, dėl 2008 m. rugsėjo 29 d. rašto, kuriuo LDZ pateikė *Orlen* pasiūlymą dėl vežimo geležinkeliu į Rygą tiek trumpuoju maršrutu, tiek ilguoju maršrutu į Latvijos jūrų terminalus paslaugų, reikia pažymėti, kad šiame rašte LDZ pasiūlė tarifų už naftos produktų vežimą Latvijos teritorija į Rygos uostą apskaičiavimo 2008 metams projektą. Kalbant konkrečiai, iš šio rašto turinio matyti, kad LDZ pasiūlytas tarifų apskaičiavimo projektas buvo susijęs tik su Latvijoje esančiomis ilgųjų ir trumpųjų maršrutų į Rygą atkarpomis. Iš tiesų rašte buvo nurodyti maršrutai Maitene–Mangali (Ryga) ir Rengė–Mangali (Ryga). Todėl ieškovė, remdamasi vien nagrinėjamu laišku, negali daryti išvados, kad LDZ pasiūlymas buvo konkurencingas, nes jame neatsižvelgta į kainas, kurias ji taikė Lietuvoje esančiuose abiejų maršrutų atkarpose. Be to, ieškovė nepateikė jokių įrodymų, pagrindžiančių jos dublike pateiktą argumentą, kad tuo momentu, kai pateikė *Orlen* pasiūlymą, LDZ akivaizdžiai puikiai žinojo apie konkurencinę padėtį, taip pat atitinkamas kainas ir sąnaudas. Be to, vien pasiūlymo buvimas nereiškia, kad jis iš tikrųjų yra konkurencingas ir bet kuriuo atveju toks pat konkurencingas, koks būtų galėjęs būti, jei geležinkelio kelias nebūtų buvęs išardytas. Todėl remdamasi šiuo raštu ieškovė negali daryti jokios išvados dėl LDZ pajėgumo daryti jai veiksmingą konkurencinį spaudimą ilgajame maršrute.

273 Antra, kalbant apie 2009 m. vidaus dokumentą, kuriame ieškovė padarė išvadą, jog trumpojo ir ilgojo maršrutų skirtumai nėra esminiai, kiek tai susiję su atstumu ir kaina, reikia pažymėti, kad nagrinėjamas dokumentas yra dokumentas Nr. ES 9/VJ6. Išvada, į kurią daro nuorodą ieškovė, pateikta šio dokumento trečiame ir paskutiniame puslapyje, kuriame ji lygino *Orlen* produktų vežimą į Jelgavą (Latvija) per Šiaulius (Lietuva) su tiesioginiu vežimu per Rengę. Todėl šioje išvadoje nepalygintos visų maršrutų į Latvijos jūrų terminalus sąnaudos ir ji nesusijusi su *Orlen* naftos produktų vežimu siekiant juos eksportuoti jūra. Be to, aplinkybė, kad, ieškovės nuomone, trumpojo ir ilgojo maršrutų į Latvijos jūrų terminalus skirtumai nėra esminiai atstumo ir kainos požiūriu, nebūtinai taikoma LDZ.

274 Iš to matyti, jog nei šio sprendimo 272 punkte minėtas pasiūlymas, nei šio sprendimo 273 punkte nurodytas vidaus dokumentas negali paneigti Komisijos išvados, kad ilgieji maršrutai į Latvijos jūrų terminalus buvo mažiau pelningi, palyginti su maršrutu į Klaipėdą.

275 Trečia, dėl argumento, kad nėra didelių ilgųjų maršrutų į Latvijos jūrų terminalus, trumpųjų maršrutų į Latvijos jūrų terminalus ir maršruto į Klaipėdą sąnaudų skirtumų, reikia pažymėti, kad nors, priešingai nei maršrute į Klaipėdą, didelė ilgojo maršruto (į Rygą) dalis (86 km) iš tiesų buvo Latvijoje, kur, remiantis ginčijamu sprendimu, vežimo geležinkeliu sąnaudos, visų pirma energijos kainos ir darbo užmokesčio sąnaudos, buvo gerokai mažesnės nei Lietuvoje (ginčijamo sprendimo 253 konstatuojamoji dalis), tiesa ir tai, kad į ilgąjį maršrutą į Rygą taip pat įėjo Lietuvoje esanti dalis, t. y. 152 km. Todėl, atsižvelgiant į tai, kad Komisija skaičiavo sąnaudas, susijusias su maršrutais į Latvijos jūrų terminalus, sudėdama ieškovės ir LDZ sąnaudas jų atitinkamuose maršrutų etapuose, siekiant įvertinti šių maršrutų sąnaudų skirtumus, prie sąnaudų, susijusių su Latvijoje esančią ilgojo maršruto į Rygą dalimi, turi būti pridėtos sąnaudos, susijusios su Lietuvoje esančia to paties maršruto dalimi. Be to, tas pats pasakytina apie sąnaudų, susijusių su ilguoju maršrutu į Ventspilį, apskaičiavimą. Ieškovė taip pat neginčija sąnaudų, kurias Komisija nurodė ginčijamo sprendimo 311 konstatuojamojoje dalyje pateiktoje lentelėje Nr. 5. Ši lentelė rodo, kad, priešingai, nei tvirtina ieškovė, 2008–2009 m. *Orlen* naftos produktų gabenimo sąnaudos už toną buvo nuo [*konfidencialu*] iki [*konfidencialu*] % didesnės vežant ilguoju maršrutu į Rygą nei maršrutu į Klaipėdą ir nuo [*konfidencialu*] iki [*konfidencialu*] % didesnės vežant ilguoju maršrutu į Ventspilį nei maršrutu į Klaipėdą. Todėl, priešingai, nei teigia ieškovė, nėra pakankamai įrodymų, patvirtinančių, kad LDZ kaip veiksminga konkurentė galėjo siūlyti paslaugas atitinkamoje rinkoje, konkuruodama su ieškove ilgajame maršrute, ir taip daryti jai konkurencinį spaudimą.

276 Ketvirta, kalbant apie argumentus, kuriais siekiama paneigti Komisijos atliktą sąnaudų palyginimą, reikia pažymėti tai, kas nurodyta toliau.

277 Viena vertus, dėl argumentų, susijusių su žodžiais, kuriuos vartojo Komisija analizuodama sąnaudų palyginimą, reikia pažymėti, jog iš tam tikrų vartotų žodžių negalima daryti išvados, kad sąnaudų palyginimas nėra pagrįstas išsamia ir patikima analize. Be to, reikia pabrėžti, kaip tai padarė Komisija, jog teiginys, kad neįmanoma tiksliai kiekybiškai įvertinti šių struktūrinių skirtumų poveikio vežimo sąnaudoms (ginčijamo sprendimo 253 konstatuojamoji dalis), yra veiksnių, turinčių įtakos vežimo geležinkeliu sąnaudoms, analizės dalis ir niekaip nekeičia analizės, susijusios su trumpojo maršruto į Rygą pelningumu, išvados (ginčijamo sprendimo 254 ir 255 konstatuojamosios dalys). Teiginys, kad ieškovė ir LDZ galėjo taikyti skirtingus sąnaudų paskirstymo metodus ir tai galėjo turėti įtakos jų atliktam sąnaudų vertinimui (ginčijamo sprendimo 271–273 konstatuojamosios dalys), paaiškintas ginčijamame sprendime; jame paaiškinta, kodėl ši aplinkybė neturi reikšmės ir įtakos ieškovės ir LDZ sąnaudų palyginimui. Be to, viena iš ginčijamo sprendimo frazių, kurią ginčija ieškovė, išimta iš konteksto. Iš tiesų visa to sprendimo frazė buvo tokia: „[t]aigi Rygos ir Ventspilio uostai galėjo būti bent jau patikima Klaipėdos uosto alternatyva, nepaisant to, jog galima taip pat laikyti, kad jie turėjo didelį konkurencinį pranašumą bendrų vežimo jūra sąnaudų požiūriu“ (ginčijamo sprendimo 240 konstatuojamoji dalis). Galiausiai, kiek tai susiję su kitame ginčijamo sprendimo skirsnyje išdėstytu teiginiu, jog, remiantis veiksnių, turinčių įtakos vežimo geležinkeliu sąnaudoms, analize, trumpasis maršrutas į Rygą yra patraukliausias, pažymėtina, kad paskui šis teiginys pagrindžiamas ginčijamo sprendimo 255–266 konstatuojamosiose dalyse pateiktu išsamesniu maršrutų sąnaudų palyginimu, rodančiu, kad trumpasis maršrutas į Rygą iš tikrųjų yra patraukliausias.

278 Kita vertus dėl ieškovės argumento, jog ginčijamame sprendime nėra lyginami „obuoliai su obuoliais“, Komisija teisingai pažymi, kad ginčijamame sprendime išsamiai atsakoma į ieškovės argumentus dėl sąnaudų analizės ir, be kita ko, į prieštaravimus dėl galimybės juos palyginti. Iš ginčijamo sprendimo 269 konstatuojamosios dalies matyti, jog atsakyme į pranešimą apie priekaištus ieškovė jau buvo nurodžiusi, kad jos ir LDZ sąnaudos nebuvo panašios. Ginčijamo sprendimo 270–284 konstatuojamosiose dalyse Komisija išsamiai atmetė ieškovės argumentus. Ginčijamo sprendimo 272 ir 273 konstatuojamosiose dalyse ji, be kita ko, paaiškino, jog atsižvelgė į aplinkybę, kad ieškovės ir LDZ sąnaudų apskaičiavimo metodai galėjo skirtis ir kad tai galėjo turėti įtakos jų atliktiems sąnaudų sudedamosios dalies, kaip antai administracinių išlaidų, vertinimams. Vis dėlto ji taip pat pažymėjo, kad toks metodų skirtumas galėjo lemti tik nedidelį sąnaudų skirtumą. Be to, ginčijamo sprendimo 274 konstatuojamojoje dalyje Komisija paaiškino, kodėl nusprendė, kad ieškovės ir LDZ sąnaudų apskaičiavimas apėmė tas pačias paslaugas ir tas pačias sąnaudų sudedamąsias dalis bent jau dėl 2009 m. Kaip matyti iš ginčijamo sprendimo 406 išnašos, kadangi ieškovė nepateikė 2008 m. sąnaudų sąmatos, Komisija analizavo 2009 m. ieškovės sąnaudų duomenis.

279 Todėl ieškovė negali remtis argumentu, kad sąnaudų vertinimo metodika yra klaidinga, siekdama užginčyti ginčijamame sprendime Komisijos atliktą sąnaudų palyginimą ir teigti, kad šis palyginimas yra savavališkas.

280 Šios išvados negalima paneigti kitais ieškovės argumentais.

281 Pirma, kalbant apie argumentą, kad net jei ginčijamo sprendimo lentelėje Nr. 5 pateikti duomenys buvo pagrįsti panašių sąnaudų paskirstymo metodais, jie nepagrindžia teiginio, kad LDZ negalėjo būti įtikima konkurentė ilguosiuose maršrutuose į Latvijos jūrų terminalus, reikia konstatuoti, jog ieškovė nepateikė duomenų, kuriais būtų siekiama įrodyti, kad [*konfidencialu*] % skirtumo tarp sąnaudų vežant ilguoju maršrutu į Rygą 2008 m. [*konfidencialu*] ir sąnaudų vežant maršrutu į Klaipėdą [*konfidencialu*] turėjo visiškai nebelikti atsižvelgiant į tai, kad sąnaudos, kurias Komisija nurodė ginčijamo sprendimo lentelėje Nr. 5 dėl ilgųjų maršrutų, buvo „tikriausiai buvo pervertintos“. Be to, kadangi pateikdama argumentą ieškovė teigia, jog [*konfidencialu*] % skirtumas tarp sąnaudų vežant ilguoju maršrutu į Rygą 2008 m. [*konfidencialu*] ir sąnaudų vežant maršrutu į Klaipėdą [*konfidencialu*] nebuvo didelis, reikia pažymėti, kaip tai padarė Komisija, kad ginčijamame sprendime taip pat įrodyta, jog, net laikantis atsargaus požiūrio, ilgojo maršruto į Ventspilį sąnaudos buvo [*konfidencialu*] % 2008 m. ir [*konfidencialu*] % 2009 m. didesnės už maršruto į Klaipėdą sąnaudas. [*Konfidencialu*] % arba [*konfidencialu*] % skirtumas yra didelis ir jį gali būti sunku paneigti remiantis pervertinimu.

282 Antra, kalbant apie argumentą, kad lentelėje Nr. 5 [*konfidencialu*] naudoti duomenys apie sąnaudas yra gerokai mažesni už kainas, kurias *Orlen* faktiškai mokėjo už toną už vežimo geležinkeliu į Klaipėdą paslaugas 2008 m. [*konfidencialu*] ir 2009 m. [*konfidencialu*], todėl, vadovaujantis ginčijamo sprendimo 281–284 konstatuojamosiose dalyse Komisijos taikyta logika, LDZ būtų galėjusi daryti konkurencinį spaudimą ieškovei, jei būtų nusprendusi tai padaryti, reikia pažymėti, kad, priešingai, nei tvirtina ieškovė, Komisijos apskaičiuotos ilgojo maršruto į Rygą sąnaudos yra tik šiek tiek mažesnės už kainas, kurias *Orlen* faktiškai mokėjo už vežimo geležinkeliu maršrutu į Klaipėdą paslaugas. Kalbant apie sąnaudas, o ne apie kainas, pažymėtina, kad prie jų reikia pridėti pelno maržą, kad ir nedidelę, kuri juo labiau sumažina skirtumą, palyginti su kainomis, kurias *Orlen* faktiškai sumokėjo už vežimo geležinkeliu maršrutu į Klaipėdą paslaugas.

283 Atsižvelgiant į visa tai, kas išdėstyta, reikia konstatuoti, jog Komisijai negalima priekaištauti padarius išvadą, kad ilgieji maršrutai į Latvijos jūrų terminalus nebuvo konkurencingi, palyginti su maršrutu į Klaipėdą.

284 Todėl ketvirtos dalies antras priekaištas, taigi ir visa ieškinio antrojo pagrindo ketvirta dalis turi būti atmesti.

285 Iš to, kas išdėstyta, matyti, kad antrasis pagrindas turi būti atmestas kaip nepagrįstas.

3. Dėl trečiojo pagrindo, grindžiamo SESV 296 straipsnio ir Reglamento Nr. 1/2003 2 straipsnio pažeidimu dėl įrodymų nepakankamumo ir nemotyvavimo

286 Nurodydama trečiąjį pagrindą ieškovė iš esmės teigia, kad Komisija pažeidė SESV 296 straipsnį dėl nemotyvavimo ir Reglamento Nr. 1/2003 2 straipsnį, nes nepateikė pakankamai įrodymų ginčijamame sprendime padarytai išvadai dėl SESV 102 straipsnio pažeidimo pagrįsti.

287 Komisija ir į bylą įstojusi šalis ginčija šiuos argumentus.

288 Trečiąjį ieškinio pagrindą iš esmės sudaro dvi dalys: pirma dalis, kurioje teigiama, kad pažeistas SESV 296 straipsnis dėl nemotyvavimo, ir antra dalis, kurioje nurodoma, kad pažeistas Reglamento Nr. 1/2003 2 straipsnis.

a) Dėl trečiojo pagrindo pirmos dalies, grindžiamos SESV 296 straipsnio pažeidimu dėl nemotyvavimo

289 Grįsdama pirmą dalį ieškovė iš esmės nurodo du priekaištus, kuriuos reikia nagrinėti kartu. Pirmasis priekaištas grindžiamas tuo, kad Komisija nenurodė, kodėl nukrypo nuo suformuotos jurisprudencijos atsisakymo suteikti esminę infrastruktūrą srityje, o antrasis – tuo, kad Komisija nepateikė pakankamų priežasčių, įrodančių, jog nagrinėjamu atveju buvo išskirtinių su geležinkelio keliu susijusių aplinkybių, pateisinančių piktnaudžiavimo konstatavimą.

290 Pirmiausia reikia pažymėti, kad ieškovės argumentai, pateikti grindžiant du pirmos dalies priekaištus, nesusiję su ginčijamo sprendimo nemotyvavimu ar nepakankamu motyvavimu. Iš tikrųjų šie argumentai sutampa su ginčijamo sprendimo pagrįstumo kritika. Pareiga motyvuoti sprendimus yra esminis procedūrinis reikalavimas, kuris turi būti skiriamas nuo motyvų pagrįstumo, nuo kurio priklauso, ar ginčijamas aktas yra teisėtas iš esmės. Sprendimo motyvavimas yra formalus motyvų, kuriais grindžiamas šis sprendimas, atskleidimas. Jeigu šiuose motyvuose yra klaidų, jos lemia ginčijamo akto neteisėtumą iš esmės, bet neturi įtakos jo motyvavimui, kuris gali būti pakankamas, nors ir pateikta klaidingų motyvų (žr. 2008 m. liepos 10 d. Sprendimo *Bertelsmann ir Sony Corporation of America / Impala*, C-413/06 P, EU:C:2008:392, 181 punktą ir nurodytą jurisprudenciją). Be to, reikia pažymėti, kad tokie argumentai jau buvo pateikti, išnagrinėti ir atmesti nagrinėjant ieškinio pirmąjį ir antrąjį pagrindus.

291 Darytina išvada, kad trečiojo pagrindo pirma dalis turi būti atmesta.

b) Dėl trečiojo pagrindo antros dalies, grindžiamos Reglamento Nr. 1/2003 2 straipsnio pažeidimu

292 Pirmiausia reikia konstatuoti, kaip tai padarė Komisija, kad, išskyrus trumpą Reglamento Nr. 1/2003 2 straipsnio paminėjimą ieškinio 143 punkte, ieškovė nepagrindė savo teiginio, kai nurodė ginčijamo sprendimo ištraukas, kuriose, kaip ji mano, nepakanka įrodymų. Vis dėlto ieškovė patikslino savo argumentą pastabų dėl įstojimo į bylą paaiškinimo 28 ir 29 punktuose. Kalbant konkrečiai, šių pastabų 29 punkte ji nurodė, kad Komisija nesirėmė tiesioginiais ar rašytiniais, tiksliais ir įtikinamais įrodymais, pakankamai teisiškai patvirtinančiais pažeidimą. Bet kuriuo atveju ieškovė tvirtina, kad remdamasi jurisprudencija pateikė argumentus, kurie leidžia kitaip vertinti Komisijos nustatytas faktines aplinkybes ir pakeisti Komisijos paaiškinimą, pateiktą konstatuojant pažeidimą, kitu įtikinamu faktinių aplinkybių paaiškinimu.

293 Šiuo klausimu reikia pažymėti, jog iš Reglamento Nr. 1/2003 2 straipsnio ir suformuotos jurisprudencijos matyti, kad jei konkurencijos teisės srityje kyla ginčas dėl pažeidimo buvimo, Komisijai tenka pareiga įrodyti jos konstatuotus pažeidimus ir pateikti įrodymų, kurie teisiškai pakankamai patvirtintų pažeidimą sudarančių aplinkybių buvimą (žr. 2013 m. balandžio 12 d. Sprendimo *GEMA / Komisija*, T-410/08, nepaskelbtas Rink., EU:T:2013:171, 68 punktą ir nurodytą jurisprudenciją).

294 Nors būtina, kad Komisija pateiktų tikslių ir nuoseklių įrodymų, pagrindžiančių visišką įsitikinimą, kad pažeidimas buvo padarytas, reikia pabrėžti, kad kiekvienas Komisijos pateiktas įrodymas nebūtinai turi atitikti šiuos kriterijus dėl kiekvieno pažeidimo elemento. Pakanka, kad šiuos reikalavimus bendrai atitiktų įrodymų visetas, kuriuo remiasi institucija, kaip nurodyta jurisprudencijoje dėl SESV 101 straipsnio įgyvendinimo. Šis principas taip pat taikomas bylose dėl SESV 102 straipsnio įgyvendinimo (šiuo klausimu žr. 2010 m. liepos 1 d. Sprendimo *AstraZeneca / Komisija*, T-321/05, EU:T:2010:266, 477 punktą ir nurodytą jurisprudenciją).

295 Kalbant apie įrodymų, kuriais rėmėsi Komisija, įrodomąją galią, reikia skirti du atvejus.

296 Pirma, kai Komisija konstatuoja konkurencijos taisyklių pažeidimą remdamasi prielaida, kad nustatytos faktinės aplinkybės gali būti paaiškintos tik antikonkurenciniu elgesiu, Sąjungos teismas turi panaikinti atitinkamą sprendimą, jeigu atitinkamos įmonės pateikia argumentų, kurie leidžia kitaip vertinti Komisijos nustatytas faktines aplinkybes ir pakeisti Komisijos paaiškinimą, pateiktą konstatuojant pažeidimą, kitu įtikinamu faktinių aplinkybių paaiškinimu. Iš tiesų tokiu atveju negalima konstatuoti, kad Komisija pateikė konkurencijos teisės pažeidimo įrodymą (šiuo klausimu žr. 1984 m. kovo 28 d. Sprendimo *Compagnie royale asturienne des mines ir Rheinzink / Komisija*, 29/83 ir 30/83, EU:C:1984:130, 16 punktą ir 1993 m. kovo 31 d. Sprendimo *Ahlström Osakeyhtiö ir kt. / Komisija*, C-89/85, C-104/85, C-114/85, C-116/85, C-117/85 ir C-125/85–C-129/85, EU:C:1993:120, 126 ir 127 punktus).

297 Antra, kai Komisija remiasi įrodymais, kurie iš esmės yra pakankami pažeidimui įrodyti, atitinkamai įmonei nepakanka remtis galimybe, jog atsirado aplinkybė, kuri galėjo turėti poveikį minėtų įrodymų įrodomajai galiai, kad Komisijai tektų pareiga įrodyti, jog ši aplinkybė neturėjo poveikio jų įrodomajai galiai. Priešingai, išskyrus atvejus, kai tokio įrodymo atitinkama įmonė negalėjo pateikti dėl pačios Komisijos elgesio, ta įmonė privalo teisiniu požiūriu pakankamai įrodyti, pirma, kad egzistuoja aplinkybė, kuria ji remiasi, antra, kad šia aplinkybe paneigiama įrodymų, kuriais remiasi Komisija, įrodomoji galia (žr. 2010 m. gruodžio 15 d. Sprendimo *E.ON Energie / Komisija*, T-141/08, EU:T:2010:516, 56 punktą ir nurodytą jurisprudenciją).

298 Nagrinėjamu atveju iš ieškinio antrojo pagrindo analizės matyti, jog Komisija nekonstatavo piktnaudžiavimo dominuojančia padėtimi remdamasi prielaida, kad nustatytas faktines aplinkybes galima paaiškinti tik antikonkurenciniu elgesiu. Tačiau ji rėmėsi įrodymais, kurių iš esmės pakako ginčijamam pažeidimui įrodyti. Be to, argumentai, kuriuos ieškovė išdėstė siekdama, kad Komisijos nustatytos faktinės aplinkybės būtų vertinamos kitaip, neleidžia Komisijos paaiškinimo, pateikto konstatuojant pažeidimą, pakeisti kitu įtikinamu faktinių aplinkybių paaiškinimu.

299 Todėl, atsižvelgiant į šio sprendimo 292–297 punktuose nurodytą jurisprudenciją, reikia konstatuoti, kad Komisija nepažeidė Reglamento Nr. 1/2003 2 straipsnio.

300 Darytina išvada, kad trečiojo pagrindo antra dalis, taigi ir visas trečiasis ieškinio pagrindas turi būti atmesti.

4. Dėl penktojo pagrindo, grindžiamo Reglamento Nr. 1/2003 7 straipsnio pažeidimu, nes sprendimu nustatyta neproporcinga taisomoji priemonė

301 Nurodydama penktąjį pagrindą ieškovė teigia, kad ginčijamu sprendimu pažeistas Reglamento Nr. 1/2003 7 straipsnis, nes tuo sprendimu jai nustatyta neproporcinga taisomoji priemonė.

302 Kalbant konkrečiai, pirma, ieškovė teigia, kad pagal Reglamento Nr. 1/2003 7 straipsnį ji galėjo būti įpareigota tik atkurti prieš išardant geležinkelio kelią buvusią konkurencinę padėtį ir kad prieš šį išardymą geležinkelio kelias jau nebegalėjo būti naudojamas nuo eismo sustabdymo 2008 m. rugsėjo 2 d. Reikiamos investicijos į naują, neesminę infrastruktūrą viršytų ankstesnės padėties atkūrimą, būtų beprecedentės ir neproporcingos.

303 Antra, ieškovė tvirtina, jog kadangi prieš sustabdant eismą geležinkelio kelią naudojo tik vienas klientas nedidelei savo produkcijos daliai ir dabar jis naudojasi kitu maršrutu, nebuvo aišku, ar šis klientas naudotųsi nauju geležinkelio keliu.

304 Trečia, ieškovė teigia, kad aptariamai rekonstrukcijai reikėtų labai didelių investicijų, dėl kurių ji turėtų savo išteklius skirti tik vienam klientui, kurio paklausa yra ribota, ir dėl to nukentėtų kiti maršrutai.

305 Ketvirta, ieškovė teigia, kad pareiga atstatyti geležinkelio kelią būtų neproporcinga priemonė, jeigu jai nebūtų leista reikalauti, kad vieninteliai du potencialūs naujos infrastruktūros naudotojai padengtų tinkamą ir pagrįstą rekonstrukcijos sąnaudų dalį.

306 Penkta, atsakydama į Komisijos atsiliepimą į ieškinį ieškovė tvirtina, kad, skirtingai nei Komisijos nurodytoje „*Microsoft* byloje“, nagrinėjamu atveju kalbama apie investicijas į visiškai naują infrastruktūrą, o ne apie dalijimąsi esama infrastruktūra.

307 Be to, reikia pažymėti, jog 2018 m. kovo 9 d. ieškovė paskelbė pranešimą spaudai, kuriame nurodyta, kad ji, susitarusi su Komisija, sudarė veiksmų planą, pagal kurį geležinkelio kelias bus atkurtas iki 2019 m. pabaigos. Be to, remiantis spaudoje pateikta informacija, 2018 m. rugpjūčio 14 d. ieškovė ir *Orlen* pasirašė susitarimą dėl eismo geležinkelio keliu atnaujinimo. Per posėdį ieškovė ir įstojusi į bylą šalis patvirtino, kad geležinkelio kelio rekonstrukcijos darbai buvo baigti 2019 m. gruodžio mėn. ir kad po posėdžio dieną vykusių bandymų eismas geležinkelio keliu turi būti atnaujintas iki 2020 m. vasario mėn. pabaigos.

308 Komisija ir įstojusi į bylą šalis ginčija ieškovės argumentus.

309 Pirmiausia reikia priminti, jog Reglamento Nr. 1/2003 7 straipsnio 1 dalyje, be kita ko, nurodyta, kad kai Komisija, veikdama skundo pagrindu ar savo iniciatyva, nustato SESV 101 ar 102 straipsnio pažeidimą, ji gali priimti sprendimą, kuriuo reikalaujama, kad įmonės ar įmonių asociacijos nutrauktų

pažeidimą. Be to, šioje straipsnio dalyje numatyta, kad Komisija taip pat gali konstatuoti, kad pažeidimas padarytas praeityje, jei ji turi teisėtą interesą tai daryti (2015 m. rugsėjo 9 d. Sprendimo *Philips / Komisija*, T-92/13, nepaskelbtas Rink., EU:T:2015:605, 132 punktas).

310 Pagal proporcingumo principą, kuris yra vienas iš bendrųjų Sąjungos teisės principų, reikalaujama, kad Sąjungos institucijų veiksmai neviršytų to, kas tinkama ir būtina nagrinėjamų teisės aktų teisėtiems tikslams pasiekti, todėl, kai galima rinktis iš kelių tinkamų priemonių, reikia taikyti mažiausiai suvaržančią, o sukelti nepatogumai neturi būti neproporcingi siekiamiems tikslams (žr. 2012 m. gegužės 24 d. Sprendimo *MasterCard ir kt. / Komisija*, T-111/08, EU:T:2012:260, 323 punktą ir nurodytą jurisprudenciją).

311 Šiuo klausimu Teisingumo Teismas jau yra nusprendęs, kad Reglamento Nr. 1/2003 7 straipsnyje aiškiai nurodyta proporcingumo principo taikymo apimtis į jo taikymo sritį patenkančiose situacijose. Iš tiesų pagal Reglamento Nr. 1/2003 7 straipsnio 1 dalį Komisija gali nustatyti suinteresuotosioms įmonėms bet kokią elgesio ar struktūrinę taisomąją priemonę, proporcingą įvykdytam pažeidimui ir būtiną pažeidimui veiksmingai nutraukti (2010 m. birželio 29 d. Sprendimo *Komisija / Alrosa*, C-441/07 P, EU:C:2010:377, 39 punktas).

312 Be to, buvo pažymėta, kad nors, žinoma, Komisija gali konstatuoti pažeidimą ir nurodyti atitinkamoms šalims jį nutraukti, ji neprivalo šalims primesti vieno iš įvairių galimų elgesio modelių, atitinkančių Sutartį (1992 m. rugsėjo 18 d. Sprendimo *Automec / Komisija*, T-24/90, EU:T:1992:97, 52 punktas), ar nuspręsti dėl konkrečios įvairių galimų elgesio modelių įgyvendinimo tvarkos (šiuo klausimu žr. 2008 m. lapkričio 20 d. Nutarties *SIAE / Komisija*, T-433/08 R, nepaskelbta Rink., EU:T:2008:520, 37 punktą).

313 Nagrinėjamu atveju ginčijamu sprendimu ne tik skirta 27 873 000 eurų bauda pagal Reglamento Nr. 1/2003 23 straipsnio 2 dalį, bet ir pagal to paties reglamento 7 straipsnį pareikalauta, kad ieškovė nutrauktų pažeidimą, per tris mėnesius pateikdama Komisijai pasiūlymą dėl atitinkamų priemonių (ginčijamo sprendimo 395 konstatuojamoji dalis ir 3 straipsnis). Kalbant konkrečiai, ginčijamo sprendimo 394 konstatuojamojoje dalyje Komisija pažymėjo, kad keli struktūriniai ar elgsenos sprendimai galėtų sudaryti sąlygas nutraukti pažeidimą atkuriant konkurencinę padėtį, buvusią prieš geležinkelio kelio išardymą, arba rekonstruojant tą kelią, arba pašalinant nepalankias sąlygas konkurentams alternatyviuose maršrutuose į Klaipėdos, Rygos ir Ventspilio jūrų terminalus, aprašytas ginčijamo sprendimo 7.4.2 punkte.

314 Todėl ginčijamame sprendime ieškovei buvo nurodyta veiksmingai nutraukti pažeidimą ir, atsižvelgiant į tai, kad šiuo tikslu gali būti reikšmingi keli struktūriniai ar elgsenos sprendimai, pasiūlytos, kaip pripažįsta ieškovė, dvi galimybės, t. y. rekonstruoti geležinkelio kelią arba pašalinti nepalankias sąlygas konkurentams alternatyviuose maršrutuose į Klaipėdos, Rygos ir Ventspilio jūrų terminalus. Darytina išvada, kad, remiantis šio sprendimo 311 ir 312 punktuose nurodyta jurisprudencija, ginčijamame sprendime numatytos įvairios taisomosios priemonės, kurių imantis gali būti nutrauktas pažeidimas, tačiau nenurodyta, kurią iš šių priemonių pasirinkti. Iš tiesų ragindama ieškovę pateikti pasiūlymą dėl taisomųjų priemonių Komisija jai leido laisvai nuspręsti, kokių veiksmų imtis, kad nutrauktų pažeidimą. Kalbant konkrečiai, Komisija leido ieškovei laisvai pasirinkti, kaip pašalinti nepalankias sąlygas konkurentams alternatyviuose maršrutuose į Klaipėdos, Rygos ir Ventspilio jūrų terminalus tuo atveju, jei ji nebūtų pasirinkusi geležinkelio kelio rekonstrukcijos.

315 Pirma, ieškovė teigia, kad antroji galimybė, t. y. pašalinti nepalankias sąlygas konkurentams alternatyviuose maršrutuose į Klaipėdos, Rygos ir Ventspilio jūrų terminalus, nebuvo tinkamas sprendimas. Iš tiesų šių nepalankių sąlygų ir, be kita ko, LDZ priklausomybės nuo jos, kaip vertikaliai integruoto rinkoje veikiančio ūkio subjekto, pašalinimas reikštų, kad ji būtų išskaidyta siekiant perduoti geležinkelių infrastruktūros valdytojo funkcijas kitam subjektui ir jai palikti tik kaip vežimo geležinkeliu paslaugų teikėjo vykdomą veiklą. Ieškovės teigimu, dėl tokio išskaidymo Lietuvos parlamentas, kuriam ji neturi jokios įtakos, turi priimti naujus teisės aktus. Be to, tokio scenarijaus

atveju ji negalėtų ekonomiškai išsilaikyti, nes susidurtų su krovinių geležinkeliu vežėjų iš Nepriklausomų valstybių sandraugos (NVS) konkurencija. Todėl vienintelė tinkama galimybė buvo geležinkelio kelio rekonstrukcija. Dublike ji priduria, jog tam, kad būtų atleista nuo jai pagal Geležinkelių transporto kodekso 24 straipsnio 6 punktą tekusios atsakomybės teikti VGI techninį vertinimą, taip pat būtų buvę būtina imtis teisėkūros veiksmų.

316 Šiuo klausimu reikia pažymėti, pirma, jog, kaip konstatuota šio sprendimo 314 punkte, pagal šio sprendimo 312 punkte nurodytą jurisprudenciją Komisija neįvedė ar nenustatė konkrečios tvarkos, kad būtų pašalintos nepalankios sąlygos konkurentams alternatyviuose maršrutuose į Klaipėdos, Rygos ir Ventspilio jūrų terminalus tuo atveju, jei ji nebūtų pasirinkusi geležinkelio kelio rekonstrukcijos. Kalbant konkrečiai, Komisija nereikalavo išskaidyti įmonės ar priimti naujų teisės aktų.

317 Bet kuriuo atveju reikia konstatuoti, kaip tai padarė Komisija, jog ieškovės argumentas, kad dėl nepalankių sąlygų, su kuriomis susidūrė konkurentai kituose maršrutuose į Klaipėdos, Rygos ir Ventspilio jūrų terminalus, pašalinimo būtinai būtų reikėję visiškai atskirti nuosavybę, yra nepagrįstas. Aplinkybė, kad per administracinę procedūrą Komisija reikalavo tokio nuosavybės atskyrimo kaip sąlygos, kad būtų priimtas sprendimas dėl įsipareigojimų pagal Reglamento Nr. 1/2003 9 straipsnį, net jei ji būtų patvirtinta, neįrodo, kad toks atskyrimas buvo vienintelis būdas pašalinti nepalankias sąlygas, su kuriomis susidūrė konkurentai kituose maršrutuose į Klaipėdos, Rygos ir Ventspilio jūrų terminalus, ir, be kita ko, LDZ priklausomybę nuo ieškovės. Tas pats pasakytina apie dėl įvairių suinteresuotųjų subjektų spaudimo atmestą pasiūlymą, kurį Komisija iš pradžių pateikė priimant ketvirtąjį geležinkelių dokumentų rinkinį, griežtai atskirti geležinkelių infrastruktūros valdytoją ir geležinkelio operatorių. Iš tiesų, nors 2016 m. kovo mėn. Europos Parlamento dokumente „Ketvirtasis geležinkelių dokumentų rinkinys“, kuriuo remiasi ieškovė, nurodyta, kad galutinėje ketvirtojo geležinkelių dokumento rinkinio pasiūlymo versijoje nenumatytas „privalomas atskyrimas“, jame pridurta, kad vertikaliai integruotos įmonės leidžiamos su sąlyga, kad infrastruktūros valdytojas yra visiškai nepriklausomas ir turi veiksmingas teises priimti sprendimus. Darytina išvada, jog pats ieškovės nurodytas dokumentas patvirtina, kad yra alternatyva visiškam nuosavybės atskyrimui.

318 Reikia konstatuoti, kad, atsižvelgiant į ginčijamame sprendime Komisijos atliktą antikonkurencinio poveikio analizę, nepalankių sąlygų konkurentams alternatyviuose maršrutuose į Klaipėdos, Rygos ir Ventspilio jūrų terminalus, aprašytų ginčijamo sprendimo 7.4.2 punkte, pašalinimas buvo tinkama taisomoji priemonė ginčijamam pažeidimui baigti. Todėl ši taisomoji priemonė, kaip viena iš galimybių baigti pažeidimą (ginčijamo sprendimo 394 konstatuojamoji dalis), buvo proporcinga priemonė ginčijamam pažeidimui nutraukti.

319 Antra, ieškovė teigia, kad geležinkelio kelio rekonstrukcija yra neproporcinga ir beprecedentė taisomoji priemonė.

320 Šiuo klausimu reikia pažymėti, kaip tai padarė Komisija, kad taisomoji priemonė, pagal kurią būtų atstatytas geležinkelio kelias, kaip viena iš galimybių užtikrinti ginčijamo sprendimo veiksmingumą (394 konstatuojamoji dalis), yra tiesioginė ieškovės veiksmų, t. y. šio kelio išardymo, pripažinimo neteisėtais pasekmė ir ja tik siekiama, kad būtų nutrauktas nagrinėjamas pažeidimas (šiuo klausimu žr. 2012 m. gegužės 24 d. Sprendimo *MasterCard ir kt. / Komisija*, T-111/08, EU:T:2012:260, 325 punktą).

321 Ši išvada negali būti paneigta kitais ieškovės argumentais.

322 Pirma, reikia konstatuoti, jog argumentas, kad prieš išardymą geležinkelio kelias buvo labai prastos būklės ir nebegalėjo būti naudojamas nuo eismo sustabdymo 2008 m. rugsėjo 2 d. ir kad Komisija nenagrinėjo, ar ieškovė pagal SESV 102 straipsnį privalėjo atlikti remonto darbus, grindžiamas klaidinga prielaida. Tai yra prielaida, kad Komisija turėjo kaip piktnaudžiavimą kvalifikuoti geležinkelio kelio nesuremontavimą po eismo šiuo keliu sustabdymo ir nagrinėti šią bylą atsižvelgdama į jurisprudenciją, susijusią su prieiga prie esminės infrastruktūros. Todėl, atsižvelgiant į pastabas, pateiktas nagrinėjant pirmąjį pagrindą, šiam argumentui negalima pritarti.

323 Antra, dėl argumento, kad ginčijamame sprendime, atrodo, reikalaujama, jog ieškovė investuotų į naują infrastruktūrą, prieinamą tik siekiant padėti konkurentei, o tai gerokai viršija paprastą ankstesnės padėties atkūrimą ir ne tik kad neturi precedento, bet ir yra neproporcinga, reikia pažymėti, jog, priešingai, nei teigia ieškovė, ginčijamame sprendime nereikalauta, kad ji investuotų savo išteklius į naują infrastruktūrą, prieinamą tik siekiant padėti konkurentei. Atvirkščiai, iš ginčijamo sprendimo matyti, kad pagal galiojančius teisės aktus ieškovė buvo įpareigota užtikrinti geras eismo geležinkelio keliu sąlygas ir kad valstybė turėjo užtikrinti to finansavimą. Kalbant konkrečiai, iš nacionalinės teisės aktų matyti, jog ieškovė privalėjo imtis visų būtinų priemonių geležinkelio keliui suremontuoti, įskaitant kreipimąsi į Lietuvos vyriausybę, kad būtų priimtas palankus sprendimas geležinkelio kelio remonto ar rekonstrukcijos darbams atlikti ir kad šiems darbams būtų skirtos reikalingos valstybės lėšos. Todėl, priešingai, nei teigia ieškovė, ginčijamu sprendimu reikalaujant atstatyti geležinkelio kelią neviršijamas paprastas ankstesnės padėties atkūrimas.

324 Be to, Komisijos sprendimai, ieškovės nurodyti siekiant įrodyti, kad nagrinėjama taisomoji priemonė yra beprecedentė, negali paneigti šios išvados, nes jie, skirtingai nuo šios bylos, susiję su atsisakymu suteikti prieigą prie esminės infrastruktūros. Be to, aplinkybė, kad prieš eismo sustabdymą 2008 m. rugsėjo 2 d. geležinkelio keliu naudojosi tik vienas klientas ir tik dėl tariamai nedidelės savo produkcijos dalies, neturi reikšmės. Taip pat nesvarbu, kad yra kitas maršrutas, kuriuo šis klientas naudojosi iš karto po eismo sustabdymo.

325 Be to, kad užginčytų nustatytos teisių gynimo priemonės neproporcingumą, ieškovė negali remtis argumentu, kad geležinkelio kelio rekonstrukcijai reikėtų labai didelių investicijų (maždaug 40 mln. LTL 2008 m.) ir kad ji būtų priversta skirti savo labai ribotus išteklius, siekdama sudaryti palankesnes sąlygas vieninteliam klientui. Iš tiesų, jei ieškovė privalo atkurti geležinkelio kelią neturėdama reikalingų išteklių, tai yra tik jos elgesio, t. y. jos sprendimo skubiai visiškai išardyti geležinkelio kelią, nepaprašius valstybės sutikimo ir neužsitikrinus jos rekonstrukcijai reikalingų lėšų, pasekmė.

326 Trečia, dėl ieškovės argumento, kad pareiga atkurti geležinkelio liniją yra neproporcinga, jei jai nebūtų leista reikalauti, kad du potencialūs šios naujos infrastruktūros naudos gavėjai, t. y. *Orlen* ir LDZ, prisidėtų dengiant rekonstrukcijos sąnaudas, reikia pažymėti tai, kas nurodyta toliau.

327 Pirma, kaip matyti iš ginčijamo sprendimo 73 ir 74 konstatuojamųjų dalių, 2009 m. spalio 22 d. *Orlen* susisiekė su ieškove paštu ir pareiškė esanti pasirengusi padengti geležinkelio kelio rekonstrukcijos sąnaudas ir aptarti galimybes susigrąžinti savo investiciją. *Orlen* niekada negavo oficialaus atsakymo į savo pasiūlymą ir tik per susitikimą su ieškovės valdybos pirmininku (tuo metu – susisiekimo viceministru) žodžiu buvo informuota apie ieškovės atsisakymą. Kalbant konkrečiai, ieškovė pažymėjo, kad pagal įstatymą, kuriuo reglamentuojama geležinkelių infrastruktūros valdymo veikla, viešosios geležinkelių infrastruktūros kūrimas, modernizavimas ir plėtra negali būti finansuojami privačiomis investicijomis. Be to, savo 2009 m. strateginiame veiklos plane dėl 2010–2012 m. laikotarpio ieškovė pateikė du kitus paaiškinimus dėl *Orlen* pasiūlymo atmetimo. Ji nurodė, kad, viena vertus, tam, kad galėtų paimti paskolą, ji turėjo paskelbti atvirą konkursą, kuriame *Orlen* sėkmė negalėjo būti garantuota, ir, kita vertus, ji buvo pasiekusi skolinimosi ribą ir negalėjo pasiskolinti daugiau be savo kreditorių sutikimo. Todėl ieškovė negali remtis galimu nustatytos taisomosios priemonės neproporcingumu motyvuodama tuo, kad jai nebuvo leidžiama reikalauti, kad *Orlen* ir LDZ prisidėtų dengiant rekonstrukcijos sąnaudas.

328 Antra, ieškovė negalėjo tikėtis, kad Komisija jai leis reikalauti, kad *Orlen* ir LDZ prisidėtų dengiant rekonstrukcijos sąnaudas, nes toks leidimas jai būtų sudaręs sąlygas piktnaudžiavimo naudą paversti atlygiu (šiuo klausimu žr. 2012 m. birželio 27 d. Sprendimo *Microsoft / Komisija*, T-167/08, EU:T:2012:323, 141 ir 142 punktus). Šiuo klausimu ieškovės atliktas palyginimas su byla, kurioje priimtas 1995 m. balandžio 6 d. Sprendimas *RTE ir ITP / Komisija* (C-241/91 P ir C-242/91 P, EU:C:1995:98), neturi reikšmės. Iš tiesų byloje, kurioje priimtas tas sprendimas, konstatuotas piktnaudžiavimas buvo susijęs su atsisakymu suteikti prieigą prie neapdorotos informacijos, esančios televizijos programų tinklelyje. Tačiau paprastai už tai mokamas mokestis.

329 Darytina išvada, kad, įpareigodama ieškovę nutraukti pažeidimą arba atkuriant konkurencinę padėtį, buvusią iki geležinkelio kelio išardymo, t. y. rekonstruojant tą kelią, arba pašalinant nepalankias sąlygas konkurentams alternatyviuose maršrutuose į Klaipėdos, Rygos ir Ventspilio jūrų terminalus, Komisija nepažeidė Reglamento Nr. 1/2003 7 straipsnio.

330 Todėl reikia atmesti visą penktąjį ieškinio pagrindą.

5. Dėl ketvirtojo pagrindo, grindžiamo Reglamento Nr. 1/2003 23 straipsnio 3 dalies pažeidimu, nes ginčijamame sprendime padaryta teisės klaidų ir vertinimo klaidų nustatant baudos dydį

331 Grįsdama ketvirtąjį pagrindą ieškovė priekaištauja Komisijai padarius įvairių teisės ir vertinimo klaidų skiriant jai baudą.

332 Šį pagrindą iš esmės sudaro dvi dalys. Pirmoje dalyje ieškovė tvirtina, kad skirdama jai baudą Komisija padarė teisės ir vertinimo klaidą. Subsidiariai pateiktoje antroje dalyje, kuria siekiama, kad būtų sumažintas baudos dydis, ieškovė priekaištauja Komisijai padarius teisės ir vertinimo klaidą dėl neproporcingo baudos dydžio nustatymo. Todėl ši antra dalis, išskyrus nurodant antrąjį priekaištą pateiktą argumentą, kuris susijęs su tariamai pernelyg ilga procedūros trukme ir kuriuo siekiama, kad ginčijamas sprendimas būtų panaikintas, bus nagrinėjama toliau šio sprendimo dalyje, skirtoje subsidiariai pateiktiems reikalavimams sumažinti baudos dydį.

333 Grįsdama ketvirtojo pagrindo pirmą dalį ieškovė teigia, kad Komisija padarė teisės ir vertinimo klaidų, kai skyrė jai baudą. Šiuo klausimu priminusi, kad pagal Reglamento Nr. 1/2003 23 straipsnį Komisija gali skirti baudą SESV 102 straipsnį pažeidusiai įmonei, bet neprivalo to daryti, ieškovė tvirtina, kad baudos skyrimas yra neproporcingas, jei byla yra nauja, o taip yra nagrinėjamu atveju. Kalbant konkrečiai, Komisija ir Europos Sąjungos Teisingumo Teismas patvirtino, kad baudos nėra tinkamos bylose, kuriose keliamos naujos žalos teorijos. Be to, Komisija patvirtino, kad bauda yra netinkama, nes manė, kad byloje gali būti priimtas sprendimas dėl įsipareigojimų.

334 Pirma, ieškovė tvirtina, jog byla yra nauja ir neturi precedento, nes buvo daryta prielaida, kad dominuojančią padėtį užimanti įmonė turi pareigą investuoti į infrastruktūrą, nors prieiga prie jos nėra nei esminė, nei būtina, kad kita įmonė galėtų su ja konkuruoti. Be to, ieškovė negalėjo numatyti, kad abejonės dėl geležinkelio kelio defektų rimtumo ir jos ketinimai gali būti laikomi pakankamomis aplinkybėmis piktnaudžiavimui įrodyti.

335 Antra, ieškovė neigia veikusi bent jau aplaidžiai. Priešingai, ji tvirtina, kad sprendimas išardyti geležinkelio kelią buvo priimtas sąžiningai, ketinant vėliau jį atstatyti. Tai, kad teorija, kuria grindžiamas ginčijamas sprendimas, yra nauja, neleidžia manyti, kad buvo ketinama padaryti pažeidimą ar veikti aplaidžiai šiuo atžvilgiu.

336 Nurodydama ketvirtojo pagrindo antros dalies antrąjį priekaištą ieškovė tvirtina, jog Komisija padarė teisės ir vertinimo klaidų dėl nurodyto pažeidimo trukmės, kai nusprendė, kad pažeidimas pradėtas bent 2008 m. spalio mėn. geležinkelio kelio ardymo darbų pradžioje ir ginčijamo sprendimo priėmimo dieną dar buvo tęsiamas. Pirma, kaip teigia ieškovė, nagrinėjamas pažeidimas galėjo būti pradėtas ne anksčiau, nei ji nusprendė aktyviai nebevykdyti rekonstrukcijos projekto, t. y. po 2010 m. gruodžio 17 d. arbitražo sprendimo priėmimo. Antra, ieškovė mano, kad administracinės procedūros Komisijoje trukmė buvo pernelyg ilga ir dėl to, viena vertus, nepagrįstai pailgėjo įtariamo pažeidimo trukmė ir, kita vertus, buvo pažeista jos teisė į gynybą, nes kai kurie jos darbuotojai, dalyvavę sprendimo priėmimo procese, tuo laikotarpiu išėjo iš įmonės, o tai pakenkė jos ieškinio rengimui. Todėl ieškovė mano, kad baudos dydis turi būti iš esmės sumažintas.

337 Komisija ginčija ieškovės argumentus.

a) Dėl pirmos dalies pirmojo priekaišto, susijusio su teisinės teorijos, kuria grindžiamas ginčijamas sprendimas, naujumu

338 Nurodydama pirmąjį priekaištą ieškovė iš esmės teigia, kad ginčijamame sprendime inkriminuojamas elgesys yra nauja piktnaudžiavimo kategorija, apie kurios neteisėtumą ji nežinojo.

339 Šiuo klausimu, pirma, reikia pažymėti, kad ieškovės argumentas dėl neva naujo ginčijamo piktnaudžiavimo pobūdžio grindžiamas klaidingu ginčijamo sprendimo aiškinimu. Iš tiesų, priešingai, nei teigia ieškovė, ir kaip jau buvo pažymėta, ginčijamame sprendime jai nebuvo nustatyta pareiga investuoti į infrastruktūrą, kuri nėra nei esminė, nei būtina, kad konkurentas galėtų su ja konkuruoti. Juo ieškovė, kaip dominuojančią padėtį užimanti įmonė, taip pat nebuvo įpareigota subsidijuoti konkurentę tik tam, kad sumažintų jos patekimo į rinką riziką. Kaip jau buvo ne kartą konstatuota, ginčijamame sprendime Komisija teisingai pažymėjo, kad skubiai išardydama geležinkelio kelią, nesutelkusi reikalingų lėšų ir nesilaikydama įprastų parengiamųjų jo rekonstrukcijos etapų (ginčijamo sprendimo 182–201 konstatuojamosios dalys), ieškovė piktnaudžiavo taikydama kitokias nei įprastą konkurenciją formuojančias priemones. Ji taip pat konstatavo, kad šis elgesys galėjo sukelti potencialų antikonkurencinį konkurentų išstūmimo iš naftos produktų vežimo geležinkeliu iš naftos perdirbimo gamyklos į kaimyninius jūrų terminalus paslaugų teikimo rinkos poveikį, be objektyvaus pateisinimo sudarant kliūčių patekti į rinką. Šiuo klausimu reikia pažymėti, kad Sąjungos teismai jau buvo pripažinę piktnaudžiavimu elgesį, kaip antai ieškovės elgesį, kuriuo siekiama neleisti konkurentams patekti į rinką (šiuo klausimu žr. 2012 m. gruodžio 6 d. Sprendimo *AstraZeneca / Komisija*, C-457/10 P, EU:C:2012:770, 164 punktą). Taigi elgesio nesąžiningumas negali būti kvalifikuojamas kaip naujas.

340 Antra, reikia pažymėti, jog tai, kad Komisijos ginčijamas elgesys gali būti kvalifikuojamas kaip naujas, nereiškia, kad negali būti skirta bauda. Bendrasis Teismas jau yra konstatavęs, kad nors yra bylų, kuriose Komisija, nesant precedentų, neskyrė jokios baudos arba skyrė tik simbolinę baudą, kitose bylose Komisija skyrė dideles baudas net ir tais atvejais, kai nebuvo precedento, susijusio su tų pačių požymių turinčiu elgesiu (šiuo klausimu žr. 2017 m. spalio 26 d. Sprendimo *Marine Harvest / Komisija*, T-704/14, EU:T:2017:753, 392 punktą). Be to, reikia pažymėti, kad sprendimas, kurį grįsdama savo argumentus nurodė ieškovė, t. y. 2014 m. balandžio 29 d. Komisijos sprendimas C(2014) 2892 *final* dėl procedūros pagal [SESV] 102 straipsnį ir EEE susitarimo 54 straipsnį (Byla AT.39985 – „Motorola“ – GPRS esminių standartų patentų galiojimo užtikrinimas, 561 punktas), nėra reikšmingas. Iš tiesų šis sprendimas grindžiamas ne tik aplinkybe, kad Sąjungos teismas iki tol niekada nebuvo kvalifikavęs atitinkamo elgesio kaip piktnaudžiavimo, bet ir tuo, kad nacionaliniai teismai šiuo klausimu buvo padarę skirtingas išvadas.

341 Be to, iš jurisprudencijos matyti, jog aplinkybė, kad piktnaudžiavimas yra beprecedentis, negali paneigti pažeidimo sunkumo ar lemti baudos dydžio sumažinimo. Kalbant konkrečiai, net baudų apskaičiavimo srityje Bendrasis Teismas jau yra pripažinęs, jog tai, kad tokių pačių požymių turintis elgesys dar nebuvo nagrinėtas ankstesniuose Komisijos sprendimuose, neatleidžia įmonės nuo atsakomybės (šiuo klausimu žr. 1983 m. lapkričio 9 d. Sprendimo *Nederlandsche Banden-Industrie-Michelin / Komisija*, 322/81, EU:C:1983:313, 107 punktą ir 2010 m. liepos 1 d. Sprendimo *AstraZeneca / Komisija*, T-321/05, EU:T:2010:266, 901–903 punktus).

342 Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta, pirmos dalies pirmąjį priekaištą reikia atmesti.

b) Dėl pirmos dalies antrojo priekaišto, grindžiamo tuo, kad ieškovė neveikė aplaidžiai

343 Dėl antrojo priekaišto, grindžiamo tuo, kad ieškovė neveikė bent jau aplaidžiai, reikia priminti, jog ginčijamo sprendimo 371 konstatuojamojoje dalyje Komisija nusprendė, kad, remiantis ginčijamame sprendime aprašytomis faktinėmis aplinkybėmis ir jame pateiktu vertinimu, pažeidimas padarytas arba

ketinant apriboti konkurenciją, arba bent jau dėl aplaidumo, nes ieškovė neatsižvelgė į tai, kad išardydama geležinkelio kelią ji užkirs kelią konkurencijai naftos produktų vežimo geležinkeliu iš naftos perdirbimo gamyklos į kaimyninius jūrų terminalus paslaugų teikimo rinkoje.

344 Ieškovė ginčija šią išvadą ir iš esmės teigia, kad, įgyvendindama savo sprendimą pasirinkti 2 galimybę išardant geležinkelio kelią, o tai, kaip ji teigia, buvo būtinas pirmasis šio pasirinkimo etapas, ji veikė sąžiningai ketindama vėliau atstatyti geležinkelio kelią.

345 Šiuo klausimu reikia priminti, kad pagal suformuotą jurisprudenciją sąlyga, kad pažeidimas buvo padarytas tyčia arba dėl aplaidumo, įvykdoma, jeigu aptariama įmonė negali nežinoti apie antikonkurencinį savo elgesio pobūdį, nesvarbu, ar ji žinojo, kad pažeidžia Sutarties konkurencijos taisykles. Įmonė suvokia savo elgesio antikonkurencinį pobūdį, jeigu jai žinomos faktinės aplinkybės, kurios pateisina tiek dominuojančios padėties atitinkamoje rinkoje konstatavimą, tiek Komisijos vertinimą dėl piktnaudžiavimo tokia padėtimi (2012 m. kovo 29 d. Sprendimo *Telefónica ir Telefónica de España / Komisija*, T-336/07, EU:T:2012:172, 319 ir 320 punktai; taip pat žr. 2018 m. liepos 13 d. Sprendimo *Stührk Delikatessen Import / Komisija*, T-58/14, nepaskelbtas Rink., EU:T:2018:474, 226 punktą ir nurodytą jurisprudenciją).

346 Iš jurisprudencijos taip pat matyti, kad informuotam ūkio subjektui neturėtų kilti abejonių, kad nors didelių rinkos dalių turėjimas nebūtinai ir visais atvejais yra vienintelis lemiamas dominuojančios padėties buvimo įrodymas, tai vis dėlto turi didelę reikšmę, į kurią jis būtinai privalo atsižvelgti, kiek tai susiję su jo galimu elgesiu rinkoje (1979 m. vasario 13 d. Sprendimo *Hoffmann-La Roche / Komisija*, 85/76, EU:C:1979:36, 133 punktas). Taigi LG, rinkoje įsitvirtinusi geležinkelio operatorė ir vienintelė Lietuvoje esančios infrastruktūros, skirtos krovinių vežimo geležinkeliu paslaugoms teikti, valdytoja, negalėjo nežinoti, kad atitinkamose rinkose ji užima dominuojančią padėtį.

347 Be to, reikia pažymėti, kad ieškovės ketinimas ar apsimestinis sąžiningumas neturi reikšmės siekiant užginčyti išvadą, jog nagrinėjamas pažeidimas buvo padarytas tyčia arba dėl aplaidumo, ir kad todėl už jį gali būti skirta bauda, kaip tai suprantama pagal Reglamento Nr. 1/2003 23 straipsnio 2 dalį (šiuo klausimu žr. 1995 m. balandžio 6 d. Sprendimo *Boël / Komisija*, T-142/89, EU:T:1995:63, 116 punktą ir nurodytą jurisprudenciją). LG, kaip rūpestingas ūkio subjektas, turėjo būti susipažinusi su konkurencijos teisę reglamentuojančiais principais ir prireikus pasinaudoti specialisto patarimais, kad susiklosčiusiomis aplinkybėmis galėtų tinkamai įvertinti pasekmes, kurių gali atsirasti dėl tam tikro veiksmo, kaip antai geležinkelio kelio išardymo nagrinėjamu atveju. Tai visų pirma pasakytina apie profesinę veiklą vykdančius asmenis, kurie įpratę elgtis labai apdairiai, kai tą veiklą vykdo. Todėl iš jų galima tikėtis, kad jie ypač rūpestingai vertins savo veiklos riziką (šiuo klausimu žr. 2012 m. kovo 29 d. Sprendimo *Telefónica ir Telefónica de España / Komisija*, T-336/07, EU:T:2012:172, 323 punktą ir nurodytą jurisprudenciją).

348 Taigi Bendrasis Teismas mano, jog ieškovė negalėjo nežinoti, kad nagrinėjami veiksmai galėjo lemti rimtus konkurencijos apribojimus, visų pirma atsižvelgiant į teisės aktais įtvirtintą ar faktinį jos monopolį atitinkamose rinkose, todėl Komisija pagrįstai nusprendė, kad nagrinėjamas pažeidimas buvo padarytas bent dėl aplaidumo ir dėl to pateisinama skirti baudą.

349 Be to, ieškovė negali remtis tariamu teorijos, kuria grindžiamas ginčijamas sprendimas, naujumu siekdama paneigti, kad buvo ketinimas padaryti pažeidimą ar aplaidumas šiuo atžvilgiu. Reikia konstatuoti, jog tokiais argumentais siekiama įrodyti tik tai, kad ji nežinojo apie ginčijamame sprendime inkriminuojamo elgesio neteisėtumą atsižvelgiant į SESV 102 straipsnį. Todėl juos reikia atmesti remiantis šio sprendimo 341 punkte nurodyta jurisprudencija. Bet kuriuo atveju dėl šio sprendimo 339 punkte nurodytų priežasčių nagrinėjamu atveju ieškovė negalėjo nežinoti apie antikonkurencinį savo elgesio pobūdį.

350 Iš to matyti, jog Komisija nepadarė teisės ar vertinimo klaidos, kai nusprendė, kad ieškovė veikė bent jau aplaidžiai (ginčijamo sprendimo 371 konstatuojamoji dalis).

351 Be to, šios išvados negali paneigti aplinkybė, kad per administracinę procedūrą Komisija manė, jog byloje gali būti priimtas sprendimas dėl įsipareigojimų. Iš tiesų, kaip pažymi Komisija, aplinkybė, kad per administracinę procedūrą ji galėjo numatyti sutikti su ieškovės pasiūlymu dėl įsipareigojimų kaip priemone siekiant išvengti baudos, reiškia ne tai, jog ji nusprendė, kad tokios baudos nustatymas yra netinkamas, o tik tai, kad ji neatmetė galimybės nekonstatuoti pažeidimo ir neskirti baudos. Taigi ši aplinkybė netrukdė Komisijai galutinai nuspręsti, kad būtina konstatuoti pažeidimą ir skirti baudą.

352 Atsižvelgiant į visa tai, kas išdėstyta, reikia atmesti antrąjį priekaištą, taigi ir ieškinio ketvirtojo pagrindo pirmą dalį.

c) Dėl antros dalies antrojo priekaišto, kiek jis susijęs su tariamai pernelyg ilga procedūros trukme

353 Dėl argumento, susijusio su tariamai pernelyg ilga administracinės procedūros trukme, reikia pažymėti, jog ieškovė teigia, kad, viena vertus, ji paveikė jos teisę į gynybą ir, kita vertus, dėl jos turėtų būti sumažinta jai ginčijamame sprendime skirta bauda.

354 Pirmiausia reikia priminti, kad pagal suformuotą jurisprudenciją protingo termino paisymas vykdant administracines procedūras konkurencijos politikos srityje yra bendrasis Sąjungos teisės principas, kurio laikymąsi užtikrina Sąjungos teismai (žr. 2012 m. gruodžio 19 d. *Heineken Nederland ir Heineken / Komisija*, C-452/11 P, nepaskelbtas Rink., EU:C:2012:829, 97 punktą ir nurodytą jurisprudenciją).

355 Administracinės procedūros protingos trukmės principas dar kartą patvirtintas Chartijos 41 straipsnio 1 dalyje, kurioje nustatyta, kad „kiekvienas asmuo turi teisę į tai, kad Sąjungos institucijos, įstaigos ir organai jo reikalus tvarkytų nešališkai, teisingai ir per kuo trumpesnį laiką“ (2012 m. birželio 5 d. Sprendimo *Imperial Chemical Industries / Komisija*, T-214/06, Rink., EU:T:2012:275, 284 punktas ir nurodyta jurisprudencija).

356 Be to, iš jurisprudencijos matyti, kad tuo atveju, kai protingo termino principo pažeidimas galėjo turėti įtakos procedūros baigčiai, toks pažeidimas gali lemti ginčijamo sprendimo panaikinimą (šiuo klausimu žr. 2006 m. rugsėjo 21 d. Sprendimo *Technische Unie / Komisija*, C-113/04 P, Rink., EU:C:2006:593, 48 punktą ir nurodytą jurisprudenciją).

357 Pažymėtina, kad taikant konkurencijos taisykles protingo termino viršijimas gali būti pagrindas panaikinti sprendimus, kuriais konstatuojami pažeidimai, tik jei įrodoma, kad pažeidus šį principą buvo pažeista ir atitinkamų įmonių teisė į gynybą. Jei neįvykdoma ši konkreti sąlyga, pareigos priimti sprendimą per protingą terminą nesilaikymas neturi įtakos pagal Reglamentą Nr. 1/2003 vykdomos administracinės procedūros teisėtumui (2006 m. rugsėjo 21 d. Sprendimo *Nederlandse Federatieve Vereniging voor de Groothandel op Elektronisch Gebied / Komisija*, C-105/04 P, EU:C:2006:592, 42 punktas).

358 Darytina išvada, kad net darant prielaidą, jog buvo konstatuota, kad administracinės procedūros bendra trukmė buvo per ilga ir kad buvo pažeistas protingo termino principas, atsižvelgiant į šio sprendimo 356 ir 357 punktuose nurodytą jurisprudenciją, tokios išvados savaime nepakanka, kad ginčijamas sprendimas būtų panaikintas.

359 Be to, reikia priminti, jog buvo nuspręsta, kad pernelyg ilga pirmojo administracinio etapo trukmė gali turėti įtakos atitinkamų įmonių gynybos galimybėms ateityje, nes, be kita ko, sumažėja teisės į gynybą veiksmingumas, kai ja remiamasi antrajame etape, dėl praėjusio laiko ir dėl to kilusių sunkumų renkant kaltę paneigiančius įrodymus. Tačiau tokiu atveju svarbu, jog suinteresuotosios įmonės pakankamai tiksliai įrodytų, kad joms kilo sunkumų gintis nuo Komisijos priekaištų, ir nurodytų dokumentus ar liudijimus, kurių jos nebegali prašyti, ir priežastis, dėl kurių tai gali pakenkti jų gynybai

(šiuo klausimu žr. 2006 m. rugsėjo 21 d. Sprendimo *Technische Unie / Komisija*, C-113/04 P, EU:C:2006:593, 54 ir 60–71 punktus ir 2011 m. kovo 29 d. Sprendimo *Liuksemburgas / Komisija ir Komisija /ArcelorMittal Luxembourg ir kt.*, C-201/09 P ir C-216/09 P, EU:C:2011:190, 118 punktą).

360 Nors nagrinėjamu atveju ieškovė pateikė argumentą, grindžiamą sunkumais surinkti tam tikrus kaltę paneigiančius įrodymus dėl kai kurių jos darbuotojų išėjimo, ji šio teiginio nepagrindė konkrečiais duomenimis. Iš tiesų, nors ji, žinoma, nurodė datą, kada atitinkami darbuotojai paliko įmonę, ji nenurodė konkrečių priežasčių, kodėl, siekiant pasinaudoti teise į gynybą, buvo itin svarbu gauti informacijos iš šių asmenų, ir, svarbiausia, aplinkybių, dėl kurių nebeįmanoma gauti informacijos iš šių asmenų (šiuo klausimu žr. 2011 m. birželio 16 d. Sprendimo *Bavaria / Komisija*, T-235/07, EU:T:2011:283, 331 punktą).

361 Tokiomis aplinkybėmis reikia konstatuoti, kad ieškovė neįrodė, kad jos teisė į gynybą buvo pažeista dėl pernelyg ilgos administracinės procedūros trukmės.

362 Atsižvelgiant į visa tai, kas išdėstyta, reikia atmesti ketvirtojo pagrindo antros dalies antrąjį priekaištą, kiek jis susijęs su neva pernelyg ilga administracinės procedūros trukme.

363 Iš viso to, kas išdėstyta, matyti, kad turi būti atmesti visi pagrindiniai reikalavimai panaikinti ginčijamą sprendimą.

B. Dėl subsidiariai pateiktų reikalavimų, susijusių su baudos dydžiu

364 Antruoju reikalavimu ieškovė Bendrojo Teismo prašo sumažinti jai ginčijamo sprendimo 2 straipsnyje skirtą baudą, nes nustatytas jos dydis yra neproporcingas. Iš esmės ji ginčija, pirma, pardavimų vertės procentinę dalį, kurią Komisija naudojo kaip sunkumo koeficientą, antra, pažeidimo trukmę ir, trečia, sprendimą į bazinį baudos dydį įtraukti papildomą sumą atgrasymo tikslais. Savo reikalavimuose ieškovė ginčija baudos dydį, nes pažeistas proporcingumo principas, ir prašo Bendrojo Teismo sumažinti jai skirtos baudos dydį.

1. Dėl priekaištų, grindžiamų baudos dydžio proporcingumu

a) Dėl pirmojo priekaišto, grindžiamo neva neproporcingu Komisijos taikytu [konfidencialu] % sunkumo koeficientu

365 Grįsdama pirmąjį priekaištą ieškovė tvirtina, kad Komisijos taikytas [*konfidencialu*] % sunkumo koeficientas yra neproporcingas ir kad nepateikta jokių priežasčių dėl inkriminuojamo elgesio pobūdžio ar sunkumo. Pirma, ieškovė nurodo, kad nagrinėjamas elgesys yra naujo pobūdžio. Antra, kadangi eismas geležinkelio keliu jau tapo neįmanomas nuo eismo sustabdymo 2008 m. rugsėjo 2 d., jo išardymas neturėjo jokio ginčijamame sprendime Komisijos nurodyto išstūmimo poveikio ar jokio kito neigiamo poveikio tolesniam bendros Europos geležinkelių erdvės stiprinimui. Trečia, nėra jokio tikrumo dėl tikimybės, kad, jei geležinkelio kelias nebūtų buvęs išardytas, būtini remonto darbai iš tikrųjų būtų buvę pradėti. Ketvirta, naudotas sunkumo koeficientas yra neproporcingas atsižvelgiant į Komisijos praktiką panašiais SESV 102 straipsnio taikymo atvejais.

366 Šiuo klausimu reikia priminti, kad ginčijamo sprendimo 377–380 konstatuojamosiose dalyse Komisija, siekdama nustatyti nagrinėjamo pažeidimo sunkumo laipsnį, atsižvelgė į šiuos keturis veiksnius:

– pirma, į pažeidimo pobūdį, visų pirma į tai, kad elgesys, kai išardytas tarp dviejų valstybių narių esantis viešasis geležinkelio kelias, kenkė bendrosios rinkos stiprinimui, be kita ko, bendrai Europos geležinkelių rinkai,

– antra, į ieškovės padėtį atitinkamose rinkose, t. y. į tai, kad ieškovė buvo vienintelė paslaugų teikėja Lietuvoje tiek aukštutinės grandies geležinkelių infrastruktūros valdymo rinkoje, tiek žemutinės grandies naftos produktų vežimo geležinkeliu paslaugų rinkoje,

– trečia, į pažeidimo geografinę aprėptį, apimančią geležinkelių jungtis tarp naftos perdirbimo gamyklos ir Klaipėdos, Rygos ir Ventspilio jūrų terminalų dviejose valstybėse narėse, t. y. Lietuvoje ir Latvijoje,

– ketvirta, į pažeidimo veiksmingo įgyvendinimo būdus, t. y. kad piktnaudžiavimas išardant geležinkelio kelią pradėtas 2008 m. spalio 3 d.

367 Ginčijamo sprendimo 381 konstatuojamojoje dalyje palyginusi, viena vertus, ribotą pažeidimo geografinę aprėptį ir, kita vertus, ieškovės turimas labai dideles rinkos dalis ir neigiamą nagrinėjamo pažeidimo poveikį bendrosios rinkos stiprinimui, Komisija nusprendė, kad pardavimų vertės dalis, į kurią turėjo būti atsižvelgta kaip į sunkumo koeficientą, yra [*konfidencialu*] %, todėl ji nustatė [*konfidencialu*] EUR sumą.

368 Nagrinėjamu atveju, pirma, dėl to, kad, siekdama užginčyti tariamą Komisijos taikyto [*konfidencialu*] % sunkumo koeficiento neproporcingumą, ieškovė daro nuorodą į argumentus, pateiktus grindžiant ketvirtojo pagrindo pirmą dalį, susijusią su tuo, kad byla tariamai yra nauja ir beprecedentė, pakanka pažymėti, kad, kaip jau buvo nurodyta šio sprendimo 339 punkte, Sąjungos teismai ne kartą yra pripažinę piktnaudžiavimu elgesį, kaip antai ieškovės elgesį, kuriuo siekiama neleisti konkurentams patekti į rinką (šiuo klausimu žr. 2012 m. gruodžio 6 d. Sprendimo *AstraZeneca / Komisija*, C-457/10 P, EU:C:2012:770, 164 punktą). Taigi toks elgesys negali būti kvalifikuojamas iš naujo ir ieškovė negali pagrįstai teigti, kad tai yra nauja piktnaudžiavimo kategorija, apie kurios neteisėtumą ji nežinojo. Todėl remiantis ieškovės argumentais šiuo klausimu negalima konstatuoti, kad [*konfidencialu*] % sunkumo koeficientas yra neproporcingas.

369 Antra, dėl argumento, kad geležinkelio kelio išardymas neturėjo jokio išstūmimo poveikio ar jokio kito neigiamo poveikio tolesniam bendros Europos geležinkelių erdvės stiprinimui, reikia pažymėti, kaip jau buvo konstatuota šio sprendimo 233 punkte, jog ginčijamame sprendime Komisija teisingai nusprendė, kad pats geležinkelio kelio išardymas, neatsižvelgiant į tai, kad prieš tai buvo sustabdytas eismas šiuo keliu, galėjo turėti antikonkurencinį poveikį rinkai. Visų pirma iš antrojo pagrindo analizės matyti, kaip ginčijamame sprendime konstatavo Komisija, kad dėl geležinkelio kelio išardymo buvo apribotos konkurencinės galimybės naftos produktų vežimo geležinkeliu iš naftos perdirbimo gamyklos į Klaipėdos, Rygos ir Ventspilio jūrų terminalus paslaugų teikimo rinkoje. Tokiomis aplinkybėmis siekdama įrodyti, kad [*konfidencialu*] % sunkumo koeficientas yra neproporcingas, ieškovė negali pagrįstai teigti, kad nėra eliminavimo iš rinkos ar neigiamo poveikio.

370 Be to, ieškovė klaidingai teigia, kad geležinkelio kelio išardymas neturėjo jokio išstūmimo iš rinkos poveikio ar jokio kito neigiamo poveikio tolesniam bendros Europos geležinkelių erdvės stiprinimui. Kaip ginčijamo sprendimo 361 konstatuojamojoje dalyje pažymėjo Komisija, dvi valstybes nares (šiuo atveju Lietuvos Respubliką ir Latvijos Respubliką) jungiančio 19 km geležinkelio ruožo išardymas be objektyvaus pateisinimo, galintis sutrukdyti svarbiam klientui naudotis kito geležinkelio operatoriaus paslaugomis, daro poveikį valstybių narių prekybai ir yra elgesys, prieštaraujantis tikslams, kuriais grindžiamas bendrosios geležinkelio paslaugų rinkos, visų pirma Sąjungos krovinių vežimo geležinkeliu rinkos, stiprinimas. Iš tiesų tokiam rinkos stiprinimui būtų kliudoma, jei geležinkelio operatorius, kuris užima dominuojančią padėtį rinkoje, galėtų apsisaugoti nuo konkurencijos ir be jokio objektyvaus pateisinimo išardyti dvi valstybes nares jungiančią viešąją geležinkelių infrastruktūrą.

371 Taigi Komisija nepadarė klaidos, kai ginčijamo sprendimo 381 konstatuojamojoje dalyje, atsižvelgdama į pažeidimo pobūdį ir, be kita ko, į tai, kad tarp dviejų valstybių narių esančio viešojo geležinkelio kelio išardymas kenkė bendros Europos geležinkelių rinkos stiprinimui, taip pat į ribotą pažeidimo geografinę aprėptį, nusprendė, kad pardavimų vertės dalis, į kurią šiuo atveju reikia atsižvelgti kaip į sunkumo koeficientą, gali būti [*konfidencialu*] %.

372 Trečia, dėl argumento, kad [*konfidencialu*] % sunkumo koeficientas taip pat yra neproporcingas atsižvelgiant į Komisijos praktiką panašiais SESV 102 straipsnio taikymo atvejais ir dėl to jį taikant pažeistas vienodo požiūrio principas, reikia priminti, kad pagal suformuotą jurisprudenciją ankstesnė Komisijos sprendimų praktika nėra teisinis pagrindas nustatant baudas konkurencijos srityje ir kad sprendimai kitose bylose, kiek tai susiję su vienodo požiūrio principo pažeidimu, tėra papildomas rodiklis, nes mažai tikėtina, kad šiems sprendimams būdingos aplinkybės, kaip antai rinkos, produktai, įmonės ir atitinkami laikotarpiai, visiškai sutaps (šiuo klausimu žr. 2006 m. rugsėjo 21 d. Sprendimo *JCB Service / Komisija*, C-167/04 P, EU:C:2006:594, 201 ir 205 punktus; 2007 m. birželio 7 d. Sprendimo *Britannia Alloys & Chemicals / Komisija*, C-76/06 P, EU:C:2007:326, 60 punktą ir 2011 m. birželio 16 d. Sprendimo *Caffaro / Komisija*, T-192/06, EU:T:2011:278, 46 punktą).

373 Vis dėlto vienodo požiūrio principo, pagal kurį draudžiama panašias situacijas vertinti skirtingai, o skirtingas situacijas – panašiai, nebent toks vertinimas yra objektyviai pateisinamas, turi paisyti tiek Komisija, skirdama įmonei baudą už konkurencijos taisyklių pažeidimą, tiek visos institucijos, vykdydamos bet kokią savo veiklą. Iš to matyti, kad ankstesni Komisijos sprendimai tinkami nagrinėjant vienodo požiūrio principo laikymąsi tik tuomet, kai yra įrodyta, kad faktiniai bylų, kuriose buvo priimti minėti sprendimai, duomenys, kaip antai rinkos, produktai, šalys, įmonės ir atitinkami laikotarpiai, yra panašūs į nagrinėjamus šioje byloje (žr. 2012 m. birželio 29 d. Sprendimo *E.ON Ruhrgas ir E.ON / Komisija*, T-360/09, EU:T:2012:332, 261 ir 262 punktus ir nurodytą jurisprudenciją).

374 Nagrinėjamu atveju ieškovė neįrodė, kad bylų, susijusių su ankstesniais sprendimais, kuriais ji remiasi, faktinės aplinkybės yra panašios į šios bylos aplinkybes. Ieškovė remiasi 2016 m. rugsėjo 20 d. Komisijos sprendimu byloje pagal SESV 102 straipsnį ir EEE susitarimo 54 straipsnį (Byla AT.39759 – Įmonės ARA trukdymas patekti į rinką). Vis dėlto šiuo klausimu reikia konstatuoti, kad tas sprendimas buvo susijęs su piktnaudžiavimu, kuris, priešingai, nei teigia ieškovė, nėra panašus į piktnaudžiavimą, kuris yra šios bylos dalykas. Iš tiesų ši ankstesnė byla buvo susijusi su atsisakymu suteikti prieigą prie esminės infrastruktūros, nors šiuo atveju, nagrinėjant pirmąjį ieškinio pagrindą, buvo nustatyta, kad geležinkelio kelio išardymas, kuriuo siekiama neleisti konkurentams patekti į rinką suteikiant prieigą prie rinkos mažiau palankiomis sąlygomis, negali būti vertinamas kaip atsisakymas suteikti prieigą prie esminės infrastruktūros. Be to, kalbant apie 2009 m. gegužės 13 d. Komisijos sprendimą dėl procedūros pagal [SESV 102] straipsnį ir EEE susitarimo 54 straipsnį (Byla COMP/C-3/37.990 – „Intel“), pažymėtina, jog pabrėždama, kad šis sprendimas buvo susijęs su sąlyginėmis nuolaidomis, pati ieškovė parodė, kad šios bylos faktiniai duomenys nėra panašūs į nagrinėjamo atvejo faktinius duomenis. Todėl šie sprendimai nėra reikšmingi atsižvelgiant į vienodo požiūrio principo laikymąsi.

375 Atsižvelgiant į visa tai, kas išdėstyta, reikia konstatuoti, kad Komisija nepažeidė proporcingumo principo, kai, apskaičiuodama ieškovei skirtinos baudos bazinį dydį, nustatė [*konfidencialu*] % pardavimų vertės dalį, taikytą kaip sunkumo koeficientą.

b) Dėl antrojo priekaišto, kiek jis susijęs su pernelyg ilga pažeidimo trukme dėl priimto klaidingo sprendimo nustatant jo pradžios datą

376 Kalbant apie argumentus, kuriais siekiama ginčyti pažeidimo trukmę dėl Komisijos pasirinktos pradžios datos, reikia priminti, jog ginčijamame sprendime konstatavusi, kad pažeidimas pradėtas 2008 m. spalio 3 d. ir tebesitęsė ginčijamo sprendimo priėmimo dieną, Komisija nustatė dauginimo koeficientą, lygų devyniems, taikytiną patvirtintai pardavimų vertės daliai.

377 Taigi pakanka pažymėti, jog ieškovės argumentas, kad ji priėmė sprendimą neatstatyti geležinkelio kelio tik po to, kai buvo priimtas 2010 m. gruodžio 17 d. arbitražo sprendimas, jau buvo atmestas nagrinėjant antrąjį ieškinio pagrindą. Todėl ieškovė negali remtis šiuo arbitražo sprendimu teigdama, kad nebeprivalėjo atstatyti geležinkelio kelio.

378 Iš to matyti, jog ginčijamame sprendime Komisija teisingai konstatavo, kad pažeidimas pradėtas 2008 m. spalio 3 d., kai ieškovė pradėjo ardyti geležinkelio kelią, ir kad būtent geležinkelio kelio išardymas, nepaisant eismo sustabdymo, galėjo turėti antikonkurencinį poveikį. Taigi Komisija nepadarė klaidų, kai nustatė dauginimo koeficientą, lygų devyniems, taikytiną pardavimų vertės daliai, nustatytai siekiant atsižvelgti į pažeidimo trukmę.

379 Norint atmesti ieškovės prašymą iš esmės sumažinti jai skirtą baudą dėl pernelyg ilgos administracinės procedūros trukmės, reikia priminti, jog Teisingumo Teismas jau yra nusprendęs, kad nors protingo termino laikymosi principo pažeidimas gali pateisinti sprendimo, priimto pasibaigus SESV 101 ar 102 straipsniu grindžiamai administracinei procedūrai, panaikinimą, nes tai yra ir suinteresuotosios įmonės teisės į gynybą pažeidimas, dėl tokio protingo termino laikymosi principo pažeidimo, darant prielaidą, kad jis įrodytas, negali būti sumažintas skirtos baudos dydis (žr. 2017 m. sausio 26 d. Sprendimo *Villeroy & Boch / Komisija*, C-644/13 P, EU:C:2017:59, 79 punktą ir nurodytą jurisprudenciją).

380 Be to, buvo nuspręsta, jog kadangi reikalavimas atlyginti žalą, pateiktas Sąjungai remiantis SESV 268 straipsniu ir 340 straipsnio antra pastraipa, gali apimti visas bylos išnagrinėjimo per protingą terminą nesilaikymo situacijas, jis yra veiksminga ir bendrai taikoma teisių gynimo priemonė, siekiant įrodyti tokį pažeidimą ir nubausti už jį (šiuo klausimu žr. 2013 m. lapkričio 26 d. Sprendimo *Groupe Gascogne / Komisija*, C-58/12 P, EU:C:2013:770, 82 punktą).

c) Dėl trečiojo priekaišto, grindžiamo neva neproporcingu Komisijos nustatytu papildomu [konfidencialu] % dydžiu

381 Nurodydama trečiąjį priekaištą ieškovė teigia, kad [*konfidencialu*] % papildomo atgrasymo dydžio taikymas taip pat yra neproporcingas. Visų pirma, kadangi, ieškovės teigimu, byla yra nauja, ji negalėjo numatyti naujo ir daug švelnesnio teisinio kriterijaus taikymo. Be to, Komisija nė vienoje kitoje byloje nėra skyrusi papildomo dydžio už atskirą pažeidimą pagal SESV 102 straipsnį ir nėra pateikusi jokių duomenų, kuriais remiantis būtų galima paaiškinti, kodėl ji nukrypo nuo savo ankstesnės praktikos. Be to, atsižvelgiant į įmonės dydį, jos finansavimo būdą ir pelną, baudos dydis jau yra atgrasomasis. Galiausiai bet koks atgrasymo koeficientas turi būti sumažintas dėl priežasčių, išdėstytų dėl sunkumo koeficiento.

382 Pirmiausia reikia priminti, kad ginčijamo sprendimo 383 konstatuojamojoje dalyje Komisija pabrėžė, jog pagal 2006 m. gairių 25 punktą, neatsižvelgiant į atitinkamos įmonės dalyvavimo darant pažeidimą trukmę, ji gali atgrasymo tikslais į bazinį baudos dydį įtraukti papildomą dydį, neviršijantį 25 % pardavimų vertės. Toje pačioje konstatuojamojoje dalyje ji taip pat priminė, kad nustatydama pardavimų vertę, į kurią reikia atsižvelgti nagrinėjamoje byloje, ji atsižvelgia į tam tikrus veiksnius, ypač į nurodytus 2006 m. gairių 22 punkte. Taigi, atsižvelgdama į pažeidimo pobūdį (žr. ginčijamo sprendimo 377 konstatuojamąją dalį) ginčijamo sprendimo 384 konstatuojamojoje dalyje Komisija skyrė papildomą [*konfidencialu*] % nuo pardavimų vertės dydį, t. y. [*konfidencialu*] EUR.

383 Dėl pirmojo argumento reikia konstatuoti, kad jis nesiskiria nuo argumento, pateikto grindžiant ketvirtojo pagrindo antros dalies pirmąjį priekaištą siekiant užginčyti pažeidimo sunkumą. Kadangi šis argumentas buvo atmestas nagrinėjant ketvirtojo pagrindo antros dalies pirmąjį priekaištą, jį taip pat reikia atmesti tiek, kiek juo siekiama ginčyti [*konfidencialu*] % papildomo dydžio neproporcingumą.

384 Dėl antrojo argumento, grindžiamo tuo, kad Komisija nėra skyrusi papildomo dydžio už atskirą pažeidimą pagal SESV 102 straipsnį jokioje kitoje byloje ir nėra pateikusi jokių duomenų, kuriais remiantis būtų galima paaiškinti, kodėl ji nukrypo nuo savo ankstesnės praktikos, reikia priminti, kad ginčijamo sprendimo priėmimo dieną Komisija jau buvo taikiusi papildomą dydį už atskirą pažeidimą pagal SESV 102 straipsnį bent jau viename anksčiau priimtame sprendime, t. y. 2017 m. birželio 27 d. Sprendime C(2017) 4444 *final* dėl procedūros pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 102 straipsnį ir EEE susitarimo 54 straipsnį (Byla AT.39740 – *Google Search (Shopping)*). Be to, reikia priminti, kad, viena vertus, pagal suformuotą jurisprudenciją ir su sąlyga, kad laikomasi vienodo požiūrio principo, ankstesnė Komisijos sprendimų praktika nėra baudų konkurencijos srityje teisinis pagrindas ir, kita vertus, nustatydama baudų dydį Komisija pagal Reglamentą Nr. 1/2003 turi diskreciją, kad skatintų įmones laikytis konkurencijos taisyklių ir bet kuriuo metu galėtų pritaikyti baudų dydį prie šios politikos poreikių (2011 m. birželio 16 d. Sprendimo *Bavaria / Komisija*, T-235/07, EU:T:2011:283, 288 punktas; taip pat žr. 2011 m. birželio 16 d. Sprendimo *Heineken Nederland ir Heineken / Komisija*, T-240/07, EU:T:2011:284, 345 punktą ir nurodytą jurisprudenciją). Darytina išvada, kad ši Komisijos praktika nebuvo nauja ir bet kuriuo atveju Komisija neprivalėjo ginčijamame sprendime nurodyti priežasčių, kodėl prireikus ji nukrypsta nuo ankstesnės praktikos.

385 Be to, 2006 m. gairių 25 punkte nustatyta, kad papildoma suma gali būti skiriama už su karteliais nesusijusius pažeidimus. Iš tiesų šiame punkte nurodyta:

„[N]epriklausomai nuo įmonės dalyvavimo pažeidime [darant pažeidimą] trukmės, Komisija prie bazinio baudos dydžio pridės sumą, lygią 15 %–25 % pardavimo vertės, nustatytos kaip aprašyta pirmiau, A skirsnyje, siekdama atgrasyti įmones net nuo horizontalių kainų nustatymo, rinkos pasidalijimo ir gamybos ribojimo susitarimų. Komisija taip pat gali taikyti tokią [papildomą] sumą kitų pažeidimų atveju. Nustatydama pardavimo vertės dalį, į kurią reikia atsižvelgti konkrečiu atveju, Komisija įvertina keletą veiksnių, ypač tuos, kurie buvo minėti 22 punkte.“

386 Nagrinėjamu atveju Komisija, remdamasi 2006 m. gairių 22 punktu, pateisino papildomos sumos taikymą atsižvelgdama į pažeidimo pobūdį ir, be kita ko, į tai, kad pažeidimas, t. y. viešojo geležinkelio kelio, esančio tarp dviejų valstybių narių, išardymas, darė žalos bendrosios rinkos, visų pirma bendros Europos geležinkelių rinkos, stiprinimui (ginčijamo sprendimo 377 ir 384 konstatuojamosios dalys).

387 Dėl ieškovės pateikto trečiojo argumento, kad baudos mažai geležinkelio bendrovei, kuri gauna tik minimalų pelną arba visai jo neturi, lygis yra beprecedentis, reikia priminti, kad ieškovė yra nacionalinė Lietuvos geležinkelių bendrovė, Lietuvoje ji turi teisės aktais įtvirtintą geležinkelių infrastruktūros valdymo monopolį ir faktinį monopolį krovinių vežimo geležinkeliu rinkoje Lietuvoje ir, kaip matyti iš ginčijamo sprendimo 5 konstatuojamosios dalies, jos bendra apyvarta 2016 m. buvo 409,5 mln. EUR. Atsižvelgiant į šiuos duomenis, ji negali būti laikoma maža geležinkelio bendrove. Bet kuriuo atveju Komisija neprivalo sumažinti baudų, kai nagrinėjamos įmonės yra mažos arba vidutinės įmonės. Iš tiesų į įmonės dydį jau atsižvelgta Reglamento Nr. 1/2003 23 straipsnio 2 dalyje nustatant viršutinę ribą ir 2006 m. gairių nuostatose. Išskyrus šiuos samprotavimus dėl dydžio, nėra jokios priežasties vertinti mažų ir vidutinių įmonių kitaip nei kitų įmonių. Tai, kad nagrinėjamos įmonės yra mažos ir vidutinės įmonės, jų neatleidžia nuo pareigos laikytis konkurencijos taisyklių (2010 m. balandžio 28 d. Sprendimo *Amann & Söhne ir Cousin Filterie / Komisija*, T-446/05, EU:T:2010:165, 200 punktas).

388 Galiausiai, kiek ketvirtuoju argumentu ieškovė prašo sumažinti į bazinį baudos dydį įtrauktą papildomą sumą dėl neva pernelyg ilgos administracinės procedūros trukmės, reikia konstatuoti, kad šį argumentą reikia atmesti dėl tų pačių priežasčių, kurios išdėstytos šio sprendimo 379 ir 380 punktuose.

2. Dėl ieškovei skirtinos baudos galutinio dydžio nustatymo naudojantis neribota jurisdikcija

389 Pirmiausia reikia priminti, kad tik tada, kai Sąjungos teismas atlieka jam nurodyto sprendimo teisėtumo kontrolę, atsižvelgdamas į jam pateiktus pagrindus ir į pagrindus, kuriuos prireikus jis iškelia *ex officio*, jis gali, jei tas sprendimas nenaikinamas visiškai, pasinaudoti neribota jurisdikcija tam, kad, viena vertus, atsižvelgtų į savo sprendimo dėl to sprendimo teisėtumo pasekmes ir, kita vertus, remdamasis aplinkybėmis, kurias jis turi išnagrinėti, nustatytų, ar tuo metu, kai jis priima sprendimą, reikia Komisijos vertinimą pakeisti savuoju, kad baudos dydis būtų tinkamas (žr. 2015 m. gruodžio 17 d. Sprendimo *Orange Polska / Komisija*, T-486/11, EU:T:2015:1002, 67 punktą ir nurodytą jurisprudenciją ir 2019 m. liepos 12 d. Sprendimo *Hitachi-LG Data Storage ir Hitachi-LG Data Storage Korea / Komisija*, T-1/16, EU:T:2019:514, 56 punktą ir nurodytą jurisprudenciją).

390 Be to, reikia priminti, kad kai Sąjungos teismas įgyvendina neribotą jurisdikciją, jis atlieka ne tik paprastą sankcijos teisėtumo kontrolę, bet ir turi teisę nustatydamas tos sankcijos dydį pakeisti Komisijos, teisės akto, kuriame nustatytas pradinis šios baudos dydis, rengėjos, vertinimą savuoju, tačiau negali keisti bet kokio Komisijos sprendime, dėl kurio buvo kreiptasi į Bendrąjį Teismą, teisėtai konstatuoto pažeidimo sudedamųjų dalių (šiuo klausimu žr. 2016 m. sausio 21 d. Sprendimo *Galp Energía España ir kt. / Komisija*, C-603/13 P, EU:C:2016:38, 75–77 punktus).

391 Todėl Sąjungos teismas, įgyvendindamas šią jurisdikciją, kuria jam galutinai perduoti įgaliojimai skirti sankcijas, gali pakeisti ginčijamą aktą, net jo nepanaikindamas, kad panaikintų, sumažintų arba padidintų skirtą baudą (šiuo klausimu žr. 2002 m. spalio 15 d. Sprendimo *Limburgse Vinyl Maatschappij ir kt. / Komisija*, C-238/99 P, C-244/99 P, C-245/99 P, C-247/99 P, C-250/99 P–C-252/99 P ir C-254/99 P, EU:C:2002:582, 692 ir 693 punktus; 2009 m. rugsėjo 3 d. Sprendimo *Prym ir Prym Consumer / Komisija*, C-534/07 P, EU:C:2009:505, 86 punktą ir 2016 m. liepos 7 d. Nutarties *Westfälische Drahtindustrie ir Pampus Industriebeteiligungen / Komisija*, C-523/15 P, EU:C:2016:541, 32–34 punktus).

392 Bendrajam Teismui vertinant baudų dydžio tinkamumą atsižvelgiant į Reglamento Nr. 1/2003 23 straipsnio 3 dalį, gali būti pateisinama pateikti papildomos informacijos, kuri nebuvo nurodyta Komisijos sprendime skirti baudą, ir į ją atsižvelgti (šiuo klausimu žr. 2000 m. lapkričio 16 d. Sprendimo *Stora Kopparbergs Bergslags / Komisija*, C-286/98 P, EU:C:2000:630, 57 punktą ir 2011 m. liepos 12 d. Sprendimo *Fuji Electric / Komisija*, T-132/07, EU:T:2011:344, 209 punktą).

393 Taigi Bendrasis Teismas, įgyvendindamas neribotą jurisdikciją, turi nustatyti baudos dydį atsižvelgdamas į visas bylos aplinkybes (šiuo klausimu žr. 2013 m. rugsėjo 26 d. Sprendimo *Alliance One International / Komisija*, C-679/11 P, nepaskelbtas Rink., EU:C:2013:606, 104 punktą ir 2011 m. birželio 16 d. Sprendimo *Putters International / Komisija*, T-211/08, EU:T:2011:289, 75 punktą).

394 Atliekant šį vertinimą pagal Reglamento Nr. 1/2003 23 straipsnio 3 dalį, reikia atsižvelgti į ieškovės padaryto pažeidimo sunkumą ir trukmę, be kita ko, laikantis motyvavimo, proporcingumo, sankcijų individualizavimo ir vienodo požiūrio principų, tačiau Bendrasis Teismas neprivalo laikytis orientacinių taisyklių, kurias Komisija nustatė 2006 m. gairėse (šiuo klausimu žr. 2016 m. sausio 21 d. Sprendimo *Galp Energía España ir kt. / Komisija*, C-603/13 P, EU:C:2016:38, 90 punktą ir nurodytą jurisprudenciją).

395 Vadinasi, neviršijant suinteresuotosios įmonės visos apyvartos praėjusiais finansiniais metais 10 % ribos, Bendrojo Teismo vertinimas turi apimti tik kriterijus, susijusius su pažeidimo sunkumu ir trukme, nustatytus Reglamento Nr. 1/2003 23 straipsnio 3 dalyje, pagal kurią kompetentingai institucijai suteikiama plati diskrecija, jeigu laikomasi šio sprendimo 394 punkte nurodytų principų.

396 Atsižvelgiant į tai, Bendrasis Teismas, įgyvendindamas pareigą motyvuoti, turi išsamiai apibūdinti veiksnius, į kuriuos atsižvelgė, priimdamas sprendimą dėl baudos dydžio nustatymo (šiuo klausimu žr. 2016 m. rugsėjo 14 d. Sprendimo *Trafilerie Meridionali / Komisija*, C-519/15 P, EU:C:2016:682, 52 punktą).

397 Nagrinėjamu atveju, viena vertus, kiek tai susiję su teisės aktuose nustatyto pažeidimo sunkumo kriterijaus taikymu, pažymėtina, kad pagal suformuotą jurisprudenciją Bendrojo Teismo atliekamas baudos dydžio nustatymas iš esmės nėra tikslus aritmetinis veiksmas (2011 m. spalio 5 d. Sprendimo *Romana Tabacchi / Komisija*, T-11/06, EU:T:2011:560, 266 punktas ir 2015 m. liepos 15 d. Sprendimo *SLM ir Ori Martin / Komisija*, T-389/10 ir T-419/10, EU:T:2015:513, 436 punktas).

398 Vis dėlto Bendrasis Teismas turi nustatyti tokį baudos dydį, kuris būtų, atsižvelgiant į, kaip jis mano, tinkamus kriterijus, proporcingas ieškovės padaryto pažeidimo sunkumui ir pakankamai atgrasantis.

399 Bendrasis Teismas mano, kad, įgyvendindamas neribotą jurisdikciją, jis turėtų atsižvelgti į pažeidimo pobūdį, LG padėtį atitinkamose rinkose ir šio pažeidimo geografinę aprėptį.

400 Visų pirma, kalbant apie pažeidimo pobūdį, reikia pažymėti, jog iš bylos medžiagos matyti, kad 19 km ilgio trumpojo maršruto atkarpos, kurioje eismas iš pradžių buvo sustabdytas ir kuria buvo galima trumpiausiu ir pigiausiu maršrutu vežti produktus iš įstojusios į bylą šalies naftos perdirbimo gamyklos į Latvijos jūrų terminalą, visiškas išmontavimas, tikėtina, turėjo antikonkurencinį konkurentų išstūmimo iš naftos produktų vežimo geležinkeliu iš naftos perdirbimo gamyklos į kaimyninius jūrų terminalus paslaugų teikimo rinkos poveikį, be objektyvaus pateisinimo sudarant kliūčių patekti į rinką.

401 Be to, kalbant apie LG padėtį atitinkamose rinkose, reikia pažymėti, kad ji turėjo monopolį aukštutinės grandies geležinkelių infrastruktūros valdymo rinkoje Lietuvoje ir buvo vienintelė įmonė, veikianti žemutinės grandies naftos produktų vežimo geležinkeliu paslaugų rinkoje, taigi dėl to ji užėmė monopolinę padėtį šioje rinkoje. Dėl šios padėties LG turėjo ypatingą pareigą savo elgesiu nepažeisti veiksmingos ir neiškraipytos konkurencijos rinkoje.

402 Galiausiai dėl pažeidimo geografinės aprėpties reikia konstatuoti, kad nors šis pažeidimas turėjo poveikį dviejų valstybių narių teritorijos daliai, ši aprėptis tebėra palyginti ribota. Iš tiesų geležinkelio kelio išardymas buvo susijęs tik su kelio ruožu, kuriuo galima užtikrinti vieną iš kelių galimų geležinkelių jungčių tarp Latvijos ir Lietuvos.

403 Kita vertus, dėl pažeidimo trukmės reikia pažymėti, kad jis pradėtas 2008 m. spalio 3 d. ir tęsėsi iki ginčijamo sprendimo priėmimo dienos.

404 Todėl Bendrasis Teismas mano, kad pažeidimo sunkumas ir jo trukmė būtų teisingai įvertinti nustačius 20 068 650 EUR baudą.

405 Be to, Bendrasis Teismas konstatuoja, kad baudos dydis yra tinkamas atsižvelgiant į būtinybę skirti ieškovei atgrasomąją baudą.

406 Todėl reikia nustatyti, kad ieškovė turi sumokėti 20 068 650 EUR baudą.

Dėl bylinėjimosi išlaidų

407 Pagal Procedūros reglamento 134 straipsnio 3 dalį, jeigu kiekvienos šalies dalis reikalavimų patenkinama, o dalis atmetama, kiekviena šalis padengia savo bylinėjimosi išlaidas.

408 Nagrinėjamu atveju reikia nurodyti ieškovei ir Komisijai padengti savo bylinėjimosi išlaidas.

409 Pagal Procedūros reglamento 138 straipsnio 3 dalį Bendrasis Teismas gali nurodyti, kad į bylą įstojusi šalis, išskyrus nurodytąsias šio straipsnio 1 ir 2 dalyse, padengia savo bylinėjimosi išlaidas. Nagrinėjamu atveju reikia nuspręsti, kad *Orlen* padengia savo bylinėjimosi išlaidas.

Remdamasis šiais motyvais,

BENDRASIS TEISMAS (pirmoji išplėstinė kolegija)

nusprendžia:

1. **Nustatyti 2017 m. spalio 2 d. Komisijos sprendimo C(2017) 6544 *final* byloje pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 102 straipsnį (Byla AT.39813 – Baltijos geležinkeliai) 2 straipsnyje AB „Lietuvos geležinkeliai“ skirtos baudos dydį – 20 068 650 EUR.**

2. **Atmesti likusią ieškinio dalį.**

3. **AB „Lietuvos geležinkeliai“ ir Komisija padengia savo bylinėjimosi išlaidas.**

4. **AB „Orlen Lietuva“ padengia savo bylinėjimosi išlaidas.**

Papasavvas Kanninen Półtorak

Porchia Stancu

Paskelbta 2020 m. lapkričio 18 d. viešame teismo posėdyje Liuksemburge.

Parašai.

Turinys

I. Ginčo aplinkybės 2

A. Faktinės aplinkybės 2

B. Administracinė procedūra 4

C. Ginčijamas sprendimas 5

1. Atitinkamų rinkų apibrėžimas ir ieškovės dominuojanti padėtis jose 5

2. Piktnaudžiavimas 6

3. Bauda ir nurodymas 6

4. Ginčijamo sprendimo rezoliucinė dalis 7

II. Procesas ir šalių reikalavimai 7

III. Dėl teisės 9

A. Dėl pagrindinio reikalavimo panaikinti ginčijamą sprendimą 9

1. Dėl pirmojo pagrindo, grindžiamo vertinimo ir teisės klaidomis taikant SESV 102 straipsnį, kiek tai susiję su ieškovės piktnaudžiaujamu elgesiu 9

2. Dėl antrojo pagrindo, grindžiamo vertinimo ir teisės klaidomis taikant SESV 102 straipsnį, kiek tai susiję su nagrinėjamų veiksmų vertinimu 13

a) Dėl antrojo pagrindo pirmos dalies, grindžiamos Komisijos „abejonėmis“ dėl geležinkelio kelio defektų realumo 14

1) Dėl pirmos dalies pirmojo priekaišto, grindžiamo abejonių dėl geležinkelio kelio deformacijos buvimu 14

2) Dėl pirmos dalies antrojo priekaišto, grindžiamo klaidomis vertinant teiginį, kad geležinkelio kelias buvo išardytas tik dėl deformacijos 15

3) Dėl pirmos dalies trečiojo priekaišto, grindžiamo klaidomis vertinant 2008 m. rugsėjo 5 d. ataskaitų ir 2008 m. rugsėjo 4 ir 5 d. raštų skirtumus 15

4) Dėl pirmos dalies ketvirtojo priekaišto, grindžiamo tuo, kad Komisija klaidingai atmetė argumentus, susijusius su geležinkelio kelio sankasos sisteminėmis problemomis 17

b) Dėl antrojo pagrindo antros dalies, grindžiamos vertinimo klaidomis, nes Komisija nusprendė, kad geležinkelio kelio išardymas buvo „labai neįprastas“ 19

c) Dėl antrojo pagrindo trečios dalies, grindžiamos klaidomis Komisijai vertinant LG ketinimus geležinkelio kelio išardymo momentu 24

1) Dėl trečios dalies pirmojo priekaišto, grindžiamo teisės klaida, susijusia su atsižvelgimu į ieškovės antikonkurencinį ketinimą 25

2) Dėl trečios dalies antrojo priekaišto, grindžiamo faktinių aplinkybių, į kurias buvo atsižvelgta vertinant ieškovės nesąžiningumą, esminiais netikslumais 26

i) Dėl pirmojo argumento, grindžiamo galima 2010 m. gruodžio 17 d. arbitražo sprendimo įtaka sprendimui neatstatyti geležinkelio kelio 27

ii) Dėl antrojo argumento, grindžiamo įtariamomis trijų ginčijamo sprendimo 192 konstatuojamojoje dalyje nurodytų aplinkybių vertinimo klaidomis 27

d) Dėl antrojo pagrindo ketvirtos dalies, grindžiamos vertinimo ir teisės klaidomis nagrinėjant galimą aptariamų veiksmų poveikį konkurencijai 28

1) Dėl pirmojo priekaišto, grindžiamo teisės klaidomis 28

i) Dėl pirmojo argumento, grindžiamo antikonkurencinio poveikio nebuvimu išardžius geležinkelio kelią 28

ii) Dėl antrojo argumento, kad geležinkelio kelio nesuremontavimas neužkirto kelio LDZ būti veiksminga konkurente 31

2) Dėl antrojo priekaišto, grindžiamo LDZ turėtos galimybės konkuruoti su LG vežant ilguoju maršrutu į Latviją vertinimo klaidomis 33

i) Dėl argumentų, kuriais siekiama ginčyti kliūčių patekti į rinką buvimą 33

ii) Dėl argumentų, kuriais siekiama ginčyti, kad ilgieji maršrutai į Latvijos jūrų terminalus nebuvo konkurencingi, palyginti su maršrutu į Klaipėdą 37

3. Dėl trečiojo pagrindo, grindžiamo SESV 296 straipsnio ir Reglamento Nr. 1/2003 2 straipsnio pažeidimu dėl įrodymų nepakankamumo ir nemotyvavimo 40

a) Dėl trečiojo pagrindo pirmos dalies, grindžiamos SESV 296 straipsnio pažeidimu dėl nemotyvavimo 40

b) Dėl trečiojo pagrindo antros dalies, grindžiamos Reglamento Nr. 1/2003 2 straipsnio pažeidimu 41

4. Dėl penktojo pagrindo, grindžiamo Reglamento Nr. 1/2003 7 straipsnio pažeidimu, nes sprendimu nustatyta neproporcinga taisomoji priemonė 42

5. Dėl ketvirtojo pagrindo, grindžiamo Reglamento Nr. 1/2003 23 straipsnio 3 dalies pažeidimu, nes ginčijamame sprendime padaryta teisės klaidų ir vertinimo klaidų nustatant baudos dydį. 46

a) Dėl pirmos dalies pirmojo priekaišto, susijusio su teisinės teorijos, kuria grindžiamas ginčijamas sprendimas, naujumu 47

b) Dėl pirmos dalies antrojo priekaišto, grindžiamo tuo, kad ieškovė neveikė aplaidžiai 47

c) Dėl antros dalies antrojo priekaišto, kiek jis susijęs su tariamai pernelyg ilga procedūros trukme 49

B. Dėl subsidiariai pateiktų reikalavimų, susijusių su baudos dydžiu 50

1. Dėl priekaištų, grindžiamų baudos dydžio proporcingumu 50

a) Dėl pirmojo priekaišto, grindžiamo neva neproporcingu Komisijos taikytu [konfidencialu] % sunkumo koeficientu 50

b) Dėl antrojo priekaišto, kiek jis susijęs su pernelyg ilga pažeidimo trukme dėl priimto klaidingo sprendimo nustatant jo pradžios datą 52

c) Dėl trečiojo priekaišto, grindžiamo neva neproporcingu Komisijos nustatytu papildomu [konfidencialu] % dydžiu 53

2. Dėl ieškovei skirtinos baudos galutinio dydžio nustatymo naudojantis neribota jurisdikcija ... 55

Dėl bylinėjimosi išlaidų 56