Judikatūras krājums

VISPĀRĒJĀS TIESAS SPRIEDUMS (pirmā palāta paplašinātā sastāvā)

2020. gada 18. novembrī*

Konkurence – Dominējošā stāvokļa ļaunprātīga izmantošana – Dzelzceļa kravu pārvadājumu tirgus – Lēmums, ar ko ir konstatēts LESD 102. panta pārkāpums – Trešo uzņēmumu piekļuve infrastruktūrai, ko pārvalda Lietuvas valsts dzelzceļu sabiedrība – Sliežu ceļa posma demontāža – Jēdziens "ļaunprātīga izmantošana" – Konkurenta faktiska vai iespējama izstumšana – Naudas soda apmēra aprēķināšana – 2006. gada pamatnostādnes naudas soda aprēķināšanai – Korektīvi pasākumi – Samērīgums – Neierobežota kompetence

Lietā T-814/17

Lietuvos geležinkeliai AB, Viļņa (Lietuva), ko pārstāv *W. Deselaers*, *K. Apel* un *P. Kirst*, advokāti,

prasītājs,

pret

Eiropas Komisiju, ko pārstāv *A. Cleenewerck de Crayencour*, *A. Dawes*, *H. Leupold* un *G. Meessen*, pārstāvji,

atbildētāja,

ko atbalsta

Orlen Lietuva AB, Mažeiķi [*Mažeikiai*] (Lietuva), ko pārstāv *C. Thomas* un *C. Conte*, advokāti,

persona, kas iestājusies lietā,

par prasību, kas pamatota ar LESD 263. pantu un ar ko tiek lūgts galvenokārt atcelt Komisijas Lēmumu C(2017) 6544 *final* (2017. gada 2. oktobris) par procedūru saskaņā ar LESD 102. pantu (Lieta AT.39813 – *Baltic Rail* (Baltijas dzelzceļš)) un pakārtoti – samazināt prasītājam noteiktā naudas soda apmēru,

VISPĀRĒJĀ TIESA (pirmā palāta paplašinātā sastāvā)

šādā sastāvā: priekšsēdētājs S. Papasavs [*S. Papasavvas*], tiesneši H. Kanninens [*H. Kanninen*], N. Pultoraka [*N. Półtorak*] (referente), O. Porkija [*O. Porchia*] un M. Stanku [*M. Stancu*],

sekretāre: E. Artemiu [*E. Artemiou*], administratore,

ņemot vērā tiesvedības rakstveida daļu un 2020. gada 5. februāra tiesas sēdi,

pasludina šo spriedumu.

* Tiesvedības valda – angļu.

Spriedums

I. Tiesvedības priekšvēsture

A. Faktiskie apstākļi

1 *Lietuvos geležinkeliai AB* (turpmāk tekstā – "prasītājs" vai "*LG*") ir Lietuvas valsts dzelzceļa uzņēmums, kura juridiskā adrese ir Viļņā (Lietuva). *LG* ir publisks uzņēmums, kura vienīgais akcionārs ir Lietuvas valsts. *LG* kā vertikāli integrēts uzņēmums vienlaikus ir Lietuvas valsts īpašumā esošās dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs un dzelzceļa kravu un pasažieru pārvadājumu pakalpojumu sniedzējs Lietuvā.

2 *Orlen Lietuva AB* (turpmāk tekstā – "persona, kas iestājusies lietā" vai "*Orlen*") ir uzņēmums, kas ir reģistrēts Jodeiķos [*Juodeikiai*] Mažeiķu apgabalā (Lietuva) un kas ir specializējies jēlnaftas pārstrādē un naftas pārstrādes produktu izplatīšanā. *Orlen* ir meitasuzņēmums, kas pilnībā pieder Polijas uzņēmumam *PKN Orlen SA*.

3 Veicot savu darbību, *Orlen* ekspluatē vairākas iekārtas Lietuvā, tostarp kādu lielu pārstrādes rūpnīcu (turpmāk tekstā – "pārstrādes rūpnīca"), kas atrodas Buģeņos [*Bugeniai*] Mažeiķu apgabalā, Lietuvas ziemeļrietumos netālu no Latvijas robežas. Šī pārstrādes rūpnīca ir vienīgā šāda veida iekārta trijās Baltijas valstīs. 21. gadsimta pirmā gadu desmita beigās 90 % no šajā pārstrādes rūpnīcā saražotajiem naftas pārstrādes produktiem tika transportēti pa dzelzceļu, tādējādi *Orlen* bija viens no lielākajiem prasītāja klientiem.

4 Tolaik *Orlen* pārstrādes rūpnīcā ražoja apmēram 8 miljonus tonnu naftas pārstrādes produktu gadā. Trīs ceturtdaļas no šīs produkcijas bija paredzētas eksportam, galvenokārt izmantojot jūras transportu uz Rietumeiropas valstīm. Tādējādi 4,5–5,5 miljoni tonnu naftas pārstrādes produktu ar vilcienu tika transportēti cauri Lietuvai uz jūras termināli Klaipēdā [*Klaipėda*] (Lietuva).

5 Pārējā eksportētā produkcija, proti, apmēram 1–1,5 miljoni tonnu, arī izmantojot vilcienu, tika transportēta uz Latviju vai cauri tai un bija paredzēta galvenokārt patēriņam Igaunijas un Latvijas iekšējos tirgos. Aptuveni 60 % no šīs produkcijas, kas ar vilcienu tika transportēta uz Latviju vai cauri tai, tika transportēti pa dzelzceļa līniju "Buģeņi–Mažeiķi–Reņģe", t.i., pa maršrutu, kurš sākas pārstrādes rūpnīcā, kas atrodas netālu no Mažeiķu dzelzceļa savienojuma, un beidzas Reņģes pilsētā Latvijā un kurā 34 km ir Lietuvas teritorijā (turpmāk tekstā – "īsais maršruts uz Latviju"). Pārējā šī produkcija, kura ar vilcienu tika transportēta uz Latviju vai cauri tai, tika pārvadāta pa dzelzceļa līniju "Buģeņi–Kuži–Jonišķi–Meitene", kas ir garāks maršruts, kurā 152 km ir Lietuvas teritorijā (turpmāk tekstā – "garais maršruts uz Latviju").

6 Lai savus produktus transportētu pa īso maršrutu uz Latviju, maršruta Lietuvas daļā, proti, no pārstrādes rūpnīcas līdz Latvijas robežai, *Orlen* izmantoja prasītāja pakalpojumus. Lai veiktu pārvadājumus šajā maršruta Lietuvas daļā, *LG* noslēdza apakšuzņēmuma līgumu ar Latvijas valsts dzelzceļa uzņēmumu "Latvijas dzelzceļš" (turpmāk tekstā – "LDZ"). Tā kā LDZ nebija tiesību aktos noteikto atļauju, kas ir vajadzīgas, lai savu darbību Lietuvas teritorijā veiktu neatkarīgi, tas darbojās kā prasītāja apakšuzņēmējs. Pēc robežas šķērsošanas LDZ turpināja *Orlen* produktu transportēšanu Latvijas teritorijā saskaņā ar dažādiem līgumiem.

7 *Orlen* un prasītāja komercattiecības saistībā ar tā transporta pakalpojumiem Lietuvas dzelzceļa tīklā, tostarp ar transporta pakalpojumiem īsajā maršrutā uz Latviju, līdz 2008. gada septembrim reglamentēja 1999. gadā parakstīts nolīgums (turpmāk tekstā – "1999. gada nolīgums").

8 1999. gada nolīgumā bija ne tikai noteikti tarifi, ko prasītājs piemēro transporta pakalpojumiem, bet bija ietverta arī prasītāja īpaša apņemšanās transportēt *Orlen* kravu īsajā maršrutā uz Latviju. Šī nolīguma 6.1. pants ļāva *Orlen* "izmantot maršrutu Buģeņi–Reņģe (aptuveni 34 km) kravu transportēšanai Latvijā, Igaunijā vai Neatkarīgo Valstu Sadraudzībā" visā nolīguma spēkā esamības laikā, proti, līdz 2024. gadam.

9 2008. gada sākumā starp prasītāju un *Orlen* radās komerciāls strīds saistībā ar tarifiem, ko pēdējais minētais maksā par tā naftas produktu transportu.

10 Ņemot vērā komerciālo strīdu ar prasītāju par tarifiem, *Orlen* paredzēja iespēju noslēgt līgumu tieši ar LDZ par tā dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumiem īsajā maršrutā uz Latviju, kā arī savas jūras eksporta darbības pārorientēt no Klaipēdas Lietuvā uz Rīgas un Ventspils jūras termināļiem Latvijā.

11 Šajā nolūkā 2008. gada 4. aprīlī *Orlen* rakstiski informēja Latvijas Satiksmes ministriju par plānu savas jūras eksporta darbības pārcelt uz Latvijas jūras terminālī Ventspilī, izmantojot LDZ dzelzceļa transporta pakalpojumus, un ieteica organizēt sanāksmi šī projekta apspriešanai ar ministriju. *Orlen* arī lūdza sniegt informāciju par tarifiem, kādus tas varētu gaidīt par LDZ dzelzceļa transporta pakalpojumiem. Savā 2008. gada 7. maija atbildē ministrija norādīja *Orlen*, ka tā neiejaukšoties LDZ komerclēmumos, bet tā tomēr ir ļoti ieinteresēta kravas pārvadājumu attīstībā Latvijā.

12 2008. gada 12. jūnijā notika prasītāja un *Orlen* sanāksme, kurā tika apspriests šis *Orlen* eksporta darbību pārorientēšanas projekts. Turklāt, tā kā *Orlen* vienpusēji bija nolēmis no 2008. gada pavasara piemērot tarifa likmi, kas ir zemāka nekā tā, kuru prasa prasītājs, un aizturēt starpības samaksu, prasītājs 2008. gada 17. jūlijā pret *Orlen* sāka šķīrējtiesas procedūru.

13 2008. gada 28. jūlijā *LG* informēja *Orlen* par 1999. gada nolīguma izbeigšanu no 2008. gada 1. septembra. Eiropas Komisijā notiekošās administratīvās procedūras laikā *Orlen* precizēja, ka par 1999. gada nolīguma izbeigšanu no 2008. gada 1. septembra *LG* bija paziņojis trīs dienas pēc tam, kad *Orlen* bija formāli lūdzis LDZ sniegt cenas piedāvājumu prasītāja pakalpojumu aizstāšanai nolūkā no pārstrādes rūpnīcas uz jūras termināļiem Latvijas teritorijā, izmantojot īso maršrutu uz Latviju, transportēt aptuveni 4,5–5 miljonus tonnu naftas pārstrādes produktu. *Orlen* arī norādīja, ka par lūgumu sniegt cenas piedāvājumu prasītāju varēja būt tieši informējis LDZ.

14 2008. gada 2. septembrī, pēc tam, kad tika atklāta sliežu ceļa deformācija dažu desmitu metru garumā (turpmāk tekstā – "deformācija"), *LG*, atsaucoties galvenokārt uz drošības apsvērumiem, apturēja satiksmi kādā īsā maršruta uz Latviju posmā, kura garums ir 19 km un kurš atrodas starp Mažeiķiem un Latvijas robežu (turpmāk tekstā – "sliežu ceļš").

15 2008. gada 3. septembrī, lai noskaidrotu deformācijas iemeslus, prasītājs izveidoja pārbaudes komisiju, kuras sastāvā ietilpa tās vietējā meitasuzņēmuma vadošie darbinieki. Pārbaudes komisija iesniedza divus ziņojumus, proti, 2008. gada 5. septembra izmeklēšanas ziņojumu un 2008. gada 5. septembra tehnisko ziņojumu (turpmāk tekstā kopā – "2008. gada 5. septembra ziņojumi").

16 Saskaņā ar 2008. gada 5. septembra izmeklēšanas ziņojumu deformāciju esot izraisījusi vairāku sliežu ceļa struktūru veidojošo elementu fiziskā stāvokļa pasliktināšanās. 2008. gada 5. septembra izmeklēšanas ziņojumā tika arī apstiprināts, ka satiksmei ir jāpaliek apturētai, "līdz tiks pabeigti visi restaurācijas un remonta darbi".

17 2008. gada 5. septembra izmeklēšanas ziņojumā ietvertie apsvērumi tika apstiprināti 2008. gada 5. septembra tehniskajā ziņojumā, kurā tāpat kā pirmajā ziņojumā bija ietverta atsauce tikai uz deformācijas vietu un kā tās iemesls bija identificētas dažādas ar sliežu ceļa struktūru saistītas problēmas. 2008. gada 5. septembra tehniskajā ziņojumā bija secināts, ka satiksmes negadījums, kas izpaudās kā sliežu ceļa deformācija, ir jākvalificē kā incidents un ka tas ir radies sliežu ceļa struktūru veidojošo augšējo elementu fiziska nolietojuma dēļ.

18 2008. gada 29. septembrī, pēc 2008. gada 22. septembrī notikušās sanāksmes, LDZ iesniedza *Orlen* piedāvājumu tā naftas produktu transportēšanai. *Orlen* uzskata, ka šis piedāvājums bija "konkrēts un pievilcīgs".

19 2008. gada 3. oktobrī *LG* sāka pilnīgu sliežu ceļa demontāžu. 2008. gada oktobra beigās sliežu ceļš tika pilnībā demontēts.

20 2008. gada 17. oktobrī *Orlen* nosūtīja LDZ vēstuli, lai apstiprinātu savu nodomu no pārstrādes rūpnīcas uz Latvijas jūras terminālim transportēt aptuveni 4,5 miljonus tonnu naftas produktu, un pēc tam 2009. gada 20. februārī notika tikšanās un 2009. gada pavasarī – sīkākas apspriedes.

21 2009. gada janvārī prasītājs un *Orlen* noslēdza jaunu vispārēju transporta nolīgumu uz piecpadsmit gadiem līdz 2024. gada 1. janvārim (turpmāk tekstā – "2009. gada nolīgums"). Šis nolīgums aizstāja pagaidu nolīgumu, kas bija parakstīts 2008. gada 1. oktobrī.

22 2009. gada nolīgums bija balstīts uz prasītāja standarta cenu politiku cenu noteikšanas jomā, atbilstoši kurai katrai dzelzceļa līnijai Lietuvā tika piešķirts pamata tarifs. Turklāt 2009. gada nolīgumā attiecībā uz šiem tarifiem tika piemērota atlaižu sistēma [*konfidenciāli*] [1].

23 [*konfidenciāli*]

24 *Orlen* un LDZ sarunas turpinājās līdz 2009. gada jūnija beigām, kad LDZ iesniedza lūgumu saņemt licenci, lai veiktu pārvadājumus īsā maršruta uz Latviju Lietuvas daļā.

25 2009. gada 10. novembrī šķīrējtiesa paziņoja, ka 1999. gada nolīguma vienpusēja izbeigšana no prasītāja puses ir prettiesiska un ka šis nolīgums ir jāuzskata par spēkā esošu līdz 2008. gada 1. oktobrim, t.i., datumam, kad *Orlen* un prasītājs noslēdza pagaidu transporta nolīgumu.

26 *Orlen* norāda, ka sarunas ar LDZ tika pārtrauktas 2010. gada vidū, kad tas galu galā uzskatīja, ka prasītājam nav nodoma labot sliežu ceļu īstermiņā. Šajā brīdī LDZ atsauca savu lūgumu izsniegt licenci, lai veiktu pārvadājumus īsā maršruta uz Latviju Lietuvas daļā.

B. Administratīvā procedūra

27 2010. gada 14. jūlijā *Orlen* vērsās Komisijā ar formālu sūdzību atbilstoši Padomes Regulas (EK) Nr. 1/2003 (2002. gada 16. decembris) par to konkurences noteikumu īstenošanu, kas noteikti [LESD 101.] un [102.] pantā (OV 2003, L 1, 1. lpp.), 7. pantam.

28 Savā sūdzībā *Orlen* būtībā norādīja, ka pēc komerciālām domstarpībām ar *LG* pēdējais minētais nojauca sliežu ceļu, kā rezultātā īsais maršruts uz Latviju kļuva nepieejams un *Orlen* bija spiests izmantot tikai pieejamo maršrutu, proti, garo maršrutu uz Latviju, lai ar vilcienu transportētu daļu no savas produkcijas, ko bija paredzēts transportēt uz Latviju vai cauri tai.

29 Konkrētāk, *Orlen* paskaidroja, ka attiecīgās komerciālās domstarpības attiecās uz tarifiem, ko *LG* piemēro dzelzceļa kravu pārvadājumiem, un ka šo domstarpību dēļ tas bija sācis aplūkot iespēju izmantot tikai LDZ pakalpojumus, lai savus naftas pārstrādes produktus transportētu īsajā maršrutā uz Latviju, kā arī, izmantojot šo maršrutu, savas eksporta darbības pa jūru no Klaipēdas jūras termināļa pārorientētu uz Rīgas un Ventspils jūras terminālim, par ko *LG* esot zinājis. Tādējādi *Orlen* norādīja, ka prasītāja veiktie pasākumi, proti, satiksmes apturēšana, pēc tam sliežu ceļa nojaukšana, nebija objektīvi pamatoti un to mērķis bija vienīgi traucēt tam eksportu pa jūru pārorientēt uz Latvijas jūras terminālim, izmantojot LDZ dzelzceļa transporta pakalpojumus.

1 Aizklāta konfidenciāla informācija.

30 No 2011. gada 8. līdz 10. martam Komisija, kam palīdzēja Latvijas Republikas un Lietuvas Republikas valsts konkurences iestādes, saskaņā ar Regulas Nr. 1/2003 20. pantu veica pārbaudes prasītāja telpās Viļņā un LDZ telpās Rīgā. Šo pārbaužu laikā Komisija it īpaši izņēma dokumentus, kas, kā uzskata Komisija, var pierādīt, ka prasītājs zināja par iespējamo konkurenci, kuru var radīt LDZ, kā arī par risku, ka *Orlen* savas eksporta darbības pa jūru var pārorientēt uz Latvijas jūras termināļiem.

31 2013. gada 6. martā Komisija nolēma pret *LG* sākt procedūru saskaņā ar Komisijas Regulas (EK) Nr. 773/2004 (2004. gada 7. aprīlis) par lietas izskatīšanu saskaņā ar [LESD 101. un 102.] pantu, ko vada Komisija (OV 2004, L 123, 18. lpp.), 2. pantu.

32 2015. gada 5. janvārī Komisija nosūtīja prasītājam paziņojumu par iebildumiem. Šajā paziņojumā par iebildumiem Komisija vispirms secināja, ka prasītājs, iespējams, ir vainojams LESD 102. panta pārkāpumā.

33 2015. gada 25. martā *Orlen* iesniedza apsvērumus par paziņojuma par iebildumiem nekonfidenciālo versiju.

34 2015. gada 8. aprīlī prasītājs atbildēja uz paziņojumu par iebildumiem un pauda apsvērumus attiecībā uz *Orlen* apsvērumiem. Pēc tam 2015. gada 27. maijā tika organizēta uzklausīšana.

35 2015. gada 23. oktobrī Komisija prasītājam nosūtīja vēstuli ar faktu izklāstu, uz ko pēdējais minētais atbildēja 2015. gada 2. decembrī. 2016. gada 29. februārī prasītājs no jauna iesniedza apsvērumus Komisijai.

36 2017. gada 2. oktobrī Komisija pieņēma Lēmumu C(2017) 6544 *final* par procedūru saskaņā ar LESD 102. pantu (Lieta AT.39813 – *Baltic Rail* (Baltijas dzelzceļš)) (turpmāk tekstā – "apstrīdētais lēmums"), kura kopsavilkums ir publicēts *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī* (OV 2017, C 383, 7. lpp.).

C. Apstrīdētais lēmums

37 Apstrīdētajā lēmumā Komisija būtībā secināja, ka prasītājs, nojaukdams sliežu ceļu, ir ļaunprātīgi izmantojis savu dominējošo stāvokli kā dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs Lietuvā, tādējādi traucējot LDZ ienākt Lietuvas tirgū. Komisija prasītājam noteica naudas sodu un lika tam izbeigt pārkāpumu.

1. Konkrēto tirgu definīcija un prasītāja dominējošais stāvoklis tajos

38 Apstrīdētajā lēmumā Komisija ir identificējusi divus attiecīgos tirgus, proti:

– dzelzceļa infrastruktūras pārvaldības augšupējais tirgus;

– naftas produktu dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanas lejupējais tirgus.

39 Par attiecīgo ģeogrāfisko tirgu dzelzceļa infrastruktūras pārvaldīšanai tiek uzskatīts Lietuvas valsts tirgus. Runājot par attiecīgo ģeogrāfisko tirgu naftas produktu pārvadājumiem pa dzelzceļu, Komisija, pamatojoties uz "sākumpunkta–galapunkta" pieeju, sauktu par "*O & D* pieeju", uzskatīja, ka runa ir par tirgu, ko veido dzelzceļa kravu pārvadājumi no pārstrādes rūpnīcas uz trim jūras termināļiem Klaipēdā, Rīgā un Ventspilī.

40 Komisija konstatēja, ka atbilstoši valsts tiesību aktiem prasītājam ir likumīgs monopols dzelzceļa infrastruktūras pārvaldības augšupējā tirgū Lietuvā. Šajā ziņā 2004. gada 22. aprīļa *Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodekso patvirtinimo, įsigaliojimo ir taikymo įstatymas* (Lietuvas Republikas

Dzelzceļa transporta kodekss, *Žin.*, 2004, Nr. IX-2152; turpmāk tekstā – "Dzelzceļa transporta kodekss") 5. panta 1. punktā bija paredzēts, ka publiskā dzelzceļa infrastruktūra pieder Lietuvas valstij un tās pārvaldība ir uzticēta prasītājam.

41 Komisija arī konstatēja, ka *LG*, izņemot nelielus LDZ transportētus daudzumus, bija vienīgais uzņēmums, kurš darbojās naftas produktu dzelzceļa transporta pakalpojumu sniegšanas lejupējā tirgū, un tas tādējādi tam piešķīra dominējošo stāvokli šajā tirgū.

2. Ļaunprātīga rīcība

42 Komisija apstrīdētajā lēmumā uzskatīja, ka prasītājs kā dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs Lietuvā ir ļaunprātīgi izmantojis savu dominējošo stāvokli, nojaukdams sliežu ceļu, un tas varēja izraisīt pretkonkurences sekas, likvidējot konkurenci tirgū, kuru veido naftas produktu dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu sniegšana starp pārstrādes rūpnīcu un kaimiņu teritorijā esošajiem jūras termināļiem, radot šķēršļus iekļūšanai tirgū bez objektīva pamatojuma. Komisija it īpaši apstrīdētā lēmuma 182.–201. apsvērumā uzskatīja, ka, nojaukdams sliežu ceļu kopumā, *LG* ir izmantojis metodes, kas nav tās, kuras regulē parasto konkurenci. Šajā ziņā Komisija norādīja, pirmkārt, ka *LG* ir zinājis par *Orlen* plānu pārorientēties uz Latvijas jūras termināļiem, izmantojot LDZ pakalpojumus, otrkārt, ka *LG* sliežu ceļu ir nojaucis lielā steigā, nenodrošinot sev vajadzīgo finansējumu un neveicot nekādus parastos sagatavošanas pasākumus tā atjaunošanai, treškārt, ka sliežu ceļa nojaukšana ir pretrunā nozares parastajai praksei, ceturtkārt, ka *LG* ir zinājis par risku zaudēt visu *Orlen* produktu transportēšanas darbību sliežu ceļa atjaunošanas gadījumā un, piektkārt, ka *LG* bija strādājis pie tā, lai pārliecinātu Lietuvas valdību neatjaunot sliežu ceļu.

43 Komisija norādīja, ka sliežu ceļš ir ļāvis izmantot īsāko un lētāko maršrutu, lai savienotu pārstrādes rūpnīcu un Latvijas jūras termināli. Komisija uzskatīja, ka, ņemot vērā šī maršruta atrašanos tuvu Latvijai un LDZ loģistikas bāzei, šis maršruts arī LDZ sniedza ļoti labu iespēju iekļūt Lietuvas tirgū.

44 Runājot par pretkonkurences sekām, kas izriet no prasītāja rīcības, Komisija pēc apstrīdētā lēmuma 202.–324. apsvērumā veiktās analīzes uzskatīja, ka sliežu ceļa nojaukšana varēja traucēt LDZ iekļūt tirgū vai vismaz padarīja tā iekļūšanu tirgū daudz grūtāku, lai gan, kā uzskata Komisija, pirms sliežu ceļa nojaukšanas LDZ bija ticama iespēja eksportam pa jūru paredzētos *Orlen* naftas produktus transportēt no pārstrādes rūpnīcas uz Latvijas jūras termināļiem pa īso maršrutu uz Latviju. Pēc sliežu ceļa nojaukšanas viss pārstrādes rūpnīcas transports pa dzelzceļu uz Latvijas jūras termināli bija jānodrošina, izmantojot daudz garāko maršrutu Lietuvas teritorijā. Komisija it īpaši uzskatīja, ka pēc sliežu ceļa nojaukšanas vienīgā LDZ iespēja konkurēt ar prasītāju būtu bijusi mēģināt darboties maršrutā uz Klaipēdu vai garajā maršrutā uz Latviju. Tādēļ LDZ būtu bijis spiests veikt darbību tālu no savas loģistikas bāzes Latvijā un būtu atkarīgs no tā konkurenta *LG* infrastruktūras pārvaldības pakalpojumiem. Šādos apstākļos Komisija uzskatīja, ka no *ex ante* viedokļa LDZ ir pakļauts lielam komerciālam riskam, ko tas ir mazāk spējīgs uzņemties.

45 Apstrīdētā lēmuma 325.–357. apsvērumā Komisija arī uzskatīja, ka prasītājs nav sniedzis nekādu objektīvu pamatojumu sliežu ceļa nojaukšanai, jo sniegtie paskaidrojumi nav saskanīgi, reizēm ir pretrunīgi un nav pārliecinoši.

3. Naudas sods un rīkojums

46 Atbilstoši Pamatnostādnēm naudas soda aprēķināšanai, piemērojot Regulas Nr. 1/2003 23. panta 2. punkta a) apakšpunktu (OV 2006, C 210, 2. lpp.; turpmāk tekstā – "2006. gada pamatnostādnes"), Komisija, ņemot vērā pārkāpuma smagumu un ilgumu, prasītājam noteica naudas sodu 27 873 000 EUR.

47 Komisija arī uzskatīja, ka vairāki rīcības vai strukturāli korektīvi pasākumi būtu varējuši vai nu atjaunot konkurences situāciju, kas pastāvēja pirms sliežu ceļa nojaukšanas, vai arī novērst grūtības, kādas radās iespējamiem konkurentiem citos maršrutos uz jūras terminālim. Šajā nolūkā tā lika *LG* izbeigt pārkāpumu un trīs mēnešu termiņā no apstrīdētā lēmuma paziņošanas tai darīt zināmu priekšlikumu par šajā nolūkā veicamajiem pasākumiem.

4. Apstrīdētā lēmuma rezolutīvā daļa

48 Apstrīdētā lēmuma rezolutīvā daļa ir formulēta šādi:

"1. pants

[*LG*] ir pārkāpis LESD 102. pantu, nojaucot sliežu ceļu starp Mažeiķiem Lietuvā un Latvijas robežu. Pārkāpums sākās 2008. gada 3. oktobrī un turpinās šī lēmuma pieņemšanas dienā.

2. pants

Par 1. pantā minēto pārkāpumu [*LG*] tiek noteikts naudas sods 27 873 000 [EUR].

[..]

3. pants

[*LG*] izbeidz 1. pantā paredzēto pārkāpumu un 3 mēnešu termiņā iesniedz Komisijai priekšlikumu par šajā nolūkā veicamajiem pasākumiem. Šim priekšlikumam ir jābūt pietiekami detalizētam, lai Komisija varētu veikt iepriekšēju vērtējumu nolūkā noskaidrot, vai piedāvātie pasākumi nodrošina faktisku lēmuma izpildi.

[*LG*] ir jāatturas atkārtoti īstenot jebkādu rīcību, kuras priekšmets vai sekas ir līdzīgas 1. pantā paredzētajai rīcībai [..]."

II. Tiesvedība un lietas dalībnieku prasījumi

49 Ar prasības pieteikumu, kas Vispārējās tiesas kancelejā iesniegts 2017. gada 14. decembrī, prasītājs iesniedza šo prasību.

50 Ar dokumentu, kas Vispārējās tiesas kancelejā reģistrēts 2018. gada 5. aprīlī, *Orlen* lūdza atļauju iestāties šajā tiesvedībā Komisijas prasījumu atbalstam.

51 Pēc Komisijas lūguma termiņš lūguma par konfidencialitātes ievērošanu iesniegšanai tika pagarināts un noteikts kā 2018. gada 4. jūnijs.

52 Ar vēstulēm, kuras Vispārējās tiesas kancelejā iesniegtas attiecīgi 2018. gada 1. un 4. jūnijā, Komisija un prasītājs lūdza attiecībā uz personu, kas iestājusies lietā, ievērot konfidencialitāti saistībā ar dažiem prasības pieteikumā un iebildumu rakstā, kā arī dažos to pielikumos ietvertajiem elementiem. Prasītājs un Komisija iesniedza prasības pieteikuma un iebildumu raksta kopīgās nekonfidenciālās versijas.

53 Ar 2018. gada 15. jūnija vēstuli prasītājs lūdza attiecībā uz personu, kas iestājusies lietā, ievērot konfidencialitāti saistībā ar dažiem replikā un tās pielikumā ietvertajiem elementiem.

54 Ar Vispārējās tiesas trešās palātas priekšsēdētāja 2018. gada 13. jūlija rīkojumu *Orlen* tika atļauts iestāties lietā Komisijas prasījumu atbalstam. Lēmuma par lūgumu ievērot konfidencialitāti pamatotību pieņemšana tika atlikta, un dažādu procesuālo rakstu nekonfidenciālās versijas, ko sagatavojušas puses, tika paziņotas *Orlen*.

55 Ar 2018. gada 31. jūlija vēstuli Komisija lūdza attiecībā uz personu, kas iestājusies lietā, ievērot konfidencialitāti saistībā ar dažiem replikā ietvertajiem elementiem. Tajā pašā dienā prasītājs un Komisija iesniedza kopīgu nekonfidenciālu replikas versiju.

56 Ar 2018. gada 5. augusta vēstuli persona, kas iestājusies lietā, apstrīdēja dažu procesuālo rakstu nekonfidenciālajās versijās aizklāto daļu, proti, A.14. un A.26. pielikuma, konfidencialitāti.

57 Ar 2018. gada 30. augusta vēstuli prasītājs lūdza attiecībā uz personu, kas iestājusies lietā, ievērot konfidencialitāti saistībā ar dažiem atbildē uz repliku ietvertajiem elementiem. Puses kancelejā iesniedza atbildes uz repliku kopīgu nekonfidenciālu versiju.

58 2018. gada 15. septembrī persona, kas iestājusies lietā, iesniedza savu iestāšanās rakstu.

59 Ar 2018. gada 22. septembra vēstuli persona, kas iestājusies lietā, darīja zināmu, ka tai nav iebildumu pret pušu iesniegtajiem lūgumiem ievērot konfidencialitāti saistībā ar dažiem replikā un atbildē uz repliku ietvertajiem elementiem.

60 2018. gada 24. septembrī Vispārējā tiesa (trešā palāta) tās Reglamenta 89. panta 3. punktā paredzēto procesa organizatorisko pasākumu ietvaros rakstveidā uzdeva jautājumus prasītājam un personai, kas iestājusies lietā. Tie uz šiem jautājumiem atbildēja noteiktajā termiņā.

61 2018. gada 13. decembrī Vispārējā tiesa (trešā palāta) Reglamenta 89. panta 3. punktā paredzēto procesa organizatorisko pasākumu ietvaros rakstveidā uzdeva jautājumus prasītājam un personai, kas iestājusies lietā.

62 2018. gada 21. decembrī persona, kas iestājusies lietā, atbildēja uz Vispārējās tiesas jautājumiem, atsaucot iebildumus saistībā ar A.26. pielikumu, savukārt 2019. gada 7. janvārī prasītājs atsauca lūgumu ievērot konfidencialitāti attiecībā uz A.14. pielikumu. Līdz ar to vairs nepastāv neviens iebildums saistībā ar prasītāja iesniegtajiem lūgumiem ievērot konfidencialitāti.

63 Tā kā saskaņā ar Reglamenta 27. panta 5. punktu Vispārējās tiesas palātu sastāvs mainījās, tiesnesis referents tika norīkots uz pirmo palātu, kurai līdz ar to tika nodota šī lieta.

64 Pēc pirmās palātas priekšlikuma Vispārējā tiesa atbilstoši Reglamenta 28. pantam nolēma nodot lietu palātai paplašinātā sastāvā.

65 2019. gada 28. novembrī pēc tiesneša referenta priekšlikuma Vispārējā tiesa (pirmā palāta paplašinātā sastāvā) nolēma sākt tiesvedības mutvārdu daļu un Reglamenta 89. pantā paredzēto procesa organizatorisko pasākumu ietvaros uzdeva lietas dalībniekiem rakstveida jautājumus un lūdza iesniegt kādu dokumentu. Lietas dalībnieki uz šiem lūgumiem atbildēja noteiktajā termiņā.

66 Lietas dalībnieku mutvārdu paskaidrojumi un atbildes uz Vispārējās tiesas uzdotajiem mutvārdu jautājumiem tika uzklausītas 2020. gada 5. februāra tiesas sēdē.

67 Prasītāja prasījumi Vispārējai tiesai ir šādi:

– atcelt apstrīdēto lēmumu;

– pakārtoti – samazināt tam apstrīdētā lēmuma 2. pantā noteiktā naudas soda apmēru;

– piespriest Komisijai atlīdzināt tiesāšanās izdevumus.

68 Komisijas un personas, kas iestājusies lietā, prasījumi Vispārējai tiesai ir šādi:

– noraidīt prasību kopumā;

– piespriest prasītājam atlīdzināt tiesāšanās izdevumus.

III. Juridiskais pamatojums

A. Par galvenajiem prasījumiem, kuru mērķis ir atcelt apstrīdēto lēmumu

69 Prasītājs izvirza piecus pamatus, lai pamatotu savus galvenos prasījumus, kuru mērķis ir atcelt apstrīdēto lēmumu. Pirmais pamats būtībā attiecas uz acīmredzamām kļūdām vērtējumā un tiesību kļūdu LESD 102. panta piemērošanā saistībā ar prasītāja rīcības ļaunprātīgo raksturu, otrais – uz kļūdu vērtējumā un tiesību kļūdu LESD 102. panta piemērošanā saistībā ar attiecīgās prakses vērtējumu, trešais – uz LESD 296. panta un Regulas Nr. 1/2003 2. panta pārkāpumu nepietiekamu pierādījumu dēļ un pamatojuma nenorādīšanas dēļ, ceturtais – tikai tā pirmā daļa – uz kļūdām, nosakot naudas soda apmēru, un piektais – uz kļūdām, kas ir saistītas ar korektīva pasākuma noteikšanu.

1. Par pirmo pamatu, kas attiecas uz kļūdu vērtējumā un tiesību kļūdu LESD 102. panta piemērošanā saistībā ar prasītāja rīcības ļaunprātīgo raksturu

70 Pirmā pamata pamatojumam prasītājs būtībā apstrīd juridisko kritēriju, ko Komisija piemēroja apstrīdētajā lēmumā, lai tā rīcību kvalificētu kā dominējošā stāvokļa ļaunprātīgu izmantošanu LESD 102. panta izpratnē. Prasītājs uzskata, ka Komisijai šī lieta būtu bijusi jāvērtē, ņemot vērā iedibināto judikatūru jautājumā par atteikumu ļaut piekļūt nozīmīgai infrastruktūrai, kurā slieksnis, lai secinātu kādas prakses ļaunprātīgo raksturu, ir noteikts daudz augstāks nekā apstrīdētajā lēmumā piemērotais.

71 Vispirms prasītājs uzskata, ka sliežu ceļa nojaukšana nebija tā, kas radīja pretkonkurences sekas. Patiesībā šīs sekas esot radījusi satiksmes apturēšana, kas notika mēnesi agrāk. Prasītājs uzskata – pat ja sliežu ceļš nebūtu bijis nojaukts 2008. gada 3. oktobrī un neatkarīgi no tā, ka tas netika salabots pēc satiksmes apturēšanas 2008. gada 2. septembrī, LDZ katrā ziņā to nebūtu varējis izmantot. Tādējādi prasītājs uzskata, ka juridiskais jautājums īsumā ir tas, vai šīs lietas apstākļos LESD 102. pants tam uzliek pienākumu labot sliežu ceļu. Ja šāda pienākuma nav, nerodoties jautājums par sliežu ceļa nojaukšanas objektīva pamatojuma esamību vai neesamību.

72 Pēc tam prasītājs būtībā norāda, ka pienākumu labot infrastruktūru, kurai konkurents var lūgt atļauju piekļūt, vai ieguldīt tajā saskaņā ar LESD 102. pantu tam var uzlikt tikai gadījumā, ja sliežu ceļš būtu nozīmīga infrastruktūra, proti, gadījumā, ja tas būtu noteikti nepieciešams, lai LDZ varētu veikt savu darbību konkrētajā lejupējā tirgū, un ja tas, ka prasītājs nelabo sliežu ceļu, likvidētu jebkādu konkurenci lejupējā tirgū. Prasītājs tomēr uzskata, ka abi nosacījumi šajā gadījumā nav izpildīti. It īpaši piekļuve sliežu ceļam neesot noteikti nepieciešama, lai LDZ varētu īstenot konkurenci konkrētajā lejupējā tirgū.

73 Vispārīgāk runājot, prasītājs apgalvo – tas, ka aizstāšanas risinājums no konkurenta viedokļa varētu būt mazāk labvēlīgs, nepadara infrastruktūru par "nozīmīgu" vai "noteikti nepieciešamu". Tādējādi nepamatoti tiktu ierobežota prasītāja darījumdarbības brīvība un tā īpašuma tiesības, ja saskaņā ar LESD 102. pantu tam būtu pienākums ieguldīt lielas summas infrastruktūrā, kas ir nenozīmīga, pilnībā nolietota un neekspluatējama, tikai lai ļautu tirgū ienākt vienam konkurentam, nododot tā rīcībā interesantāku maršrutu, lai apkalpotu tikai vienu klientu attiecībā uz nelielu tā produkcijas daļu.

74 Visbeidzot prasītājs norāda, ka juridiskais kritērijs, kas ir balstīts uz judikatūru, kura ir taisīta jautājumā par nozīmīgu infrastruktūru, bija tas, ko pati Komisija bija paredzējusi piemērot pirms paziņojuma par iebildumiem. 2013. gada 25. marta sanāksmē ar prasītāju Komisijas dienesti faktiski esot paskaidrojuši, ka kaitējuma teorija ir pamatota ar pieņēmumu, ka sliežu ceļa nojaukšana veido atteikumu sniegt nozīmīgus infrastruktūras pakalpojumus LDZ.

75 Komisija un persona, kas iestājusies lietā, apstrīd šo argumentāciju.

76 Šajā ziņā ir jāatgādina, ka atbilstoši LESD 102. pantam uzņēmumam, kam ir dominējošs stāvoklis, ir aizliegts īstenot praksi, kura rada izstumšanas sekas tā konkurentiem, kas tiek uzskatīti par tikpat efektīviem kā pats uzņēmums, tādējādi nostiprinot savu dominējošo stāvokli, ja tiek izmantoti līdzekļi, kuri nav tie, kas ir raksturīgi konkurencei pēc spējām (skat. spriedumu, 2017. gada 6. septembris, *Intel* /Komisija, C-413/14 P, EU:C:2017:632, 136. punkts un tajā minētā judikatūra).

77 Saskaņā ar pastāvīgo judikatūru uzņēmumam, kam ir dominējošs stāvoklis, ir īpaša atbildība ar savu rīcību neapdraudēt efektīvu un neizkropļotu konkurenci iekšējā tirgū (skat. spriedumu, 2017. gada 6. septembris, *Intel*/Komisija, C-413/14 P, EU:C:2017:632, 135. punkts un tajā minētā judikatūra).

78 Šajā ziņā ir nospriests, ka dominējoša stāvokļa ļaunprātīga izmantošana, kas ir aizliegta ar LESD 102. pantu, ir objektīvs jēdziens, kurš attiecas uz dominējošā stāvoklī esoša uzņēmuma rīcību, kas tirgū, kurā tieši attiecīgā uzņēmuma klātbūtnes dēļ konkurences līmenis jau ir zems, izmantojot līdzekļus, kas nav tie, kuri regulē preču un pakalpojumu parasto konkurenci, pamatojoties uz saimnieciskās darbības veicēju pakalpojumiem, rada šķērsli saglabāt tirgū vēl esošās konkurences līmeni vai attīstīt šo konkurenci (skat. spriedumus, 2012. gada 19. aprīlis, *Tomra Systems* u.c./Komisija, C-549/10 P, EU:C:2012:221, 17. punkts un tajā minētā judikatūra, un 2009. gada 9. septembris, *Clearstream*/Komisija, T-301/04, EU:T:2009:317, 140. punkts un tajā minētā judikatūra).

79 LESD 102. pants attiecas ne tikai uz praksi, kas rada tūlītēju kaitējumu patērētājiem, bet arī uz praksi, kura tiem rada kaitējumu, apdraudot konkurenci (skat. spriedumu, 2012. gada 27. marts, *Post Danmark*, C-209/10, EU:C:2012:172, 20. punkts un tajā minētā judikatūra; šajā nozīmē skat. arī spriedumu, 2012. gada 29. marts, *Telefónica* un *Telefónica de España*/Komisija, T-336/07, EU:T:2012:172, 171. punkts).

80 Runa noteikti nav par konkrētām paziņotās ļaunprātīgās rīcības sekām. Lai konstatētu LESD 102. panta pārkāpumu, ir jāpierāda, ka dominējošā stāvoklī esoša uzņēmuma ļaunprātīgās rīcības mērķis ir ierobežot konkurenci vai, citiem vārdiem sakot, ka rīcībai var būt šādas sekas (spriedums, 2012. gada 19. aprīlis, *Tomra Systems* u.c./Komisija, C-549/10 P, EU:C:2012:221, 68. punkts; skat. arī spriedumus, 2009. gada 9. septembris, *Clearstream*/Komisija, T-301/04, EU:T:2009:317, 144. punkts un tajā minētā judikatūra, un 2012. gada 29. marts, *Telefónica* un *Telefónica de España*/Komisija, T-336/07, EU:T:2012:172, 268. punkts un tajā minētā judikatūra). Turklāt tas, ka dominējošā stāvoklī esoša uzņēmuma ļaunprātīgai rīcībai ir nelabvēlīgas sekas tirgos, kas nav tie, kuros uzņēmums dominē, nerada šķērsli LESD 102. panta piemērošanai (šajā nozīmē skat. spriedumu, 1996. gada 14. novembris, *Tetra Pak*/Komisija, C-333/94 P, EU:C:1996:436, 25. punkts).

81 Ņemot vērā šos principus, ir jāanalizē argumenti, ko prasītājs ir izvirzījis, lai pamatotu savu pirmo pamatu.

82 Šajā gadījumā ir jāprecizē, ka argumentācija, ko prasītājs ir paudis pirmajā pamatā, attiecas tikai uz juridisko kritēriju, kuru Komisija piemēroja, lai tā rīcību kvalificētu kā dominējošā stāvokļa ļaunprātīgu izmantošanu.

83 Apstrīdētā lēmuma 177. un 178. apsvērumā Komisija uzskatīja, ka, nojaucot sliežu ceļu bez objektīva pamatojuma, prasītājs ir ļaunprātīgi izmantojis savu dominējošo stāvokli Lietuvas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldības tirgū. Komisija it īpaši uzskatīja, ka attiecīgajos juridiskajos un faktiskajos

apstākļos sliežu ceļa nojaukšana nav bijusi prakse, kas atbilst tai, kura nosaka parasto konkurenci. Komisija uzskata, ka tas ir radījis iespējamas pretkonkurences sekas naftas pārstrādes produktu dzelzceļa transporta pakalpojumu sniegšanas tirgū no pārstrādes rūpnīcas uz Klaipēdas, Rīgas un Ventspils jūras terminālim, radot šķēršļus iekļūšanai tirgū.

84 No tā izriet, ka šajā gadījumā apstrīdētajā lēmumā inkriminēto rīcību veido sliežu ceļa nojaukšana kā tāda neatkarīgi no satiksmes apturēšanas uz šī sliežu ceļa 2008. gada 2. septembrī un tā nesalabošanas.

85 Šajā ziņā vispirms, tā kā ar savu argumentāciju prasītājs apstrīd to, ka sliežu ceļa nojaukšanu kā tādu varētu kvalificēt kā iespējami ļaunprātīgu rīcību, ir jāatgādina, ka LESD 102. pantā ietvertais ļaunprātīgas rīcības veidu saraksts nav izsmeļošs, līdz ar to šajā tiesību normā ietvertais ļaunprātīgas rīcības veidu uzskaitījums neaptver visus Eiropas Savienības tiesībās aizliegtos dominējošā stāvokļa ļaunprātīgas izmantošanas veidus (skat. spriedumu, 2011. gada 17. februāris, *TeliaSonera Sverige*, C-52/09, EU:C:2011:83, 26. punkts un tajā minētā judikatūra). Tādējādi principā jebkāda dominējošā stāvoklī esoša uzņēmuma, kas spēj ierobežot konkurenci tirgū, rīcība var tikt kvalificēta kā ļaunprātīga. No tā izriet – nevar izslēgt, ka sliežu ceļa nojaukšana vien neatkarīgi no satiksmes apturēšanas un tā nesalabošanas var tikt kvalificēta kā iespējami ļaunprātīga rīcība.

86 Tādējādi ir jāpārbauda, vai šajā gadījumā Komisija apstrīdētajā lēmumā ir piemērojusi atbilstošu juridisko kritēriju, lai konstatētu, ka attiecīgā rīcība, proti, sliežu ceļa nojaukšana, veido dominējošā stāvokļa ļaunprātīgu izmantošanu LESD 102. panta izpratnē.

87 Vispirms ir jāuzsver, ka judikatūra, kas attiecas uz nozīmīgu infrastruktūru, būtībā attiecas uz apstākļiem, kādos dominējošā stāvoklī esoša uzņēmuma atteikums sniegt pakalpojumu, it īpaši – izmantojot īpašuma tiesības, var veidot dominējošā stāvokļa ļaunprātīgu izmantošanu. Tādējādi šajā judikatūrā galvenokārt ir risinātas situācijas, kurās brīva tādu ekskluzīvu tiesību izmantošana, kuras piešķir investīciju vai izgudrojuma īstenošana, var tikt ierobežota nekropļotas konkurences interesēs iekšējā tirgū (skat. spriedumu, 2010. gada 1. jūlijs, *AstraZeneca*/Komisija, T-321/05, EU:T:2010:266, 679. punkts un tajā minētā judikatūra).

88 It īpaši šis ierobežojums, kas galu galā izpaužas kā pienākuma sniegt pakalpojumu noteikšana, ir pieļaujams ar nosacījumu, ka ir izpildīti trīs ārkārtas nosacījumi, kurus Tiesa ir precizējusi it īpaši 1998. gada 26. novembra spriedumā *Bronner* (C-7/97, EU:C:1998:569).

89 Lietā, kurā tika taisīts 1998. gada 26. novembra spriedums *Bronner* (C-7/97, EU:C:1998:569), Tiesa uzskatīja, ka, lai dominējošā stāvoklī esoša uzņēmuma atteikumu sniegt piekļuvi pakalpojumam varētu uzskatīt par ļaunprātīgu izmantošanu LESD 102. panta izpratnē, ir nepieciešams, lai šis atteikums būtu tāds, ar kuru tiek izslēgta pakalpojuma pieprasītāja īstenota jebkāda konkurence tirgū, lai šo atteikumu nevarētu objektīvi pamatot un lai pats pakalpojums būtu absolūti nepieciešams pakalpojuma pieprasītāja darbības veikšanai (spriedums, 1998. gada 26. novembris, *Bronner*, C-7/97, EU:C:1998:569, 41. punkts; skat. arī spriedumu, 2009. gada 9. septembris, *Clearstream*/Komisija, T-301/04, EU:T:2009:317, 147. punkts un tajā minētā judikatūra).

90 1998. gada 26. novembra spriedumā *Bronner* (C-7/97, EU:C:1998:569) minēto ārkārtas apstākļu mērķis ir nodrošināt, ka dominējošā stāvoklī esošam uzņēmumam noteiktais pienākums sniegt piekļuvi savai infrastruktūrai galīgi netraucē konkurenci, samazinot šim uzņēmumam sākotnējo stimulu būvēt šādu infrastruktūru. Dominējošā stāvoklī esoša uzņēmuma motivācija ieguldīt infrastruktūrā samazinātos, ja tā konkurenti pēc pieprasījuma varētu izmantot no tā gūto labumu (šajā nozīmē skat. ģenerāladvokāta F. Dž. Džeikobsa [*F. G. Jacobs*] secinājumus lietā *Bronner*, C-7/97, EU:C:1998:264, 57. punkts).

91 Tomēr šāda prasība aizsargāt dominējošā stāvoklī esoša uzņēmuma motivāciju ieguldīt nozīmīgas infrastruktūras izveidē nepastāv, ja piemērojamajā tiesiskajā regulējumā jau ir noteikts dominējošā stāvoklī esoša uzņēmuma pienākums sniegt pakalpojumu vai ja dominējošais stāvoklis, ko uzņēmums ir ieguvis tirgū, izriet no agrāka valsts monopola.

92 Tādējādi judikatūrā ir atzīts, ka ārkārtas apstākļi, kas ir izstrādāti 1998. gada 26. novembra spriedumā *Bronner* (C-7/97, EU:C:1998:569), tika noteikti un piemēroti tādu lietu kontekstā, kurās runa bija par to, vai LESD 102. pants varētu būt tāds, kas pieprasa dominējošā stāvoklī esošam uzņēmumam, lai tas citiem uzņēmumiem sniegtu piekļuvi kādam produktam vai pakalpojumam, ja nav nekāda tiesību aktos noteikta pienākuma šajā ziņā (spriedums, 2018. gada 13. decembris, *Slovak Telekom*/Komisija, T-851/14, pārsūdzēts, EU:T:2018:929, 118. punkts). Faktiski, ja pastāv tiesību aktos noteikts pienākums sniegt pakalpojumu, brīdī, kad tika noteikts šāds pienākums, likumdevējs jau bija veicis vajadzīgo to ekonomisko stimulu izsvēršanu, kuru aizsardzība pamato to ārkārtas apstākļu piemērošanu, kas ir izstrādāti 1998. gada 26. novembra spriedumā *Bronner* (C-7/97, EU:C:1998:569).

93 Judikatūrā ir arī atzīts, ka dominējoša stāvokļa esamība, kura izcelsmes avots ir likumīgs monopols, ir jāņem vērā, piemērojot LESD 102. pantu (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2012. gada 27. marts, *Post Danmark*, C-209/10, EU:C:2012:172, 23. punkts un tajā minētā judikatūra). Vēl jo vairāk tas tā ir, ja likumīga monopola situācijā uzņēmums nav ieguldījis infrastruktūras izveidē, jo tā ir uzbūvēta un attīstīta no valsts līdzekļiem.

94 Šajā gadījumā, pirmkārt, ir jānorāda, ka prasītājam ir dominējošs stāvoklis dzelzceļa infrastruktūras pārvaldības tirgū, kas izriet no likumīga monopola. Turklāt prasītājs nav ieguldījis Lietuvas dzelzceļa tīklā, kas pieder Lietuvas valstij un ir uzbūvēts un attīstīts no valsts līdzekļiem.

95 Otrkārt, ir jāatgādina, ka prasītājs nevar brīvi izmantot ekskluzīvas īpašuma tiesības, kuras piešķir ieguldījumu vai izgudrojuma īstenošana. Tam kā Lietuvas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājam gan saskaņā ar Savienības, gan valsts tiesību aktiem ir uzdots piešķirt piekļuvi publiskai dzelzceļa infrastruktūrai, kā arī nodrošināt šīs infrastruktūras pienācīgu tehnisko stāvokli un drošu un nepārtrauktu dzelzceļa satiksmi un dzelzceļa satiksmes traucējumu gadījumā veikt visus pasākumus, kas ir vajadzīgi, lai atjaunotu parasto situāciju.

96 Jānorāda, ka Padomes Direktīvas 91/440/EEK (1991. gada 29. jūlijs) par Kopienas dzelzceļa attīstību (OV 1991, L 237, 25. lpp.) 10. pantā Savienībā dibinātiem dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem bija piešķirta piekļuve dzelzceļa infrastruktūrai ar taisnīgiem nosacījumiem nolūkā sniegt šādus pakalpojumus visās dalībvalstīs. Turklāt Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2001/14/EK (2001. gada 26. februāris) par dzelzceļa infrastruktūras jaudas sadali un maksas iekasēšanu par dzelzceļa infrastruktūras izmantošanu un drošības sertifikāciju (OV 2001, L 75, 29. lpp.) 5. pantā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem ir piešķirtas tiesības bez diskriminācijas saņemt visus minimālos piekļuves pakalpojumus, kā arī sliežu ceļa piekļuvi apkalpes iekārtām, kā aprakstīts šīs pašas direktīvas II pielikumā. Tāpat arī, kā tas ir norādīts apstrīdētā lēmuma 131. apsvērumā, valsts līmenī Noteikumos par publisko sliežu ceļu infrastruktūras jaudas sadali ir noteiktas infrastruktūras pakalpojumu kategorijas, kas atbilst Direktīvas 2001/14 II pielikumā ietvertajam pakalpojumu sarakstam. It īpaši saskaņā ar minēto noteikumu 57. punktu "minimālo piekļuves pakalpojumu kopums" un piekļuve dzelzceļa infrastruktūrai ir jānodrošina bez diskriminācijas.

97 Turklāt, kā tas izriet no apstrīdētā lēmuma 122. apsvēruma, Direktīvas 2001/14 29. panta 1. punktā bija paredzēts, ka "gadījumā, ja vilcienu kustībā rodas traucējumi, kurus izraisījusi tehniska kļūme vai negadījums, infrastruktūras pārvaldītājam jāveic visi vajadzīgie pasākumi, lai atjaunotu normālo stāvokli". Tāpat arī saskaņā ar 2004. gada 27. aprīļa *Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto sektoriaus reformos įstatymas* (Likums par Lietuvas Republikas dzelzceļa transporta nozares reformu, *Žin.*, 2004, Nr. 61-2182), kas bija spēkā līdz 2011. gada 8. oktobrim, 8. panta 1. punkta 4. apakšpunktu prasītājam bija pienākums nodrošināt publiskās dzelzceļa infrastruktūras labu tehnisko stāvokli un drošu un nepārtrauktu dzelzceļa satiksmi. Turklāt Noteikumu par publisko sliežu ceļu infrastruktūras jaudas sadali, kas ir pieņemti ar Lietuvas Republikas valdības 2004. gada 19. maija Lēmumu Nr. 611, kurš grozīts ar 2006. gada 15. februāra Lēmumu Nr. 167, 69. punktā ir noteikts, ka dzelzceļa satiksmes traucējumu gadījumā, ko ir izraisījis dzelzceļa satiksmes negadījums, infrastruktūras pārvaldītājam ir jāveic visi pasākumi, kuri ir vajadzīgi, lai atjaunotu normālo stāvokli.

98 Ņemot vērā iepriekš izklāstīto, ir jākonstatē, ka pretēji tam, ko apgalvo prasītājs, ievērojot atbilstošo tiesisko regulējumu, attiecīgā rīcība, proti, visa sliežu ceļa nojaukšana, nevar tikt analizēta, ņemot vērā iedibināto judikatūru jautājumā par atteikumu sniegt piekļuvi nozīmīgai infrastruktūrai, bet ir analizējama kā rīcība, kura var radīt šķērsli iekļūšanai tirgū, padarot piekļuvi tam grūtāku, un tādējādi radīt pret konkurenci vērstu izstumšanu. No tā izriet, ka tam, vai LESD 102. pants prasītājam uzlika pienākumu salabot sliežu ceļu, šajā lietā nav nozīmes.

99 No tā izriet, ka Komisija nav pieļāvusi kļūdu, atturēdamās vērtēt, vai strīdīgā rīcība atbilst nosacījumiem par tā pakalpojuma nepieciešamību, kuram piekļuve tika atteikta, un par jebkādas konkurences likvidēšanu, kas ir paredzēti 1998. gada 26. novembra sprieduma *Bronner* (C-7/97, EU:C:1998:569) 41. punktā. Faktiski, ja vien pastāvēja iespējams objektīvs pamatojums, pietika pierādīt, ka runa ir par rīcību, kas var ierobežot konkurenci un it īpaši radīt šķērsli iekļūšanai tirgū (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2012. gada 6. decembris, *AstraZeneca*/Komisija, C-457/10 P, EU:C:2012:770, 149. un 153. punkts).

100 Prasītājs, atbildot uz Komisijas argumentāciju, cenšas atspēkot šo secinājumu, norādot, ka saskaņā ar LESD 102. pantu tam nebija pienākuma ieguldīt savus līdzekļus jaunā infrastruktūrā, jo sliežu ceļš bija pilnībā nolietots un vairs nevarēja tikt izmantots. Prasītājs it īpaši uzskata, ka neviena valsts tiesību norma tam neuzlika absolūtu pienākumu ieguldīt savus ļoti ierobežotos līdzekļus jaunā infrastruktūrā, nomainot pilnībā nolietotu sliežu ceļu, jo tīklā bija pieejami citi maršruti.

101 Šajā ziņā ir jānorāda, ka šī argumentācija ir pamatota ar pieņēmumu, ka Komisijai tā vietā, lai pārbaudītu, vai sliežu ceļa nojaukšana nav ļaunprātīga rīcība, būtu bijis jāpārbauda, vai, ņemot vērā judikatūru saistībā ar nozīmīgu infrastruktūru, pēdējās minētās nesalabošana varēja tikt kvalificēta kā ļaunprātīga rīcība. Taču no šī sprieduma 98. un 99. punktā veiktās analīzes izriet, ka šis pieņēmums ir kļūdains.

102 Runājot par argumentu, ka juridiskais kritērijs, kas ir balstīts uz judikatūru par piekļuvi nozīmīgai infrastruktūrai, esot bijis tas, kuru pati Komisija bija paredzējusi pirms paziņojuma par iebildumiem, ņemot vērā, ka 2013. gada 25. marta sanāksmē ar prasītāju Komisijas dienesti esot paskaidrojuši, ka kaitējuma teorija šajā lietā ir pamatota ar pieņēmumu, ka sliežu ceļa nojaukšana veidoja atteikumu LDZ sniegt piekļuvi nozīmīgiem infrastruktūras pakalpojumiem, pietiek norādīt – tas, ka sanāksmes ar Komisijas dienestu pārstāvjiem, kas notika pirms paziņojuma par iebildumiem, protokolā, kuru ir sagatavojis vienīgi prasītāja juriskonsults un kuru nav apstiprinājusi Komisija, ir minēts, ka tās iepriekš piemērotā "kaitējuma teorija" varētu būt bijis atteikums sniegt nozīmīgus pakalpojumus LDZ, nevar būt saistošs Komisijas vērtējumam apstrīdētajā lēmumā. Turklāt no attiecīgā protokola skaidri izriet, ka sanāksmē paustie viedokļi bija tikai sākotnējie viedokļi un ka Komisija varēja paredzēt arī citas kaitējuma teorijas. It īpaši no šī protokola iedaļas "Kaitējuma teorija" otrās rindkopas izriet – Komisija uzskata, ka sliežu ceļa nojaukšanu var uzskatīt arī par konkurences ierobežojumu mērķa dēļ, jo tā esot varējusi traucēt konkurenci dzelzceļa transporta pakalpojumu sniegšanā.

103 Ņemot vērā iepriekš izklāstīto, ir jāsecina, ka Komisijai nebija pienākuma novērtēt prasītāja rīcības saderību ar LESD 102. pantu, ņemot vērā iedibināto judikatūru jautājumā par atteikumu sniegt piekļuvi nozīmīgai infrastruktūrai.

104 Tādējādi pirmais pamats ir jānoraida kā nepamatots.

2. Par otro pamatu, kas attiecas uz kļūdu vērtējumā un tiesību kļūdu LESD 102. panta piemērošanā saistībā ar attiecīgās rīcības vērtējumu

105 Ar otro pamatu prasītājs būtībā apgalvo, ka ir pārkāpts LESD 102. pants, kā arī pieļautas acīmredzamas kļūdas vērtējumā saistībā ar attiecīgās rīcības vērtējumu, jo, kā tas uzskata, šīs lietas juridiskajos un faktiskajos apstākļos sliežu ceļa, kas bija nenozīmīga un nolietota infrastruktūra, nojaukšana neveidoja

dominējošā stāvokļa ļaunprātīgu izmantošanu. Prasītājs it īpaši uzskata, ka, pat ja šādas infrastruktūras nojaukšana īpašos ārkārtas apstākļos būtu varējusi veidot ļaunprātīgu rīcību, lai gan nosacījumi, kas ir noteikti judikatūrā un atgādināti pirmajā pamatā, nav izpildīti, Komisija neesot pietiekami juridiski pierādījusi, ka šādi īpaši ārkārtas apstākļi pastāvēja šajā gadījumā saistībā ar sliežu ceļu.

106 Otro pamatu prasītājs ir sadalījis četrās daļās.

107 Vispirms ir jāatgādina, ka LESD 263. pantā paredzētās tiesiskuma pārbaudes apjoms attiecas uz visiem elementiem Komisijas lēmumos par LESD 101. un 102. panta piemērošanas procedūru, attiecībā uz kuriem Vispārējā tiesa nodrošina gan tiesību, gan faktu ziņā padziļinātu pārbaudi, ņemot vērā prasītāja izvirzītos pamatus un ņemot vērā visus prasītāja izvirzītos elementus (skat. spriedumu, 2016. gada 21. janvāris, *Galp Energía España* u.c./Komisija, C-603/13 P, EU:C:2016:38, 72. punkts un tajā minētā judikatūra).

a) Par otrā pamata pirmo daļu, kas attiecas uz kļūdām Komisijas paustajās "šaubās" saistībā ar sliežu ceļa trūkumu esamību

108 Ar otrā pamata pirmo daļu prasītājs pārmet Komisijai, ka tā esot pieļāvusi tiesību kļūdu, kā arī kļūdu vērtējumā, jo šaubas, ko pēdējā minētā ir paudusi attiecībā uz sliežu ceļa trūkumu esamību un nozīmīgumu satiksmes drošībai, esot nepamatotas. Prasītājs it īpaši pārmet Komisijai, ka tā ir paziņojusi, ka sliežu ceļa nojaukšana nebija "pamatota" un ka tehniskie skaidrojumi, ko tas sniedzis saistībā ar sliežu ceļu un tā trūkumiem, "nebija pārliecinoši". Tas arī norāda, ka "šaubas", kas paustas saistībā ar sliežu ceļa trūkumu esamību un nozīmīgumu, patiesībā bija pamatotas ar apstākli, ka Komisija to turēja aizdomās, ka tas drošības problēmas ir izmantojis kā aizbildinājumu tam, lai slēptu savu rīcību.

109 Šīs pirmās daļas pamatojumam prasītājs pauž četrus iebildumus.

1) Par pirmās daļas pirmo iebildumu, kas attiecas uz šaubu esamību saistībā ar sliežu ceļa deformācijas rašanos

110 Ar pirmo iebildumu prasītājs norāda, ka šaubas, ko Komisija ir paudusi saistībā ar deformācijas rašanos, ir pilnībā nepamatotas. Prasītājs apgalvo, ka šaubas, ko Komisija ir paudusi saistībā ar deformācijas esamību, ir pamatotas ar aizdomām, kuras ir saistītas ar to, ka tas atsaucās uz drošības problēmām, lai pamatotu savu rīcību. Šajā ziņā tas norāda, ka par deformāciju faktiski ātri ziņoja vairāki tā darbinieki, kas piedalījās sliežu ceļa uzraudzībā vai bija par to atbildīgi, un ka visi viņu ziņojumi saistībā ar deformācijas aprakstu bija saskanīgi. Tādējādi prasītājs uzskata, ka nav pilnīgi nekāda iemesla aizdomām, ka viņi visi būtu varējuši "sazvērēties", lai "izdomātu" neesošu deformāciju.

111 Komisija un persona, kas iestājusies lietā, apstrīd šo iebildumu.

112 Šajā gadījumā pietiek konstatēt, kā to atzīst pats prasītājs, ka Komisija apstrīdētā lēmuma 181. apsvērumā norādīja, ka, neraugoties uz šaubām par deformācijas esamību, tā savu analīzi ir balstījusi uz pieņēmumu, ka deformācija ir radusies tāda, kā to ir aprakstījis prasītājs. It īpaši Komisija uzskatīja, ka nav pietiekamu pierādījumu, lai noraidītu prasītāja apgalvojumus par deformācijas rašanos un apmēru, ko tas no jauna apstiprināja tiesas sēdē, atbildot uz Vispārējās tiesas jautājumu. Turklāt Komisija tāpat kā prasītājs atzina, ka deformācija bija reģistrēta dažādos rakstveida dokumentos, ko ir iesniedzis prasītājs. No apstrīdētā lēmuma 179. apsvēruma arī izriet, ka ar deformācijas rašanos saistītos apstākļus Komisija pārbaudīja, nevis lai mēģinātu pierādīt, ka prasītājs ir rīkojies ļaunticīgi, vienkārši izdomājot deformāciju, bet tikai tāpēc, ka persona, kas iestājusies lietā, bija norādījusi, ka deformācija neesot varējusi rasties prasītāja aprakstītajā veidā, ko pēdējais minētais ir aktīvi apstrīdējis.

113 Tādējādi ir jākonstatē, ka prasītāja argumentācija par iespējamu to šaubu esamību, ko Komisija ir paudusi attiecībā uz sliežu ceļa deformācijas esamību, ir jānoraida.

2) Par pirmās daļas otro iebildumu, kas attiecas uz kļūdām, vērtējot apgalvojumu, ka sliežu ceļa nojaukšana izrietēja tikai no deformācijas

114 Ar otro iebildumu prasītājs apšauba apstrīdētā lēmuma 329. apsvērumā ietverto apgalvojumu, ka atbildē uz pirmo 2012. gada 6. janvāra lūgumu sniegt informāciju tas sākotnēji esot norādījis, ka visa sliežu ceļa nojaukšana ir izrietējusi tikai no deformācijas rašanās. Šajā ziņā tas apgalvo, ka savā atbildē tas ir atsaucies uz sīku tās procedūras aprakstu, kuras rezultātā sliežu ceļš tika slēgts un nojaukts. Tādējādi prasītājs uzskata, ka gan savā atbildē uz pirmo lūgumu sniegt informāciju, gan savos apsvērumos par paziņojumu par iebildumiem tas esot izvirzījis vienus un tos pašus argumentus, proti, deformācija tam lika novērtēt sliežu ceļu kopumā, savukārt tā nojaukšanu pamatoja sliežu ceļa vispārējais stāvoklis, nevis tikai deformācijas rašanās.

115 Komisija un persona, kas iestājusies lietā, apstrīd šo iebildumu.

116 Šajā gadījumā ir jāatgādina, kā tas ir konstatēts apstrīdētā lēmuma 329. apsvērumā, ka atbildē uz pirmo lūgumu sniegt informāciju prasītājs apgalvoja, ka "[sliežu] ceļa Lietuvas daļas slēgšana un vēlāka nojaukšana [bija] sekas incidentam, kas radās uz sliežu ceļa 2008. gada 2. septembrī". Tomēr tūlīt pēc šī teikuma prasītājs ir atsaucies uz "sīku tās procedūras aprakstu, kuras rezultātā [sliežu ceļš] tika slēgts un nojaukts".

117 Pat ja pieņem, ka apstrīdētajā lēmumā ietvertais apgalvojums, saskaņā ar kuru prasītājs sākotnēji norādīja, ka sliežu ceļa nojaukšana ir deformācijas rašanās sekas, nav atspoguļots pareizi, kā to apgalvo prasītājs, ir jākonstatē, ka šim apstāklim nav nozīmes, jo Komisija apstrīdētajā lēmumā savu analīzi ir balstījusi nevis uz šo apgalvojumu, bet uz prasītāja argumentāciju, kas ir pausta atbildē uz paziņojumu par iebildumiem. Strīdīgais apgalvojums tika izmantots, tikai lai izslēgtu, ka deformācija vien būtu varējusi pamatot visa sliežu ceļa nojaukšanu.

118 No tā izriet, ka prasītāja iebildums ir jānoraida.

3) Par pirmās daļas trešo iebildumu, kas attiecas uz kļūdām, vērtējot atšķirības starp 2008. gada 5. septembra ziņojumiem un 2008. gada 4. un 5. septembra vēstulēm

119 Ar trešo iebildumu prasītājs norāda, ka iespējamās nepaskaidrotās atšķirības, uz kurām Komisija ir norādījusi apstrīdētā lēmuma 334. apsvērumā, starp, pirmkārt, 2008. gada 5. septembra ziņojumiem un, otrkārt, prasītāja meitasuzņēmuma vietējā direktora (turpmāk tekstā – "vietējais direktors") abām 2008. gada 4. un 5. septembra vēstulēm, pēc kuru saņemšanas ziņojumos bija norādīts, no vienas puses, ka pietiek ar deformācijas vietas vietēju remontu, bet, no otras puses, ka vietējā direktora vēstulēs ir atsauce uz vajadzību veikt visaptverošākus darbus uz sliežu ceļa, esot radušās tāpēc, ka četru pārbaudes komisijas locekļu uzdevums bija veikt tikai deformācijas analīzi un viņi esot pārbaudījuši tikai deformācijas vietu, nevis visu sliežu ceļu. Savukārt vietējā direktora, kam pārbaudes komisijas locekļi nodeva savus ziņojumus, uzdevums neesot bijis ierobežots. Viņš faktiski esot bijis vispieredzējušākais darbinieks, jo bija atbildīgs par infrastruktūru un satiksmes drošību savā reģionā un viņa galvenā atbildība esot bijusi novērtēt, ko incidents nozīmē visa sliežu ceļa drošībai. Pamatojoties uz viņa pieredzi saistībā ar sliežu ceļu un ņemot vērā, ka visi iepriekš veiktie pasākumi, it īpaši nelieli remontdarbi un ātruma samazināšana līdz 25 km/h, nebija novērsuši tik smagu incidentu kā deformācija, kam būtu varējusi būt iespējami postoša ietekme uz vidi (naftas noplūde) un kas būtu varējusi rasties arī pavisam citā sliežu ceļa posmā, viņš esot bijis spiests secināt, ka, lai atjaunotu drošu satiksmi, bija nepieciešama atjaunošana, proti, visa sliežu ceļa rekonstrukcija. Turklāt prasītājs precizē,

ka ātruma ierobežojums uz sliežu ceļa Komisijai bija labi zināms, līdz ar to tā nevarēja izdarīt nekādus secinājumus no tā, ka vietējais direktors savās 2008. gada 4. un 5. septembra vēstulēs nebija skaidri minējis, ka maksimālā ātruma samazināšana nebija novērsusi deformāciju.

120 Komisija un persona, kas iestājusies lietā, apstrīd šo iebildumu.

121 Šajā ziņā ir jāatgādina, ka 2008. gada 3. septembrī prasītājs deformācijas iemeslu noskaidrošanai izveidoja pārbaudes komisiju, kurā ietilpa tā vietējā meitasuzņēmuma vadošie darbinieki. Pārbaudes komisija apmeklēja un pārbaudīja tikai deformācijas rašanās vietu. Tādējādi tās secinājumi attiecas uz sliežu ceļa stāvokli tikai attiecībā uz šo vietu. Pārbaudes komisija iesniedza divus ziņojumus, proti, 2008. gada 5. septembra izmeklēšanas ziņojumu un 2008. gada 5. septembra tehnisko ziņojumu.

122 Saskaņā ar 2008. gada 5. septembra izmeklēšanas ziņojumu deformāciju esot izraisījusi vairāku sliežu ceļa struktūru veidojošo elementu fiziskā stāvokļa pasliktināšanās. Šajā izmeklēšanas ziņojumā ir arī apstiprināts, ka satiksmei ir jāpaliek apturētai, "līdz tiks pabeigti visi restaurācijas un remonta darbi".

123 2008. gada 5. septembra izmeklēšanas ziņojumā ietvertie apsvērumi tika apstiprināti 2008. gada 5. septembra tehniskajā ziņojumā, kurā tāpat kā pirmajā ziņojumā bija atsauce tikai uz deformācijas vietu un kā deformācijas iemesls bija identificētas dažādas ar sliežu ceļa struktūru saistītas problēmas. 2008. gada 5. septembra tehniskajā ziņojumā bija secināts, ka satiksmes negadījums, kas izpaudās kā sliežu ceļa deformācija, ir jākvalificē kā incidents un ka tas ir radies sliežu ceļa struktūru veidojošo augšējo elementu fiziska nolietojuma dēļ.

124 2008. gada 4. septembrī, dienu pirms tam, kad pārbaudes komisija bija iesniegusi 2008. gada 5. septembra ziņojumus, vietējais direktors nosūtīja vēstuli *LG* dzelzceļa infrastruktūras direkcijai. Šajā vēstulē vietējais direktors konstatēja to pašu, kas bija konstatēts 2008. gada 5. septembra ziņojumos, bet secināja, ka "daļējs sliežu ceļa remonts neatrisinās problēmu", un lūdza atļauju un finansējumu, kurš vajadzīgs, lai īstenotu visa sliežu ceļa remonta projektu.

125 Vietējais direktors atkārtoti pauda savus secinājumus otrajā 2008. gada 5. septembra vēstulē, kurā viņš darbu izmaksas aplēsa 38 miljonu Lietuvas litu (LTL) apmērā, kas atbilst apmēram 11,2 miljoniem EUR.

126 Tādējādi, pirmkārt, ir jānorāda, ka no vietējā direktora 2008. gada 4. un 5. septembra vēstuļu satura neizriet, kā to norāda prasītājs, ka tam būtu bijušas ierobežotas pilnvaras, kas attiektos tikai uz deformācijas vietu, tādēļ pēdējam minētajam esot bijis jānovērtē visa sliežu ceļa stāvoklis, savukārt 2008. gada 3. septembra pārbaudes komisija savu pārbaudi ir veikusi tikai attiecībā uz deformācijas vietu. Faktiski 2008. gada 4. septembra vēstulē tās autors ir tikai norādījis, ka par deformāciju sliežu ceļa astoņpadsmitajā kilometrā tika paziņots, veicot regulāro pārbaudi, pēc tam ir uzskaitījis pārbaudes rezultātus saistībā ar deformācijas iemeslu un nobeigumā ir atzinis, ka "daļējs remonts neatrisinās problēmu". Nobeigumā viņš arī ir lūdzis atļauju un finansējumu, kas ir vajadzīgi, lai īstenotu visa sliežu ceļa remonta projektu. Turklāt 2008. gada 5. septembra vēstule ir īsa vēstule, kurā vietējais direktors ir ziņojis par deformācijas datumu un laiku un uzskatījis, ka satiksmes atjaunošanai uz sliežu ceļa ir jāveic remontdarbi visā šajā sliežu ceļā. Viņš arī aplēsa darbu izmaksas 38 miljonu LTL apmērā un lūdza vēstules adresātu sniegt atbalstu līdzekļu piešķiršanā šo darbu veikšanai.

127 Otrkārt, kā to norāda Komisija, ir jākonstatē, ka 2008. gada 3. septembra pārbaudes komisijas locekļi, kas sagatavoja 2008. gada 5. septembra ziņojumus un kas ieteica deformācijas vietēju remontu, bija vadošie darbinieki, kuri strādā tajā pašā *LG* meitasuzņēmumā kā vietējais direktors un kuriem tāpat kā pēdējam minētajam bija jābūt zināmai sliežu ceļa vēsturei.

128 Treškārt, kā tas ir konstatēts apstrīdētā lēmuma 332. apsvērumā, ir jānorāda, ka no 2008. gada 5. septembra ziņojumu salīdzinājuma ar vietējā direktora 2008. gada 4. septembra vēstuli, kas īsumā ir izklāstīta 2. tabulā, kura ir ietverta apstrīdētā lēmuma 46. apsvērumā, izriet, ka trijos dokumentos ir

norādīts uz tām pašam problēmām saistībā ar sliežu ceļa struktūru. Tādējādi ir grūti saprast, kādu iemeslu dēļ 2008. gada 5. septembra ziņojumos bija ieteikts veikt vietēju remontu deformācijas vietā, bet 2008. gada 4. un 5. septembra vēstulēs bija ieteikts veikt vispusīgus remontdarbus visā sliežu ceļā.

129 Ceturtkārt, ir jāuzskata, ka prasītājam nav pamata apgalvot, ka vietējais direktors to, ka ir nepieciešama sliežu ceļa nojaukšana un pilnīga rekonstrukcija, ir secinājis, pamatojoties uz savu pieredzi saistībā ar to un faktu, ka iepriekš veiktie pasākumi, konkrēti, ātruma samazināšana, nenovērsa deformācijas rašanos. Vietējā direktora 2008. gada 4. un 5. septembra vēstulēs nav minēta iepriekš veikto pasākumu, piemēram, ātruma ierobežošanas, iespējama neefektivitāte. It īpaši vietējā direktora 2008. gada 4. septembra vēstulē, nesniedzot nekādus sīkākus precizējumus, tikai ir konstatēts, ka "daļējs remonts neatrisinās problēmu". Turklāt tas, ka jautājums par ātruma ierobežošanu uz sliežu ceļa *LG* bija labi zināms, ja pieņem, ka tas ir pierādīts, nevar novērst ne to, ka nav atsauces uz iepriekš veikto pasākumu neefektivitāti, ne arī katrā ziņā attaisnot 2008. gada 5. septembra ziņojumu un vietējā direktora vēstuļu savstarpēju neatbilstību.

130 No tā izriet, ka ar pamatojumu, ko prasītājs ir norādījis, lai paskaidrotu atšķirības starp 2008. gada 5. septembra ziņojumiem un vietējā direktora 2008. gada 4. un 5. septembra vēstulēm, nepietiek, lai atspēkotu konstatējumu par savstarpēju neatbilstību, uz kuru Komisija ir norādījusi apstrīdētajā lēmumā.

131 Līdz ar to prasītāja iebildums ir jānoraida.

4) Par pirmās daļas ceturto iebildumu, kas attiecas uz to, ka Komisija esot nepamatoti noraidījusi argumentus, kuri attiecas uz sistēmiskām problēmām sliežu ceļa gultnē

132 Ar ceturto iebildumu prasītājs norāda, ka argumenti, ko tas ir paudis saistībā ar sistēmiskām problēmām sliežu ceļa gultnē, kā Komisija to uzskatīja apstrīdētajā lēmumā, nebija nesaskanīgi vai nepārliecinoši. Prasītājs uzskata, ka tie ir izskaidrojami ar īpašu apstākli, ka tikai novēloti, t.i., 2008. gada 11. septembrī, eksperts, kas ir specializējies sliežu ceļu gultņu un balastu jomā, varēja analizēt sliežu ceļu. 2018. gada 10. septembrī izveidotā ārkārtas komisija, kas pārbaudīja sliežu ceļu, esot konstatējusi nozīmīgu balasta stāvokļa pasliktināšanos, četras "renes", kuras pierāda "platformas trūkumus", kā arī to, ka gultnes platums neatbilst tehniskajiem noteikumiem. Pamatojoties uz šiem konstatējumiem, ārkārtas komisija secināja, ka šajā gadījumā deformāciju ir izraisījušas sistēmiskas problēmas sliežu ceļa stiprinājumu sistēmā un gultnē. Prasītājs uzskata, ka šī secinājuma izdarīšanai nebija nepieciešams izrakt balastu. Faktiski ar šiem trūkumiem vien, kas ir pilnībā redzami un attiecas uz balasta stāvokli un formu un kas sniedz acīmredzamas norādes uz gultnes slikto stāvokli kopumā, esot pieticis, lai eksperti varētu izdarīt atbilstošus secinājumus.

133 Prasītājs uzskata, ka sliežu ceļš turklāt bija ļoti sliktā stāvoklī kopumā un deformācijas rašanās ārkārtas komisijai skaidri norādīja, ka līdz tam veiktie konkrētie pasākumi (nelieli sliežu ceļa struktūras remontdarbi un ātruma samazināšana) nebija pietiekami, lai atrisinātu radušās smagās drošības problēmas. Tādējādi, pamatojoties uz eksperta, kas specializējies sliežu ceļu gultņu un balastu jomā, skaidriem tehniskiem secinājumiem, kā arī uz ārkārtas komisijas secinājumiem kopumā, no prasītāja viedokļa, nebija citu risinājumu kā vien visa sliežu ceļa rekonstrukcija, lai novērstu citu bīstamu incidentu vai pat negadījumu rašanos. Tādējādi prasītājs uzskata, ka šis jaunais vispārējais un detalizētais visa sliežu ceļa vērtējums bija pamats lēmumam nojaukt sliežu ceļu.

134 Komisija un persona, kas iestājusies lietā, apstrīd šo iebildumu.

135 Šajā gadījumā ir jāatgādina, ka apstrīdētā lēmuma 336. apsvērumā Komisija ir norādījusi, ka sarakstē ar transporta un komunikāciju ministru un apsvērumos, kuri tika iesniegti administratīvās procedūras laikā, prasītājs bieži apgalvoja, ka galvenais visa sliežu ceļa nojaukšanas iemesls bija sistēmiska problēma šī sliežu ceļa gultnē, proti, balasta stāvokļa pasliktināšanās, kas esot izraisījusi sliežu ceļa

gultnes sašaurināšanos, kuras remontam bija nepieciešama sliežu ceļa struktūras nojaukšana. Tomēr apstrīdētā lēmuma 337. apsvērumā Komisija ir uzsvērusi, ka sliežu ceļa stāvoklis bija zināms vismaz kopš iepriekšējā 2004. gada 3. septembra ziņojuma un ka tolaik tomēr netika ziņots par kādas sistēmiskas problēmas esamību sliežu ceļa gultnē līdz pat 2008. gada 12. septembra ārkārtas pārbaudes ziņojuma sagatavošanai, lai gan laikposmā starp šiem diviem datumiem sliežu ceļš regulāri tika pārbaudīts.

136 Turklāt apstrīdētā lēmuma 338. apsvērumā Komisija precizēja, ka savā atbildē uz paziņojumu par iebildumiem prasītājs ir paziņojis, ka pretēji pārbaudes komisijai, kas ir sagatavojusi 2008. gada 5. septembra ziņojumus un kas nebija norādījusi uz kādu problēmu sliežu ceļa gultnē, 2008. gada 10. septembrī izveidotajā ārkārtas pārbaudes komisijā ietilpa sliežu ceļa gultņu un balstu jomā specializējušies speciālisti, kuri uzskatīja, ka, "lai veiktu gultnes analīzi, balasts ir jāizrok, jo gultnes sliktais stāvoklis nav redzams".

137 Tomēr no apstrīdētā lēmuma 339. apsvēruma izriet, ka tad, kad Komisija vēlāk vēlējās iegūt precizējumus par šo jauno paskaidrojumu, prasītājs norādīja, ka ārkārtas pārbaudes komisija nebija izrakusi nevienu sliežu ceļa balastu.

138 Turklāt no apstrīdētā lēmuma 340. apsvēruma izriet, ka atbildē uz vēstuli, kurā ir izklāstīti fakti, prasītājs vēlreiz grozīja savus paskaidrojumus, apgalvojot, ka galvenais ārkārtas pārbaudes komisijas mērķis bija veikt sliežu ceļa vizuālu vērtējumu, lai noteiktu redzamos trūkumus tajā. Prasītājs uzskata, ka tikai pēc šo redzamo trūkumu atklāšanas varēja veikt īpašu analīzi. Tajā pašā apstrīdētā lēmuma apsvērumā tomēr ir norādīts, ka neviens no šiem trūkumiem nebija minēts 2008. gada 12. septembra ārkārtas pārbaudes ziņojumā un ka lēmums nojaukt sliežu ceļu tika pieņemts, pirms pārbaudes komisija veica kādu īpašu analīzi, kas, iespējams, būtu ietvērusi balasta izrakšanu.

139 Tādējādi, pirmkārt, ir jākonstatē, ka ārkārtas komisijas 2008. gada 12. septembra pārbaudes ziņojumā bija ietvertas divas dažādas iedaļas, no kurām viena attiecas uz sliežu ceļa galvenajām īpašībām un otra – uz trūkumiem, kas konstatēti uz šī sliežu ceļa pēc deformācijas. Šajā pārbaudes ziņojumā balasta stāvokļa pasliktināšanās pakāpe nebija minēta kā viens no trūkumiem, kas ir konstatēti uz sliežu ceļa, bet šis elements bija minēts daļā, kura ir paredzēta sliežu ceļa galvenajām īpašībām, līdzās citiem tādiem elementiem kā sliežu veids, dzelzceļa gulšņu veids un satiksmes intensitāte. No tā izriet, ka tāda balasta stāvokļa pasliktināšanās, kāda ir minēta ārkārtas komisijas 2008. gada 12. septembra pārbaudes ziņojumā, proti, kā viena no sliežu ceļa pastāvīgajām un objektīvajām īpašībām, nav atbilstoša, lai paskaidrotu vajadzību nojaukt visu sliežu ceļu.

140 Turklāt vienīgo ar sliežu ceļa gultni saistīto trūkumu, kurš ir minēts attiecīgajā ziņojumā, veidoja četras "renes", kas pierāda "gultnes trūkumus", kā arī gultnes platums, kurš neatbilst tehniskajiem noteikumiem. Tomēr, kā to norāda Komisija, prasītājs nepaskaidro, kādā veidā četru reņu parādīšanās gar sliežu ceļu ir radījusi vajadzību nojaukt visu sliežu ceļu.

141 Otrkārt, runājot par argumentu, saskaņā ar kuru, lai ārkārtas komisija varētu secināt, ka pastāv problēmas gultnē, nebija vajadzības izrakt balastu, ir jānorāda, ka šāds arguments, ja pieņem, ka tas ir pierādīts, ir pretrunā argumentam, kuru prasītājs ir paudis atbildē uz paziņojumu par iebildumiem, saskaņā ar kuru sliktais gultnes stāvoklis nebija redzams un tā pārbaudei bija nepieciešama balasta izrakšana. Šī pretruna apstiprina prasītāja grūtības sniegt atbilstošu pamatojumu sliežu ceļa nojaukšanai.

142 Treškārt un pēdējokārt, ir jākonstatē, ka ar argumentiem, ko prasītājs ir paudis ceturtā iebilduma pamatojumam, nepietiek, lai paskaidrotu citas pretrunas, uz kurām Komisija ir norādījusi apstrīdētajā lēmumā, it īpaši tā 340. apsvērumā.

143 Ņemot vērā visu iepriekš izklāstīto, ir jākonstatē, ka Komisija nav pieļāvusi kļūdu vērtējumā, secinot, ka prasītāja argumenti par sistēmiskām problēmām sliežu ceļa gultnē, ir pretrunīgi vai nepārliecinoši.

144 Šo secinājumu nevar atspēkot ar prasītāja argumentu, ka sliežu ceļa ļoti sliktais vispārējais stāvoklis apvienojumā ar jaunu vispārēju tā detalizētu vērtējumu kopumā, ko ārkārtas komisija veica pēc deformācijas konstatēšanas, tai lika uzskatīt, ka, lai atjaunotu pilnīgi drošu satiksmi, bija vajadzīga visa sliežu ceļa rekonstrukcija. Šāds arguments nav atbilstošs, lai atspēkotu šaubas, ko Komisija pauda saistībā ar sistēmiskām problēmām sliežu ceļa gultnē, pamatojoties uz prasītāja iesniegtajiem dokumentiem. Katrā ziņā, tā kā šis arguments atkārtoti ir pausts otrā pamata otrajā daļā, tas tiks analizēts pēdējā minētā ietvaros.

145 Tādējādi prasītāja iebildums ir jānoraida.

146 Ņemot vērā visu iepriekš izklāstīto, ir jākonstatē, ka neviens no iebildumiem, ko prasītājs ir izvirzījis otrā pamata pirmās daļas pamatojumam, nevar atspēkot secinājumu, kuru Komisija ir izdarījusi apstrīdētajā lēmumā un saskaņā ar kuru paskaidrojumi, kas ir pausti saistībā ar sliežu ceļa trūkumu esamību un nozīmīgumu satiksmes drošībai, ir savstarpēji nesaderīgi, pretrunīgi un nepārliecinoši.

147 Līdz ar to otrā pamata pirmā daļa ir jānoraida.

b) Par otrā pamata otro daļu, kas attiecas uz kļūdām vērtējumā, ciktāl Komisija uzskatīja, ka sliežu ceļa nojaukšana ir "ārkārtīgi neparasta"

148 Prasītājs, atgādinājis, ka, pamatojoties uz tehniskajiem slēdzieniem, kas sniegti pēc ārkārtas komisijas pārbaudes, tam bija divas izvēles iespējas, proti, pirmkārt, veikt mērķtiecīgu sākotnējo remontu, kuram sekotu visa sliežu ceļa pilnīga rekonstrukcija piecu gadu laikā (turpmāk tekstā – "izvēles iespēja Nr. 1"), vai, otrkārt, veikt pilnīgu un tūlītēju sliežu ceļa rekonstrukciju (turpmāk tekstā – "izvēles iespēja Nr. 2"), apgalvo, ka šīs lietas īpašajos apstākļos izvēles iespējas Nr. 2 tūlītēja īstenošana nebija "ārkārtīgi neparasta", līdz ar to šis apstāklis nevarēja tikt izmantots kā elements, kas veido ļaunprātīgu rīcību.

149 Šajā ziņā, pirmkārt, prasītājs norāda, ka sliežu ceļš bija "ārkārtīgi neparasts", jo faktu rašanās brīdī tas bija gandrīz 140 gadus vecs un kopš 1972. gada nebija veikta nekāda plaša atjaunošana. Uz visa sliežu ceļa esot atklāti vairāki trūkumi, bet esot veikti tikai nelieli remontdarbi, kas ir saistīti ar vilcienu satiksmes ātruma samazināšanu līdz 25 km/h. Šādi pasākumi, kas nebūt neatbilst nozares praksei Eiropā, kā uzskata prasītājs, esot paša prasītāja un tā vienīgā akcionāra – Lietuvas valsts – ļoti īpašās finansiālās situācijas izpausme.

150 Otrkārt, pēc deformācijas rašanās un ārkārtas komisijas veiktā visa sliežu ceļa stāvokļa detalizēta novērtējuma prasītājs apgalvo, ka bija kļuvis acīmredzams, ka jauni daļēji un lēti remontdarbi neatrisinātu sliežu ceļa drošības problēmas. Šī iemesla dēļ 2008. gada 19. septembrī prasītājs nolēma, ka sliežu ceļa rekonstrukcija (atbilstoši vai nu izvēles iespējai Nr. 1, vai arī izvēles iespējai Nr. 2) bija vienīgais veids satiksmes drošības nodrošināšanai.

151 Treškārt, prasītājs norāda, ka no abām izvēles iespējām, no kurām tam bija jāizvēlas viena, izvēles iespēja Nr. 2 bija vienīgais atbilstošais un ekonomiski saprātīgais risinājums. Tas uzskata, ka sākotnējie remontdarbi faktiski nebūtu atrisinājuši dažādās problēmas, jo, pat īstenojot izvēles iespēju Nr. 1, visa sliežu ceļa rekonstrukciju būtu bijis nepieciešams veikt piecu gadu termiņā. Turklāt izvēles iespēja Nr. 1 galu galā būtu bijusi dārgāka nekā izvēles iespēja Nr. 2. Tāpat arī izvēles iespēja Nr. 1 būtu prasījusi būtisku dubultu darbu – pretēji izvēles iespējai Nr. 2, kuras ietvaros darbi tika veikti tikai vienu reizi. Turklāt visi materiāli, kas tiktu izmantoti sākotnējiem remontdarbiem, būtu bijuši no jauna jāaizstāj vēlākas rekonstrukcijas laikā.

152 Ceturtkārt, prasītājs apgalvo, ka, tā kā izvēles iespēja Nr. 2 bija vienīgais atbilstošais un ekonomiski saprātīgais risinājums, tam nebija nekāda iemesla aizkavēt tās īstenošanu. Turklāt pats LDZ esot paskaidrojis, ka sliežu ceļš parasti tiek nojaukts, ja nav nekāda pamata domāt, ka tas tiks no jauna

izmantots. LDZ arī esot apstiprinājis, ka nojaukšana ir parasta prakse, kas ir vajadzīga, ja esošās sliedes ir jāaizstāj ar citām vai ja ir jāveic atjaunošanas darbi, piemēram, gultnes un balasta atjaunošana, kuru no tehniskā viedokļa nevar veikt, kamēr nav nojauktas sliedes. Turklāt prasītājs norāda, ka dažus sliežu ceļa materiālus tas bija izlēmis atkārtoti izmantot, lai salabotu citus sliežu ceļus. Prasītājs uzskata, ka šie materiāli ziemā būtu sabojājušies, ja tas tos nebūtu ātri nojaucis 2008. gada oktobrī, lai uzglabātu drošā vietā. Visbeidzot, prasītājs apgalvo, ka, ātri nojaucot sliežu ceļu un vienlaikus pieprasot līdzekļus tā rekonstrukcijai, tas bija pietiekami pierādījis *Orlen*, kas uz to izdarīja pastāvīgu spiedienu, savu apņēmību rekonstruēt sliežu ceļu saskaņā ar atbilstošajām līgumsaistībām.

153 Piektkārt, prasītājs norāda, ka sliežu ceļa demontāžas laikā, proti, 2008. gada 3. oktobrī, tas saprātīgi ir gaidījis, ka saņems līdzekļus, kas ir vajadzīgi sliežu ceļa rekonstrukcijai, jo tas vēl nejuta tās finanšu krīzes sekas, kuru bija izraisījis bankas *Lehman Brothers* sabrukums 2008. gada septembrī. Prasītājs it īpaši uzskata, ka faktu rašanās laikā tas nevarēja paredzēt tik nelabvēlīgu situācijas attīstību, kas 2008. gada beigās tam lika apturēt savu galveno atjaunošanas projektu īstenošanu, no kuriem viens attiecās uz sliežu ceļu. Turklāt prasītājs uzsver, ka faktu rašanās laikā pastāvēja vēl Savienības līdzekļi, kas bija pieejami lieliem ieguldījumiem dzelzceļa infrastruktūrā laikposmā no 2007. līdz 2013. gadam, un ka tas likumīgi gaidīja, ka varēs tos saņemt, lai finansētu sliežu ceļa rekonstrukciju. Līdz ar to apstrīdētajā lēmumā ietvertais apgalvojums, ka 2008. gada 2. oktobra vēstulē, kas nosūtīta Transporta un komunikāciju ministrijai, tas nav izrādījis patiesas pūles, lai iegūtu finansējumu sliežu ceļa atjaunošanai, esot nepamatots.

154 Apsvērumos par iestāšanās rakstu prasītājs precizē, ka tam nebija pietiekamu līdzekļu, lai veiktu visus nozīmīgos atjaunošanas darbus uz sliežu ceļiem, un ka tam bija jānosaka, kā vislabāk izmantot savus ļoti ierobežotos līdzekļus. Sliežu ceļa nojaukšanas laikā Savienības līdzekļi esot bijuši pieejami un pastāvēja tikai jautājums par šo līdzekļu daļas piešķiršanu sliežu ceļam. Tomēr incidents esot pilnībā mainījis prioritāšu analīzi. Turklāt prasītājs uzskata, ka, ņemot vērā 2008. gadā gūtos tīros ienākumus, paša prasītāja līdzekļi vien būtu bijuši pietiekami un bija pieejami, lai pilnībā finansētu sliežu ceļa rekonstrukciju gadījumā, ja Savienības vai valsts finansējums netiktu saņemts.

155 Komisija un persona, kas iestājusies lietā, apstrīd šo argumentāciju.

156 Jākonstatē, ka prasītājs ar savu argumentāciju apstrīd vērtējumu, ko Komisija ir izdarījusi apstrīdētā lēmuma 184.–198. apsvērumā un saskaņā ar kuru būtībā, pirmām kārtām, sliežu ceļa nojaukšana tika veikta lielā steigā, neveicot nekādus rekonstrukcijas sagatavošanas pasākumus (apstrīdētā lēmuma 184.–193. apsvērums), un, otrām kārtām, šī nojaukšana bija pretrunā parastajai dzelzceļa nozares praksei (apstrīdētā lēmuma 194.–198. apsvērums).

157 Šajā ziņā, pirmkārt, ir jāatgādina, ka apstrīdētā lēmuma 184. apsvērumā Komisija uzskatīja, ka prasītājs sliežu ceļu ir nojaucis lielā steigā, neiegūstot vajadzīgos līdzekļus un neievērojot parastos sagatavošanas posmus tā rekonstrukcijai. No apstrīdētā lēmuma 185. apsvēruma izriet, ka, atbildot uz Komisijas lūgumu sniegt informāciju, prasītājs ir paskaidrojis, ka "[sliežu ceļa] Lietuvas posms tika nojaukts [..] ar mērķi veikt rekonstrukcijas darbus un, tiklīdz iespējams, to no jauna atvērt satiksmei, jo ceļš ir nozīmīgs *Orlen*, kas ir viens no tā lielākajiem klientiem". Prasītājs arī precizē, ka ir "rīkojies *Orlen* pastāvīga spiediena ietekmē, ko tas izdarīja, lai paātrinātu šī sliežu ceļa rekonstrukciju, un līdz ar to ir pielicis visas iespējamās pūles, lai cik vien iespējams drīz veiktu nepieciešamos darbus".

158 Otrkārt, apstrīdētā lēmuma 186. apsvērumā Komisija ir norādījusi, ka prasītājs tolaik uzskatīja, ka tam nav pietiekamu līdzekļu sliežu ceļa atjaunošanai, un ka ir acīmredzams, ka pirms līdzekļu iegūšanas šāda mēroga projekta īstenošanai ir jāpabeidz gara administratīva procedūra. Saskaņā ar tolaik Lietuvas valsts paredzētajiem noteikumiem apjomīgi infrastruktūras darbi tika finansēti no Savienības līdzekļiem, bet prasītāja ierobežotie līdzekļi bija jāizmanto tikai infrastruktūras kārtējai apkopei. Savienības finansējuma pieprasījums ir jāpamato ar sagatavošanas pasākumiem, tostarp priekšizpēti, kuras veikšanai šajā gadījumā bija vajadzīgi divi gadi. Galīgais lēmums par Savienības struktūrfondu līdzekļu piešķiršanu projektam bija jāpieņem Transporta un komunikāciju ministrijai. Tādējādi nebija

nekādas garantijas, ka līdzekļi tiks iegūti, līdz ar to nebija nekādas steigas nojaukt sliežu ceļu. Visbeidzot apstrīdētā lēmuma 187. apsvērumā Komisija ir arī norādījusi, ka visa sliežu ceļa nojaukšana neesot ļāvusi iegūt daudz laika, jo pilna mēroga rekonstrukcija būtu varējusi sākties pēc visu iepriekšējo administratīvo posmu pabeigšanas.

159 Turklāt no apstrīdētā lēmuma 188. apsvēruma izriet, ka Komisija lūdza prasītāju tai paskaidrot, kā sliežu ceļa nojaukšana 2008. gada oktobrī esot varējusi paātrināt rekonstrukciju, jo vēl esot bijis jāiziet gara un neskaidra vajadzīgo līdzekļu pieprasīšanas procedūra. No tā paša apsvēruma izriet, ka savā atbildē prasītājs būtībā atkārtoti ir paudis apgalvojumu, ka sliežu ceļa nojaukšana bija posms, kas bija vajadzīgs tā rekonstrukcijai, un ar to tiktu saīsināts laiks, kāds ir vajadzīgs atlikušo darbu veikšanai. Tas piebilda, ka procedūra nav ilga, bet gan diezgan vienkārša un ka tad, "kad tas [bija] iesniedzis finansējuma pieprasījumu, [tas] varēja saprātīgi gaidīt, ka līdzekļi šim projektam tiks piešķirti", kā arī ka "šo pārliecību pastiprināja apstāklis, ka tam [bija] lūgts iesniegt projekta priekšizpēti". Saskaņā ar apstrīdētā lēmuma 189. apsvērumu atbildē uz paziņojumu par iebildumiem prasītājs atkārtoja savu argumentu, ka tas sliežu ceļu ir nojaucis vienīgi ar nodomu to salabot cik vien iespējams ātri. Tas norādīja, ka sliežu ceļa nojaukšana ir nevis ārkārtas pasākums, bet gan drīzāk pasākums, kas ir vajadzīgs, lai varētu pilnībā atjaunot īso maršrutu un atjaunot satiksmi.

160 Treškārt, apstrīdētā lēmuma 190. apsvērumā Komisija norādīja, ka prasītājs savu finansējuma pieprasījumu 2008. gada 2. oktobrī ir iesniedzis īsā vēstulē, kas adresēta transporta un komunikāciju ministram, lūdzot 620 miljonus LTL (apmēram 179,71 miljons EUR), lai atjaunotu astoņus dažādus ceļus, tostarp sliežu ceļu, nesniedzot nekādu īpašu paziņojumu saistībā ar šo pēdējo minēto. Turklāt Komisija uzsvēra, ka parastā apstiprināšanas procedūra ir gara un tās iznākums nevar tikt garantēts. Tomēr prasītājs sliežu ceļu sāka nojaukt nākamajā dienā, 2008. gada 3. oktobrī, pat nesagaidot transporta un komunikāciju ministra atbildi. No apstrīdētā lēmuma 191. apsvēruma izriet, ka atbildē, ko prasītājs saņēma 2008. gada 28. oktobrī, Transporta un komunikāciju ministrija uzsvēra, ka, tā kā šie projekti iepriekš nav tikuši apstiprināti, nav paredzēts nekāds finansējums. Turklāt Transporta un komunikāciju ministrija atgādināja prasītājam, ka Savienības līdzekļi vēl ir pieejami, un aicināja to norādīt finansējuma projektus. Tomēr, tā kā finansējuma pieprasījuma apmierināšana ir atkarīga no priekšizpētes rezultātiem un no Transporta un komunikāciju ministrijas lēmuma, prasītājs nevarēja, kā uzskata Komisija, saprātīgi gaidīt, ka Savienības līdzekļi attiecīgā gadījumā tiks piešķirti īsā termiņā.

161 Ceturtkārt, apstrīdētā lēmuma 192. apsvērumā Komisija uzskatīja, ka prasītāja vēlāka rīcība arī pierāda, ka tas necentās sliežu ceļu rekonstruēt. Šajā ziņā tā it īpaši uzsvēra, ka prasītājs bija sagatavojis piezīmes Lietuvas valdībai, lai iebilstu pret sliežu ceļa rekonstrukciju, un ka tas bija ieteicis sliežu ceļa atjaunošanu iekļaut prioritārā finansējuma sarakstā tikai tāpēc, ka valdība to tam bija lūgusi darīt.

162 Turklāt apstrīdētā lēmuma 194. un nākamajos apsvērumos Komisija ir sīki izklāstījusi iemeslus, kuru dēļ tā uzskatīja, ka sliežu ceļa nojaukšana ir "ārkārtīgi neparasta" un pretrunā "parastajai praksei" dzelzceļa nozarē. Pirmām kārtām, Komisija norādīja, ka, pat ja Lietuvā bija vairāki sliežu ceļi, kuros satiksme bija apturēta, prasītājs nespēja sniegt citu sliežu ceļa piemēru, kas būtu nojaukts pirms atjaunošanas darbu sākšanas.

163 Otrām kārtām, Komisija atgādināja, ka tā ir nosūtījusi lūgumus sniegt informāciju divu pārējo Baltijas valstu, t.i., Igaunijas Republikas un Latvijas Republikas, dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājiem. Igaunijas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs varēja sniegt tikai vienu gara sliežu ceļa posma nojaukšanas piemēru. Šajā gadījumā sliežu ceļš tika nojaukts tāpēc, ka pats maršruts bija slēgts, pamests un aizstāts ar citu. Igaunijas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs arī norādīja, ka darbi, kuriem ir vajadzīga sliežu ceļu nojaukšana, netika veikti vienlaikus visā sliežu ceļā, bet pa posmiem, kas pārtrauca satiksmi ne ilgāk kā uz divpadsmit stundām. Lieli remontdarbi, tostarp kāda sliežu ceļa nojaukšana, sākās tikai pēc tam, kad bija pabeigta administratīvā procedūra, ar kuru tie tika apstiprināti. Runājot par LDZ, kas ir Latvijas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja sabiedrība, tā darīja zināmu, ka parasti sliežu ceļš tiek nojaukts tikai pēc vairākus gadus ilga laikposma, kurā tas nav izmantots, un tikai tad, ja nav nekāda pamata domāt, ka tas no jauna tiks izmantots. Abos LDZ

sniegtajos piemēros sliežu ceļi tika nojaukti pēc tam, kad tie bija slēgti desmit un trīspadsmit gadus. Turklāt sliežu ceļa nojaukšana nolūkā veikt remontdarbus Latvijā tiekot veikta vairākos posmos. Šādi darbi tiek sākti tikai pēc tam, kad ir pabeigta administratīvā procedūra un ir nodrošināts finansējums.

164 Šajā gadījumā, runājot, pirmkārt, par sliežu ceļa nojaukšanu lielā steigā, neveicot nekādus rekonstrukcijas sagatavošanas pasākumus, pirmām kārtām, Vispārējā tiesa norāda, ka no otrā pamata pirmās daļas analīzes izriet, ka prasītājs nav pierādījis, ka pēc deformācijas rašanās un visa sliežu ceļa stāvokļa detalizēta vērtējuma tas bija tādā stāvoklī, kas attaisnoja tā tūlītēju pilnīgu nojaukšanu. Savukārt ir jākonstatē, ka ārkārtas komisijas, kura pārbaudīja sliežu ceļu kopumā, 2008. gada 12. septembra pārbaudes ziņojumā trūkumi tika atklāti nevis visā sliežu ceļā, bet tikai, kā Komisija to ir norādījusi, pamatojoties uz prasītāja sniegto informāciju, uz sliežu ceļa 1,6 km garumā. Turklāt vēstulē, ko 2008. gada 18. septembrī *LG* dzelzceļa infrastruktūras direkcija bija nosūtījusi tā stratēģiskās plānošanas padomei un kas ir sagatavota, pamatojoties uz ārkārtas komisijas 2008. gada 12. septembra pārbaudes ziņojumu, bija precizēts, ka nekavējoties ir jārekonstruē tikai 1,6 km no sliežu ceļa. Kā tas pamatoti ir konstatēts apstrīdētā lēmuma 348. apsvērumā, problēmas saistībā ar 1,6 km no sliežu ceļa 19 km nevar pamatot tā pilnīgu un tūlītēju nojaukšanu. Protams, tajā pašā 2008. gada 18. septembra vēstulē bija arī precizēts, ka sliežu stiprinājumi ir jānomaina visos sliežu ceļa 19 kilometros, ka sliežu ceļa gultne ir jāsalabo, ka komunikācijas kabeļi ir jānomaina visa sliežu ceļa garumā un ka, lai garantētu satiksmes drošību, sliežu ceļš esot bijis pilnībā jāsalabo piecu gadu termiņā. Tomēr tajā nebija norādīts, ka šādam remontam ir jāietver sliežu ceļa pilnīga un tūlītēja nojaukšana.

165 Otrām kārtām, ir jānorāda, ka prasītājs pietiekami nepamato apgalvojumu, saskaņā ar kuru trūkumi, kas izraisīja 2008. gada 2. septembra incidentu, tika konstatēti vairākās citās vietās visā sliežu ceļā. Šis apgalvojums ir balstīts uz "ziņojumu *Wacetob*", ko ir sagatavojis Varšavas Zinātnes attīstības un būvniecības organizācijas centrs (Polija) un ko Komisija apstrīdētā lēmuma 349.–356. apsvērumā, prasītājam pret to neiebilstot, uzskata par tādu, kuram nav pierādījuma spēka un kurš nevar pamatot prasītāja argumentāciju. Turklāt konstatējums, kas izriet no vietējā direktora 2008. gada 4. septembra vēstules, kura ir minēta šī sprieduma 126.–130. punktā, proti, ka jauns "lēts daļējs remonts" neatrisinātu sliežu ceļa drošības problēmas, pamatoti nav ticis atzīts par saderīgu ar 2008. gada 5. septembra ziņojumiem, saskaņā ar kuriem būtībā vietējs remonts būtu ļāvis atjaunot pilnībā drošu satiksmi.

166 Tādējādi ir jākonstatē, ka arguments, kas būtībā attiecas uz vajadzību demontēt sliežu ceļu, ņemot vērā bažas par dzelzceļa satiksmes drošību, neļauj konstatēt, ka Komisija ir pieļāvusi kļūdu vērtējumā.

167 Šo secinājumu neatspēko arguments, ka izvēles iespēja Nr. 2 bija vienīgā atbilstošā un ekonomiski saprātīgā izvēles iespēja, līdz ar to prasītājam nebija nekāda pamata gaidīt, lai īstenotu savu lēmumu.

168 Ja pieņem, kā to apgalvo prasītājs, ka izvēles iespēja Nr. 2 bija vienīgā atbilstošā un ekonomiski saprātīgā izvēles iespēja, tā noteikti nebija saistīta ar sliežu ceļa nojaukšanu lielā steigā. Šajā ziņā ir jānorāda, kā Komisija to uzsver apstrīdētā lēmuma 187. apsvērumā, ka sliežu ceļa tūlītēja nojaukšana neesot ļāvusi iegūt laiku, jo rekonstrukcijas darbi būtu varējuši sākties tikai pēc visu iepriekšējo administratīvo posmu pabeigšanas, ieskaitot it īpaši vajadzīgā finansējuma iegūšanu. Tādējādi, tā kā prasītājam vēl nebija vajadzīgā finansējuma, lai sāktu sliežu ceļa rekonstrukcijas darbus, tam nebija nekāda pamata lielā steigā to nojaukt. Līdz ar to tas nevar norādīt, ka nebija nekāda pamata gaidīt, lai īstenotu savu lēmumu saistībā ar izvēles iespējas Nr. 2 izpildi vai pat lai nojauktu sliežu ceļu.

169 Trešām kārtām, arī iespējamais spiediens, ko *Orlen* esot izdarījis uz prasītāju, nevar pamatot sliežu ceļa nojaukšanu lielā steigā. Šajā ziņā ir jānorāda, ka šim argumentam ir pretrunā fakts, ka prasītājs izvēlējās iepriekš neinformēt *Orlen* par savu plānu nojaukt sliežu ceļu. Šāda atruna nav attaisnota, ņemot vērā uzsākto darbu raksturu, un vēl jo vairāk tāpēc, ka *Orlen* bija vienīgais klients, kas izmantoja šo sliežu ceļu. Turklāt šo konstatējumu nevar atspēkot ar prasītāja apsvērumiem par iestāšanās rakstu, kuros ir norādīts, ka tā direkcijas rīcība 2008. gadā neesot bijusi saistīta ne ar kādu noslēpumu. Kā tas izriet no apstrīdētā lēmuma 55. apsvēruma, 2008. gada 5. septembrī dzelzceļa stacijas informēja *Orlen* par

vienkāršu sliežu ceļa "pagaidu slēgšanu". Tas netika informēts par sliežu ceļa nojaukšanu. It īpaši no paskaidrojumiem, ko lietas dalībnieki sniedza tiesas sēdē, izriet, ka telegrammu, kurā ir sniegta informācija par "satiksmes apturēšanu uz laiku" uz sliežu ceļa līdz rekonstrukcijas un remonta darbu pabeigšanai, bija nosūtījusi prasītāja dzelzceļa infrastruktūras direkcija, lai informētu stacijas, kā arī LDZ par satiksmes apturēšanu, bet ka *Orlen* nekad šo dokumentu netika saņēmis.

170 Ceturtām kārtām, tas pats attiecas uz iespējamo vajadzību atgūt attiecīgos sliežu ceļa materiālus, lai novērstu, ka ziemā tie tiek sabojāti, kas arī nevar pamatot sliežu ceļa nojaukšanu lielā steigā. Šajā ziņā pietiek konstatēt, kā to ir darījusi Komisija, ka šis arguments nav pamatots.

171 Piektām kārtām, runājot par argumentu, ka laikā, kad tika nojaukts sliežu ceļš, prasītājs saprātīgi gaidīja, ka saņems līdzekļus, kas ir vajadzīgi sliežu ceļa rekonstrukcijai, tas ir jānoraida dažādu iemeslu dēļ.

172 Vispirms ir jānorāda, ka pats prasītājs savos apsvērumos, kas ir sniegti, atbildot uz iestāšanās rakstu, atzīst, ka tam nebija pietiekamu līdzekļu, lai veiktu visus nozīmīgos atjaunošanas darbus savā dzelzceļu tīklā.

173 Pēc tam, atbildot uz Komisijas lūgumu sniegt informāciju, kura mērķis bija noskaidrot, vai prasītājs ir paredzējis uz sliežu ceļa veikt nozīmīgus atjaunošanas darbus līdz 2008. gada 2. septembrim, pēdējais minētais uzsvēra, ka šis sliežu ceļš nav daļa no prioritārajām dzelzceļa līnijām un ka parasti Lietuvas valsts nepiešķir pietiekamus līdzekļus no vispārējā budžeta dzelzceļa infrastruktūras modernizācijai. Turklāt tas piebilda, ka Savienības struktūrfondu līdzekļi, kā arī tā paša līdzekļi nebija pietiekami valsts prioritāro dzelzceļa līniju modernizācijai. No tā izriet, ka prasītājs apzinājās, ka, tiklīdz sliežu ceļš būs nojaukts, tam nebūs atbilstošu līdzekļu sliežu ceļa rekonstrukcijai un ka tam būs grūti iegūt tā rekonstrukcijai vajadzīgos līdzekļus no valsts vai Savienības.

174 It īpaši, runājot par valsts līdzekļiem, ir skaidrs, kā tas ir norādīts apstrīdētā lēmuma 190. apsvērumā, ka prasītājs savu finansējuma pieprasījumu nosūtīja 2008. gada 2. oktobrī īsā vēstulē transporta un komunikāciju ministram, lūdzot 620 miljonus LTL (apmēram 179,71 miljons EUR) astoņu dažādu ceļu, tostarp sliežu ceļa, atjaunošanai. Saistībā ar šo pēdējo minēto netika sniegts nekāds īpašs paziņojums. Turklāt, kā tas ir konstatēts arī apstrīdētā lēmuma 190. apsvērumā, parastā apstiprināšanas procedūra ir gara un tās iznākums nevar tikt garantēts. Neraugoties uz šiem apsvērumiem, prasītājs sliežu ceļu sāka nojaukt nākamajā dienā, t.i., 2008. gada 3. oktobrī, pat nesagaidot transporta un komunikāciju ministra atbildi, kuru tas saņēma 28. oktobrī un kurā bija norādīts, ka, tā kā šie projekti iepriekš nav apstiprināti, nav paredzēts nekāds finansējums.

175 Šajā ziņā ir jānorāda, ka, lai gan transporta un komunikāciju ministrs, protams, atgādināja prasītājam, ka Savienības līdzekļi lieliem ieguldījumiem dzelzceļa infrastruktūrā laikposmā no 2007. līdz 2013. gadam vēl bija pieejami, un tas aicināja prasītāju norādīt finansējuma projektus, atliek tomēr secināt, ka, nepieļaujot kļūdu vērtējumā, Komisija apstrīdētā lēmuma 191. apsvērumā uzskatīja, ka prasītājs nevarēja saprātīgi gaidīt, ka saņems līdzekļus, laikus nesākot iepriekšēju administratīvu procedūru, kas ir vajadzīga to iegūšanai. Kā Komisija to norāda apstrīdētā lēmuma 63. un 64. apsvērumā, prasītājs sāka priekšizpētes sagatavošanu saistībā ar astoņu dzelzceļa līniju rekonstrukciju un attīstību, bet pēc tā tehniskās padomes apstiprināšanas bija vajadzīgi astoņi mēneši, lai saņemtu prasītāja ģenerāldirektora apstiprinājumu 2009. gada 29. jūlijā, un vēl trīs mēneši bija nepieciešami iepirkuma izsludināšanai.

176 Visbeidzot – prasītājam nav pamata atsaukties uz argumentu, ka finanšu krīze, kas sekoja bankas *Lehman Brothers* sabrukumam 2008. gada septembrī, izraisīja tā finansiālās situācijas pasliktināšanos, kura tūlītēji ietekmēja tā spēju veikt nozīmīgus atjaunošanas darbus, piemēram, sliežu ceļa rekonstrukciju. Šajā ziņā ir jānorāda, ka no prasītāja argumentiem par sliežu ceļa ļoti slikto stāvokli izriet, ka tā ekonomiskā situācija bija nestabila pat pirms 2008. gada septembra finanšu krīzes. Faktiski pats prasītājs norāda, ka tieši tā sarežģītās ekonomiskās situācijas dēļ uz sliežu ceļa kopš 1972. gada

netika veikti nekādi būtiski remontdarbi un ka, neraugoties uz vairāku trūkumu atklāšanu visā sliežu ceļā līdz 2008. gada septembrim, tika veikti tikai nelieli remontdarbi, kas ir saistīti ar ātruma samazināšanu līdz 25 km/h. Turklāt, ja pieņem, ka 2008. gada finanšu krīze būtu varējusi ietekmēt prasītāja spēju veikt nozīmīgus atjaunošanas darbus, piemēram, sliežu ceļa rekonstrukciju, ir jānorāda, kā to ir darījusi Komisija, ka finanšu krīze neietekmēja piekļuvi Savienības līdzekļiem. Prasītājs būtu varējis iegūt šādus līdzekļus, ja tas laikus būtu sācis šim nolūkam vajadzīgo administratīvo procedūru.

177 No tā izriet, ka Komisija nav pieļāvusi kļūdu vērtējumā, uzskatot, ka sliežu ceļa nojaukšana tika veikta lielā steigā, iepriekš neiegūstot vajadzīgos līdzekļus.

178 Otrkārt, runājot par sliežu ceļa demontāžas neparasto raksturu, ņemot vērā dzelzceļa nozares praksi, no vienas puses, Vispārējā tiesa norāda, kā Komisija to ir minējusi apstrīdētā lēmuma 186. apsvērumā, ka, pat ja Lietuvā bija vairāki sliežu ceļi, uz kuriem satiksme bija apturēta, prasītājs nespēja sniegt piemēru saistībā ar ceļu, kas būtu nojaukts pirms atjaunošanas darbu sākšanas. Turklāt, kā to norāda Komisija, prasītājs tā arī nav nojaucis ceļu Buģeņi–Skoda–Klaipēda, lai gan tas ir slēgts kopš 1995. gada un neraugoties arī uz to, ka šajā ceļā nav satiksmes pieprasījuma.

179 No otras puses, ir jānorāda, ka Komisija nosūtīja lūgumus sniegt informāciju divu pārējo Baltijas valstu, t.i., Igaunijas Republikas un Latvijas Republikas, dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājiem. Igaunijas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs varēja sniegt tikai vienu gara sliežu ceļa posma nojaukšanas piemēru. Šajā gadījumā sliežu ceļš tika nojaukts tāpēc, ka pats maršruts bija slēgts, pamests un aizstāts ar citu. Igaunijas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs arī norādīja, ka darbi, kuriem ir vajadzīga ceļu nojaukšana, netika veikti vienlaikus visā ceļā, bet pa posmiem, kas pārtrauca satiksmi ne ilgāk kā uz divpadsmit stundām. Lieli remontdarbi, tostarp kāda sliežu ceļa nojaukšana, sākās tikai pēc tam, kad bija pabeigta administratīvā procedūra, ar kuru tie tika apstiprināti.

180 Runājot par LDZ, kas ir Latvijas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja sabiedrība, tā atbildēja, ka parasti sliežu ceļš tiek nojaukts tikai pēc vairākus gadus ilga laikposma, kurā tas nav izmantots, un tikai tad, ja nav nekāda pamata domāt, ka tas no jauna tiks izmantots. Abos LDZ sniegtajos piemēros sliežu ceļi tika nojaukti pēc tam, kad tie bija slēgti desmit un trīspadsmit gadus. Tāpat kā Igaunijā, arī Latvijā ceļa nojaukšana nolūkā veikt remontdarbus tiekot veikta vairākos posmos. LDZ uzskata, ka šādi darbi tiek sākti tikai pēc tam, kad ir pabeigta administratīvā procedūra un ir nodrošināts finansējums.

181 No visa iepriekš izklāstītā izriet, ka ir jāuzskata, ka Komisija nav pieļāvusi kļūdu vērtējumā, apstrīdētajā lēmumā uzskatot, ka šajā lietā aplūkotā sliežu ceļa nojaukšana bija "ārkārtīgi neparasta".

182 Līdz ar to otrā pamata otrā daļa ir jānoraida.

c) Par otrā pamata trešo daļu, kas attiecas uz Komisijas pieļautām kļūdām vērtējumā attiecībā uz LG nodomiem sliežu ceļa nojaukšanas brīdī

183 Ar otrā pamata trešo daļu prasītājs pārmet, ka apstrīdētajā lēmumā esot pieļauta tiesību kļūda, kā arī kļūda vērtējumā, jo, nojaucot sliežu ceļu, pretēji tam, ko apstrīdētajā lēmumā esot uzskatījusi Komisija, tam bija nodoms to rekonstruēt.

184 Prasītājs it īpaši norāda – apgalvojot, ka nevienā brīdī tas neesot centies sliežu ceļu rekonstruēt, Komisija esot prezumējusi, ka tā nojaukšana bija daļa no pretkonkurences stratēģijas, kas esot pieņemta 2008. gada 19. septembrī vai 3. oktobrī, lai traucētu LDZ īstenot konkurenci. Prasītājs apgalvo – prezumpcija, ka tas esot rīkojies ļaunticīgi, esot pamatota ar trim Komisijas vērā ņemtiem elementiem, proti, pirmkārt, to, ka tas bija lūdzis sliežu ceļa rekonstrukcijas projektu pārcelt uz Savienības līdzekļu rezerves sarakstu, otrkārt, to, ka tas bija sagatavojis trīs piezīmes Lietuvas valdībai, kurās bija iebilsts pret sliežu ceļa rekonstrukciju, un, treškārt, to, ka tas bija ieteicis sliežu ceļa atjaunošanu iekļaut prioritāšu sarakstā tikai tāpēc, ka valdība tam bija devusi norādījumu to darīt.

1) Par trešās daļas pirmo iebildumu, kas attiecas uz tiesību kļūdu, kura ir saistīta ar prasītāja pretkonkurences nodoma ņemšanu vērā

185 Šī pirmā iebilduma pamatojumam prasītājs būtībā apgalvo, ka apstrīdētajā lēmumā ir pieļauta tiesību kļūda, jo uz attiecīgās rīcības ļaunprātīgo raksturu Komisija esot atsaukusies, pamatojoties it īpaši uz tā pretkonkurences nodomu, lai gan saskaņā ar judikatūru ļaunprātīgas izmantošanas jēdziens ir objektīvs jēdziens, kas attiecas uz dominējošā stāvoklī esoša uzņēmuma rīcību, kura var ietekmēt tirgus struktūru un kuras sekas ir šķēršļu radīšana tirgū vēl esošā konkurences līmeņa saglabāšanai vai šīs konkurences attīstībai, neatkarīgi no šī uzņēmuma subjektīvā nodoma.

186 Turklāt prasītājs norāda, ka Komisijai konkrēti bija jāpierāda, ka faktisko apstākļu rašanās laikā, proti, 2008. gada 3. oktobrī, tas ir rīkojies ļaunticīgi ar mērķi traucēt LDZ tam radīt konkurenci un ka tam nebija nodoma rekonstruēt sliežu ceļu. Prasītājs uzskata, ka tā nodomiem pēc faktisko apstākļu rašanās neesot nozīmes, lai novērtētu attiecīgo rīcību.

187 Komisija un persona, kas iestājusies lietā, apstrīd šo iebildumu.

188 Šajā ziņā ir jāatgādina – no judikatūras izriet, ka dominējošā stāvokļa ļaunprātīga izmantošana, kas ir aizliegta ar LESD 102. pantu, ir objektīvs jēdziens, kurš attiecas uz dominējošā stāvoklī esoša uzņēmuma rīcību, kas kādā tirgū, kurā tieši pēc attiecīgā uzņēmuma klātbūtnes konkurences līmenis jau ir zems, rada šķērsli, izmantojot līdzekļus, kas nav tie, kuri nosaka parasto preču vai pakalpojumu konkurenci, pamatojoties uz uzņēmēju pakalpojumiem, vēl tirgū esošā konkurences līmeņa saglabāšanai vai šīs konkurences attīstībai (skat. spriedumus, 2012. gada 19. aprīlis, *Tomra Systems* u.c./Komisija, C-549/10 P, EU:C:2012:221, 17. punkts un tajā minētā judikatūra, un 2009. gada 9. septembris, *Clearstream*/Komisija, T-301/04, EU:T:2009:317, 140. punkts un tajā minētā judikatūra).

189 No ļaunprātīgas izmantošanas jēdziena objektīvā rakstura izriet, ka inkriminētā rīcība ir jāvērtē, pamatojoties uz objektīviem elementiem, un ka šīs dominējošā stāvoklī esoša uzņēmuma rīcības tīšā rakstura un ļaunticības pierādīšana nav prasīta nolūkā identificēt dominējošā stāvokļa ļaunprātīgu izmantošanu (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2010. gada 1. jūlijs, *AstraZeneca*/Komisija, T-321/05, EU:T:2010:266, 356. punkts).

190 Tomēr Komisijai, pārbaudot dominējošā stāvoklī esoša uzņēmuma rīcību un nolūkā identificēt iespējamu šāda stāvokļa ļaunprātīgu izmantošanu, ir jāņem vērā visi atbilstošie faktiskie apstākļi, ar ko ir saistīta minētā rīcība (spriedums, 2012. gada 19. aprīlis, *Tomra Systems* u.c./Komisija, C-549/10 P, EU:C:2012:221, 18. punkts).

191 Šajā ziņā ir jānorāda, ka tad, kad Komisija vērtē dominējošā stāvoklī esoša uzņēmuma rīcību, ja šī pārbaude noteikti ir vajadzīga, lai secinātu, ka pastāv šāda stāvokļa ļaunprātīga izmantošana, tai noteikti ir jāvērtē šī uzņēmuma īstenotā tirdzniecības stratēģija. Šajā ziņā šķiet normāli, ka Komisija atsaucas uz subjektīviem faktoriem, proti, attiecīgās tirdzniecības stratēģijas virzītājspēkiem (spriedums, 2012. gada 19. aprīlis, *Tomra Systems* u.c./Komisija, C-549/10 P, EU:C:2012:221, 19. punkts).

192 Tādējādi pretēji tam, ko apgalvo prasītājs, iespējama pretkonkurences nodoma esamība var būt viens no daudziem faktiskajiem apstākļiem, kuru var ņemt vērā, lai noteiktu dominējošā stāvokļa ļaunprātīgu izmantošanu (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2012. gada 19. aprīlis, *Tomra Systems* u.c./Komisija, C-549/10 P, EU:C:2012:221, 20. punkts).

193 Šajā gadījumā ir jānorāda, ka apstrīdētajā lēmumā Komisija identificēja prasītāja dominējošā stāvokļa ļaunprātīgu izmantošanu, ņemot vērā dažādus faktiskos apstākļus, ar ko bija saistīta sliežu ceļa nojaukšana, un analizējot iespējamo ietekmi uz konkurenci, kuru šāda nojaukšana varēja izraisīt.

194 Komisija apstrīdētā lēmuma 182.–201. apsvērumā it īpaši norādīja, ka *LG* ir izmantojis metodes, kas nav tās, kuras nosaka parasto konkurenci, jo būtībā, pirmkārt, *LG* zināja par *Orlen* projektu pārorientēties uz Latvijas jūras terminālim, izmantojot LDZ pakalpojumus, otrkārt, *LG* nojauca sliežu ceļu lielā steigā, nenodrošinot vajadzīgo finansējumu un neveicot nekādus parastos sagatavošanas pasākumus tā rekonstrukcijai, treškārt, sliežu ceļa nojaukšana bija pretrunā parastajai nozares praksei un, ceturtkārt, *LG* bija veicis pasākumus, lai pārliecinātu Lietuvas valdību nerekonstruēt sliežu ceļu.

195 It īpaši, runājot par konstatējumu, ka *LG* sliežu ceļu nojauca lielā steigā, nenodrošinot vajadzīgo finansējumu un neveicot nekādus parastos sagatavošanas pasākumus tā rekonstrukcijai, šī sprieduma 157.–161. punktā jau ir konstatēts, ka Komisija, pirmkārt, apstrīdētā lēmuma 184.–191. apsvērumā ir nošķīrusi prasītāja rīcību pirms sliežu ceļa demontāžas sākšanas, proti, līdz 2008. gada 2. oktobrim, un, otrkārt, apstrīdētā lēmuma 192. apsvērumā, vienkārši apstiprinot jau konstatēto, ir nošķīrusi prasītāja rīcību dienā pēc 2008. gada 2. oktobra.

196 Pēc tam, kad bija konstatēti visi šie dažādie faktiskie apstākļi, ar ko bija saistīta sliežu ceļa nojaukšana, Komisija apstrīdētā lēmuma 202.–324. apsvērumā uzskatīja, ka šī nojaukšana, kura ir aplūkota tās kontekstā, varēja izkropļot konkurenci naftas produktu dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanas tirgū. Līdz ar to var vien konstatēt, ka Komisija nekādā ziņā nav balstījusies uz *LG* nodomu, pretkonkurences stratēģiju vai ļaunticību, lai pamatotu savu secinājumu par konkurences tiesību pārkāpuma esamību.

197 Runājot par apstrīdētā lēmuma 192. apsvērumā izdarīto konstatējumu, ka pēc sliežu ceļa demontāžas prasītājs nav mēģinājis to rekonstruēt, no minētā lēmuma struktūras izriet, ka tā mērķis ir tikai pamatot secinājumu, kurš šī lēmuma 193. apsvērumā ir izdarīts no visiem pārējiem elementiem un saskaņā ar kuru sliežu ceļu prasītājs nojauca lielā steigā, iepriekš neiegūstot vajadzīgos līdzekļus. Citiem vārdiem sakot, šis konstatējums ir saistīts ar objektīvu faktisko apstākli, kas citu starpā attiecas uz inkriminēto rīcību, nevis ar subjektīvu vērtējumu, kurš attiecas uz prasītāja mērķiem. Tādējādi no tā nevar secināt, ka Komisija ir pamatojusies uz elementu, kas ir saistīts ar prasītāja pretkonkurences nodomu. Šajos apstākļos ir jānoraida arī prasītāja kritika, kas ir balstīta uz to, ka tā nodomiem pēc faktisko apstākļu rašanās neesot nozīmes, lai novērtētu attiecīgo rīcību.

198 No tā izriet, ka trešās daļas pirmais iebildums ir jānoraida.

2) Par trešās daļas otro iebildumu, kas attiecas uz to faktu materiālajām neprecizitātēm, kuri ir ņemti vērā, novērtējot prasītāja ļaunticību

199 Runājot par iespējamām to faktu materiālajām neprecizitātēm, ko Komisija esot ņēmusi vērā, pamatojoties uz elementiem, kuri ir attiecināmi uz laikposmu pēc 2008. gada 2. oktobra, uzskatīdama, ka faktu rašanās laikā prasītājs ir rīkojies ļaunticīgi un bez patiesa nodoma rekonstruēt sliežu ceļu, pirmkārt, prasītājs norāda, ka apgalvojums par ļaunticību ir maz ticams, jo, kā to apstrīdētā lēmuma 90. apsvērumā esot atzinusi Komisija, šķīrējtiesas 2010. gada 17. decembra nolēmums, kas taisīts pēc procedūras, kuru *Orlen* sācis saistībā ar savu komerciālo strīdu ar prasītāju, esot bijis tas, kas to mudinājis vairs neturpināt sliežu ceļa rekonstrukciju. Pirms šī šķīrējtiesas nolēmuma un it īpaši faktu rašanās laikā, proti, 2008. gada 3. oktobrī, prasītājs apgalvo, ka tas turpināja īstenot rekonstrukcijas projektu, jo uzskatīja, ka tam ir līgumisks pienākums rekonstruēt sliežu ceļu.

200 Otrkārt, prasītājs būtībā apgalvo, ka trīs faktiskie elementi, kuri ir attiecināmi uz laikposmu pēc 2008. gada 2. oktobra un ar kuriem Komisija ir pamatojusi prezumpciju par ļaunticību, ir hipotētiski un acīmredzami nepatiesi. Lietas materiālos savukārt esot bijuši ietverti vairāki pierādījumi, kas apstrīdētajā lēmumā netika pārbaudīti un kas pierāda, ka faktu rašanās laikā tam bija nodoms rekonstruēt sliežu ceļu, proti, dokumenti, kuri ir iesniegti kā A.10., A.30. un A.31. pielikums. Vēlāki akti, kā uzskata prasītājs, sniedz arī pārliecinošus pierādījumus, kas pierāda, ka faktu rašanās laikā tam patiesi bija nodoms rekonstruēt sliežu ceļu līdz brīdim, kad tas ar šķīrējtiesas 2010. gada 17. decembra

nolēmumu esot mudināts pārskatīt savu nostāju. Tādējādi prasītājs uzskata, ka neviens faktisks elements nepamato Komisijas pieņēmumu, ciktāl tā apgalvo, ka prasītājs esot rīkojies ļaunticīgi, proti, ka tam patiesībā neesot bijis nodoma rekonstruēt sliežu ceļu, nojaucot to 2008. gada 3. oktobrī.

201 Komisija un persona, kas iestājusies lietā, apstrīd šo iebildumu.

202 Vispirms ir jākonstatē, ka ar otrā pamata trešās daļas otro iebildumu prasītājs būtībā apstrīd vērtējumus, ko Komisija ir izdarījusi apstrīdētā lēmuma 192. apsvērumā, kura saturs ir atgādināts šī sprieduma 161. punktā. Otrā iebilduma pamatojumam prasītājs būtībā izvirza divus argumentus.

i) Par pirmo argumentu, kas attiecas uz iespējamo šķīrējtiesas 2010. gada 17. decembra nolēmuma ietekmi uz lēmumu nerekonstruēt sliežu ceļu

203 Ar pirmo argumentu prasītājs norāda, ka apgalvojums par ļaunticību, kas, kā tas uzskata, izrietot no apstrīdētā lēmuma 192. apsvēruma, ir maz ticams, jo šķīrējtiesas 2010. gada 17. decembra nolēmums to esot mudinājis vairs neturpināt sliežu ceļa rekonstrukciju. Prasītājs precizē, ka pirms šī šķīrējtiesas nolēmuma un it īpaši faktu rašanās laikā tas turpināja īstenot rekonstrukcijas projektu, jo domāja, ka tam ir līgumisks pienākums rekonstruēt sliežu ceļu.

204 Vispirms ir jānorāda, kā tas izriet no šī sprieduma 196. un 197. punkta, ka Komisija savu apstrīdētā lēmuma 192. apsvērumā ietverto konstatējumu nav balstījusi uz apgalvojumu par prasītāja ļaunticību saistībā ar tā nodomu rekonstruēt sliežu ceļu, bet ir tikai norādījusi uz faktisku apstākli, ka pēc demontāžas prasītājs necentās sliežu ceļu rekonstruēt. Turklāt ir jānorāda – Komisijas konstatējums, ka pēc sliežu ceļa demontāžas prasītājs patiesībā necentās to rekonstruēt, tikai pamato secinājumu, kurš apstrīdētā lēmuma 193. apsvērumā ir izdarīts no visiem pārējiem minētā lēmuma 184.–191. apsvērumā izklāstītajiem elementiem un saskaņā ar kuru sliežu ceļu prasītājs nojauca lielā steigā, iepriekš neiegūstot vajadzīgos līdzekļus.

205 Pēc tam no apstrīdētā lēmuma izriet, ka pat pirms šķīrējtiesas 2010. gada 17. decembra nolēmuma pieņemšanas prasītājs vairākas reizes bija informējis Lietuvas valdību par sliežu ceļa rekonstruēšanas trūkumiem (apstrīdētā lēmuma 92.–95. un 103. apsvērums).

206 Visbeidzot prasītājs nevar apgalvot, ka pirms šķīrējtiesas 2010. gada 17. decembra nolēmuma pieņemšanas un it īpaši faktu rašanās laikā tas turpināja īstenot sliežu ceļa rekonstrukcijas projektu. Laikposmā, kurš pārsniedz divus gadus, kas pagāja no sliežu ceļa nojaukšanas līdz šķīrējtiesas nolēmumam, prasītājs neveica remontdarbus, lai gan vairākos dokumentos tas apgalvoja, ka rekonstrukciju esot bijis iespējams pabeigt apmēram divu gadu laikā.

207 Ņemot vērā iepriekš izklāstīto, prasītāja pirmais arguments ir jānoraida.

ii) Par otro argumentu, kas attiecas uz iespējamām kļūdām vērtējumā saistībā ar trim apstrīdētā lēmuma 192. apsvērumā minētajiem elementiem

208 Ar otro argumentu prasītājs būtībā pārmet Komisijai, ka tā ir pieļāvusi kļūdas vērtējumā saistībā ar trim apstrīdētā lēmuma 192. apsvērumā minētajiem elementiem. Prasītājs it īpaši apstrīd, pirmkārt, trīs elementu pamatotību un, otrkārt, iespēju trīs elementus ņemt vērā kā pierādījumu elementus, kas var pierādīt, ka sliežu ceļa nojaukšanas brīdī tam nebija nodoma to rekonstruēt.

209 Šajā ziņā pietiek atgādināt, kā tas ir konstatēts šī sprieduma 196. un 197. punktā, ka Komisija, lai pamatotu savu secinājumu par konkurences tiesību pārkāpuma esamību, apstrīdētajā lēmumā nav balstījusies uz *LG* pretkonkurences nodomu vai stratēģiju.

210 No tā izriet, ka otrā pamata trešās daļas otrā iebilduma otrais arguments ir jānoraida kā nelietderīgs.

211 No tā izriet, ka trešās daļas otrais iebildums un līdz ar to otrā pamata trešā daļa ir jānoraida.

d) Par otrā pamata ceturto daļu, kas attiecas uz kļūdām vērtējumā un tiesību kļūdām, analizējot attiecīgās rīcības iespējamo ietekmi uz konkurenci

212 Ar ceturto daļu prasītājs mēģina atspēkot apstrīdētā lēmuma 202. un 203. apsvērumā izdarīto konstatējumu, ka sliežu ceļa nojaukšana būtībā esot liegusi LDZ izmantot īsāko un tiešāko maršrutu no pārstrādes rūpnīcas uz Latvijas jūras termināļiem Rīgā un Ventspilī un ka šai rīcībai varēja būt pretkonkurences sekas. Tas apstrīd arī trīs apsvērumus, ar kuriem, kā tas uzskata, ir pamatots šis secinājums, proti, pirmkārt, ka pirms sliežu ceļa nojaukšanas LDZ bija ticama iespēja piedāvāt *Orlen* naftas produktu dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumus no pārstrādes rūpnīcas uz blakusesošo jūras termināli un tādējādi izdarīt konkurences spiedienu uz to, otrkārt, ka pēc sliežu ceļa nojaukšanas LDZ vairs nebija šīs iespējas un, treškārt, ka šī situācija esot izraisījusi tirgus piekļuves ierobežošanu naftas produktu dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanai no pārstrādes rūpnīcas uz jūras termināļiem Klaipēdā, Rīgā un Ventspilī. Prasītājs uzskata, ka neviens juridisks vai faktisks elements nepamatojot šos secinājumus.

213 Prasītājs it īpaši uzsver, ka Komisijas argumentācijā ir pieļautas, pirmkārt, tiesību kļūdas (pirmais iebildums) un, otrkārt, kļūdas vērtējumā (otrais iebildums).

1) Par pirmo iebildumu, kas attiecas uz tiesību kļūdām

214 Lai pamatotu pirmo iebildumu, kas attiecas uz tiesību kļūdām, prasītājs būtībā izvirza divus argumentus. Ar pirmo argumentu tas apgalvo, ka sliežu ceļa nojaukšanai 2008. gada 3. oktobrī nevarēja būt pretkonkurences seku. Ar otro argumentu prasītājs norāda, ka remonta neveikšana uz sliežu ceļa netraucēja LDZ būt efektīvam konkurentam un kravu, kas iepriekš tika transportēta pa īso maršrutu un ko tādējādi skāra sliežu ceļa nojaukšana, uz Latviju pārvadāt, izmantojot garo maršrutu (turpmāk tekstā – "skartā krava").

i) Par pirmo argumentu, kas attiecas uz tādu pretkonkurences seku neesamību, kuras ir saistītas ar sliežu ceļa nojaukšanu

215 Prasītājs apgalvo, ka sliežu ceļa nojaukšanai 2008. gada 3. oktobrī nevarēja būt pretkonkurences seku, jo sliežu ceļš jau bija nepieejams satiksmei kopš satiksmes apturēšanas 2008. gada 2. septembrī. Prasītājs uzskata, ka pati nojaukšana neliedza LDZ iespēju izmantot īsāko un tiešāko maršrutu no pārstrādes rūpnīcas uz Latvijas jūras termināļiem Rīgā un Ventspilī, jo šo iespēju tai liedza satiksmes apturēšana vienu mēnesi pirms tam. Pat pirms sliežu ceļa nojaukšanas ne LDZ, ne prasītājam kopš 2008. gada 2. septembra nebija iespējas piedāvāt transporta pakalpojumus, izmantojot sliežu ceļu. Prasītājs uzskata, ka iemeslam, kura dēļ sliežu ceļu vairs nevarēja izmantot, tādējādi nav nozīmes.

216 Turklāt prasītājs uzskata, ka nav nekādu pierādījumu, kas pierādītu, ka LDZ situācija būtu bijusi citāda, ja 2008. gada 18. septembrī izvēles iespējas Nr. 2 vietā tas būtu izvēlējies izvēles iespēju Nr. 1, proti, rekonstrukciju pa posmiem, ieskaitot sākotnējos remontdarbus. Apstrīdētajā lēmumā tikai esot prezumēts, ka šī hipotētiskā scenārija gadījumā (proti, sliežu ceļa nenojaukšanas gadījumā 2008. gada 3. oktobrī) *LG* būtu varējis paredzēt sākotnējos remontdarbus veikt vēlākā posmā. Tomēr prasītājs šo scenāriju uzskata par ļoti maz ticamu. Vispirms, tā kā finanšu krīzes dēļ tas nebūtu ieguvis līdzekļus ieguldījumiem 40 miljonu LTL apmērā 2009.–2010. gadā, nav nekāda pamata pieņemt, ka tas būtu saņēmis nozīmīgus līdzekļus, kas bija vajadzīgi sākotnējiem remontdarbiem, 21,3 miljonu LTL apmērā. Lai veiktu sākotnējos remontdarbus, tam būtu bijusi jāīsteno tā pati procedūra, kas saistībā ar pašu tūlītējo rekonstrukciju, tostarp jāpieprasa valsts vai Savienības līdzekļi. Izvēles iespēja Nr. 1, kas ietver sākotnējos remontdarbus, bija daudz mazāk efektīva par izvēles iespēju Nr. 2, un būtu bijis ārkārtīgi neracionāli, ja vēlāk tas tomēr būtu izvēlējies izvēles iespēju Nr. 1. Visbeidzot, iespējams, arī šķīrējtiesas

2010. gada 17. decembra nolēmums to mudināja neturpināt sākotnējos remontdarbus. Tādējādi prasītājs uzskata, ka neviens elements nepamato Komisijas pieņēmumu, ka sliežu ceļa nenojaukšanas gadījumā tas kaut kad vēlāk būtu varējis izvēlēties veikt ierobežotus remontdarbus, proti, sākotnējos remontdarbus, veicot rekonstrukciju pa posmiem. Tādējādi konkurences situācija atbilstoši hipotētiskajam scenārijam, saskaņā ar kuru sliežu ceļš nebūtu ticis nojaukts, iespējams, neatšķirtos no *statu quo* situācijas.

217 Turklāt prasītājs norāda – kā infrastruktūras pārvaldītājam tam ir īpaša atbildība konkrēti saistībā ar tā dzelzceļa tīkla drošību no projektēšanas, apkopes un ekspluatācijas viedokļa. Tādējādi pienākums minimizēt dzelzceļa tīkla darbības traucējumus esot atkarīgs no jebkura infrastruktūras pārvaldītāja augstākā pienākuma novērst negadījumus un nodrošināt satiksmes drošību.

218 Komisija un persona, kas iestājusies lietā, apstrīd šo argumentu.

219 Vispirms ir jāatgādina, ka apstrīdētajā lēmumā Komisija ir pārbaudījusi prasītāja rīcību, kas izpaudās kā sliežu ceļa nojaukšana lielā steigā, neiegūstot vajadzīgos līdzekļus un neievērojot parastos sagatavošanas posmus tā rekonstrukcijai (apstrīdētā lēmuma 182.–201. apsvērums). Šo rīcību tā kvalificēja kā ļaunprātīgu rīcību, ko veido tādu līdzekļu izmantošana, kuri nav tie, kas nosaka parasto konkurenci, un kas var radīt pretkonkurences sekas, likvidējot konkurenci tirgū, kuru veido naftas produktu dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu sniegšana no pārstrādes rūpnīcas uz blakusesošajiem jūras terminālim, radot šķēršļus iekļūšanai tirgū, lai gan tam nebija objektīva pamatojuma.

220 Tādējādi Komisija faktiski par ļaunprātīgu rīcību kvalificēja sliežu ceļa nojaukšanu kā tādu un uzskatīja, ka šī nojaukšana neatkarīgi no satiksmes apturēšanas uz sliežu ceļa 2008. gada 2. septembrī varēja radīt pretkonkurences sekas konkrētajā tirgū. Komisija it īpaši uzskatīja, ka sliežu ceļa nojaukšana varēja traucēt LDZ kā faktiskam konkurentam piedāvāt pakalpojumus attiecīgajā lejupējā tirgū un īstenot konkurences spiedienu uz prasītāju.

221 Šajā gadījumā, pirmkārt, ir jānorāda, kā to uzsver Komisija, ka piemērojamajā tiesiskajā regulējumā tādiem dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājiem kā prasītājs bija noteikts pienākums minimizēt dzelzceļa tīkla darbības traucējumus un uzlabot tā darbību. Dzelzceļa satiksmes traucējumu gadījumā dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājam bija jāveic visi pasākumi, kas ir vajadzīgi, lai atjaunotu parasto situāciju.

222 Ja tam, kā to apgalvo prasītājs, kā infrastruktūras pārvaldītājam saskaņā ar to pašu tiesisko regulējumu bija īpaša atbildība it īpaši saistībā ar tā dzelzceļa tīkla drošību no tā projektēšanas, apkopes un ekspluatācijas viedokļa (Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2004/49/EK (2004. gada 29. aprīlis) par drošību Kopienas dzelzceļos un par Padomes Direktīvas 95/18/EK par dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu licencēšanu un Direktīvas 2001/14/EK grozījumiem (Dzelzceļu drošības direktīva) (OV 2004, L 164, 44. lpp.) 17. apsvērums un Lietuvas Dzelzceļa transporta kodeksa 24. pants), atliek vien konstatēt, ka infrastruktūras pārvaldītājam saskaņā ar to pašu piemērojamo tiesisko regulējumu ir ne vien pienākums nodrošināt satiksmes drošību, bet arī pienākums minimizēt dzelzceļa tīkla darbības traucējumus un atjaunot parasto situāciju pēc vilcienu satiksmes traucējumiem. Infrastruktūras pārvaldītājam ir jāņem vērā abi šie pienākumi. Līdz ar to ir jākonstatē, ka šajā gadījumā visa sliežu ceļa nojaukšanu nevarēja attaisnot tikai ar drošības apsvērumiem, jo drošību pienācīgi nodrošināja satiksmes apturēšana 2008. gada 2. septembrī.

223 Otrkārt, tā kā prasītājam ir dominējošs stāvoklis konkrētajā tirgū, tam bija īpaša atbildība ar savu rīcību neapdraudēt efektīvu un neizkropļotu konkurenci šajā tirgū. Tādējādi brīdī, kad bija jāizlemj, kā atrisināt sliežu ceļa deformāciju, prasītājam esot bijusi jāņem vērā atbildība, kas tam bija saskaņā ar LESD 102. pantu, un jāizvairās likvidēt jebkādu iespēju atjaunot sliežu ceļu darbību īsterminā, veicot rekonstrukciju pa posmiem, tādējādi izpildot savu pienākumu minimizēt dzelzceļa tīkla darbības traucējumus, kas izpaustos kā parastās situācijas pēc darbības traucējumiem atjaunošana.

224 No tā izriet, ka neatkarīgi no iepriekš notikušās satiksmes apturēšanas, nojaucot visu sliežu ceļu tādos faktiskajos un juridiskajos apstākļos, kādi ir ņemti vērā apstrīdētajā lēmumā, prasītājs nav ņēmis vērā īpašo atbildību, kas tam bija saskaņā ar LESD 102. pantu.

225 Treškārt, ir jānorāda, ka, lai gan satiksmes apturēšana uz sliežu ceļa 2008. gada 2. septembrī, protams, jau bija liegusi LDZ iespēju izmantot īso maršrutu, lai iebrauktu Lietuvas teritorijā, kā to norāda prasītājs, nevar apstrīdēt, kā to apgalvo Komisija, ka sliežu ceļa nojaukšana pasliktināja situāciju, kāda pastāvēja pēc satiksmes apturēšanas. Faktiski sliežu ceļa nojaukšana satiksmes apturēšanu, kas pēc tās rakstura bija pagaidu situācija, pārveidoja par pastāvīgu situāciju, kad pilnībā nav iespējams izmantot sliežu ceļu. Pagaidu situācijas pārveidošana par pastāvīgu situāciju var ietekmēt konkurences situāciju, jo potenciālie konkurenti nerīkosies tādā pašā veidā atkarībā no tā, vai tie uzskata, ka "parastās" situācijas atjaunošana varētu notikt īsā termiņā, vidējā termiņā vai nenotikt nekad. Šajā ziņā turklāt ir jānorāda, ka tad, kad *Orlen* galu galā saprata, ka prasītājam nav nodoma labot sliežu ceļu īstermiņā, LDZ atsauca savu lūgumu piešķirt licenci, lai darbotos īsā maršruta uz Latviju Lietuvas daļā (skat. šī sprieduma 26. punktu). Turklāt sliežu ceļa nojaukšana padarīja faktiski neiespējamu izvēles iespējas Nr. 1 īstenošanu, jo vairs nevarēja paredzēt īstenot pirmo tās posmu, proti, lokālus remontdarbus tajās sliežu ceļa vietās, kas neļāva nodrošināt drošu dzelzceļa satiksmi. Turklāt sliežu ceļa nojaukšana lielā steigā, iepriekš neiegūstot tā rekonstrukcijai vajadzīgos līdzekļus, palielināja risku, kas iestājās šajā gadījumā, ka droša dzelzceļa satiksme īsajā maršrutā tiks atjaunota tikai vairāk nekā desmit gadus vēlāk.

226 Šī nojaukšana varēja radīt izstumšanas no tirgus sekas, ko veido piekļuves tirgum apgrūtināšana, jo uz to attiecas mazāk labvēlīgi nosacījumi. Tādējādi ir jākonstatē, ka sliežu ceļa nojaukšana varēja izraisīt pretkonkurences sekas konkrētajā tirgū.

227 Ņemot vērā iepriekš minēto, ir jāuzskata, ka prasītājs nepamatoti apgalvo, ka hipotētiskā scenārija gadījumā konkurences situācija neatšķirtos no *statu quo* situācijas. Patiesībā šī situācija būtu varējusi atšķirties, jo sliežu ceļa nojaukšana lielā steigā, nenodrošinot tā rekonstrukcijai vajadzīgos līdzekļus, pasliktināja situāciju, kāda pastāvēja satiksmes apturēšanas brīdī, šo apturēšanu, kam piemīt pagaidu raksturs, pārvēršot par situāciju, kurā sliežu ceļu nav iespējams izmantot vispār. Arī sliežu ceļa remontu tā padarīja grūtāku, jo izvēles iespēju Nr. 1 tā padarīja neiespējamu un neļāva pilnībā īstenot izvēles iespēju Nr. 2.

228 Šo secinājumu nevar atspēkot ar pārējiem prasītāja izvirzītajiem argumentiem.

229 Pirmkārt, runājot par argumentu, ka prasītājam, kas finanšu krīzes dēļ nebija ieguvis līdzekļus ieguldījumu veikšanai rekonstrukcijā 40 miljonu LTL apmērā laikposmā no 2009. līdz 2010. gadam, nebija nekāda pamata domāt, ka tas saņems sākotnējiem remontdarbiem nepieciešamos būtiskos līdzekļus 21,3 miljonu LTL apmērā, vēl jo mazāk tāpēc, ka tam šo sākotnējo remontdarbu veikšanai būtu bijis jāievēro tā pati procedūra kā tā, kas ir jāievēro saistībā ar pašu tūlītējo rekonstrukciju, tostarp jālūdz valsts vai Savienības līdzekļi, ir jākonstatē, ka ar šo argumentu prasītājs būtībā vēlas pamatot izvēles iespējas Nr. 2 īstenošanu. Tomēr Komisija prasītājam pārmet nevis to, ka tas ir izvēlējies izvēles iespēju Nr. 2, nevis izvēles iespēju Nr. 1, bet gan drīzāk izvēles iespējas Nr. 2 īstenošanas kārtību un it īpaši to, ka sliežu ceļa nojaukšanas darbus prasītājs sāka bez jebkādas sagatavošanās rekonstrukcijai, kas padarīja neiespējamu izvēles iespējas Nr. 1 īstenošanu. Tā kā sliežu ceļa nojaukšana ierobežoja pieejamās izvēles iespējas un traucēja satiksmes atjaunošanu īsajā maršrutā uz Latviju, prasītājs nevarēja izpildīt pienākumus, kas tam bija kā monopola stāvoklī esošam uzņēmumam, kuru valsts ir pilnvarojusi pārvaldīt dzelzceļa tīklu. Tādējādi tas, vai prasītājs būtu varējis iegūt būtiskus līdzekļus sākotnējo remontdarbu veikšanai, nevar atspēkot Komisijas analīzi.

230 Katrā ziņā ar šo argumentu prasītājs apgalvo, ka tas apzinājās, kādi atbilstoši pasākumi tam būtu bijuši jāveic pēc satiksmes apturēšanas uz sliežu ceļa 2008. gada 2. septembrī. Šajā ziņā Komisija apstrīdētā lēmuma 49. apsvērumā norādīja, ka prasītājs ir iztērējis 107 000 EUR sliežu ceļa nojaukšanai lielā steigā, ne pieprasot tā rekonstrukcijai vajadzīgos līdzekļus, ne arī sākot administratīvo procedūru to

iegūšanai. Šajā gadījumā prasītājs ne vien novēloti pieprasīja valsts līdzekļus (skat. šī sprieduma 173. punktu), bet tas arī neievēroja administratīvo procedūru, kas ir vajadzīga Savienības līdzekļu iegūšanai (skat. šī sprieduma 175. punktu).

231 Otrkārt, argumentam, ka izvēles iespēja Nr. 1 bija daudz mazāk efektīva par izvēles iespēju Nr. 2 un būtu bijis ārkārtīgi neracionāli prasītājam vēlāk tomēr īstenot izvēles iespēju Nr. 1, nevar piekrist, jo Komisija prasītājam ir pārmetusi nevis to, ka tas ir izvēlējies izvēles iespēju Nr. 2 izvēles iespējas Nr. 1 vietā, bet gan drīzāk tā tam pārmet, ka tas sliežu ceļu ir nojaucis lielā steigā un iepriekš nenodrošinot tā rekonstrukcijai vajadzīgos līdzekļus.

232 Treškārt, runājot par argumentu, ka šķīrējtiesas 2010. gada 17. decembra nolēmums, iespējams, arī esot mudinājis prasītāju neturpināt sākotnējos remontdarbus hipotētiskas izvēles iespējas Nr. 1 īstenošanas gadījumā, ir jāatgādina, kā Komisija to ir norādījusi apstrīdētā lēmuma 89. apsvērumā, ka šim šķīrējtiesas nolēmumam bija ierobežota piemērojamība no tajā veiktās analīzes priekšmeta un vērā ņemtā laikposma viedokļa. Attiecīgais šķīrējtiesas nolēmums attiecās tikai uz viena panta interpretāciju nolīgumā, kas 1999. gadā tika noslēgts starp prasītāju un *Orlen*, un tajā bija analizēti fakti, kuri norisinājās līdz 2008. gada 30. septembrim. Tādējādi šajā šķīrējtiesas nolēmumā nebija pārbaudīta sliežu ceļa nojaukšana, kas notika 2008. gada oktobrī. Turklāt ir jāatgādina, ka prasītājam bija pienākums saskaņā ar piemērojamo tiesisko regulējumu veikt visus pasākumus, kas ir vajadzīgi, lai uz sliežu ceļa atjaunotu parasto situāciju pēc darbības traucējumiem. Tādējādi prasītājs nevar atsaukties uz šķīrējtiesas 2010. gada 17. decembra nolēmumu, lai norādītu, ka tam bija lietderīgi izlemt nepieprasīt līdzekļus, kas ir vajadzīgi, lai veiktu sliežu ceļa rekonstrukcijas darbus un atjaunotu satiksmi uz tā.

233 Līdz ar to ir jāuzskata, ka Komisija nav pieļāvusi tiesību kļūdu, apstrīdētajā lēmumā uzskatīdama, ka sliežu ceļa nojaukšanai kā tādai – neatkarīgi no iepriekšējas satiksmes apturēšanas uz tā – varēja būt pretkonkurences sekas tirgū.

234 No tā izriet, ka ceturtās daļas pirmā iebilduma pirmais arguments ir jānoraida.

ii) Par otro argumentu, kas attiecas uz to, ka sliežu ceļa nesalabošana neliedza LDZ būt efektīvam konkurentam

235 Prasītājs apgalvo, ka sliežu ceļa nesalabošana neliedza LDZ būt efektīvam konkurentam un pārvadāt skarto kravu pa garo maršrutu uz Latviju. Pirmkārt, tas norāda, ka pēc satiksmes apturēšanas 2008. gada 2. septembrī sliežu ceļu varēja atsākt izmantot tikai pēc nozīmīgiem atjaunošanas darbiem neatkarīgi no tā, vai būtu bijusi īstenota izvēles iespēja Nr. 1 vai izvēles iespēja Nr. 2. Tādējādi prasītājs uzskata, ka vienīgais būtiskais juridiskais jautājums ir noteikt, vai sliežu ceļa nesalabošana varēja traucēt LDZ, kas rīkojās kā efektīvs konkurents, piedāvāt pakalpojumus konkrētajā tirgū un īstenot konkurences spiedienu uz šo tirgu. Apstrīdētajā lēmumā tomēr šis jautājums neesot aplūkots, sliežu ceļa nojaukšanu tikai kvalificējot kā pretkonkurences rīcību, lai gan šī nojaukšana kā tāda nekādā veidā neesot ietekmējusi konkurenci. Otrkārt, Komisija neesot pierādījusi, ka remonta neveikšanai, iespējams, ir bijušas izstumšanas sekas, bet tā tikai esot nepamatoti minējusi daudz mazāk stigru juridisku kritēriju, proti, iespējamas konkurences ierobežošanas kritēriju. Treškārt, apstrīdētajā lēmumā neesot arī pārbaudīts, vai pēc satiksmes apturēšanas LDZ varēja konkurēt ar *LG* saistībā ar skarto kravu tajā pašā maršrutā, proti, garajā maršrutā uz Latviju.

236 Komisija un persona, kas iestājusies lietā, apstrīd šo argumentu.

237 Šajā gadījumā, runājot par to, ka sliežu ceļa nojaukšana neesot ietekmējusi konkurenci, jo šāda ietekme esot bijusi remonta neveikšanai pēc satiksmes apturēšanas, vispirms ir jākonstatē, ka apstrīdētajā lēmumā nav pārbaudīts, vai sliežu ceļa nesalabošana varēja traucēt LDZ piedāvāt pakalpojumus

konkrētajā tirgū un izdarīt konkurences spiedienu uz prasītāju. Tomēr, ciktāl Komisijai ir izdevies pierādīt, ka sliežu ceļa nojaukšanu kā tādu varēja kvalificēt par iespējami ļaunprātīgu rīcību, šī pārbaude nebija jāveic.

238 Līdz ar to pretēji tam, ko apgalvo prasītājs, ciktāl Komisijai ir izdevies pierādīt, ka sliežu ceļa nojaukšanai varēja būt iespējama ietekme uz konkurenci, tai nebija pienākuma pārbaudīt, vai arī sliežu ceļa nesalabošanai varēja būt šāda ietekme. Katrā ziņā ir jānorāda, ka sliežu ceļa nesalabošanu Komisija ņēma vērā, analizējot sliežu ceļa nojaukšanas radītās pretkonkurences sekas. Faktiski Komisija pārbaudīja sliežu ceļa nojaukšanas ietekmi uz iespēju to salabot un tādējādi uz prasītāja iespēju izpildīt pienākumu atjaunot parasto situāciju pēc deformācijas, kas tam ir kā Lietuvas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājam un kā dominējošā stāvoklī esošam uzņēmumam tirgū.

239 Runājot par to, ka Komisija neesot juridiski pietiekami pierādījusi, ka sliežu ceļa nesalabošanai varēja būt pretkonkurences sekas, aprobežojoties tikai ar juridisku kritēriju, kas ir mazāk stingrs nekā izstumšanas seku esamības kritērijs, neatkarīgi no tā, vai jēdzieni "spējīgs" (angļu valodā *capable*) un "iespējams" (angļu valodā *likely*), kā to apgalvo Komisija, ir savstarpēji aizstājami, ir jānorāda, ka šajā gadījumā tā pārbaudīja sliežu ceļa nojaukšanas iespējamās sekas (apstrīdētā lēmuma 317.–324. un 363. apsvērums).

240 Runājot par to, ka Komisijai esot bijis jāpārbauda, vai sliežu ceļa nesalabošana pēc satiksmes apturēšanas varēja traucēt LDZ konkurēt ar prasītāju garajā maršrutā uz Latviju saistībā ar skarto kravu, proti, saistībā ar apjomiem, kas līdz 2008. gada 2. septembrim tika nosūtīti pa īso maršrutu, ir jānorāda, kā to ir darījusi Komisija, ka šis arguments ir balstīts uz postulātu, ka sliežu ceļa nojaukšana esot ietekmējusi tikai apjomus, kuri īsajā maršrutā uz Latviju ir transportēti līdz 2008. gada 2. septembrim.

241 Apstrīdētā lēmuma 158. apsvērumā Komisija kā konkrēto tirgu, pamatojoties uz pieeju *O & D*, ir noteikusi *Orlen* pa jūru eksportēto naftas produktu tirgu, proti, tirgu, ko veido naftas produktu dzelzceļa pārvadājumi no pārstrādes rūpnīcas uz jūras terminālim Klaipēdā, Rīgā un Ventspilī. Tādējādi krava, ko, iespējams, ietekmēja sliežu ceļa nojaukšana, bija ne vien salīdzinoši nelieli tādu naftas produktu apjomi, kuri tika transportēti pa sliežu ceļu pirms satiksmes apturēšanas 2008. gada septembrī, bet bija ļoti liela *Orlen* pārstrādes rūpnīcas produkcijas daļa, ko bija paredzēts eksportēt pa jūru uz starptautiskajiem tirgiem.

242 Tā kā prasītājs nav apstrīdējis konkrētā tirgus definīciju, kas ir piedāvāta apstrīdētajā lēmumā, Komisijai nevar pārmest, ka tā ir pieļāvusi kādu kļūdu tāpēc, ka nav pārbaudījusi, vai sliežu ceļa nesalabošana pēc satiksmes apturēšanas varēja traucēt LDZ konkurēt ar prasītāju garajā maršrutā uz Latviju tikai saistībā ar skarto kravu.

243 Ņemot vērā iepriekš minēto, ir jākonstatē, ka Komisijai nevar pārmest, ka tā ir pieļāvusi kādu kļūdu tāpēc, ka nav pārbaudījusi, vai sliežu ceļa nesalabošanai varēja būt pretkonkurences sekas konkrētajā tirgū.

244 Tādējādi ceturtās daļas pirmā iebilduma otrais arguments ir jānoraida un līdz ar to ir jānoraida pirmais iebildums kopumā.

2) Par otro iebildumu, kas attiecas uz kļūdām vērtējumā saistībā ar LDZ iespēju konkurēt ar LG garajā maršrutā uz Latviju

245 Ar otro iebildumu prasītājs būtībā pārmet Komisijai, ka tā ir pieļāvusi kļūdu vērtējumā, uzskatīdama, ka LDZ bija ticama iespēja ar to konkurēt īsajā maršrutā uz Latviju, bet ne garajā maršrutā.

246 Otrā iebilduma pamatojumam prasītājs būtībā izvirza divas argumentu grupas. Ar pirmo argumentu grupu prasītājs apstrīd analīzi, kas apstrīdētajā lēmumā ir veikta saistībā ar šķēršļu esamību iekļūšanai tirgū, un it īpaši secinājumu, ka garajā maršrutā uz Latvijas jūras termināļiem LDZ esot bijis lielākā mērā atkarīgs no *LG* (apstrīdētā lēmuma 290.–308. apsvērums). Ar otro argumentu grupu prasītājs cenšas atspēkot apstrīdētajā lēmumā izdarīto secinājumu, ka garie maršruti uz Latvijas jūras termināļiem salīdzinājumā ar maršrutu uz Klaipēdu neesot bijuši rentabli (apstrīdētā lēmuma 309.–316. apsvērums).

i) Par argumentiem, kuru mērķis ir apstrīdēt šķēršļu esamību iekļūšanai tirgū

247 Ar pirmo argumentu grupu prasītājs apstrīd iespējamo šķēršļu esamību iekļūšanai tirgū un it īpaši apstrīdētajā lēmumā ietverto apgalvojumu, ka LDZ lielākā mērā esot bijis atkarīgs (apstrīdētā lēmuma 300. apsvērums) no vertikāli integrētā vēsturiskā operatora (apstrīdētā lēmuma 293. apsvērums), proti, paša prasītāja, ne tikai 34 km garajā dzelzceļa posmā Lietuvas teritorijā (īsais maršruts), bet arī garākajā 152 km dzelzceļa posmā (garais maršruts). Prasītājs apstrīd arī apstrīdētajā lēmumā izdarīto secinājumu, ka no *ex ante* viedokļa šī situācija radīja daudz lielāku risku LDZ nekā savas darbības veikšana īsajos maršrutos uz Latvijas jūras termināļiem (apstrīdētā lēmuma 301. apsvērums). Konkrētāk, prasītājs cenšas atspēkot apstrīdētajā lēmumā izdarīto secinājumu, ka LDZ iesniegtais lūgums piešķirt jaudu saistībā ar garo maršrutu uz Latviju esot attiecies uz maršrutiem, kas ir daudz garāki un ievērojami vairāk izmantoti Lietuvā, un tādējādi esot bijis sarežģītāks un tas esot palielinājis saspīlējumu ar dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāju, proti, *LG* (apstrīdētā lēmuma 297. apsvērums).

248 Šajā ziņā, pirmkārt, prasītājs norāda, ka lēmumus par infrastruktūras jaudas sadalījumu Lietuvā pieņem nevis prasītājs, bet gan Lietuvas dzelzceļu inspekcija (turpmāk tekstā – "*VGI*") Transporta un komunikāciju ministrijas uzraudzībā. *VGI* lēmumi ir jāpieņem nediskriminējošā veidā un stingrā četru mēnešu termiņā. Otrkārt, LDZ 28 dienu termiņā pēc tā lūguma iesniegšanas esot saņēmis visas tiesību aktos noteiktās atļaujas, kas bija vajadzīgas, lai savu darbību veiktu neatkarīgi garā maršruta uz Latviju pirmajā posmā, proti, no Latvijas robežas līdz Radviliškiem [*Radviliškis*] (Lietuva). Nekas nenorādot, ka LDZ būtu bijis grūti vai sarežģītāk iegūt arī atļaujas, kas bija vajadzīgas garā maršruta otrajam posmam. Treškārt, Komisija apstrīdētajā lēmumā atzīst, ka garajā maršrutā nebija jaudas pārpalikuma riska un līdz ar to nebija saspīlējuma riska ar prasītāju. Ceturtkārt, prasītājam kā vienīgajam dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājam Lietuvā esot bijis nediskriminācijas pienākums arī attiecībā uz papildu dzelzceļa pakalpojumiem. Nekas neļauj pieņemt, ka tas nebūtu izpildījis savus pienākumus. Piektkārt, esot ārkārtīgi maz ticams, ka apstiprināšanas procedūra, kā arī papildu pakalpojumu sniegšana bija vieglas saistībā ar 34 km (īsais maršruts) vai 60 km (pirmais garā maršruta posms) Lietuvas teritorijā, bet ļoti grūtas saistībā ar papildu 92 km (otrais garā maršruta posms).

249 Turklāt prasītājs apstrīd to, ka LDZ no tā būtu varējis būt vairāk atkarīgs, lai iegūtu informāciju par piekļuves nosacījumiem un lietošanas maksām saistībā ar garo maršrutu nekā saistībā ar īso maršrutu. Prasītājs uzskata, ka visa atbilstošā informācija ir publicēta Lietuvas *Oficiālajā Vēstnesī* un *VGI* interneta vietnē, kam ir pienākums nodrošināt nediskriminējošu piekļuvi infrastruktūrai un noteikt lietošanas maksas. Lai gan tīkla atsauces dokumentā laikposmam no 2008. līdz 2009. gadam nav noteikta precīza papildu dzelzceļa pakalpojumu lietošanas maksu summa, visas infrastruktūras lietošanas maksas bija publicētas un zināmas sabiedrībai. Turklāt formulas, kas tika piemērotas, lai aprēķinātu lietošanas maksas, ir ietvertas šajā informācijā. Tiklīdz *VGI* bija aprēķinājusi šīs lietošanas maksas, tās tika publicētas pirms vilciena kustības īpaša grafika ieviešanas, kas ļāva ikvienam pieteikuma iesniedzējam viegli aprēķināt faktiskās lietošanas maksas. Turklāt, pat ja vēl pastāvēja zināma nenoteiktība attiecībā uz precīzu papildu pakalpojumu lietošanas maksu apmēru, neesot ticams, ka šī iespējamā pārskatāmības neesamība nav šķērslis iekļūšanai īsajā maršrutā un garā maršruta pirmajā posmā Lietuvā (attiecībā uz kuru LDZ bija ieguvis visas vajadzīgās atļaujas), bet ir būtisks šķērslis iekļūšanai garā maršruta otrajā posmā.

250 Komisija un persona, kas iestājusies lietā, apstrīd šo argumentu grupu.

251 Šajā ziņā ir jānorāda, ka apstrīdētajā lēmumā Komisija būtībā uzskatīja, ka visa 19 km garā sliežu ceļa nojaukšana, kas īsāko un tiešāko maršrutu no pārstrādes rūpnīcas uz Latvijas robežu padarīja nepieejamu konkurentiem, bija rīcība, atbilstoši kurai tika izmantoti līdzekļi, kas atšķiras no tiem, kuri nosaka parasto konkurenci, un kas var izraisīt iespējamas pretkonkurences sekas naftas produktu dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanas uz jūras termināļiem Klaipēdā, Rīgā un Ventspilī lejupējā tirgū (apstrīdētā lēmuma 2., 177. un 202. apsvērums).

252 Vispirms Komisija uzskatīja, ka pirms sliežu ceļa nojaukšanas LDZ bija ticama iespēja jūras eksportam paredzētos *Orlen* naftas produktus transportēt no pārstrādes rūpnīcas uz Latvijas jūras termināļiem pa īso maršrutu uz Latviju. Komisija arī norādīja, ka prasītājs bija nopietni nobažījies par iespēju, ka *Orlen* izmantos LDZ dzelzceļa transporta pakalpojumus. Turklāt Komisija norādīja, ka *Orlen* un LDZ bija vajadzīgi divi gadi, lai izskatītu šo iespēju, ka *Orlen* valdes priekšsēdētājs bija paziņojis, ka šīs sarunas radīja spiedienu uz *LG*, un ka LDZ ir iesniedzis pieteikumu, lai varētu saņemt licenci darboties īsā maršruta uz Latviju Lietuvas daļā, bet ne garajos maršrutos uz Latvijas jūras termināļiem. Pēc tam Komisija tomēr veica transporta jaudas un izmaksu analīzi. Lai apstiprinātu šo vērtējumu, Komisija norādīja, pirmkārt, ka, pamatojoties uz tehniskiem un jaudas apsvērumiem, *Orlen* naftas produktus varēja transportēt uz Latvijas jūras termināļiem, otrkārt, ka Latvijas jūras termināļi bija ticama alternatīva Klaipēdas ostai, lai veiktu darbības ar naftas produktiem, treškārt, ka dzelzceļa transporta izmaksu jautājums *Orlen* bija galvenais elements maršruta izvēlē, ceturtkārt, ka dzelzceļa transporta izmaksas bija atkarīgas no maršruta garuma un dalībvalsts, kurā tas tika veikts, un, piektkārt, ka LDZ spēja iesniegt konkurētspējīgu piedāvājumu īsajā maršrutā uz Latvijas jūras termināļiem.

253 Komisija arī uzskatīja, ka pēc sliežu ceļa nojaukšanas LDZ vairs nebija šīs iespējas piedāvāt konkurētspējīgus *Orlen* naftas produktu dzelzceļa transporta pakalpojumus no pārstrādes rūpnīcas uz blakusesošajiem jūras termināļiem un tādējādi tas vairs nevarēja izdarīt konkurences spiedienu uz *LG*, jo pastāvēja būtiski šķēršļi iekļūšanai dzelzceļa nozarē un šai nozarei raksturīgie neizdevīgie konkurences apstākļi, kādos atradās dzelzceļa operatori, kas konkurēja ar operatoru, kurš jau darbojās tirgū un kuram bija uzticēta arī infrastruktūras pārvaldība.

254 Komisija uzskata, ka vienīgā LDZ iespēja piedāvāt konkurētspējīgus *Orlen* naftas produktu dzelzceļa transporta pakalpojumus esot bijusi mēģināt darboties maršrutā uz Klaipēdu vai garajos maršrutos uz Latvijas jūras termināļiem. Taču Komisija norādīja, ka maršruts uz Klaipēdu, kas ir 228 km garš, pilnībā atrodas Lietuvas teritorijā un ka būtiska daļa garajos maršrutos uz Latvijas jūras termināļiem atrodas Lietuvas teritorijā (152 km). Tādējādi Komisija uzskatīja, ka prasītājam bija konkurences priekšrocība savā tīklā un ka LDZ konkurētspēja maršrutā uz Klaipēdu un garajos maršrutos uz Latvijas jūras termināļiem bija mazāka nekā īsajos maršrutos uz šiem jūras termināļiem.

255 Komisija arī detalizēti norādīja šķēršļus iekļūšanai tirgū un neizdevīgos konkurences apstākļus, ar kādiem prasītāja tīklā varēja sastapties tāds potenciālais konkurents kā LDZ. Komisija koncentrējās uz būtiskākajiem šķēršļiem iekļūšanai tirgū, proti, piekļuvi dzelzceļa infrastruktūrai un papildu dzelzceļa pakalpojumiem (apstrīdētā lēmuma 293.–304. apsvērums), un to, ka nebija informācijas un pārskatāmības saistībā ar nosacījumiem iekļūšanai tirgū (apstrīdētā lēmuma 305.–308. apsvērums). Tā piebilda – pat ja LDZ būtu bijis spējīgs piedāvāt *Orlen* naftas produktu dzelzceļa transporta pakalpojumus garajos maršrutos uz Latvijas jūras termināļiem, nesastopoties ar šķēršļiem iekļūšanai tirgū, šie maršruti esot bijuši mazāk rentabli salīdzinājumā ar maršrutu uz Klaipēdu, līdz ar to šie garie maršruti uz Latvijas jūras termināļiem nebija konkurētspējīga alternatīva maršrutam uz Klaipēdu.

256 Visbeidzot Komisija secināja, ka no tā izrietēja naftas produktu dzelzceļa transporta pakalpojumu sniegšanas tirgus piekļuves ierobežošana no pārstrādes rūpnīcas uz jūras termināļiem Klaipēdā, Rīgā un Ventspilī.

257 Pirmkārt, šajā gadījumā vispirms ir jānorāda, ka ar savu argumentāciju prasītājs tikai vēlas apstrīdēt papildu vērtējumus, ko Komisija ir izdarījusi apstrīdētā lēmuma 208. un nākamajos apsvērumos, bet neapšauba galvenos vērtējumus, kuri ir ietverti apstrīdētā lēmuma 205.–207. apsvērumā un saskaņā ar

kuriem būtībā pirms sliežu ceļa nojaukšanas LDZ bija ticama iespēja pārvadāt jūras eksportam paredzētos *Orlen* naftas produktus no pārstrādes rūpnīcas uz Latvijas jūras termināļiem pa īso maršrutu uz Latviju. Runājot par lēmumiem, kas attiecas uz dzelzceļa infrastruktūras jaudas piešķiršanu, ir jānorāda, kā to ir darījusi arī Komisija, ka apstrīdētajā lēmumā nav apstrīdēts tas, ka šos lēmumus pieņēma *VGI*. Šajā ziņā apstrīdētā lēmuma 296. apsvērumā Komisija ir atzinusi, ka saistībā ar jaudas piešķiršanu Lietuvā pieteikumi par piekļuvi dzelzceļa infrastruktūrai tika iesniegti *VGI*, kas pārbaudīja, vai tie ir pilnīgi. Komisija tomēr turpināja, paskaidrodama, prasītājam neiebilstot šajā jautājumā, ka pēdējais minētais veica pieteikumu tehnisko vērtējumu un sagatavoja dzelzceļa kustības grafika projektu *VGI*. Tādējādi, kā to apgalvo Komisija, LDZ lūgums piešķirt jaudu konkrēti bija atkarīgs no prasītāja veiktā vērtējuma. Turklāt lūgums piešķirt jaudu atšķīrās no pieteikuma iegūt tiesību aktos paredzētās atļaujas, piemēram, drošības sertifikātu, kas ir vajadzīgs, lai darbotos Lietuvā. Līdz ar to, kā to pamatoti norāda Komisija, nav nozīmes tam, ka LDZ, kā to apgalvo prasītājs, pēc pieteikuma iesniegšanas bija vajadzīgas 28 dienas, lai iegūtu visas nepieciešamās tiesību aktos paredzētās atļaujas, lai neatkarīgi darbotos kādā garo maršrutu uz Latvijas jūras termināļiem Lietuvas posma daļā. Apstrīdētajā lēmumā veiktais vērtējums attiecībā uz šķēršļiem iekļūšanai tirgū ir balstīts nevis uz grūtībām iegūt tiesību aktos paredzētās atļaujas, bet gan uz grūtībām panākt jaudas piešķiršanu.

258 Otrkārt, runājot par argumentu, kas attiecas uz iespējamiem jaudas ierobežojumiem, kādi pastāv garajos maršrutos uz Latvijas jūras termināļiem, ir jānorāda, kā to ir darījusi Komisija, ka apstrīdētajā lēmumā nav apgalvots, ka šajos maršrutos pastāv šādi ierobežojumi. Apstrīdētajā lēmumā savukārt ir minēts, ka jaudas pieprasījumi esot bijuši daudz sarežģītāki. Šie pieprasījumi bija atkarīgi no vērtējuma, ko prasītājs veicis attiecībā uz garāko maršrutu Lietuvā, kurš ir vairāk izmantots nekā īsā maršruta uz Latviju Lietuvas daļa (apstrīdētā lēmuma 297. apsvērums). Riski, ka varētu rasties konflikti par sliežu ceļiem, bija lielāki garajos maršrutos uz Latvijas jūras termināļiem, jo šie maršruti jau bija izmantoti, savukārt īsā maršruta Lietuvas daļa tika izmantota tikai *Orlen* naftas produktu transportēšanai (apstrīdētā lēmuma 298. apsvērums).

259 Treškārt, runājot par argumentu, ka prasītājam bija nediskriminācijas pienākums arī attiecībā uz papildu dzelzceļa pakalpojumiem, ir jānorāda, ka apstrīdētā lēmuma 293.–300. un 303. apsvērumā ir minēts, ka Direktīvā 2001/14 paredzētā nediskriminācijas principa transponēšana Lietuvas tiesībās sniedza prasītājam rīcības brīvību, kas tam ļāva noteikt nelabvēlīgus nosacījumus piekļuvei dzelzceļa infrastruktūrai un papildu dzelzceļa pakalpojumu sniegšanai. It īpaši apstrīdētā lēmuma 293. un 294. apsvērumā Komisija ir precizējusi, ka papildu dzelzceļa pakalpojumu sniegšana ne vienmēr bija reglamentēta vai ka tā bija reglamentēta tādā veidā, kas sniedza zināmu rīcības brīvību saistībā ar sniegtā pakalpojuma cenu un kvalitāti. Tā tas ir atsevišķu apkopes (attiecībā uz ritošo sastāvu), piekļuves atsevišķām iekārtām (piemēram, šķirotavas vai stāvvietas un ritošā sastāva tīrīšanas iekārtas) vai glābšanas (it īpaši gadījumā, kad vilciens salūst un traucē satiksmi) pakalpojumu gadījumā. Tādējādi, ja jauns operators, piemēram, LDZ, izmantoja vēsturiskā operatora, šajā gadījumā prasītāja, pakalpojumus, pēdējais minētais lielā mērā varēja noteikt nosacījumus, kādos šie pakalpojumi tiek sniegti, un tas radīja nenoteiktību attiecībā uz to kvalitāti un izmaksām. Jāuzsver, ka prasītājs neapstrīd visus šos konstatējumus, jo tas tikai norāda, ka nekas nav ļāvis pieņemt, ka tas nav izpildījis savus pienākumus.

260 Ceturtkārt, runājot par argumentiem, kuru mērķis ir apšaubīt apstrīdētajā lēmumā izdarīto secinājumu, ka LDZ esot bijis vairāk atkarīgs no prasītāja, lai iegūtu informāciju par piekļuves nosacījumiem un lietošanas maksām saistībā ar garo maršrutu nekā informāciju par īso maršrutu, ir jāprecizē, kā to ir darījusi Komisija, ka apstrīdētajā lēmumā ir atzīts, ka infrastruktūras lietošanas maksu aprēķināšanai izmantotās formulas bija darītas zināmas sabiedrībai. Tomēr tā arī uzskatīja, ka kādā garākā maršrutā Lietuvā LDZ esot vēl vairāk bijis pakļauts informācijas un pārskatāmības trūkumam attiecībā uz piekļuves nosacījumiem un papildu dzelzceļa pakalpojumu cenām. It īpaši apstrīdētā lēmuma 308. apsvērumā Komisija ir uzsvērusi, ka prasītāja tīkla atsauces dokumentā laikposmam no 2008. līdz 2009. gadam (*Network Statement of 2008–2009*) bija noteikta tikai Lietuvas dzelzceļa infrastruktūru piekļuves maksu aprēķināšanas formula. Šajā dokumentā nebija precizētas reālās maksas saistībā ar

papildu dzelzceļa pakalpojumiem, bet bija tikai minēts, ka par šiem papildu pakalpojumiem rēķini tiek izrakstīti saskaņā ar spēkā esošo tiesisko regulējumu. Prasītājs, šķiet, neapstrīd šo apgalvojumu, jo savos dokumentos tas norāda – pat ja vēl pastāvēja zināma neskaidrība attiecībā uz precīzu papildu pakalpojumu maksu apmēru, nebūtu ticami atzīt, ka šī iespējamā pārskatāmības neesamība nav bijusi šķērslis iekļūšanai īsajā maršrutā un garā maršruta pirmajā posmā Lietuvā, bet ka tas bija būtisks šķērslis iekļūšanai garā maršruta otrajā posmā. Turklāt ar argumentu, ka, lai gan tīkla atsauces dokumentā laikposmam no 2008. līdz 2009. gadam nebija minēts precīzs papildu dzelzceļa pakalpojumu maksu apmērs, visas infrastruktūras maksas bija publicētas un zināmas sabiedrībai, prasītājs netieši apstiprina, ka dokumentā nebija precizētas reālās papildu dzelzceļa pakalpojumu maksas. Šajā ziņā ir jānorāda, ka šis dokuments tika paziņots Vispārējai tiesai, atbildot uz vienu no procesa organizatoriskajiem pasākumiem, kas tika veikti šajā lietā (skat. šī sprieduma 65. punktu), un ka tajā faktiski nav precizēts dzelzceļa pakalpojumu reālo papildu maksu apmērs. Turklāt ir jānorāda, kā to ir darījusi Komisija, ka apstrīdētajā lēmumā nav secināts, ka pastāvēja tikai pārskatāmības trūkums saistībā ar garo maršrutu uz Latviju, bet ka to cenu pārskatāmības trūkums, kas tika piemērotas par papildu dzelzceļa pakalpojumiem, palielināja LDZ risku ne tikai garajā maršrutā, bet arī maršrutā uz Klaipēdu, lai gan tā tas nebija īsajā maršrutā, jo pēdējā minētajā LDZ nebija atkarīgs no prasītāja papildu pakalpojumiem vai vismaz bija no tiem atkarīgs mazākā mērā (apstrīdētā lēmuma 307. apsvērums).

261 Līdz ar to pretēji tam, ko apgalvo prasītājs, Komisija nav pieļāvusi kļūdu vērtējumā, uzskatīdama, ka pārskatāmības neesamība attiecībā uz precīzu papildu pakalpojumu maksu apmēru bija šķērslis iekļūšanai garajā maršrutā, kā arī maršrutā uz Klaipēdu.

262 Piektkārt un pēdējokārt, runājot par argumentu, ko prasītājs ir paudis replikā, saskaņā ar kuru ar roku rakstītajā piezīmē bez datuma, uz kuru Komisija ir atsaukusies savā iebildumu rakstā, netika aplūkots jautājums, vai darbošanās garajā maršrutā radīja LDZ lielāku risku (apstrīdētā lēmuma 283. apsvērums), vispirms ir jāuzsver, ka, lai gan attiecīgais dokuments ir minēts apstrīdētā lēmuma 97.–99. apsvērumā, kā arī 316. apsvēruma 3. punktā, prasītājs to ir apstrīdējis tikai savā replikā. Turklāt, lai gan dokuments skaidri neattiecās uz LDZ, bet gan attiecās uz kādu Latvijas operatoru, iespējamo *LG* konkurentu, tajā ir aplūkoti iespējamie draudi Klaipēdas jūras termināļa interesēm, un sadaļā "Latvijas aizstāvība" ir uzskaitīti dažādi šķēršļi iekļūšanai tirgū, ko prasītājs būtu varējis radīt visiem konkurentiem no Latvijas, tostarp LDZ. Tādējādi pretēji tam, ko apgalvo prasītājs, attiecīgo dokumentu apstrīdētajā lēmumā varēja analizēt kā vienu no pierādījumiem, ka darbošanās garajā maršrutā radīja LDZ daudz lielāku risku.

263 No visa iepriekš izklāstītā izriet, ka neviens no prasītāja izvirzītajiem argumentiem nevar atspēkot apstrīdētajā lēmumā izdarītos konstatējumus par šķēršļiem iekļūšanai tirgū un it īpaši secinājumu, ka LDZ lielākā mērā esot bijis atkarīgs no prasītāja kā vertikāli integrēta vēsturiskā operatora.

264 No tā izriet, ka ceturtās daļas otrā iebilduma pirmā argumentu grupa ir jānoraida.

ii) Par argumentiem, kuru mērķis ir apstrīdēt to, ka garie maršruti uz Latvijas jūras termināļiem neesot bijuši konkurētspējīgi salīdzinājumā ar maršrutu uz Klaipēdu

265 Ar otro argumentu grupu prasītājs apstrīd apstrīdētajā lēmumā izdarīto apgalvojumu, ka garākie maršruti uz Latvijas jūras termināļiem neesot bijuši konkurētspējīgi salīdzinājumā ar maršrutu uz Klaipēdu (apstrīdētā lēmuma 288. un 310. apsvērums), līdz ar to LDZ būtu varējis izdarīt konkurences spiedienu uz *LG* tikai īsajos maršrutos uz šiem termināļiem, proti, ja sliežu ceļš būtu ticis salabots.

266 Pirmkārt, prasītājs uzskata, ka šis apgalvojums nav ticams dažādu iemeslu dēļ.

267 Pirmām kārtām, pēc satiksmes apturēšanas LDZ ar 2008. gada 29. septembra vēstuli esot piedāvājis *Orlen* tam sniegt dzelzceļa transporta pakalpojumus uz Rīgu gan īsajā maršrutā, gan garajā maršrutā uz Latviju. Tādējādi LDZ acīmredzami esot pats prezumējis, ka tas spēs radīt efektīvu konkurenci garajā maršrutā arī attiecībā uz *Orlen* produkciju, ko *LG* transportēja uz Klaipēdu. Otrām kārtām, *LG* 2009. gada iekšējā dokumentā esot secinājis, ka atšķirības starp īso maršrutu un garo maršrutu nebija būtiskas no attāluma un cenas viedokļa. Līdz ar to neesot ticams, ka LDZ būtu varējis konkurēt ar *LG* tikai īsajā maršrutā, bet ne garajā maršrutā. Trešām kārtām, nepastāvot būtiskas atšķirības trīs maršrutu izmaksās, kas šķiet arī dabiski, jo tie visi ietilpst tajā pašā ģeogrāfiskajā tirgū. Līdz ar to tas, ka LDZ būtu varējis izdarīt spiedienu uz prasītāju attiecībā uz *Orlen* produkciju, kas tika transportēta uz Klaipēdu, tikai īsajā maršrutā (ja sliežu ceļš būtu bijis rekonstruēts vai salabots), esot ļoti maz ticami.

268 Otrkārt, prasītājs uzskata, ka Komisijas veiktais izmaksu salīdzinājums ietver arī vairākas kļūdas.

269 Prasītājs uzskata, ka Komisijas izmantotais formulējums jau pierāda, ka izmaksu salīdzinājums nebija pamatots ar rūpīgu un ticamu analīzi. Tādējādi Komisija atzina, ka "tā nevar precīzi noteikt šo strukturālo atšķirību ietekmi uz pārvadājumu izmaksām" un ka "*LG* un LDZ izmantotās izmaksu sadales metodes varētu būt bijušas atšķirīgas, kas varētu būt ietekmējis to [izmaksu] aplēses". Tas arī norāda, ka nav skaidrs, "vai" Latvijas ostām bija būtiska konkurences priekšrocība salīdzinājumā ar Klaipēdu saistībā ar kopējām jūras transporta izmaksām, un precizē, ka īsais maršruts uz Rīgu, "šķiet, ir visinteresantākais". Turklāt, ja Komisija ir salīdzinājusi prasītāja un LDZ izmaksu aplēses, vissvarīgākais LDZ izmaksu elements garā maršruta uz Rīgu Latvijas posmā bija kategorija "citi", savukārt prasītāja "citas" izmaksas veidoja tikai daudz mazāku procentuālo daļu no kopējām tā izmaksām garā maršruta uz Rīgu vai Ventspili Lietuvas posmā. Vēl arī Komisija neesot ņēmusi vērā, ka prasītājs un LDZ izmantoja pilnīgi atšķirīgas izmaksu sadales metodes, kas jebkādu izmaksu salīdzinājumu padarīja par patvaļīgu. Piemēram, pamatojoties uz Komisijas izmantotajiem datiem, prasītāja izmaksas par tonnkilometru (tkm) bija diezgan statiskas un neatšķirās atkarībā no attāluma, bet LDZ aplēstās izmaksas bija balstītas uz garākiem maršrutiem, ņemot vērā aplēses, saskaņā ar kurām kravas iekraušanas un izkraušanas izmaksas bija fiksētas izmaksas, kam pēc tam tika pieskaitītas reālās transporta izmaksas proporcionāli maršruta garumam un kravas apjomam.

270 Turklāt prasītājs uzskata – pat ja apstrīdētā lēmuma 5. tabulā "Izmaksas par tonnu par *Orlen* naftas produktu transportu (garie maršruti un maršruts uz Klaipēdu)" ietvertie dati bija pamatoti ar salīdzināmo izmaksu aplēšanas metodēm, tie nepamato apgalvojumu, ka LDZ nebūtu varējis īstenot ticamu konkurenci garajā maršrutā attiecībā uz *Orlen* produkciju, kas transportēta uz Klaipēdu. Vēl prasītājs uzsver, ka Komisija apstrīdētajā lēmumā ir atzinusi, ka izmaksas, kas ir ietvertas 5. tabulā attiecībā uz garajiem maršrutiem, iespējams, bija novērtētas pārāk augstu. Neraugoties uz to, izmaksas šajos maršrutos šķiet lielā mērā salīdzināmas ar izmaksām maršrutā uz Klaipēdu, līdz ar to LDZ būtu bijis spējīgs izdarīt konkurences spiedienu, it īpaši – ņemot vērā vispārējās priekšrocības no izmaksu viedokļa, kādas, kā uzskata Komisija, tam bija salīdzinājumā ar prasītāju saistībā, piemēram, ar enerģijas cenām un atalgojuma izmaksām, kā arī jūras transporta izmaksām. Prasītājs uzskata, ka visus šos elementus apstiprina tas, ka LDZ 2008. gada septembrī piedāvāja *Orlen* transportēt tā produkciju no Klaipēdas uz Latvijas jūras terminālim garajā maršrutā. Turklāt ziņas par izmaksām, kas ir izmantotas 5. tabulā, esot ievērojami zemākas nekā cenas, kuras *Orlen* faktiski maksāja par tonnu par dzelzceļa transporta pakalpojumiem maršrutā uz Klaipēdu 2008. un 2009. gadā.

271 Komisija un persona, kas iestājusies lietā, apstrīd šo argumentu grupu.

272 Šajā gadījumā, pirmkārt, runājot par 2008. gada 29. septembra vēstuli, ar ko LDZ esot iesniedzis *Orlen* piedāvājumu attiecībā uz dzelzceļa transporta pakalpojumiem uz Rīgu gan īsajā maršrutā, gan garajā maršrutā uz Latvijas jūras terminālim, ir jāprecizē, ka ar šo vēstuli LDZ piedāvāja cenu noteikšanas projektu 2008. gadam naftas produktu transportam pa Latvijas teritoriju virzienā uz Rīgas ostu. It īpaši no šīs vēstules satura izriet, ka LDZ piedāvātais cenu noteikšanas projekts attiecas tikai uz garo un īso maršrutu uz Rīgu Latvijas posmiem. Vēstulē bija minēts maršruts Meitene–Mangaļi (Rīga) un Reņģe–Mangaļi (Rīga). Līdz ar to prasītājs nevar, pamatojoties tikai uz attiecīgo vēstuli, secināt, ka LDZ

piedāvājums bija konkurētspējīgs, jo pēdējais minētais neņēma vērā cenas, ko tas piemēroja abu maršrutu Lietuvas posmiem. Turklāt prasītājs nav iesniedzis nevienu pierādījumu, kura mērķis būtu pamatot argumentu, kas ir izvirzīts replikā, saskaņā ar kuru brīdī, kad tika iesniegts piedāvājums *Orlen*, LDZ acīmredzami bija ļoti labi zināma konkurences situācija un atbilstošās cenas un izmaksas. Tāpat arī piedāvājuma esamība vien nenozīmē, ka tas faktiski ir konkurētspējīgs un katrā ziņā tikpat konkurētspējīgs, cik tas varētu būt, ja sliežu ceļš nebūtu nojaukts. Tādējādi prasītājs nevar no šīs vēstules izdarīt nekādus secinājumus saistībā ar LDZ spēju izdarīt efektīvu konkurences spiedienu uz to garajā maršrutā.

273 Otrkārt, runājot par 2009. gada iekšējo dokumentu, ar ko prasītājs esot secinājis, ka atšķirības starp īso maršrutu un garo maršrutu nebija būtiskas no attāluma un cenu viedokļa, ir jāuzsver, ka attiecīgais dokuments ir dokuments ar atsauci ES 9/VJ6. Secinājums, uz ko prasītājs atsaucas, ir ietverts šī dokumenta trešajā un pēdējā lapaspusē, kurā ir salīdzināts *Orlen* produktu transports uz Jelgavu (Latvija) caur Šauļiem [*Šiauliai*] (Lietuva) ar tiešo transportu caur Reņģi. Tādējādi šajā secinājumā nav salīdzinātas visu maršrutu izmaksas uz Latvijas jūras termināļiem un tas neattiecas uz jūras eksportam paredzēto *Orlen* naftas produktu transportu. Turklāt tas, ka atšķirības starp īso maršrutu un garo maršrutu uz Latvijas jūras termināļiem no attāluma un cenu viedokļa nav būtiskas prasītājam, nebūt nenozīmē, ka tās nav būtiskas arī LDZ.

274 No tā izriet, ka ne šī sprieduma 272. punktā minētais piedāvājums, ne šī sprieduma 273. punktā minētais iekšējais dokuments nevar atspēkot Komisijas konstatējumu, ka garie maršruti uz Latvijas jūras termināļiem esot bijuši mazāk rentabli salīdzinājumā ar maršrutu uz Klaipēdu.

275 Treškārt, runājot par argumentu, ka nepastāv būtiskas izmaksu atšķirības starp garajiem maršrutiem uz Latvijas jūras termināļiem, īsajiem maršrutiem uz Latvijas jūras termināļiem un maršrutu uz Klaipēdu, ir jānorāda – lai gan ir taisnība, ka pretēji maršrutam uz Klaipēdu būtiska daļa (86 km) no garā maršruta (uz Rīgu) atrodas Latvijā, kur saskaņā ar apstrīdēto lēmumu dzelzceļa transporta izmaksas, it īpaši enerģijas cena un algu izmaksas, bija zemākas nekā Lietuvā (apstrīdētā lēmuma 253. apsvērums), ir arī tiesa, ka daļa no garā maršruta uz Rīgu, proti, 152 km, atrodas Lietuvā. Līdz ar to, tā kā izmaksas saistībā ar maršrutiem uz Latvijas jūras termināļiem Komisija ir aprēķinājusi, saskaitot prasītāja un LDZ izmaksas to attiecīgajos maršruta posmos, tad, lai novērtētu izmaksu atšķirības starp maršrutiem, izmaksām, kas attiecas uz garā maršruta uz Rīgu Latvijas daļu, ir jāpieskaita izmaksas, kuras attiecas uz tā paša maršruta Lietuvas daļu. Turklāt tas pats attiecas uz izmaksu aprēķinu saistībā ar garo maršrutu uz Ventspili. Prasītājs arī neapstrīd izmaksas, ko Komisija ir norādījusi apstrīdētā lēmuma 311. apsvēruma 5. tabulā. Šajā tabulā ir attēlots tas, ka – pretēji prasītāja apgalvotajam – 2008. un 2009. gadā *Orlen* naftas produktu transporta izmaksas par tonnu bija par [*konfidenciāli*] līdz [*konfidenciāli*] % augstākas garajā maršrutā uz Rīgu nekā maršrutā uz Klaipēdu un par [*konfidenciāli*] līdz [*konfidenciāli*] % augstākas garajā maršrutā uz Ventspili nekā maršrutā uz Klaipēdu. Līdz ar to pretēji tam, ko norāda prasītājs, nepastāv pietiekami pierādījumi, kas pierādītu, ka LDZ kā efektīvs konkurents būtu varējis piedāvāt pakalpojumus konkrētajā tirgū, konkurējot ar prasītāju garajā maršrutā, un tādējādi izdarīt konkurences spiedienu uz to.

276 Ceturtkārt, runājot par argumentiem, kuru mērķis ir apšaubīt Komisijas veikto izmaksu salīdzinājumu, ir jānorāda turpmāk minētais.

277 No vienas puses, runājot par apsvērumiem saistībā ar formulējumu, ko Komisija ir izmantojusi savā analīzē attiecībā uz izmaksu salīdzinājumu, ir jānorāda, ka no dažiem izmantotajiem formulējumiem nav iespējams secināt, ka izmaksu salīdzinājums nav balstīts uz rūpīgu un ticamu analīzi. Turklāt ir jāuzsver, kā to ir darījusi Komisija, – tas, ka ir minēts, ka nav iespējams precīzi noteikt šo strukturālo atšķirību ietekmi uz transporta izmaksām (apstrīdētā lēmuma 253. apsvērums), ir daļa no to faktoru analīzes, kas ietekmē dzelzceļa transporta izmaksas, un nekādā veidā nemaina analīzē izdarīto secinājumu par īsā maršruta uz Rīgu rentabilitāti (apstrīdētā lēmuma 254. un 255. apsvērums). Tas, ka ir minēts, ka prasītāja un LDZ izmantotās izmaksu sadales metodoloģijas varētu būt bijušas atšķirīgas un tas varētu būt ietekmējis to izmaksu aplēses (apstrīdētā lēmuma 271.–273. apsvērums), ir

izskaidrots apstrīdētajā lēmumā, kurā ir paskaidrots, kāpēc šim elementam nav nozīmes un kāpēc tas neietekmē prasītāja un LDZ izmaksu salīdzinājumu. Turklāt viena no apstrīdētā lēmuma frāzēm, ko apstrīd prasītājs, ir izņemta no konteksta. Pilna lēmuma frāze patiesībā bija šāda: "Rīgas un Ventspils ostas tādējādi būtu varējušas būt vismaz ticams risinājums Klaipēdas ostas aizstāšanai neatkarīgi no tā, ka var arī uzskatīt, ka tām bija būtiska konkurences priekšrocība no kopējo jūras transporta izmaksu viedokļa" (apstrīdētā lēmuma 240. apsvērums). Visbeidzot, runājot par kādā citā apstrīdētā lēmuma iedaļā ietverto norādi, ka, pamatojoties uz to faktoru analīzi, kas ietekmē dzelzceļa transporta izmaksas, īsais maršruts uz Rīgu šķiet pievilcīgāks, šo apgalvojumu apstiprina sīkāks maršrutu izmaksu salīdzinājums, kurš ir veikts apstrīdētā lēmuma 255.–266. apsvērumā un kurš pierāda, ka īsais maršruts uz Rīgu faktiski ir vispievilcīgākais.

278 No otras puses, runājot par prasītāja argumentu, ka apstrīdētajā lēmumā nav salīdzināti "āboli ar āboliem", Komisija pamatoti norāda, ka apstrīdētajā lēmumā ir sniegta gara atbilde uz prasītāja argumentiem, kas attiecas uz izmaksu analīzi, un it īpaši uz iebildumiem par iespēju tās salīdzināt. No apstrīdētā lēmuma 269. apsvēruma izriet, ka prasītājs savā atbildē uz paziņojumu par iebildumiem jau bija apgalvojis, ka tā izmaksas un LDZ izmaksas nav salīdzināmas. Komisija detalizēti noraidīja prasītāja argumentus apstrīdētā lēmuma 270.–284. apsvērumā. Šī lēmuma 272. un 273. apsvērumā tā it īpaši paskaidroja, ka ir ņēmusi vērā apstākli, ka prasītāja un LDZ izmaksu aprēķināšanas metodes varēja būt bijušas atšķirīgas un ka tas varēja būt ietekmējis to veiktās kāda izmaksu komponenta, piemēram, administratīvo izdevumu, aplēses. Tomēr tā arī ir precizējusi, ka šāda atšķirība metodoloģijā varēja izraisīt vienīgi nelielas atšķirības izmaksu ziņā. Tāpat arī apstrīdētā lēmuma 274. apsvērumā Komisija ir paskaidrojusi, kādēļ tā uzskatīja, ka prasītāja un LDZ izmaksu aplēses attiecas uz vieniem un tiem pašiem pakalpojumiem un ietver vienus un tos pašus izmaksu komponentus vismaz attiecībā uz 2009. gadu. Kā tas izriet no apstrīdētā lēmuma 406. zemsvītras piezīmes, tā kā prasītājs nav sniedzis izmaksu aplēses attiecībā uz 2008. gadu, Komisija analizēja datus par prasītāja izmaksām attiecībā uz 2009. gadu.

279 Tādējādi prasītājs nevar atsaukties uz argumentu, ka izmaksu vērtēšanas metodoloģija esot kļūdaina, lai atspēkotu izmaksu salīdzinājumu, ko Komisija ir veikusi apstrīdētajā lēmumā, un apgalvot, ka šis salīdzinājums ir patvaļīgs.

280 Šo secinājumu nevar atspēkot citi prasītāja argumenti.

281 Pirmkārt, runājot par argumentu, ka gadījumā, pat ja dati, kas ir ietverti apstrīdētā lēmuma 5. tabulā, bija pamatoti ar salīdzināmo izmaksu aplēšanas metodēm, tie nepamatojot apgalvojumu, ka LDZ nevarētu būt bijis ticams konkurents garajos maršrutos uz Latvijas jūras termināļiem, ir jākonstatē, ka prasītājs nesniedz faktus, lai pierādītu, ka atšķirībai [*konfidenciāli*] % apmērā starp izmaksām garajā maršrutā uz Rīgu 2008. gadā [*konfidenciāli*] un izmaksām maršrutā uz Klaipēdu [*konfidenciāli*] esot bijis pilnībā jāizzūd, ņemot vērā, ka izmaksas, ko Komisija ir norādījusi apstrīdētā lēmuma 5. tabulā attiecībā uz garajiem maršrutiem, "iespējams, bija novērtētas pārāk augstu". Turklāt, tā kā ar savu argumentu prasītājs vēlas norādīt, ka atšķirība [*konfidenciāli*] % apmērā starp izmaksām garajā maršrutā uz Rīgu 2008. gadā [*konfidenciāli*] un izmaksām maršrutā uz Klaipēdu [*konfidenciāli*] nebija liela, ir jāuzsver, kā to ir darījusi Komisija, ka apstrīdētajā lēmumā ir arī pierādīts, ka, pat izmantojot piesardzīgo pieeju, garā maršruta uz Ventspili izmaksas bija par [*konfidenciāli*] % lielākas 2008. gadā un par [*konfidenciāli*] % lielākas 2009. gadā nekā izmaksas maršrutā uz Klaipēdu. Atšķirība [*konfidenciāli*] % vai [*konfidenciāli*] % apmērā ir būtiska, un to ir grūti atspēkot ar pārāk augstu novērtējumu.

282 Otrkārt, runājot par argumentu, ka dati par izmaksām, kas ir izmantoti 5. tabulā [*konfidenciāli*], esot acīmredzami mazāki nekā cenas, kuras *Orlen* faktiski maksāja par tonnu par dzelzceļa transporta pakalpojumiem maršrutā uz Klaipēdu 2008. gadā [*konfidenciāli*] un 2009. gadā [*konfidenciāli*], līdz ar to saskaņā ar loģiku, kādu Komisija ir izmantojusi apstrīdētā lēmuma 281.–284. apsvērumā, LDZ būtu varējis izdarīt konkurences spiedienu uz prasītāju, ja tas būtu izlēmis to darīt, ir jānorāda, ka pretēji tam, ko apgalvo prasītājs, izmaksas, kuras Komisija ir aprēķinājusi garajam maršrutam uz Rīgu, ir tikai

pavisam nedaudz zemākas nekā cenas, ko *Orlen* faktiski maksāja par dzelzceļa transporta pakalpojumiem maršrutā uz Klaipēdu. Runājot par izmaksām, nevis cenām, tām ir jāpieskaita peļņas daļa, pat ja tā ir neliela, kas vēl vairāk samazina atšķirību ar cenām, kuras *Orlen* faktiski maksāja par dzelzceļa transporta pakalpojumiem maršrutā uz Klaipēdu.

283 Ņemot vērā visu iepriekš izklāstīto, ir jākonstatē, ka Komisijai nevar pārmest, ka tā būtu pieļāvusi kādu kļūdu vērtējumā, secinādama, ka garie maršruti uz Latvijas jūras termināļiem nebūtu bijuši konkurētspējīgi salīdzinājumā ar maršrutu uz Klaipēdu.

284 Tādējādi ceturtās daļas otrais iebildums un līdz ar to prasības otrā pamata ceturtā daļa kopumā ir jānoraida.

285 No visa iepriekš izklāstītā izriet, ka otrais pamats ir jānoraida kā nepamatots.

3. Par trešo pamatu, kas attiecas uz LESD 296. panta un Regulas Nr. 1/2003 2. panta pārkāpumu pierādījumu nepietiekamības un pamatojuma nenorādīšanas dēļ

286 Ar trešo pamatu prasītājs būtībā norāda, ka Komisija ir pārkāpusi LESD 296. pantu pamatojuma nenorādīšanas dēļ, kā arī Regulas Nr. 1/2003 2. pantu, ciktāl tā neesot sniegusi pietiekamus pierādījumus sava apstrīdētajā lēmumā izdarītā konstatējuma par LESD 102. panta pārkāpumu pamatojumam.

287 Komisija un persona, kas iestājusies lietā, apstrīd šo argumentāciju.

288 Prasības trešo pamatu būtībā veido divas daļas: pirmajā daļā ir norādīts uz LESD 296. panta pārkāpumu pamatojuma nenorādīšanas dēļ, un otrajā ir norādīts uz Regulas Nr. 1/2003 2. panta pārkāpumu.

a) Par trešā pamata pirmo daļu, kas attiecas uz LESD 296. panta pārkāpumu pamatojuma nenorādīšanas dēļ

289 Pirmās daļas pamatojumam prasītājs būtībā izvirza divus iebildumus, kas ir jāizskata kopā. Pirmais attiecas uz to, ka Komisija neesot norādījusi, kāpēc tā ir atkāpusies no iedibinātās judikatūras jautājumā par atteikumu piedāvāt nozīmīgu infrastruktūru, un otrais attiecas uz to, ka Komisija neesot norādījusi pietiekamus iemeslus, kas pierādītu, ka šajā gadījumā pastāvēja ārkārtas apstākļi saistībā ar sliežu ceļu, kuri pamatoja ļaunprātīgas rīcības konstatēšanu.

290 Vispirms ir jānorāda, ka argumenti, ko prasītājs ir paudis, lai pamatotu abus pirmās daļas iebildumus, neattiecas uz apstrīdētā lēmuma pamatojuma nenorādīšanu vai nepietiekamību. Šie argumenti patiesībā sakrīt ar kritiku par apstrīdētā lēmuma pamatotību. Pienākums pamatot lēmumus ir būtiska formas prasība, kas ir jānošķir no jautājuma par pamatojuma pamatotību, kurš ir saistīts ar apstrīdētā tiesību akta likumību pēc būtības. Lēmuma pamatojumu veido formāls to pamatu izklāsts, ar kuriem tas ir pamatots. Ja šajos pamatos ir pieļautas kļūdas, tie skar lēmuma likumību pēc būtības, nevis tā pamatojumu, kas var būt pietiekams, pat izklāstot kļūdainus pamatus (skat. spriedumu, 2008. gada 10. jūlijs, *Bertelsmann* un *Sony Corporation of America*/*Impala*, C-413/06 P, EU:C:2008:392, 181. punkts un tajā minētā judikatūra). Turklāt ir jānorāda, ka šādi argumenti jau ir tikuši izvirzīti, pārbaudīti un noraidīti pirmajā un otrajā pamatā.

291 No tā izriet, ka trešā pamata pirmā daļa ir jānoraida.

b) Par trešā pamata otro daļu, kas attiecas uz Regulas Nr. 1/2003 2. panta pārkāpumu

292 Vispirms ir jākonstatē, kā to ir darījusi Komisija, ka, izņemot īsu norādi uz Regulas Nr. 1/2003 2. pantu prasības pieteikuma 143. punktā, prasītājs nepamato savu apgalvojumu, norādot tās apstrīdētā lēmuma daļas, kurās, kā tas uzskata, trūkst pietiekamu pierādījumu. Prasītājs tomēr savu argumentu ir precizējis apsvērumu par iestāšanās rakstu 28. un 29. punktā. It īpaši šo apsvērumu 29. punktā tas norāda, ka Komisija nav pamatojusies uz tiešiem vai dokumentāriem, precīziem un pārliecinošiem pierādījumiem, kas pietiekami juridiski pierāda pārkāpumu. Prasītājs katrā ziņā apgalvo, ka saskaņā ar judikatūru tas ir norādījis argumentāciju, kas sniedzot atšķirīgu skaidrojumu Komisijas konstatētajiem faktiem un kas tādējādi ļaujot faktu skaidrojumu, kuru Komisija ir paudusi, lai secinātu pārkāpuma esamību, aizstāt ar citu ticamu faktu skaidrojumu.

293 Šajā ziņā ir jānorāda, ka no Regulas Nr. 1/2003 2. panta, kā arī no pastāvīgās judikatūras izriet, ka, pastāvot strīdam par pārkāpuma esamību konkurences tiesību jomā, Komisijai ir jāsniedz pierādījumi par tās konstatētajiem pārkāpumiem un jāiesniedz tādi pierādījumi, kas juridiski pietiekami pierāda pārkāpumu veidojošo faktu esamību (skat. spriedumu, 2013. gada 12. aprīlis, *GEMA*/Komisija, T-410/08, nav publicēts, EU:T:2013:171, 68. punkts un tajā minētā judikatūra).

294 Lai gan Komisijai ir jāiesniedz precīzi un saskaņoti pierādījumi, lai pamatotu stingro pārliecību, ka pārkāpums ir izdarīts, ir jāuzsver, ka katram no Komisijas iesniegtajiem pierādījumiem nav noteikti jāatbilst šiem kritērijiem attiecībā uz katru pārkāpuma elementu. Pietiek, ka pierādījumu kopums, uz ko iestāde atsaucas, kopumā ņemot, atbilst šai prasībai, kā tas ir norādīts judikatūrā par LESD 101. panta īstenošanu. Šis princips ir piemērojams arī lietās par LESD 102. panta īstenošanu (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2010. gada 1. jūlijs, *AstraZeneca*/Komisija, T-321/05, EU:T:2010:266, 477. punkts un tajā minētā judikatūra).

295 Runājot par Komisijas izvirzīto pierādījumu elementu pierādījuma spēku, ir jānošķir divas situācijas.

296 No vienas puses, ja Komisija konstatē konkurences noteikumu pārkāpumu, pamatojoties uz pieņēmumu, ka konstatētie fakti nevar tikt izskaidroti citādi kā vien ar pretkonkurences rīcības esamību, Savienības tiesa ir spiesta atcelt attiecīgo lēmumu, ja attiecīgie uzņēmumi izvirza argumentāciju, kas Komisijas konstatētajiem faktiem sniedz atšķirīgu skaidrojumu un kas tādējādi ļauj faktu skaidrojumu, kuru Komisija ir paudusi, lai secinātu pārkāpuma esamību, aizstāt ar citu ticamu faktu skaidrojumu. Šādā gadījumā nevar uzskatīt, ka Komisija ir sniegusi pierādījumus par konkurences tiesību pārkāpuma esamību (šajā nozīmē skat. spriedumus, 1984. gada 28. marts, *Compagnie royale asturienne des mines* un *Rheinzink*/Komisija, 29/83 un 30/83, EU:C:1984:130, 16. punkts, un 1993. gada 31. marts, *Ahlström Osakeyhtiö* u.c./Komisija, C-89/85, C-104/85, C-114/85, C-116/85, C-117/85 un no C-125/85 līdz C-129/85, EU:C:1993:120, 126. un 127. punkts).

297 No otras puses, ja Komisija pamatojas uz pierādījumiem, kas principā ir pietiekami, lai pierādītu pārkāpuma esamību, nepietiek, ka attiecīgais uzņēmums atsaucas uz iespēju, ka ir iestājies kāds apstāklis, kurš varētu ietekmēt šo pierādījumu elementu pierādījuma spēku, lai Komisijai būtu pienākums pierādīt, ka šis apstāklis nav varējis ietekmēt to pierādījuma spēku. Tieši pretēji, izņemot gadījumus, kad attiecīgais uzņēmums šādu pierādījumu nevar iesniegt pašas Komisijas rīcības dēļ, attiecīgajam uzņēmumam pietiekami juridiski ir jāpierāda, pirmkārt, ka pastāv tā minētais apstāklis un, otrkārt, ka šis apstāklis atspēko to pierādījumu elementu pierādījuma spēku, uz kuriem ir pamatojusies Komisija (skat. spriedumu, 2010. gada 15. decembris, *E.ON Energie*/Komisija, T-141/08, EU:T:2010:516, 56. punkts un tajā minētā judikatūra).

298 Šajā gadījumā no prasības otrā pamata analīzes izriet, ka, pirmkārt, dominējošā stāvokļa ļaunprātīgu izmantošanu Komisija nav konstatējusi, pamatojoties uz pieņēmumu, ka konstatētie fakti nevar tikt izskaidroti citādi kā vien ar pretkonkurences rīcības esamību. Tā savukārt ir pamatojusies uz pierādījumiem, kas principā bija pietiekami, lai pierādītu apstrīdētā pārkāpuma esamību. Turklāt

argumentācija, ko prasītājs izvirza, lai atšķirīgi skaidrotu Komisijas konstatētos faktus, neļauj faktu skaidrojumu, kuru Komisija ir paudusi, lai secinātu pārkāpuma esamību, aizstāt ar citu ticamu faktu skaidrojumu.

299 Tādējādi, ņemot vērā šī sprieduma 292.–297. apsvērumā minēto judikatūru, ir jākonstatē, ka Komisija nav pārkāpusi Regulas Nr. 1/2003 2. pantu.

300 No tā izriet, ka trešā pamata otrā daļa un līdz ar to prasības trešais pamats kopumā ir jānoraida.

4. Par piekto pamatu, kas attiecas uz Regulas Nr. 1/2003 7. panta pārkāpumu, ciktāl lēmumā tika noteikts nesamērīgs korektīvs pasākums

301 Ar piekto pamatu prasītājs norāda, ka ar apstrīdēto lēmumu ir pārkāpts Regulas Nr. 1/2003 7. pants, jo tajā tam ir noteikts nesamērīgs korektīvs pasākums.

302 It īpaši, pirmkārt, prasītājs norāda, ka saskaņā ar Regulas Nr. 1/2003 7. pantu tam varēja uzlikt vienīgi pienākumu atjaunot konkurences stāvokli, kāds pastāvēja pirms sliežu ceļa nojaukšanas, un ka pirms šīs nojaukšanas sliežu ceļš jau vairs nevarēja tikt izmantots kopš satiksmes apturēšanas 2008. gada 2. septembrī. Ieguldījumi, kādi bija jāveic jaunajā nenozīmīgajā infrastruktūrā, pārsniegtu agrākās situācijas atjaunošanu un būtu vēl nepieredzēti un nesamērīgi.

303 Otrkārt, prasītājs apgalvo, ka, tā kā pirms satiksmes apturēšanas sliežu ceļu izmantoja tikai viens klients saistībā ar nelielu tā produkcijas daļu un tā kā tas jau izmantoja citu maršrutu, nebija skaidrs, vai šis klients izmantotu jauno sliežu ceļu.

304 Treškārt, prasītājs apgalvo, ka attiecīgā rekonstrukcija prasītu ļoti lielus ieguldījumus, kas tam liktu savus līdzekļus piešķirt tikai vienam klientam, kura pieprasījums ir ierobežots, kaitējot citiem maršrutiem.

305 Ceturtkārt, prasītājs norāda, ka pienākums rekonstruēt sliežu ceļu būtu nesamērīgs pasākums gadījumā, ja tam nebūtu ļauts pieprasīt, lai abi vienīgie iespējamie jaunās infrastruktūras izmantotāji segtu taisnīgu un saprātīgu daļu no rekonstrukcijas izmaksām.

306 Piektkārt, atbildot uz Komisijas iebildumu rakstu, prasītājs apgalvo, ka atšķirībā no "*Microsoft* lietas", uz ko ir atsaukusies Komisija, šajā gadījumā runa ir par ieguldījumu pilnīgi jaunā infrastruktūrā, nevis par dalīšanos ar esošu infrastruktūru.

307 Turklāt ir jānorāda, ka 2018. gada 9. martā prasītājs publicēja paziņojumu presei, norādīdams, ka, vienojoties ar Komisiju, tas ir noslēdzis rīcības plānu, saskaņā ar kuru sliežu ceļš tiks atjaunots līdz 2019. gada beigām. Saskaņā ar preses pausto informāciju 2018. gada 14. augustā prasītājs un *Orlen* turklāt parakstīja nolīgumu, kura mērķis ir atjaunot satiksmi uz sliežu ceļa. Tiesas sēdē prasītājs un persona, kas iestājusies lietā, apstiprināja, ka sliežu ceļa rekonstrukcijas darbi tika pabeigti 2019. decembrī un ka pēc izmēģinājumiem, kas tika veikti tiesas sēdes dienā, sliežu ceļš bija jāatver satiksmei līdz 2020. gada februāra beigām.

308 Komisija un persona, kas iestājusies lietā, apstrīd prasītāja argumentāciju.

309 Iesākumā ir jāatgādina, ka Regulas Nr. 1/2003 7. panta 1. punktā it īpaši ir noteikts, ka tad, ja Komisija, rīkojoties pēc savas ierosmes vai izskatot sūdzību, konstatē, ka pastāv LESD 101. vai 102. panta noteikumu pārkāpums, tā, pieņemot lēmumu, var attiecīgajiem uzņēmumiem un uzņēmumu apvienībām uzlikt pienākumu izbeigt konstatēto pārkāpumu. Šajā punktā turklāt ir paredzēts, ka tad, ja Komisijai ir leģitīmas intereses, tā var arī konstatēt, ka pārkāpums ir izdarīts pagātnē (spriedums, 2015. gada 9. septembris, *Philips*/Komisija, T-92/13, nav publicēts, EU:T:2015:605, 132. punkts).

310 Samērīguma princips, kas ir viens no Savienības tiesību vispārējiem principiem, noteic, ka iestāžu akti nedrīkst pārsniegt to, kas ir atbilstošs un nepieciešams, lai sasniegtu attiecīgajā tiesiskajā regulējumā noteiktos leģitīmos mērķus, jo tad, ja ir iespēja izvēlēties starp vairākiem piemērotiem pasākumiem, ir jāizvēlas vismazāk apgrūtinošais un tā radītie traucējumi nedrīkst būt nesamērīgi ar sasniedzamajiem mērķiem (skat. spriedumu, 2012. gada 24. maijs, *MasterCard* u.c./Komisija, T-111/08, EU:T:2012:260, 323. punkts un tajā minētā judikatūra).

311 Šajā ziņā Tiesa jau ir nospriedusi, ka Regulas Nr. 1/2003 7. pantā ir skaidri norādīts samērīguma principa piemērošanas jomas apmērs situācijās, kas ietilpst tās piemērošanas jomā. Saskaņā ar Regulas Nr. 1/2003 7. panta 1. punktu Komisija attiecībā uz ieinteresētajiem uzņēmumiem var ieviest tādus uzvedības vai strukturālos aizsardzības līdzekļus, kas ir proporcionāli izdarītajam pārkāpumam un kas ir vajadzīgi, lai efektīvi izbeigtu pārkāpumu (spriedums, 2010. gada 29. jūnijs, Komisija/*Alrosa*, C-441/07 P, EU:C:2010:377, 39. punkts).

312 Turklāt bija precizēts, ka, lai gan Komisijai, protams, bija pilnvaras konstatēt pārkāpumu un likt attiecīgajiem lietas dalībniekiem to izbeigt, tā nevarēja ne lietas dalībniekiem uzspiest savu izvēli attiecībā uz dažādajām rīcības iespējām, kas visas atbilst Līgumam (spriedums, 1992. gada 18. septembris, *Automec*/Komisija, T-24/90, EU:T:1992:97, 52. punkts), ne lemt par dažādo rīcības iespēju konkrētu īstenošanas kārtību (šajā nozīmē skat. rīkojumu, 2008. gada 20. novembris, *SIAE* /Komisija, T-433/08 R, nav publicēts, EU:T:2008:520, 37. punkts).

313 Šajā gadījumā apstrīdētajā lēmumā papildus tam, ka saskaņā ar Regulas Nr. 1/2003 23. panta 2. punktu tika uzlikts naudas sods 27 873 000 EUR, atbilstoši šīs pašas regulas 7. pantam tika prasīts, lai prasītājs izbeidz pārkāpumu, trīs mēnešu termiņā iesniedzot Komisijai šajā ziņā veicamo pasākumu priekšlikumu (apstrīdētā lēmuma 395. apsvērums un 3. pants). It īpaši apstrīdētā lēmuma 394. apsvērumā Komisija ir norādījusi, ka vairāki strukturāli vai rīcības pasākumi varētu ļaut izbeigt pārkāpumu, atjaunojot konkurences situāciju, kas pastāvēja pirms sliežu ceļa nojaukšanas, vai nu to rekonstruējot, vai arī likvidējot konkurentiem radītās grūtības alternatīvajos maršrutos uz jūras termināļiem Klaipēdā, Rīgā un Ventspilī, kas ir aprakstītas apstrīdētā lēmuma 7.4.2. punktā.

314 Tādējādi apstrīdētajā lēmumā prasītājam tika dots rīkojums faktiski izbeigt pārkāpumu un, uzskatot, ka vairāki strukturāli vai rīcības pasākumi varētu būt atbilstoši šajā ziņā, tika piedāvātas, kā to atzīst prasītājs, divas izvēles iespējas, proti, sliežu ceļa rekonstrukcija vai konkurentiem radīto grūtību likvidēšana alternatīvajos maršrutos uz jūras termināļiem Klaipēdā, Rīgā un Ventspilī. No tā izriet, ka saskaņā ar šī sprieduma 311. un 312. punktā minēto judikatūru apstrīdētajā lēmumā bija paredzēti dažādi korektīvi pasākumi, kas var izbeigt pārkāpumu, nenosakot, kuru no tiem izvēlēties. Aicinot prasītāju iesniegt korektīvu pasākumu priekšlikumu, Komisija tam ļāva brīvi izvēlēties, kā rīkoties, lai izbeigtu pārkāpumu. Komisija it īpaši ļāva prasītājam brīvi izvēlēties, kā likvidēt konkurentiem radītās grūtības alternatīvajos maršrutos uz jūras termināļiem Klaipēdā, Rīgā un Ventspilī gadījumā, ja tas nebūtu izvēlējies rekonstruēt sliežu ceļu.

315 Pirmkārt, prasītājs norāda, ka otrā izvēles iespēja, proti, konkurentiem radīto grūtību likvidēšana alternatīvajos maršrutos uz jūras termināļiem Klaipēdā, Rīgā un Ventspilī, nebija dzīvotspējīgs risinājums. Šo grūtību un it īpaši LDZ atkarības no tā kā no vertikāli integrēta vēsturiskā operatora likvidēšana nozīmētu tā sadalīšanu nolūkā nodot dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītāja funkcijas kādam citam uzņēmumam un saglabāt tikai tās darbības, kas ir veiktas dzelzceļa transporta pakalpojumu sniedzēja statusā. Šāda sadalīšana prasa, kā uzskata prasītājs, jaunu tiesību aktu pieņemšanu Lietuvas parlamentā, ko tas nekādā veidā nevarot ietekmēt. Turklāt šāda scenārija gadījumā tas nevarētu ekonomiski izdzīvot, jo tam būtu jākonkurē ar dzelzceļa kravu pārvadātājiem no Neatkarīgo Valstu Sadraudzības (NVS) valstīm. Tāpēc vienīgā dzīvotspējīgā izvēles iespēja bija sliežu ceļa rekonstrukcija. Savā replikā tas piebilst, ka esot nepieciešama arī leģislatīva darbība, lai to atbrīvotu no atbildības, kas tam ir saskaņā ar Dzelzceļa transporta kodeksa 24. panta 6. punktu – sniegt tehnisku vērtējumu *VGI*.

316 Šajā ziņā ir jānorāda, kā tas ir konstatēts šī sprieduma 314. punktā, ka saskaņā ar šī sprieduma 312. punktā atgādināto judikatūru Komisija nav ne paredzējusi, ne noteikusi īpašu kārtību, lai likvidētu konkurentiem radītās grūtības alternatīvajos maršrutos uz jūras termināļiem Klaipēdā, Rīgā un Ventspilī gadījumā, ja prasītājs nebūtu izvēlējies sliežu ceļa rekonstrukciju. Komisija it īpaši nav paredzējusi ne uzņēmuma sadalīšanu, ne arī jaunu tiesību aktu pieņemšanu.

317 Katrā ziņā ir jākonstatē, kā to ir darījusi Komisija, ka prasītāja arguments, saskaņā ar kuru konkurentiem radīto grūtību likvidēšanai citos maršrutos uz jūras termināļiem Klaipēdā, Rīgā un Ventspilī noteikti bija vajadzīga pilnīga īpašuma sadalīšana, nav pamatots. Tas, ka administratīvās procedūras laikā Komisija prasīja šādu īpašuma sadalīšanu kā nosacījumu lēmumam par saistībām, kas ir pamatots ar Regulas Nr. 1/2003 9. pantu, ja pieņem, ka tas ir pierādīts, nepierāda, ka šāda sadalīšana bija vienīgais veids, kā likvidēt grūtības, ar kurām sastapās konkurenti citos maršrutos uz jūras termināļiem Klaipēdā, Rīgā un Ventspilī, un it īpaši LDZ atkarību no prasītāja. Tas pats attiecas uz neveiksmi, kādu, ņemot vērā dažādu ieinteresēto personu izdarīto spiedienu, piedzīvoja ceturtajā dzelzceļa paketē Komisijas sākotnēji paustais priekšlikums ieviest stingru nodalījumu starp infrastruktūras pārvaldītāju un dzelzceļa operatoru. Lai gan Eiropas Parlamenta 2016. gada marta dokumentā "Ceturtā dzelzceļa pakete", uz kuru atsaucas prasītājs, ir noteikts, ka ceturtās dzelzceļa paketes priekšlikuma galīgajā versijā nav paredzēta "obligāta nošķiršana", tajā ir piebilsts, ka vertikāli integrētiem uzņēmumiem ir atļauts to darīt ar nosacījumu, ka infrastruktūras pārvaldītājs ir pilnībā neatkarīgs un tam ir faktiskas tiesības pieņemt lēmumu. No tā izriet, ka paša prasītāja minētais dokuments apstiprina, ka pilnīgai īpašuma sadalīšanai pastāv alternatīva.

318 Jākonstatē, ka, ņemot vērā pretkonkurences seku analīzi, ko Komisija ir veikusi apstrīdētajā lēmumā, konkurentiem radīto grūtību likvidēšana alternatīvajos maršrutos uz jūras termināļiem Klaipēdā, Rīgā un Ventspilī, kā tas ir aprakstīts apstrīdētā lēmuma 7.4.2. punktā, bija atbilstošs korektīvs pasākums apstrīdētā pārkāpuma izbeigšanai. Šis korektīvais pasākums kā viena no iespējamām izvēles iespējām pārkāpuma izbeigšanai (apstrīdētā lēmuma 394. apsvērums) tādējādi bija samērīgs pasākums apstrīdētā pārkāpuma izbeigšanai.

319 Otrkārt, prasītājs norāda, ka sliežu ceļa rekonstrukcija ir nesamērīgs, iepriekš neredzēts korektīvs pasākums.

320 Šajā ziņā ir jānorāda, kā to ir darījusi Komisija, ka korektīvais pasākums, ko veido sliežu ceļa rekonstruēšana, kā viena no iespējamām izvēles iespējām apstrīdētā lēmuma efektivitātes nodrošināšanai (394. apsvērums) ir tiešas sekas prasītāja izdarītā pārkāpuma, proti, šī sliežu ceļa nojaukšanas, konstatācijai un tikai izbeidz attiecīgo pārkāpumu (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2012. gada 24. maijs, *MasterCard* u.c./Komisija, T-111/08, EU:T:2012:260, 325. punkts).

321 Šo secinājumu nevar atspēkot ar citiem prasītāja argumentiem.

322 Pirmkārt, runājot par argumentu, ka pirms sliežu ceļa nojaukšanas tas bija ļoti sliktā stāvoklī un kopš satiksmes apturēšanas 2008. gada 2. septembrī vairs nevarēja tikt izmantots un ka Komisija nav pārbaudījusi, vai prasītājam saskaņā ar LESD 102. pantu bija pienākums veikt remontdarbus, ir jākonstatē, ka šis arguments ir balstīts uz kļūdainu pieņēmumu. Runa ir par pieņēmumu, ka Komisijai esot bijis kā ļaunprātīga rīcība jākvalificē sliežu ceļa nesalabošana pēc satiksmes apturēšanas uz tā un šī lieta jāizskata, ņemot vērā judikatūru, kas attiecas uz piekļuvi nozīmīgai infrastruktūrai. Tādējādi, ņemot vērā apsvērumus, kas ir pausti pirmā pamata analīzē, šim argumentam nevar piekrist.

323 Otrkārt, runājot par argumentu, ka apstrīdētajā lēmumā, šķiet, ir prasīts, lai prasītājs veiktu ieguldījumus jaunā infrastruktūrā, kura ir pieejama tikai, lai palīdzētu konkurentam, un tas pārsniegtu vienkāršu agrākās situācijas atjaunošanu un būtu ne tikai kaut kas iepriekš nebijis, bet arī nesamērīgs, ir jānorāda, ka pretēji tam, ko apgalvo prasītājs, apstrīdētajā lēmumā nav prasīts, lai tas iegulda savus līdzekļus jaunā infrastruktūrā, kura ir pieejama tikai, lai palīdzētu konkurentam. Tieši pretēji, no apstrīdētā lēmuma izriet, ka prasītājam saskaņā ar spēkā esošo tiesisko regulējumu bija pienākums uz

sliežu ceļa nodrošināt pienācīgus satiksmes apstākļus un ka valstij esot bijis jānodrošina tā finansēšana. It īpaši no valsts tiesiskā regulējuma izriet, ka prasītājam bija pienākums veikt visus pasākumus, kas ir vajadzīgi sliežu ceļa remontam, tostarp vērsties pie Lietuvas valdības, lai iegūtu labvēlīgu lēmumu sliežu ceļa remontdarbu vai rekonstrukcijas darbu veikšanai, kā arī šai darbu veikšanai vajadzīgos valsts līdzekļus. Līdz ar to pretēji tam, ko norāda prasītājs, lūdzot rekonstruēt sliežu ceļu, apstrīdētajā lēmumā nav pārsniegta vienkārša agrākās situācijas atjaunošana.

324 Turklāt Komisijas lēmumi, ko prasītājs ir minējis, lai pierādītu attiecīgā korektīvā pasākuma iepriekš nebijušo raksturu, nevar atspēkot šo konstatējumu, jo tie atšķirībā no šīs lietas attiecas uz atteikumiem sniegt piekļuvi nozīmīgai infrastruktūrai. Nav nozīmes arī tam, ka līdz satiksmes apturēšanai 2008. gada 2. septembrī sliežu ceļu izmantoja tikai viens klients un tikai saistībā ar iespējami mazu tā produkcijas daļu. Tāpat arī nav nozīmes, ka pastāv cits maršruts, ko šis klients izmantoja tūlīt pēc satiksmes apturēšanas.

325 Turklāt, lai apstrīdētu noteiktā pasākuma nesamērīgo raksturu, prasītājs nevar atsaukties uz argumentu, ka sliežu ceļa rekonstrukcija būtu prasījusi ļoti lielus ieguldījumus (apmēram 40 miljonus LTL 2008. gadā) un tas būtu spiests atvēlēt savus ļoti nelielos līdzekļus, lai atbalstītu tikai vienu klientu. Ja prasītājam ir radies pienākums rekonstruēt sliežu ceļu, kaut gan tam nav šim nolūkam vajadzīgo līdzekļu, tās ir vienīgi paša prasītāja rīcības sekas, proti, sekas, ko izraisīja tā lēmums sliežu ceļu nojaukt lielā steigā, ne lūdzot valsts piekrišanu, ne nodrošinot tā rekonstrukcijai vajadzīgos līdzekļus.

326 Treškārt, runājot par prasītāja argumentu, ka pienākums rekonstruēt sliežu ceļu ir nesamērīgs, ja tam nav ļauts pieprasīt, lai abi vienīgie iespējamie šīs jaunās infrastruktūras izmantotāji, proti, *Orlen* un LDZ, piedalītos rekonstrukcijas izmaksu segšanā, ir jānorāda turpmāk minētais.

327 Pirmām kārtām, kā tas izriet no apstrīdētā lēmuma 73. un 74. apsvēruma, 2009. gada 22. oktobrī *Orlen* sazinājās ar prasītāju, nosūtot vēstuli, kurā tas paziņoja, ka ir gatavs segt sliežu ceļa rekonstrukcijas izmaksas un apspriest iespējas atgūt savus ieguldījumus. *Orlen* tā arī nekad nesaņēma oficiālu atbildi uz savu piedāvājumu un par prasītāja valdes priekšsēdētāja (un toreizējā transporta un komunikāciju ministra vietnieka) atteikumu tika informēts tikai mutiski kādā ar to notikušā sanāksmē. Prasītājs it īpaši precizēja, ka saskaņā ar likumu par dzelzceļa infrastruktūras pārvaldības darbībām publiskas dzelzceļa infrastruktūras izveide, modernizācija un attīstība nevar tikt finansēta no privātiem ieguldījumiem. Turklāt savā 2009. gada stratēģiskās darbības plānā attiecībā uz laikposmu no 2010. līdz 2012. gadam prasītājs sniedza divus citus paskaidrojumus *Orlen* piedāvājuma noraidījumam. Faktiski tas precizēja, pirmkārt, ka, lai varētu saņemt aizdevumu, tam bija jāizsludina atklāts konkurss, kurā uzvara *Orlen* nevarēja tikt garantēta, un, otrkārt, ka tas bija sasniedzis savu aizņēmumu robežu un nebūtu vairs varējis aizņemties bez kreditoru piekrišanas. Tādējādi prasītājs nevar atsaukties uz noteiktā korektīvā pasākuma iespējami nesamērīgo raksturu tāpēc, ka tam nebija ļauts pieprasīt, lai *Orlen* un LDZ piedalītos rekonstrukcijas izmaksu segšanā.

328 Otrām kārtām, prasītājs nevarēja gaidīt no Komisijas, ka tā tam ļaus pieprasīt *Orlen* un LDZ piedalīties rekonstrukcijas izmaksu segšanā, jo šāda atļauja tam būtu ļāvusi ļaunprātīgās izmantošanas radītās priekšrocības pārvērst par atlīdzību (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2012. gada 27. jūnijs, *Microsoft* /Komisija, T-167/08, EU:T:2012:323, 141. un 142. punkts). Šajā ziņā prasītāja veiktais salīdzinājums ar lietu, kurā ir taisīts 1995. gada 6. aprīļa spriedums *RTE* un *ITP*/Komisija (C-241/91 P un C-242/91 P, EU:C:1995:98), nav atbilstošs. Ļaunprātīga izmantošana, kas ir konstatēta lietā, kurā ir taisīts minētais spriedums, attiecās uz atteikumu piešķirt piekļuvi neapstrādātai informācijai, kas ir ietverta televīzijas raidījumu programmās. Taču parasti par to ir jāmaksā.

329 No tā izriet, ka, liekot prasītājam izbeigt pārkāpumu, vai nu atjaunojot konkurences situāciju, kāda pastāvēja pirms sliežu ceļa nojaukšanas, to rekonstruējot, vai arī likvidējot konkurentiem radītās grūtības alternatīvajos maršrutos uz jūras termināļiem Klaipēdā, Rīgā un Ventspilī, Komisija nav pārkāpusi Regulas Nr. 1/2003 7. pantu.

330 Līdz ar to prasības piektais pamats ir jānoraida kopumā.

5. Par ceturto pamatu, kas attiecas uz Regulas Nr. 1/2003 23. panta 3. punkta pārkāpumu, ciktāl apstrīdētajā lēmumā esot pieļautas tiesību kļūdas un kļūdas vērtējumā saistībā ar naudas soda apmēra noteikšanu

331 Ceturtā pamata pamatojumam prasītājs pārmet Komisijai, ka tā ir pieļāvusi dažādas tiesību kļūdas un kļūdas vērtējumā, tam uzliekot naudas sodu.

332 Šis pamats būtībā ir sadalīts divās daļās. Ar pirmo daļu prasītājs apgalvo, ka, tam uzliekot naudas sodu, Komisija ir pieļāvusi tiesību kļūdu un kļūdu vērtējumā. Ar otro daļu, kura ir izvirzīta pakārtoti un kurā ir lūgts samazināt naudas soda apmēru, prasītājs pārmet Komisijai tiesību kļūdu un kļūdu vērtējumā tādēļ, ka esot noteikts nesamērīgs naudas soda apmērs. Līdz ar to šī otrā daļa, izņemot otrajā iebildumā pausto argumentu, kurš attiecas uz iespējami pārmērīgi ilgo procedūru un kurā ir lūgts apstrīdēto lēmumu atcelt, tiks izskatīta turpmāk šī sprieduma daļā, kas ir veltīta pakārtoti izvirzītajiem prasījumiem samazināt naudas soda apmēru.

333 Ceturtā pamata pirmās daļas pamatojumam prasītājs norāda, ka Komisija, tam nosakot naudas sodu, esot pieļāvusi tiesību kļūdu un kļūdu vērtējumā. Šajā ziņā atgādinājis, ka saskaņā ar Regulas Nr. 1/2003 23. pantu Komisija var uzlikt naudas sodu uzņēmumam, kas ir pārkāpis LESD 102. pantu, bet tai nav pienākuma to darīt, prasītājs apgalvo, ka naudas soda uzlikšana ir nesamērīga, ja lieta ir jauna, kā tas esot šajā gadījumā. It īpaši Komisija un Eiropas Savienības Tiesa esot apstiprinājušas, ka naudas sodi nav atbilstoši lietās, kurās runa ir par jaunām kaitējuma teorijām. Turklāt Komisija esot apstiprinājusi, ka naudas sods nebija atbilstošs, uzskatot, ka uz lietu varēja attiekties lēmums par saistībām.

334 No vienas puses, prasītājs apgalvo, ka lieta esot jauna un iepriekš nepieredzēta, jo tiek prezumēts, ka dominējošā stāvoklī esošam uzņēmumam bija pienākums ieguldīt infrastruktūrā, lai gan piekļuve tai nav ne nozīmīga, ne noteikti nepieciešama, lai ļautu citam uzņēmumam ar to konkurēt. Turklāt prasītājs neesot varējis iepriekš paredzēt, ka šaubas par sliežu ceļa bojājumu nopietnību, kā arī tā nodomi varētu tikt uzskatīti par pietiekamiem apstākļiem ļaunprātīgas rīcības konstatēšanai.

335 No otras puses, prasītājs apstrīd, ka būtu rīkojies vismaz aiz nolaidības. Tieši pretēji, tas apgalvo, ka lēmums par sliežu ceļa nojaukšanu tika pieņemts labticīgi, ar nodomu to vēlāk rekonstruēt. Tās teorijas jaunais raksturs, ar kuru ir pamatots apstrīdētais lēmums, izslēdzot, ka tam būtu bijis nodoms šajā ziņā izdarīt pārkāpumu vai rīkoties nolaidīgi.

336 Ar ceturtā pamata otrās daļas otro iebildumu prasītājs apgalvo, ka Komisija ir pieļāvusi tiesību kļūdu un kļūdu vērtējumā saistībā ar apgalvotā pārkāpuma ilgumu, uzskatīdama, ka pārkāpums ir sācies vismaz sliežu ceļa nojaukšanas darbu sākumā 2008. gada oktobrī un vēl joprojām turpinājies apstrīdētā lēmuma pieņemšanas dienā. Pirmkārt, prasītājs uzskata, ka attiecīgais pārkāpums esot varējis sākties, agrākais, tad, kad tas nolēma vairs aktīvi neturpināt rekonstrukcijas projektu, proti, pēc šķīrējtiesas 2010. gada 17. decembra nolēmuma. Otrkārt, prasītājs uzskata, ka administratīvā procedūra Komisijā esot bijusi pārmērīgi ilga, tāpēc, pirmām kārtām, esot nepamatoti ticis pagarināts apgalvotā pārkāpuma ilgums un, otrām kārtam, tikušas pārkāptas tā tiesības uz aizstāvību, ciktāl daži no tā darbiniekiem, kuri bija iesaistīti lēmumu pieņemšanas procesā, šajā laikposmā esot pametuši uzņēmumu, un tas esot traucējis sagatavot tā prasību. Tādējādi prasītājs uzskata, ka naudas soda apmērs būtu būtiski jāsamazina.

337 Komisija apstrīd prasītāja argumentāciju.

a) Par pirmās daļas pirmo iebildumu, kas attiecas uz tās juridiskās teorijas jauno raksturu, ar kuru ir pamatots apstrīdētais lēmums

338 Ar pirmo iebildumu prasītājs būtībā vēlas norādīt, ka apstrīdētajā lēmumā pārmestā rīcība esot jauna ļaunprātīgas rīcības kategorija, kuras prettiesiskums tam neesot bijis zināms.

339 Šajā ziņā, pirmkārt, ir jānorāda, ka prasītāja arguments, kas attiecas uz iespējami jauno apstrīdētās ļaunprātīgās rīcības raksturu, ir balstīts uz kļūdainu apstrīdētā lēmuma interpretāciju. Pretēji tam, ko apgalvo prasītājs, un kā tas jau tika norādīts, apstrīdētajā lēmumā tam netika noteikts pienākums ieguldīt infrastruktūrā, kas nav ne nozīmīga, ne noteikti nepieciešama, lai ļautu kādam konkurentam ar to konkurēt. Tajā prasītājam kā dominējošā stāvoklī esošam uzņēmumam arī nav noteikts pienākums subsidēt konkurentu tikai, lai samazinātu tā riskus ienākšanai tirgū. Kā tas vairākkārt jau ir konstatēts, Komisija apstrīdētajā lēmumā ir pamatoti norādījusi, ka, nojaukdams sliežu ceļu lielā steigā, neiegūstot vajadzīgos līdzekļus un neīstenojot parastos sagatavošanās posmus tā rekonstrukcijai (apstrīdētā lēmuma 182.–201. apsvērums), prasītājs esot īstenojis ļaunprātīgu rīcību, ko veido tādu līdzekļu izmantošana, kuri nav tie, kas nosaka parasto konkurenci. Tā arī konstatēja, ka šī rīcība varēja izraisīt iespējamas pretkonkurences sekas, likvidējot konkurenci naftas produktu dzelzceļa transporta pakalpojumu sniegšanas tirgū no pārstrādes rūpnīcas uz blakusesošajiem jūras termināļiem, radot šķēršļus iekļūšanai tirgū bez objektīva pamatojuma. Taču šajā ziņā ir jānorāda, ka tādas rīcības kā prasītāja rīcība, kuras mērķis bija paturēt konkurentus ārpus tirgus, ļaunprātīgo raksturu Savienības tiesas jau ir atzinušas par prettiesisku (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2012. gada 6. decembris, *AstraZeneca*/Komisija, C-457/10 P, EU:C:2012:770, 164. punkts). Tādējādi šādas rīcības ļaunprātīgais raksturs nevar tikt kvalificēts kā jauns.

340 Otrkārt, ir jānorāda – tas, ka rīcība, ko Komisija ir apstrīdējusi, varētu tikt kvalificēta kā jauna, neizslēdz naudas soda uzlikšanu. Vispārējā tiesa jau ir konstatējusi, ka, lai gan ir lietas, kurās Komisija nav uzlikusi nekādu naudas sodu vai ir uzlikusi simbolisku naudas sodu, ja nav bijis precedentu, citās lietās Komisija ir uzlikusi lielus naudas sodus pat situācijās, kad nav bijis precedenta saistībā ar rīcību, kurai piemīt tādas pašas īpašības (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2017. gada 26. oktobris, *Marine Harvest* /Komisija, T-704/14, EU:T:2017:753, 392. punkts). Turklāt ir jāprecizē, ka lēmums, ko prasītājs ir minējis, lai pamatotu savu argumentāciju, proti, Komisijas Lēmums C(2014) 2892 *final* (2014. gada 29. aprīlis) par [LESD] 102. panta un EEK līguma 54. panta piemērošanas procedūru (Lieta AT.39985 – *Motorola – GPRS* standartam būtisku patentu piemērošana, 561. punkts), nav atbilstošs. Šis lēmums faktiski ir balstīts ne vien uz apstākli, ka attiecīgo rīcību Savienības tiesa līdz tam brīdim nekad nav kvalificējusi kā ļaunprātīgu, bet arī uz to, ka valsts tiesas ir izdarījušas atšķirīgus secinājumus šajā jautājumā.

341 Turklāt no judikatūras izriet – tas, ka ļaunprātīga rīcība ir iepriekš nepieredzēta, nevar atspēkot pārkāpuma smago raksturu, ne arī likt samazināt naudas soda apmēru. It īpaši pat naudas sodu aprēķināšanas jomā Vispārējā tiesa jau ir konstatējusi – tas, ka rīcība, kurai piemīt tādas pašas īpašības, vēl nav tikusi aplūkota agrākos lēmumos, neatbrīvo uzņēmumu no tā atbildības (šajā nozīmē skat. spriedumus, 1983. gada 9. novembris, *Nederlandsche Banden-Industrie-Michelin*/Komisija, 322/81, EU:C:1983:313, 107. punkts, un 2010. gada 1. jūlijs, *AstraZeneca*/Komisija, T-321/05, EU:T:2010:266, 901.–903. punkts).

342 Ņemot vērā iepriekš izklāstīto, pirmās daļas pirmais iebildums ir jānoraida.

b) Par pirmās daļas otro iebildumu, kas attiecas uz to, ka prasītājs neesot rīkojies aiz nolaidības

343 Runājot par otro iebildumu, kas attiecas uz to, ka prasītājs neesot rīkojies vismaz aiz nolaidības, ir jāatgādina, ka apstrīdētā lēmuma 371. apsvērumā Komisija uzskatīja, ka, pamatojoties uz apstrīdētajā lēmumā aprakstītajiem faktiem un tajā ietverto vērtējumu, pārkāpums ir izdarīts vai nu ar nodomu

izslēgt konkurenci, vai vismaz aiz nolaidības, jo prasītājs nebija ņēmis vērā, ka, nojaucot sliežu ceļu, tas traucēja konkurenci naftas produktu dzelzceļa transporta pakalpojumu sniegšanas tirgū no pārstrādes rūpnīcas uz jūras terminālim Klaipēdā, Rīgā un Ventspilī.

344 Prasītājs apstrīd šo secinājumu, būtībā norādot, ka, īstenodams savu lēmumu izvēlēties izvēles iespēju Nr. 2, nojaucot sliežu ceļu, kas, kā tas uzskata, veidoja pirmo nepieciešamo tā izvēles posmu, tas esot rīkojies labticīgi un ar nodomu sliežu ceļu vēlāk rekonstruēt.

345 Šajā ziņā ir jāatgādina, ka saskaņā ar pastāvīgo judikatūru nosacījums, ka pārkāpumam ir jābūt izdarītam tīši vai aiz nolaidības, ir izpildīts, ja attiecīgais uzņēmums nevar nezināt savas rīcības pretkonkurences raksturu, neatkarīgi no tā, vai tas zināja vai nezināja par Līguma konkurences tiesību normu pārkāpumu. Uzņēmums apzinās savas rīcības pret konkurenci vērsto raksturu, ja tas ir apzinājies būtiskus faktus, kas pamato gan dominējošā stāvokļa attiecīgajā tirgū konstatēšanu, gan Komisijas vērtējumu par šī stāvokļa ļaunprātīgu izmantošanu (spriedums, 2012. gada 29. marts, *Telefónica* un *Telefónica de España*/Komisija, T-336/07, EU:T:2012:172, 319. un 320. punkts; skat. arī spriedumu, 2018. gada 13. jūlijs, *Stührk Delikatessen Import*/Komisija, T-58/14, nav publicēts, EU:T:2018:474, 226. punkts un tajā minētā judikatūra).

346 No judikatūras arī izriet, ka saprātīgam tirgus dalībniekam nevar būt šaubu, ka lielu tirgus daļu piederēšanai, pat ja tā ne obligāti un ne vienmēr ir vienīgā norāde uz dominējošā stāvokļa esamību, tomēr ir liela nozīme, kas tam obligāti ir jāņem vērā saistībā ar savu iespējamo rīcību tirgū (spriedums, 1979. gada 13. februāris, *Hoffmann-La Roche*/Komisija, 85/76, EU:C:1979:36, 133. punkts). Tādējādi *LG*, kas ir vēsturiskais dzelzceļa operators un pārvalda vienīgo Lietuvā esošo infrastruktūru dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu sniegšanai, nevarēja nezināt, ka tam konkrētajos tirgos ir dominējošs stāvoklis.

347 Turklāt ir jānorāda, ka prasītāja nodomam vai iespējamai labticībai nav nozīmes nolūkā atspēkot konstatējumu, ka attiecīgais pārkāpums ir izdarīts tīši vai aiz nolaidības un ka tādēļ par to var tikt uzlikts naudas sods Regulas Nr. 1/2003 23. panta 2. punkta izpratnē (šajā nozīmē skat. spriedumu, 1995. gada 6. aprīlis, *Boël*/Komisija, T-142/89, EU:T:1995:63, 116. punkts un tajā minētā judikatūra). *LG* kā rūpīgam tirgus dalībniekam būtu bijis jābūt zināmiem principiem, kas reglamentē konkurences tiesības, un attiecīgā gadījumā būtu bijis jāizmanto profesionāli padomi, lai pastāvošajos apstākļos saprātīgi novērtētu, kādas sekas konkrēta rīcība, piemēram, šajā gadījumā sliežu ceļa nojaukšana, varētu radīt. Tā tas īpaši ir profesionāļu gadījumā, kas ir pieraduši, ka, veicot savus pienākumus, viņiem jārīkojas ar lielu piesardzību. No tiem arī var sagaidīt, ka tie būs īpaši uzmanīgi, novērtējot ar šādu darbību saistītos riskus (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2012. gada 29. marts, *Telefónica* un *Telefónica de España*/Komisija, T-336/07, EU:T:2012:172, 323. punkts un tajā minētā judikatūra).

348 Tādējādi Vispārējā tiesa uzskata, ka prasītājs nevarēja nezināt, ka attiecīgā rīcība var izraisīt nopietnus konkurences ierobežojumus, ņemot vērā it īpaši tā likumīgo vai faktisko monopola stāvokli konkrētajos tirgos, līdz ar to Komisijai bija pamats uzskatīt, ka attiecīgais pārkāpums ir izdarīts vismaz aiz nolaidības, un tāpēc tas pamatoja naudas soda uzlikšanu.

349 Prasītājs turklāt nevar atsaukties uz iespējami jauno tās teorijas raksturu, ar kuru ir pamatots apstrīdētais lēmums, lai izslēgtu, ka pastāvēja nodoms izdarīt pārkāpumu vai nolaidība šajā ziņā. Jākonstatē, ka šādas argumentācijas mērķis ir tikai pierādīt, ka tam nebija zināms apstrīdētajā lēmumā pārmestās rīcības prettiesiskums, ņemot vērā LESD 102. pantu. Tādējādi šī argumentācija ir jānoraida saskaņā ar šī sprieduma 341. punktā minēto judikatūru. Katrā ziņā šī sprieduma 339. punktā minēto iemeslu dēļ prasītājs šajā gadījumā nevarēja nezināt par savas rīcības pretkonkurences raksturu.

350 No tā izriet, ka Komisija nav pieļāvusi tiesību kļūdu vai kļūdu vērtējumā, uzskatīdama, ka prasītājs ir rīkojies vismaz aiz nolaidības (apstrīdētā lēmuma 371. apsvērums).

351 Šo secinājumu turklāt nevar atspēkot ar to, ka administratīvās procedūras laikā Komisija esot uzskatījusi, ka lieta varēja būt saistīta ar lēmumu par saistībām. Kā to norāda Komisija, apstāklis, ka administratīvajā procedūrā tā būtu varējusi apsvērt iespēju pieņemt prasītāja saistību priekšlikumu kā līdzekli, lai izvairītos no naudas soda, nozīmē nevis, ka Komisija uzskatīja par neatbilstošu šāda naudas soda noteikšanu, bet tikai – ka tā neizslēdza iespēju nekonstatēt pārkāpumu un neuzlikt naudas sodu. Tādējādi šis apstāklis neliedza Komisijai galīgi secināt, ka ir nepieciešams konstatēt pārkāpuma esamību un noteikt naudas sodu.

352 Ņemot vērā visu iepriekš izklāstīto, otrais iebildums un tādējādi prasības ceturtā pamata pirmā daļa ir jānoraida.

c) Par otrās daļas otro iebildumu, ciktāl tas attiecas uz iespējami pārmērīgo procedūras ilgumu

353 Runājot par argumentu, kas attiecas uz iespējami pārmērīgi ilgo administratīvo procedūru, ir jānorāda, ka prasītājs apgalvo, pirmkārt, ka tas ietekmēja tā tiesības uz aizstāvību un, otrkārt, ka tam būtu bijis jāizraisa tā naudas soda apmēra samazināšana, kāds tam ir uzlikts apstrīdētajā lēmumā.

354 Vispirms ir jāatgādina, ka saskaņā ar pastāvīgo judikatūru saprātīga termiņa ievērošana administratīvo procedūru norisē konkurences politikas jomā ir vispārējs Savienības tiesību princips, kura ievērošanu nodrošina Savienības tiesas (skat. spriedumu, 2012. gada 19. decembris, *Heineken Nederland* un *Heineken*/Komisija, C-452/11 P, nav publicēts, EU:C:2012:829, 97. punkts un tajā minētā judikatūra).

355 Saprātīga termiņa princips administratīvajā procedūrā ir atkārtoti apstiprināts Eiropas Savienības Pamattiesību hartas 41. panta 1. punktā, saskaņā ar kuru "ikvienai personai ir tiesības uz objektīvu, godīgu un pieņemamā termiņā veiktu jautājumu izskatīšanu Savienības iestādēs un struktūrās" (skat. spriedumu, 2012. gada 5. jūnijs, *Imperial Chemical Industries*/Komisija, T-214/06, EU:T:2012:275, 284. punkts un tajā minētā judikatūra).

356 Turklāt no judikatūras izriet, ka tad, ja saprātīga termiņa principa pārkāpums, iespējams, ir ietekmējis procedūras iznākumu, šāds pārkāpums var izraisīt apstrīdētā lēmuma atcelšanu (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2006. gada 21. septembris, *Technische Unie*/Komisija, C-113/04 P, EU:C:2006:593, 48. punkts un tajā minētā judikatūra).

357 Jāprecizē, ka, runājot par konkurences noteikumu piemērošanu, saprātīga termiņa pārsniegšana var būt iemesls tam, lai atceltu lēmumus, ar kuriem ir konstatēti pārkāpumi, tikai tad, ja ir pierādīts, ka saprātīga termiņa principa pārkāpums ir apdraudējis attiecīgo uzņēmumu tiesības uz aizstāvību. Izņemot šo īpašo gadījumu, pienākuma pieņemt lēmumu saprātīgā termiņā neizpilde neietekmē administratīvās procedūras saskaņā ar Regulu Nr. 1/2003 likumību (spriedums, 2006. gada 21. septembris, *Nederlandse Federatieve Vereniging voor de Groothandel op Elektrotechnisch Gebied* /Komisija, C-105/04 P, EU:C:2006:592, 42. punkts).

358 No tā izriet – pat ja pieņem, ka ir konstatēts iespējami pārmērīgs administratīvās procedūras kopējais ilgums un saprātīga termiņa principa pārkāpums, šāds konstatējums vien, ņemot vērā šī sprieduma 356. un 357. punktā minēto judikatūru, nav pietiekams, lai secinātu, ka apstrīdētais lēmums ir jāatceļ.

359 Turklāt ir jāatgādina jau nospriestais, ka pirmā administratīvā posma pārmērīgs ilgums var ietekmēt attiecīgo uzņēmumu nākotnes iespējas uz aizstāvību, it īpaši – samazinot tiesību uz aizstāvību efektivitāti, ja uz tām atsauktos otrajā posmā, jo būtu pagājis noteikts laiks un tas radītu grūtības savākt attaisnojošus pierādījumus. Tomēr šādā gadījumā ir svarīgi, ka attiecīgie uzņēmumi pietiekami precīzi pierāda, ka tiem ir bijušas grūtības aizstāvēties pret Komisijas apgalvojumiem, precizējot, kurus dokumentus vai liecības tie vairs nevar pieprasīt, un norādot iemeslus, kuru dēļ tas var apdraudēt to aizstāvību (šajā nozīmē skat. spriedumus, 2006. gada 21. septembris, *Technische Unie*/Komisija,

C-113/04 P, EU:C:2006:593, 54. un 60.–71. punkts, un 2011. gada 29. marts, *ArcelorMittal Luxembourg* /Komisija un Komisija/*ArcelorMittal Luxembourg* u.c., C-201/09 P un C-216/09 P, EU:C:2011:190, 118. punkts).

360 Šajā gadījumā, lai gan prasītājs norāda argumentu, kas attiecas uz grūtībām iegūt atsevišķus attaisnojošus pierādījumus tādēļ, ka daži no tā darbiniekiem ir pametuši uzņēmumu, tas šo apgalvojumu nav pamatojis ar konkrētiem elementiem. Lai gan faktiski tas, protams, precizē datumu, kurā attiecīgie darbinieki pameta uzņēmumu, tas tomēr nenorāda precīzus iemeslus, kuru dēļ esot bijis būtiski iegūt informāciju no šīm personām tiesību uz aizstāvību īstenošanai, un, pats svarīgākais, apstākļus, kuru dēļ vairs nebija iespējams no šīm personām iegūt informāciju (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2011. gada 16. jūnijs, *Bavaria*/Komisija, T-235/07, EU:T:2011:283, 331. punkts).

361 Šādos apstākļos ir jākonstatē, ka prasītājs nav pierādījis, ka pastāv tā tiesību uz aizstāvību apdraudējums, kas izriet no pārmērīgā administratīvās procedūras ilguma.

362 Ņemot vērā visu iepriekš izklāstīto, ceturtā pamata otrās daļas otrais iebildums ir jānoraida, ciktāl tas attiecas uz iespējami pārmērīgo administratīvās procedūras ilgumu.

363 No visa iepriekš izklāstītā izriet, ka prasījumi, kas ir izvirzīti kā galvenie un kas attiecas uz apstrīdētā lēmuma atcelšanu, ir pilnībā jānoraida.

B. Par prasījumiem, kas ir izvirzīti pakārtoti un kas attiecas uz naudas soda apmēru

364 Ar prasījumu otro daļu prasītājs pakārtoti lūdz Vispārējo tiesu samazināt naudas soda apmēru, kas tam ir noteikts atbilstoši apstrīdētā lēmuma 2. pantam, jo šis naudas sods esot noteikts nesamērīgā apmērā. Tas būtībā apstrīd, pirmkārt, pārdošanas apjoma procentuālo daļu, ko Komisija ir izmantojusi kā smaguma faktoru, otrkārt, pārkāpuma ilgumu un, treškārt, lēmumu pamatsummā preventīvos nolūkos ietvert papildu summu. Ar saviem prasījumiem prasītājs apstrīd naudas soda apmēru, jo esot pārkāpts samērīguma princips, un lūdz Vispārējo tiesu samazināt tam noteiktā naudas soda apmēru.

1. Par iebildumiem, kas attiecas uz naudas soda apmēra samērīgumu

a) Par pirmo iebildumu, kas attiecas uz iespējamo Komisijas izmantotā smaguma koeficienta [konfidenciāli] % apmērā nesamērīgumu

365 Pirmā iebilduma pamatojumam prasītājs apgalvo, ka Komisijas izmantotais smaguma koeficients [*konfidenciāli*] % apmērā esot nesamērīgs un ka neesot norādīts neviens iemesls attiecībā uz pārmestās rīcības raksturu vai smagumu. Pirmkārt, prasītājs atsaucas uz attiecīgās rīcības jauno raksturu. Otrkārt, tā kā satiksme uz sliežu ceļa jau bija padarīta neiespējama no satiksmes apturēšanas 2008. gada 2. septembrī, sliežu ceļa nojaukšanai neesot bijis nekādas izstumšanas ietekmes, ne arī kādas citas negatīvas ietekmes uz Eiropas vienotās dzelzceļa telpas turpmāku nostiprināšanu, uz ko Komisija ir atsaukusies apstrīdētajā lēmumā. Treškārt, neesot nekādas pārliecības par iespējamību, ka sliežu ceļa nenojaukšanas gadījumā vajadzīgie remontdarbi faktiski būtu sākti. Ceturtkārt, izmantotais smaguma koeficients esot nesamērīgs, ņemot vērā Komisijas praksi līdzīgos gadījumos, kad ir piemērots LESD 102. pants.

366 Šajā ziņā ir jāatgādina, ka apstrīdētā lēmuma 377.–380. apsvērumā, lai noteiktu attiecīgā pārkāpuma smaguma pakāpi, Komisija ir ņēmusi vērā četrus šādus elementus:

– pirmkārt, pārkāpuma raksturu, it īpaši to, ka rīcība, ko veido tāda publiska sliežu ceļa nojaukšana, kurš atrodas starp divām dalībvalstīm, kaitēja vienotā tirgus, konkrēti – Eiropas vienotā dzelzceļa tirgus, nostiprināšanai;

– otrkārt, prasītāja situāciju konkrētajos tirgos, proti, to, ka prasītājs bija vienīgais pakalpojumu sniedzējs Lietuvā gan dzelzceļa infrastruktūras pārvaldības augšupējā tirgū, gan naftas produktu dzelzceļa transporta pakalpojumu sniegšanas lejupējā tirgū;

– treškārt, pārkāpuma ģeogrāfisko tvērumu, kas aptvēra dzelzceļa savienojumus starp pārstrādes rūpnīcu un jūras termināļiem Klaipēdā, Rīgā un Ventspilī abās dalībvalstīs, proti, Lietuvā un Latvijā;

– ceturtkārt, pārkāpuma faktiskās izdarīšanas kārtību, proti, ka ar sliežu ceļa nojaukšanu saistītā ļaunprātīgā rīcība tika sākta 2008. gada 3. oktobrī.

367 Apstrīdētā lēmuma 381. apsvērumā, vispirms izsvērusi, pirmkārt, ierobežoto pārkāpuma ģeogrāfisko tvērumu un, otrkārt, ļoti lielās prasītājam piederošās tirgus daļas, kā arī attiecīgā pārkāpuma negatīvo ietekmi uz vienotā tirgus nostiprināšanu, Komisija uzskatīja, ka pārdošanas apjomu daļa, kas ir jāņem vērā kā smaguma faktors, ir [*konfidenciāli*] %, kas tai lika noteikt summu [*konfidenciāli*] EUR.

368 Šajā gadījumā, pirmkārt, ciktāl prasītājs atsaucas uz argumentiem, kas ir izvirzīti, lai pamatotu ceturtā pamata pirmo daļu saistībā ar lietas iespējami jauno un iepriekš nepieredzēto raksturu, lai tādējādi apstrīdētu iespējami nesamērīgo Komisijas izmantotā smaguma koeficienta [*konfidenciāli*] % apmērā raksturu, pietiek norādīt, ka tādas rīcības kā prasītāja īstenotā rīcība, kuras mērķis bija paturēt konkurentus ārpus tirgus, ļaunprātīgo raksturu, kā tas jau ir norādīts šī sprieduma 339. punktā, Savienības tiesas vairākkārt jau ir atzinušas par prettiesisku (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2012. gada 6. decembris, *AstraZeneca*/Komisija, C-457/10 P, EU:C:2012:770, 164. punkts). Tādējādi šāda rīcība nevar tikt kvalificēta kā jauna un prasītājam nav pamata apgalvot, ka runa ir par jaunu ļaunprātīgas izmantošanas kategoriju, par kuras prettiesiskumu tas nav zinājis. Prasītāja argumentācija šajā ziņā tādējādi nevar likt uzskatīt, ka smaguma koeficients [*konfidenciāli*] % apmērā būtu nesamērīgs.

369 Otrkārt, runājot par argumentu, ka sliežu ceļa nojaukšanai nebija nekādas izstumšanas ietekmes, ne arī kādas citas negatīvas ietekmes uz Eiropas vienotās dzelzceļa telpas turpmāku nostiprināšanu, ir jānorāda, kā tas ir atzīts šī sprieduma 233. punktā, ka Komisija apstrīdētajā lēmumā pamatoti ir uzskatījusi, ka sliežu ceļa nojaukšana kā tāda – neatkarīgi no satiksmes iepriekšējas apturēšanas uz tā – varēja izraisīt pretkonkurences sekas tirgū. It īpaši no otrā pamata pārbaudes izriet, kā Komisija to ir konstatējusi apstrīdētajā lēmumā, ka sliežu ceļa nojaukšana izraisīja naftas produktu dzelzceļa transporta pakalpojumu sniegšanas no pārstrādes rūpnīcas uz jūras termināļiem Klaipēdā, Rīgā un Ventspilī tirgus piekļuves ierobežošanu. Šādos apstākļos prasītājam nav pamata atsaukties uz izslēgšanas ietekmes vai negatīvas ietekmes neesamību, lai pierādītu, ka smaguma koeficients [*konfidenciāli*] % apmērā ir nesamērīgs.

370 Turklāt prasītājs nepamatoti norāda, ka sliežu ceļa nojaukšanai nebija nekādas izstumšanas ietekmes, ne arī kādas citas negatīvas ietekmes uz Eiropas vienotās dzelzceļa telpas turpmāku nostiprināšanu. Kā Komisija to ir norādījusi apstrīdētā lēmuma 361. apsvērumā, 19 km gara sliežu ceļa posma, kurš savieno divas dalībvalstis (šajā gadījumā Lietuvas Republiku un Latvijas Republiku), nojaukšana bez objektīva pamatojuma, kas var traucēt nozīmīgam klientam izmantot cita dzelzceļa operatora pakalpojumus, ietekmē dalībvalstu tirdzniecību un ir uzskatāma par rīcību, kura ir pretrunā mērķiem, kādi ir izvirzīti dzelzceļa pakalpojumu vienotā tirgus un it īpaši Savienības dzelzceļa kravu pārvadājumu tirgus nostiprināšanai. Šāda tirgus nostiprināšana faktiski būtu traucēta, ja kāds dzelzceļa operators, kam tirgū ir dominējošs stāvoklis, varētu nodrošināties pret konkurenci, bez jebkāda objektīva pamatojuma nojaucot publisko dzelzceļa infrastruktūru, kas savieno divas dalībvalstis.

371 Tādējādi, nepieļaujot kļūdu, apstrīdētā lēmuma 381. apsvērumā, ņemot vērā pārkāpuma raksturu un it īpaši to, ka tāda publiska sliežu ceļa nojaukšana, kurš atrodas starp divām dalībvalstīm, kaitēja Eiropas vienotā dzelzceļa tirgus nostiprināšanai, un ņemot vērā pārkāpuma ierobežoto ģeogrāfisko tvērumu, Komisija varēja uzskatīt, ka pārdošanas apjoma daļa, kura bija jāņem vērā kā smaguma faktors, šajā gadījumā varēja būt [*konfidenciāli*] %.

372 Treškārt, runājot par argumentu, ka smaguma koeficients [*konfidenciāli*] % apmērā esot nesamērīgs, ņemot vērā arī Komisijas praksi līdzīgos gadījumos, kad ir piemērots LESD 102. pants, un tāpēc ar to esot pārkāpts vienlīdzīgas attieksmes princips, ir jāatgādina, ka saskaņā ar pastāvīgo judikatūru Komisijas iepriekšējā lēmumu pieņemšanas prakse nevar būt par juridisko ietvaru attiecībā uz naudas sodiem konkurences jomā un ka lēmumiem, kas attiecas uz citām lietām, ir tikai indikatīvs raksturs saistībā ar iespējamu vienlīdzīgas attieksmes principa pārkāpuma esamību, jo ir maz ticams, ka tām raksturīgie apstākļi, piemēram, attiecīgie tirgi, produkti, uzņēmumi un laikposmi, ir identiski (šajā nozīmē skat. spriedumus, 2006. gada 21. septembris, *JCB Service*/Komisija, C-167/04 P, EU:C:2006:594, 201. un 205. punkts; 2007. gada 7. jūnijs, *Britannia Alloys & Chemicals*/Komisija, C-76/06 P, EU:C:2007:326, 60. punkts, un 2011. gada 16. jūnijs, *Caffaro*/Komisija, T-192/06, EU:T:2011:278, 46. punkts).

373 Tomēr vienlīdzīgas attieksmes princips, kas nepieļauj, ka līdzīgas situācijas tiek aplūkotas atšķirīgi un dažādas situācijas tiek aplūkotas vienādi, ja vien šāda pieeja nav objektīvi pamatota, Komisijai ir saistošs, kad tā uzliek naudas sodu uzņēmumam par konkurences tiesību normu pārkāpumu, tāpat kā tas ir saistošs visām iestādēm attiecībā uz visām to darbībām. Atliek vien secināt, ka agrākie Komisijas lēmumi naudas soda jomā, ņemot vērā vienlīdzīgas attieksmes principa ievērošanu, var būt atbilstoši tikai tad, ja ir pierādīts, ka šo lietu, par kurām ir pieņemti šie citi lēmumi, apstākļi, piemēram, attiecīgie tirgi, produkti, valstis, uzņēmumi un laikposmi, ir salīdzināmi ar izskatāmās lietas apstākļiem (skat. spriedumu, 2012. gada 29. jūnijs, *E.ON Ruhrgas* un *E.ON*/Komisija, T-360/09, EU:T:2012:332, 261. un 262. punkts un tajos minētā judikatūra).

374 Taču šajā lietā prasītājs nepierāda, ka lietu, par kurām ir pieņemti agrākie lēmumi, apstākļi, uz kuriem tas atsaucas, ir līdzīgi šīs lietas apstākļiem. Faktiski prasītājs atsaucas uz Komisijas 2016. gada 20. septembra lēmumu par LESD 102. panta un EEZ līguma 54. panta piemērošanas procedūru (Lieta AT.39759 – *ARA* īstenotā tirgus piekļuves ierobežošana). Šajā ziņā tomēr ir jākonstatē, ka šis lēmums attiecās uz ļaunprātīgu rīcību, kura pretēji tam, ko norāda prasītājs, nav salīdzināma ar to, kāda tiek aplūkota šajā lietā. Šī iepriekšējā lieta attiecās uz atteikumu piekļūt nozīmīgai infrastruktūrai, bet šajā lietā, pārbaudot prasības pirmo pamatu, ir konstatēts, ka sliežu ceļa nojaukšana nolūkā paturēt konkurentus ārpus tirgus, sniedzot tiem piekļuvi tirgum ar mazāk labvēlīgiem nosacījumiem, nevar tikt analizēta kā tāda. Tāpat arī, runājot par Komisijas 2009. gada 13. maija lēmumu par [LESD 102]. panta un EEZ līguma 54. panta piemērošanas procedūru (Lieta COMP/C-3/37.990 – *Intel*), uzsverot, ka šajā lēmumā apstrīdētā rīcība attiecās uz nosacījuma atlaidēm, prasītājs pats pierāda, ka minētās lietas apstākļi nav salīdzināmi ar šīs lietas apstākļiem. Līdz ar to šie lēmumi nav atbilstoši, ņemot vērā vienlīdzīgas attieksmes principa ievērošanu.

375 Ņemot vērā iepriekš izklāstīto, ir jākonstatē, ka Komisija nav pārkāpusi samērīguma principu, nosakot [*konfidenciāli*] % apmērā pārdošanas apjoma daļu, kas izmantota kā smaguma koeficients nolūkā noteikt prasītājam uzliktā naudas soda pamatsummu.

b) Par otro iebildumu, ciktāl tas attiecas uz pārmērīgo pārkāpuma ilgumu tāpēc, ka kļūdaini tika izvēlēts tā sākuma datums

376 Runājot par argumentiem, kuru mērķis ir apstrīdēt pārkāpuma ilgumu, ņemot vērā Komisijas izvēlēto sākuma datumu, ir jāatgādina, ka apstrīdētajā lēmumā, vispirms konstatējusi, ka pārkāpums ir sācies 2008. gada 3. oktobrī un joprojām turpinājās apstrīdētā lēmuma pieņemšanas brīdī, Komisija no jauna noteica koeficientu, kas ir jāpiemēro izmantotajai pārdošanas apjoma daļai.

377 Tādējādi pietiek norādīt, ka prasītāja arguments, ka tas esot pieņēmis lēmumu nerekonstruēt sliežu ceļu tikai pēc šķīrējtiesas 2010. gada 17. decembra nolēmuma, jau tika noraidīts, analizējot prasības otro pamatu. Līdz ar to prasītājs nevar atsaukties uz šo šķīrējtiesas nolēmumu, lai norādītu, ka tam vairs nebija pienākuma sliežu ceļu rekonstruēt.

378 No tā izriet, ka Komisija pamatoti apstrīdētajā lēmumā ir konstatējusi, ka pārkāpums sākās 2008. gada 3. oktobrī, kad prasītājs sāka nojaukt sliežu ceļu, un ka sliežu ceļa nojaukšana neatkarīgi no satiksmes apturēšanas varēja radīt pretkonkurences sekas. Tādējādi, nepieļaujot kļūdas, Komisija noteica jauno koeficientu, kāds ir jāpiemēro izmantotajai pārdošanas apjoma daļai, lai ņemtu vērā pārkāpuma ilgumu.

379 Runājot par prasītāja pausto lūgumu būtiski samazināt tam uzlikto naudas sodu, ņemot vērā pārmērīgi ilgo administratīvo procedūru, lai to noraidītu, pietiek atgādināt, ka Tiesa jau ir nospriedusi – lai gan tas, ka Komisija ir pārkāpusi saprātīga termiņa ievērošanas principu, var attaisnot tāda lēmuma atcelšanu, ko tā ir pieņēmusi uz LESD 101. un 102. panta pamata notiekošās administratīvās procedūras beigās, ciktāl ar to vienlaikus ir pārkāptas arī attiecīgā uzņēmuma tiesības uz aizstāvību, šāda saprātīga termiņa ievērošanas principa pārkāpuma sekas – ja tas tiek pierādīts – nevar būt uzliktā naudas soda apmēra samazināšana (skat. spriedumu, 2017. gada 26. janvāris, *Villeroy & Boch*/Komisija, C-644/13 P, EU:C:2017:59, 79. punkts un tajā minētā judikatūra).

380 Turklāt ir arī nospriests, ka prasība par zaudējumu atlīdzību, kas celta pret Savienību, pamatojoties uz LESD 268. pantu un 340. panta otro daļu, tā kā tā var aptvert visas procesa saprātīga termiņa pārsniegšanas situācijas, ir efektīvs un vispārpiemērojams tiesību aizsardzības līdzeklis, ar kuru šāds pārkāpums var tikt atzīts un sodīts (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2013. gada 26. novembris, *Groupe Gascogne*/Komisija, C-58/12 P, EU:C:2013:770, 82. punkts).

c) Par trešo iebildumu, kas attiecas uz Komisijas izmantotās papildu summas [konfidenciāli] % apmērā iespējamo nesamērīgumu

381 Ar trešo iebildumu prasītājs apgalvo, ka papildu preventīvas summas [*konfidenciāli*] % apmērā piemērošana arī esot nesamērīga. Vispirms, tā kā lieta, kā to uzskata prasītājs, ir jauna, tas neesot varējis paredzēt jauna un daudz mazāk stingra juridiska kritērija piemērošanu. Vēl arī Komisija neesot uzlikusi papildu summu par atsevišķu pārkāpumu atbilstoši LESD 102. pantam nevienā citā lietā un neesot sniegusi nevienu elementu, kas ļautu paskaidrot, kāpēc tā ir atkāpusies no savas agrākās prakses. Turklāt naudas soda apmērs jau esot preventīvs, ņemot vērā uzņēmuma lielumu, tā finansēšanas veidu un peļņu. Visbeidzot, ikviens preventīvs faktors būtu jāsamazina to iemeslu dēļ, kas ir pausti attiecībā uz smaguma faktoru.

382 Vispirms ir jāatgādina, ka apstrīdētā lēmuma 383. apsvērumā Komisija ir uzsvērusi, ka saskaņā ar 2006. gada pamatnostādņu 25. punktu – neatkarīgi no attiecīgā uzņēmuma dalības ilguma pārkāpumā – atturošas iedarbības dēļ tā varēja naudas soda pamatapmērā ietvert papildu summu, kas nepārsniedz 25 % no pārdošanas apjoma. Tajā pašā apsvērumā tā arī atgādināja, ka, lai noteiktu attiecīgajā lietā vērā ņemamo pārdošanas apjomu, tā ir ņēmusi vērā dažādus faktorus un it īpaši tos, kas ir paredzēti 2006. gada pamatnostādņu 22. punktā. Tādējādi apstrīdētā lēmuma 384. apsvērumā Komisija, ņemot vērā pārkāpuma raksturu, noteica (skat. apstrīdētā lēmuma 377. apsvērumu) papildu summu [*konfidenciāli*] % no pārdošanas apjoma, proti, [*konfidenciāli*] EUR.

383 Runājot par pirmo argumentu, ir jākonstatē, ka tas neatšķiras no tā, kas ir izvirzīts ceturtā pamata otrās daļas pirmā iebilduma pamatojumam, lai apstrīdētu pārkāpuma smagumu. Tā kā šis arguments tika noraidīts, pārbaudot ceturtā pamata otrās daļas pirmo iebildumu, tas ir jānoraida arī, ciktāl tā mērķis ir apstrīdēt papildu summas [*konfidenciāli*] % apmērā nesamērīgo raksturu.

384 Runājot par otro argumentu, proti, ka Komisija neesot noteikusi papildu summu par atsevišķu pārkāpumu atbilstoši LESD 102. pantam nevienā citā lietā un neesot sniegusi nevienu elementu, kas ļautu paskaidrot, kāpēc tā ir atkāpusies no savas agrākās prakses, ir jāatgādina, ka apstrīdētā lēmuma pieņemšanas dienā Komisija jau bija piemērojusi papildu summu par atsevišķu pārkāpumu atbilstoši LESD 102. pantam vismaz vienā lēmumā, kas pieņemts agrāk, proti, Lēmumā C(2017) 4444 *final* (2017. gada 27. jūnijs) par Līguma par Eiropas Savienības darbību 102. panta un EEZ līguma 54. panta

procedūras piemērošanu (Lieta AT.39740 – *Google* meklēšana (iepirkšanās)). Turklāt ir jāatgādina, pirmkārt, ka – saskaņā ar pastāvīgo judikatūru un ievērojot vienlīdzīgas attieksmes principu – Komisijas agrākā lēmumu pieņemšanas prakse nav uzskatāma par tiesisko regulējumu attiecībā uz naudas sodiem konkurences jomā un, otrkārt, ka Komisijai atbilstoši Regulai Nr. 1/2003 ir rīcības brīvība naudas sodu apmēra noteikšanā, lai mudinātu uzņēmumus rīkoties, ievērojot konkurences tiesību normas, un kompetence jebkurā brīdī naudas sodu līmeni pielāgot šīs politikas vajadzībām (spriedums, 2011. gada 16. jūnijs, *Bavaria*/Komisija, T-235/07, EU:T:2011:283, 288. punkts; skat. arī spriedumu, 2011. gada 16. jūnijs, *Heineken Nederland* un *Heineken*/Komisija, T-240/07, EU:T:2011:284, 345. punkts un tajā minētā judikatūra). No tā izriet, ka šī Komisijas prakse nebija jauna un ka Komisijai katrā ziņā nebija pienākuma apstrīdētajā lēmumā norādīt iemeslus, kuru mērķis ir paskaidrot, kāpēc tā attiecīgā gadījumā ir atkāpusies no savas agrākās prakses.

385 Turklāt 2006. gada pamatnostādņu 25. punktā ir noteikts, ka papildu summu var noteikt tādu pārkāpumu gadījumā, kas neattiecas uz aizliegtu vienošanos. Faktiski šajā punktā ir norādīts:

"Neatkarīgi no tā, cik ilgi uzņēmums piedalījies pārkāpuma izdarīšanā, Komisija iekļauj pamatsummā summu, kas līdzvērtīga 15 % līdz 25 % no pārdošanas apjoma, kas noteikts saskaņā ar A sadaļu, lai aizkavētu uzņēmumus pat noslēgt horizontālas vienošanās par cenu noteikšanu, tirgus sadali un ražošanas ierobežošanu. Komisija var piemērot arī šādu papildu summu citu pārkāpumu gadījumā. Lai izlemtu, kādu pārdošanas apjoma daļu piemērot katram konkrētajam gadījumam, Komisija ņem vērā dažādus faktorus, jo īpaši tos, kas minēti 22. punktā."

386 Šajā gadījumā Komisija saskaņā ar 2006. gada pamatnostādņu 22. punktu papildu summas piemērošanu pamatoja ar pārkāpuma raksturu un it īpaši ar to, ka šis pārkāpums, ko veidoja publiska sliežu ceļa starp divām dalībvalstīm nojaukšana, kaitēja vienotā tirgus un it īpaši Eiropas vienotā dzelzceļa tirgus nostiprināšanai (apstrīdētā lēmuma 377. un 384. apsvērums).

387 Runājot par prasītāja izvirzīto trešo argumentu, ka naudas sods esot nepieredzēti liels mazam dzelzceļa uzņēmumam, kas gūst tikai minimālu peļņu vai pat negūst nekādu peļņu, ir jāatgādina, ka prasītājs ir Lietuvas valsts dzelzceļa sabiedrība, ka tam Lietuvā ir likumīgs monopols dzelzceļa infrastruktūras pārvaldības jomā un faktisks monopols Lietuvas dzelzceļa kravu pārvadājumu tirgū un ka 2016. gadā tā kopējais apgrozījums, kā tas izriet no apstrīdētā lēmuma 5. apsvēruma, bija 409,5 miljoni EUR. Ņemot vērā šos elementus, to nevar kvalificēt kā mazu dzelzceļa uzņēmumu. Katrā ziņā Komisijai nav pienākuma samazināt naudas sodu apmēru, ja attiecīgie uzņēmumi ir mazi un vidēji uzņēmumi. Uzņēmuma lielums faktiski jau ir ņemts vērā robežlielumā, kas ir noteikts Regulas Nr. 1/2003 23. panta 2. punktā un 2006. gada pamatnostādņu noteikumos. Ja neņem vērā šos apsvērumus par uzņēmuma lielumu, nav nekāda iemesla pret maziem un vidējiem uzņēmumiem attiekties citādi nekā pret citiem uzņēmumiem. Tas, ka attiecīgie uzņēmumi ir mazi un vidēji uzņēmumi, neatbrīvo tos no pienākuma ievērot konkurences noteikumus (spriedums, 2010. gada 28. aprīlis, *Amann & Söhne* un *Cousin Filterie*/Komisija, T-446/05, EU:T:2010:165, 200. punkts).

388 Visbeidzot, tā kā ar savu ceturto argumentu prasītājs vēlas lūgt samazināt pamatsummā ietverto papildu summu iespējami pārmērīgi ilgās administratīvās procedūras dēļ, ir jākonstatē, ka šis arguments ir jānoraida to pašu iemeslu dēļ, kas jau ir izklāstīti šī sprieduma 379. un 380. punktā.

2. Par prasītājam uzliktā naudas soda galīgā apmēra noteikšanu atbilstoši neierobežotai kompetencei

389 Vispirms ir jāatgādina, ka tikai pēc tam, kad Savienības tiesa ir pabeigusi tajā iesniegtā lēmuma likumības pārbaudi atbilstoši tajā iesniegtajiem prasījumu pamatiem, kā arī tiem pamatiem, kurus tā attiecīgā gadījumā izvirza pēc savas iniciatīvas, tai pilnīgas šī lēmuma atcelšanas neesamības gadījumā ir jāīsteno sava neierobežotā kompetence, lai, pirmkārt, izdarītu vajadzīgos secinājumus attiecībā uz šī paša lēmuma likumību un, otrkārt, atbilstoši tās pārbaudei iesniegtajiem pierādījumiem noteiktu, vai

tās nolēmuma pieņemšanas dienā tai ir jāaizstāj Komisijas vērtējums ar pašai savu vērtējumu tā, lai naudas soda apmērs būtu piemērots (skat. spriedumus, 2015. gada 17. decembris, *Orange Polska* /Komisija, T-486/11, EU:T:2015:1002, 67. punkts un tajā minētā judikatūra, un 2019. gada 12. jūlijs, *Hitachi-LG Data Storage* un *Hitachi-LG Data Storage Korea*/Komisija, T-1/16, EU:T:2019:514, 56. punkts un tajā minētā judikatūra).

390 Jāatgādina arī, ka, īstenojot savu neierobežoto kompetenci, Savienības tiesa, nosakot šīs sankcijas apmēru, papildus vienkāršai sankcijas likumības pārbaudei ir tiesīga ar savu vērtējumu aizstāt Komisijas vērtējumu, kas ir tā tiesību akta autore, kurā sākotnēji šis apmērs tika noteikts, izņemot tomēr jebkurus citus grozījumus pārkāpumu veidojošajos apstākļos, ko Komisija likumīgi ir konstatējusi Vispārējās tiesas izskatīšanā nonākušajā lēmumā (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2016. gada 21. janvāris, *Galp Energía España* u.c./Komisija, C-603/13 P, EU:C:2016:38, 75.–77. punkts).

391 Līdz ar to Savienības tiesa apstrīdēto tiesību aktu, pat ja tas netiek atcelts, var grozīt, lai atceltu, samazinātu vai palielinātu uzlikto naudas sodu, un šīs kompetences īstenošana ietver soda noteikšanas pilnvaru galīgu pārnešanu uz Savienības tiesu (šajā nozīmē skat. spriedumus, 2002. gada 15. oktobris, *Limburgse Vinyl Maatschappij* u.c./Komisija, C-238/99 P, C-244/99 P, C-245/99 P, C-247/99 P, no C-250/99 P līdz C-252/99 P un C-254/99 P, EU:C:2002:582, 692. un 693. punkts; 2009. gada 3. septembris, *Prym* un *Prym Consumer*/Komisija, C-534/07 P, EU:C:2009:505, 86. punkts, un rīkojumu, 2016. gada 7. jūlijs, *Westfälische Drahtindustrie* un *Pampus Industriebeteiligungen*/Komisija, C-523/15 P, EU:C:2016:541, 32.–34. punkts).

392 Vispārējās tiesas veiktais vērtējums par naudas sodu apmēra atbilstību, ņemot vērā Regulas Nr. 1/2003 23. panta 3. punktā noteiktos kritērijus, var pamatot papildu informācijas, kas nav minēta Komisijas lēmumā, ar kuru ir uzlikts naudas sods, iesniegšanu un ņemšanu vērā (šajā nozīmē skat. spriedumus, 2000. gada 16. novembris, *Stora Kopparbergs Bergslags*/Komisija, C-286/98 P, EU:C:2000:630, 57. punkts, un 2011. gada 12. jūlijs, *Fuji Electric*/Komisija, T-132/07, EU:T:2011:344, 209. punkts).

393 Īstenojot savu neierobežoto kompetenci, Vispārējai tiesai tādējādi naudas soda apmērs ir jānosaka, ņemot vērā visus lietas apstākļus (šajā nozīmē skat. spriedumus, 2013. gada 26. septembris, *Alliance One International*/Komisija, C-679/11 P, nav publicēts, EU:C:2013:606, 104. punkts, un 2011. gada 16. jūnijs, *Putters International*/Komisija, T-211/08, EU:T:2011:289, 75. punkts).

394 Šāda īstenošana atbilstoši Regulas Nr. 1/2003 23. panta 3. punktam nozīmē ņemt vērā prasītāja izdarītā pārkāpuma smagumu, kā arī tā ilgumu, ievērojot tostarp samērīguma, sodu individualizācijas un vienlīdzīgas attieksmes principus, un Vispārējai tiesai savukārt nav saistoši Komisijas 2006. gada pamatnostādnēs definētie indikatīvie noteikumi (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2016. gada 21. janvāris, *Galp Energía España* u.c./Komisija, C-603/13 P, EU:C:2016:38, 90. punkts un tajā minētā judikatūra).

395 No tā izriet, ka, nepārsniedzot robežlielumu 10 % apmērā no attiecīgā uzņēmuma kopējā apgrozījuma iepriekšējā finanšu gadā, Vispārējās tiesas rīcības brīvība ir ierobežota tikai ar kritērijiem, kas attiecas uz pārkāpuma smagumu un ilgumu un kas ir noteikti Regulas Nr. 1/2003 23. panta 3. punktā, kurā kompetentajai iestādei ir piešķirta plaša rīcības brīvība, ja vien tiek ievēroti šī sprieduma 394. punktā minētie principi.

396 To ņemot vērā, atbilstoši savam pienākumam norādīt pamatojumu Vispārējai tiesai ir sīki jāizklāsta faktori, ko tā ņem vērā, nosakot naudas soda apmēru (šajā nozīmē skat. spriedumu, 2016. gada 14. septembris, *Trafilerie Meridionali*/Komisija, C-519/15 P, EU:C:2016:682, 52. punkts).

397 Šajā gadījumā, pirmkārt, runājot par pārkāpuma smaguma juridiskā kritērija piemērošanu, pastāvīgā judikatūra ir tāda, ka naudas soda noteikšana, ko veic Vispārējā tiesa, nav precīzs aritmētikas uzdevums (spriedumi, 2011. gada 5. oktobris, *Romana Tabacchi*/Komisija, T-11/06, EU:T:2011:560, 266. punkts, un 2015. gada 15. jūlijs, *SLM* un *Ori Martin*/Komisija, T-389/10 un T-419/10, EU:T:2015:513, 436. punkts).

398 Tomēr Vispārējai tiesa ir jānosaka tāds naudas soda apmērs, kas, ņemot vērā kritērijus, kurus tā uzskata par atbilstošiem, būtu samērīgs ar prasītāja izdarītā pārkāpuma smagumu un kas būtu arī pietiekami preventīvs.

399 Vispārējā tiesa, īstenojot savu neierobežoto kompetenci, par atbilstošu uzskata ņemt vērā pārkāpuma raksturu, *LG* stāvokli konkrētajos tirgos, kā arī šī pārkāpuma ģeogrāfisko mērogu.

400 Vispirms attiecībā uz pārkāpuma raksturu ir jānorāda, ka no lietas materiālos ietvertajiem dokumentiem izriet, ka 19 km gara posma pilnīgai demontāžai īsajā maršrutā, kurā satiksme sākotnēji bija apturēta un kurš ļāva izmantot īsāko un lētāko maršrutu, lai personas, kas iestājusies lietā, pārstrādes rūpnīcu savienotu ar Latvijas jūras termināli, varētu būt bijušas pretkonkurences sekas, likvidējot konkurenci naftas produktu dzelzceļa transporta pakalpojumu sniegšanas tirgū no pārstrādes rūpnīcas uz blakusesošajiem jūras terminālim, radot šķēršļus iekļūšanai tirgū bez objektīva pamatojuma.

401 Pēc tam, runājot par *LG* stāvokli konkrētajos tirgos, ir jānorāda, ka *LG* bija monopols dzelzceļa infrastruktūras pārvaldības augšupējā tirgū Lietuvā un tas bija vienīgais uzņēmums, kurš darbojās naftas produktu dzelzceļa transporta pakalpojumu sniegšanas lejupējā tirgū, un tas tādējādi tam piešķīra monopola stāvokli šajā tirgū. Ņemot vērā šo stāvokli, *LG* bija īpaša atbildība ar savu rīcību neapdraudēt efektīvu un neizkropļotu konkurenci tirgū.

402 Visbeidzot, runājot par pārkāpuma ģeogrāfisko mērogu, ir jākonstatē, ka, lai gan tas ietekmēja daļu no divu dalībvalstu teritorijas, tas tomēr ir samērā ierobežots. Faktiski sliežu ceļa nojaukšana attiecas tikai uz vienu kāda sliežu ceļa posmu, kas ļauj nodrošināt vienu no vairākiem iespējamiem dzelzceļa savienojumiem starp Latviju un Lietuvu.

403 Otrkārt, runājot par pārkāpuma ilgumu, ir jānorāda, ka tas sākās 2008. gada 3. oktobrī un turpinājās līdz apstrīdētā lēmuma pieņemšanas dienai.

404 Tādējādi Vispārējā tiesa uzskata, ka pārkāpuma smagums un ilgums būs novērtēts atbilstoši, naudas soda apmēru nosakot 20 068 650 EUR.

405 Turklāt Vispārējā tiesa konstatē, ka naudas soda apmērs ir atbilstošs, ņemot vērā vajadzību prasītājam uzlikt preventīvu naudas sodu.

406 Līdz ar to naudas sods prasītājam ir jānosaka 20 068 650 EUR.

Par tiesāšanās izdevumiem

407 Atbilstoši Reglamenta 134. panta 3. punktam, ja lietas dalībniekiem nolēmums ir daļēji labvēlīgs un daļēji nelabvēlīgs, katrs lietas dalībnieks sedz savus tiesāšanās izdevumus pats.

408 Šajā gadījumā prasītājs un Komisija savus tiesāšanās izdevumus sedz paši.

409 Turklāt atbilstoši Reglamenta 138. panta 3. punktam Vispārējā tiesa var nolemt, ka personai, kas iestājusies lietā un kas nav šā panta 1. vai 2. punktā minētā persona, savi tiesāšanās izdevumi ir jāsedz pašai. Šajā gadījumā *Orlen* sedz savus tiesāšanās izdevumus pats.

Ar šādu pamatojumu

VISPĀRĒJĀ TIESA (pirmā palāta paplašinātā sastāvā)

nospriež:

1) Naudas soda apmērs, kas *Lietuvos geležinkeliai AB* ir noteikts ar Eiropas Komisijas Lēmuma C(2017) 6544 *final* (2017. gada 2. oktobris) par LESD 102. panta piemērošanas procedūru (Lieta AT.39813 – *Baltic Rail* (Baltijas dzelzceļš)) 2. pantu, ir 20 068 650 EUR.

2) Prasību pārējā daļā noraidīt.

3) *Lietuvos geležinkeliai* un Komisija sedz savus tiesāšanās izdevumus paši.

4) *Orlen Lietuva AB* sedz savus tiesāšanās izdevumus pats.

Papasavvas Kanninen Półtorak

Porchia Stancu

Pasludināts atklātā tiesas sēdē Luksemburgā 2020. gada 18. novembrī.

[Paraksti]

Saturs

I. Tiesvedības priekšvēsture 2

A. Faktiskie apstākļi 2

B. Administratīvā procedūra 4

C. Apstrīdētais lēmums 5

1. Konkrēto tirgu definīcija un prasītāja dominējošais stāvoklis tajos 5

2. Ļaunprātīga rīcība 6

3. Naudas sods un rīkojums 6

4. Apstrīdētā lēmuma rezolutīvā daļa 7

II. Tiesvedība un lietas dalībnieku prasījumi 7

III. Juridiskais pamatojums 9

A. Par galvenajiem prasījumiem, kuru mērķis ir atcelt apstrīdēto lēmumu 9

1. Par pirmo pamatu, kas attiecas uz kļūdu vērtējumā un tiesību kļūdu LESD 102. panta piemērošanā saistībā ar prasītāja rīcības ļaunprātīgo raksturu 9

2. Par otro pamatu, kas attiecas uz kļūdu vērtējumā un tiesību kļūdu LESD 102. panta piemērošanā saistībā ar attiecīgās rīcības vērtējumu 13

a) Par otrā pamata pirmo daļu, kas attiecas uz kļūdām Komisijas paustajās "šaubās" saistībā ar sliežu ceļa trūkumu esamību 14

1) Par pirmās daļas pirmo iebildumu, kas attiecas uz šaubu esamību saistībā ar sliežu ceļa deformācijas rašanos 14

2) Par pirmās daļas otro iebildumu, kas attiecas uz kļūdām, vērtējot apgalvojumu, ka sliežu ceļa nojaukšana izrietēja tikai no deformācijas 15

3) Par pirmās daļas trešo iebildumu, kas attiecas uz kļūdām, vērtējot atšķirības starp 2008. gada 5. septembra ziņojumiem un 2008. gada 4. un 5. septembra vēstulēm 15

4) Par pirmās daļas ceturto iebildumu, kas attiecas uz to, ka Komisija esot nepamatoti noraidījusi argumentus, kuri attiecas uz sistēmiskām problēmām sliežu ceļa gultnē 17

b) Par otrā pamata otro daļu, kas attiecas uz kļūdām vērtējumā, ciktāl Komisija uzskatīja, ka sliežu ceļa nojaukšana ir "ārkārtīgi neparasta" 19

c) Par otrā pamata trešo daļu, kas attiecas uz Komisijas pieļautām kļūdām vērtējumā attiecībā uz *LG* nodomiem sliežu ceļa nojaukšanas brīdī 24

1) Par trešās daļas pirmo iebildumu, kas attiecas uz tiesību kļūdu, kura ir saistīta ar prasītāja pretkonkurences nodoma ņemšanu vērā 25

2) Par trešās daļas otro iebildumu, kas attiecas uz to faktu materiālajām neprecizitātēm, kuri ir ņemti vērā, novērtējot prasītāja ļaunticību 26

i) Par pirmo argumentu, kas attiecas uz iespējamo šķīrējtiesas 2010. gada 17. decembra nolēmuma ietekmi uz lēmumu nerekonstruēt sliežu ceļu 27

ii) Par otro argumentu, kas attiecas uz iespējamām kļūdām vērtējumā saistībā ar trim apstrīdētā lēmuma 192. apsvērumā minētajiem elementiem 27

d) Par otrā pamata ceturto daļu, kas attiecas uz kļūdām vērtējumā un tiesību kļūdām, analizējot attiecīgās rīcības iespējamo ietekmi uz konkurenci 28

1) Par pirmo iebildumu, kas attiecas uz tiesību kļūdām 28

i) Par pirmo argumentu, kas attiecas uz tādu pretkonkurences seku neesamību, kuras ir saistītas ar sliežu ceļa nojaukšanu 28

ii) Par otro argumentu, kas attiecas uz to, ka sliežu ceļa nesalabošana neliedza LDZ būt efektīvam konkurentam 31

2) Par otro iebildumu, kas attiecas uz kļūdām vērtējumā saistībā ar LDZ iespēju konkurēt ar *LG* garajā maršrutā uz Latviju 32

i) Par argumentiem, kuru mērķis ir apstrīdēt šķēršļu esamību iekļūšanai tirgū 33

ii) Par argumentiem, kuru mērķis ir apstrīdēt to, ka garie maršruti uz Latvijas jūras termināļiem neesot bijuši konkurētspējīgi salīdzinājumā ar maršrutu uz Klaipēdu 36

3. Par trešo pamatu, kas attiecas uz LESD 296. panta un Regulas Nr. 1/2003 2. panta pārkāpumu pierādījumu nepietiekamības un pamatojuma nenorādīšanas dēļ 40

a) Par trešā pamata pirmo daļu, kas attiecas uz LESD 296. panta pārkāpumu pamatojuma nenorādīšanas dēļ 40

b) Par trešā pamata otro daļu, kas attiecas uz Regulas Nr. 1/2003 2. panta pārkāpumu 41

4. Par piekto pamatu, kas attiecas uz Regulas Nr. 1/2003 7. panta pārkāpumu, ciktāl lēmumā tika noteikts nesamērīgs korektīvs pasākums 42

5. Par ceturto pamatu, kas attiecas uz Regulas Nr. 1/2003 23. panta 3. punkta pārkāpumu, ciktāl apstrīdētajā lēmumā esot pieļautas tiesību kļūdas un kļūdas vērtējumā saistībā ar naudas soda apmēra noteikšanu 46

a) Par pirmās daļas pirmo iebildumu, kas attiecas uz tās juridiskās teorijas jauno raksturu, ar kuru ir pamatots apstrīdētais lēmums 47

b) Par pirmās daļas otro iebildumu, kas attiecas uz to, ka prasītājs neesot rīkojies aiz nolaidības 47

c) Par otrās daļas otro iebildumu, ciktāl tas attiecas uz iespējami pārmērīgo procedūras ilgumu 49

B. Par prasījumiem, kas ir izvirzīti pakārtoti un kas attiecas uz naudas soda apmēru 50

1. Par iebildumiem, kas attiecas uz naudas soda apmēra samērīgumu 50

a) Par pirmo iebildumu, kas attiecas uz iespējamo Komisijas izmantotā smaguma koeficienta [konfidenciāli] % apmērā nesamērīgumu 50

b) Par otro iebildumu, ciktāl tas attiecas uz pārmērīgo pārkāpuma ilgumu tāpēc, ka kļūdaini tika izvēlēts tā sākuma datums 52

c) Par trešo iebildumu, kas attiecas uz Komisijas izmantotās papildu summas [konfidenciāli] % apmērā iespējamo nesamērīgumu 53

2. Par prasītājam uzliktā naudas soda galīgā apmēra noteikšanu atbilstoši neierobežotai kompetencei 54

Par tiesāšanās izdevumiem 56