HOTĂRÂREA TRIBUNALULUI (Camera întâi extinsă)

18 noiembrie 2020*

„Concurență – Abuz de poziție dominantă – Piața transportului feroviar de marfă – Decizie prin care se constată o încălcare a articolului 102 TFUE – Acces prin întreprinderi terțe la infrastructurile gestionate de societatea națională a căilor ferate din Lituania – Dezafectarea unui tronson de cale ferată – Noțiunea de «abuz» – Excludere efectivă sau probabilă a unui concurent – Calcularea cuantumului amenzii – Orientări privind calcularea cuantumului amenzilor din anul 2006 – Măsuri corective – Proporționalitate – Competență de fond”

În cauza T-814/17,

Lietuvos geležinkeliai AB, cu sediul în Vilnius (Lituania), reprezentată de W. Deselaers, K. Apel și P. Kirst, avocați,

reclamantă,

împotriva

Comisiei Europene, reprezentată de A. Cleenewerck de Crayencour, A. Dawes, H. Leupold și G. Meessen, în calitate de agenți,

pârâtă,

susținută de

Orlen Lietuva AB, cu sediul în Mažeikiai (Lituania), reprezentată de C. Thomas și de C. Conte, avocați,

intervenientă,

având ca obiect o cerere întemeiată pe articolul 263 TFUE, prin care se solicită, cu titlu principal, anularea Deciziei C(2017) 6544 final a Comisiei din 2 octombrie 2017 privind o procedură inițiată în temeiul articolului 102 TFUE (cazul AT.39813 – Transportul feroviar în țările baltice) și, cu titlu subsidiar, reducerea cuantumului amenzii aplicate reclamantei,

TRIBUNALUL (Camera întâi extinsă),

compus din domnii S. Papasavvas, președinte, H. Kanninen și doamnele N. Półtorak (raportoare), O. Porchia și M. Stancu, judecători,

grefier: doamna E. Artemiou, administratoare,

având în vedere faza scrisă a procedurii și în urma ședinței din 5 februarie 2020,

* Limba de procedură: engleza.

pronunță prezenta

Hotărâre

I. Istoricul cauzei

A. Contextul factual

1 Lietuvos geležinkeliai AB (denumită în continuare „reclamanta” sau „LG”) este societatea națională a căilor ferate din Lituania, cu sediul în Vilnius (Lituania). LG este o întreprindere publică, al cărei acționar unic este statul lituanian. În calitate de întreprindere integrată vertical, LG este în același timp gestionar al infrastructurilor feroviare, care rămân însă proprietatea statului lituanian, și furnizor de prestări de servicii de transport feroviar, de mărfuri și de călători, în Lituania.

2 Orlen Lietuva AB (denumită în continuare „intervenienta” sau „Orlen”) este o întreprindere cu sediul în Juodeikiai, districtul Mažeikiai (Lituania), specializată în rafinarea petrolului brut și în distribuția de produse petroliere rafinate. Orlen este o filială deținută 100 % de întreprinderea poloneză PKN Orlen SA.

3 În cadrul activităților sale, Orlen exploatează diferite instalații în Lituania, printre care o rafinărie importantă (denumită în continuare „rafinăria”), situată în Bugeniai, districtul Mažeikiai, în nord-vestul Lituaniei, în apropierea frontierei cu Letonia. Rafinăria respectivă este unica instalație de acest tip din cele trei state baltice. La sfârșitul anilor 2000, 90 % din producția de produse petroliere rafinate provenite din această rafinărie era transportată pe cale feroviară, făcând astfel din Orlen una dintre clientele cele mai importante ale reclamantei.

4 La acel moment, Orlen producea, în cadrul rafinăriei, aproximativ 8 milioane de tone de produse petroliere rafinate pe an. Trei sferturi din această producție erau destinate exportului, în principal pe cale maritimă având ca destinație țări din Europa de Vest. Astfel, 4,5-5,5 milioane de tone de produse petroliere rafinate erau transportate prin Lituania, pe calea ferată, către terminalul maritim din Klaipėda (Lituania).

5 Restul producției exportate, și anume aproximativ 1-1,5 milioane de tone, era transportat, tot pe calea ferată, către sau prin Letonia și era destinat în principal consumului pe piețele interne estoniene și letone. Aproximativ 60 % din această producție transportată pe calea ferată către sau prin Letonia utiliza linia feroviară „Bugeniai-Mažeikiai-Rengė”, o rută cuprinsă între rafinărie, situată în apropierea nodului de cale ferată din Mažeikiai, și orașul Rengė, din Letonia, din care 34 km se situau pe teritoriul lituanian (denumită în continuare „ruta scurtă spre Letonia”). Restul acestei producții transportate pe calea ferată către sau prin Letonia utiliza linia feroviară „Bugeniai-Kužiai-Joniškis-Meitene”, o rută mai lungă, din care 152 km se situau pe teritoriul lituanian (denumită în continuare „ruta lungă spre Letonia”).

6 Pentru a-și transporta produsele pe ruta scurtă spre Letonia, Orlen a recurs la serviciile reclamantei pentru partea lituaniană a rutei, și anume de la rafinărie la frontiera letonă. Astfel, LG a încheiat un contract de subcontractare cu Latvijas dzelzceļš, societatea națională a căilor ferate din Letonia (denumită în continuare „LDZ”), pentru transportul pe această parte lituaniană a rutei. Întrucât nu dispunea de autorizațiile reglementare necesare pentru a-și exercita activitățile în mod independent pe teritoriul lituanian, LDZ opera în calitate de subcontractant al reclamantei. După trecerea frontierei, LDZ continua transportul produselor Orlen pe teritoriul leton în temeiul a diverse contracte.

7 Relațiile comerciale dintre Orlen și reclamantă privind serviciile de transport ale acesteia pe rețeaua feroviară lituaniană, inclusiv serviciile de transport pe ruta scurtă spre Letonia, erau reglementate, până în septembrie 2008, de un acord semnat în anul 1999 (denumit în continuare „Acordul din anul 1999”).

8 Pe lângă stabilirea tarifelor aplicate de reclamantă pentru serviciile de transport, Acordul din anul 1999 cuprindea printre altele un angajament specific din partea reclamantei de a transporta mărfurile Orlen pe ruta scurtă spre Letonia. Astfel, articolul 6.1 din acest acord autoriza Orlen să „utilizeze ruta Bugeniai-Rengė (aproximativ 34 km) pentru a transporta mărfurile în Letonia, în Estonia sau în Comunitatea Statelor Independente”, pe toată durata acordului, și anume până în anul 2024.

9 La începutul anului 2008, între reclamantă și Orlen a intervenit un litigiu comercial în ceea ce privește tarifele plătite de aceasta din urmă pentru transportul produselor sale petroliere.

10 Ca urmare a litigiului comercial cu reclamanta având ca obiect tarifele, Orlen a avut în vedere posibilitatea de a contracta direct cu LDZ pentru serviciile de transport feroviar de marfă pe ruta scurtă spre Letonia, precum și de a-și reorganiza activitățile de export maritim cu plecare din Klaipėda, în Lituania, către terminalele maritime din Riga și din Ventspils, în Letonia.

11 În acest scop, la 4 aprilie 2008, Orlen a scris Ministerului Transporturilor și Comunicațiilor leton pentru a-l informa cu privire la proiectul său de a-și transfera activitățile de export pe cale maritimă către terminalul maritim leton din Ventspils prin intermediul serviciilor de transport feroviar ale LDZ și a propus organizarea unei reuniuni pentru a discuta despre acest proiect cu ministerul. Orlen a solicitat de asemenea informații cu privire la tarifele la care s-ar putea aștepta pentru serviciile de transport feroviar ale LDZ. În răspunsul său din 7 mai 2008, ministerul a arătat Orlen că el nu va interveni în deciziile comerciale ale LDZ, dar că avea totuși un mare interes pentru dezvoltarea transportului de mărfuri în Letonia.

12 La 12 iunie 2008, a avut loc o reuniune între reclamantă și Orlen, în cursul căreia s-a discutat despre acest proiect de reorganizare a activităților de export ale Orlen. În plus, întrucât Orlen a decis în mod unilateral, din primăvara anului 2008, să aplice o rată mai mică decât cea solicitată de reclamantă și să rețină plata diferenței, reclamanta a inițiat, la 17 iulie 2008, o procedură arbitrală împotriva Orlen.

13 La 28 iulie 2008, LG a informat Orlen cu privire la rezilierea Acordului din anul 1999 începând de la 1 septembrie 2008. Orlen a precizat, în cursul procedurii administrative în fața Comisiei Comunităților Europene, că rezilierea Acordului din anul 1999 începând de la 1 septembrie 2008 a fost anunțată de LG la trei zile după ce a solicitat în mod formal LDZ un deviz pentru a înlocui serviciile reclamantei pentru transportul, de la rafinărie și utilizând ruta scurtă spre Letonia, a aproximativ 4,5-5 milioane de tone de produse petroliere rafinate către terminalele maritime situate pe teritoriul leton. Orlen a sugerat de asemenea că era posibil ca reclamanta să fi fost informată direct de LDZ cu privire la cererea de deviz.

14 La 2 septembrie 2008, în urma detectării unei deformări a căii ferate de câteva zeci de metri (denumită în continuare „deformarea”), LG, invocând în principal motive de siguranță, a suspendat traficul pe un tronson al rutei scurte spre Letonia, lung de 19 km, situat între Mažeikiai și frontiera cu Letonia (denumită în continuare „calea ferată”).

15 La 3 septembrie 2008, reclamanta a numit o comisie de inspecție compusă din cadre ale filialei sale locale pentru a investiga motivele deformării. Comisia de inspecție a prezentat două rapoarte, și anume raportul de investigație din 5 septembrie 2008 și raportul tehnic din 5 septembrie 2008 (denumite în continuare, împreună, „rapoartele din 5 septembrie 2008”).

16 Potrivit raportului de investigație din 5 septembrie 2008, deformarea ar fi fost provocată de deteriorarea fizică a numeroase elemente care alcătuiesc structura căii ferate. Raportul de investigație din 5 septembrie 2008 a confirmat de asemenea că traficul trebuia să rămână suspendat „până când toate lucrările de restaurare și de reparare sunt finalizate”.

17 Observațiile cuprinse în raportul de investigație din 5 septembrie 2008 au fost confirmate de raportul tehnic din 5 septembrie 2008, care, la fel ca primul raport, s-a referit numai la locul deformării și a identificat cauza acesteia în diverse probleme legate de structura căii ferate. Raportul tehnic din 5 septembrie 2008 a concluzionat că accidentul de circulație care s-a produs sub forma unei deformări pe calea ferată trebuia calificat drept incident și că fusese cauzat de uzura fizică a elementelor superioare ale structurii căii ferate.

18 LDZ a prezentat Orlen o ofertă pentru transportul produselor sale petroliere la 29 septembrie 2008, în urma unei reuniuni care a avut loc la 22 septembrie 2008. Potrivit Orlen, această ofertă era „concretă și atractivă”.

19 Începând de la 3 octombrie 2008, LG a efectuat dezafectarea completă a căii ferate. La sfârșitul lunii octombrie 2008, calea ferată era dezafectată în întregime.

20 La 17 octombrie 2008, Orlen a trimis LDZ o scrisoare pentru a-i confirma intenția sa de a transporta aproximativ 4,5 milioane de tone de produse petroliere de la rafinărie către terminalele maritime letone, ulterior, la 20 februarie 2009, a avut loc o întâlnire, iar în primăvara anului 2009 au avut loc discuții mai avansate.

21 În ianuarie 2009, între reclamantă și Orlen a fost încheiat un nou acord general de transport pentru o perioadă de 15 ani, până la 1 ianuarie 2024 (denumit în continuare „Acordul din anul 2009”). Acest acord a înlocuit un acord interimar care fusese semnat la 1 octombrie 2008.

22 Acordul din anul 2009 se întemeia pe politica de prețuri standard a reclamantei în materie de tarifare, care atribuia un tarif de bază fiecărei căi ferate din Lituania. În plus, Acordul din anul 2009 aplica un sistem de reduceri la aceste tarife [*confidențial*] [1].

23 [*confidențial*]

24 Negocierile dintre Orlen și LDZ au continuat până la sfârșitul lunii iunie 2009, când LDZ a formulat o cerere în vederea obținerii unei licențe pentru a opera pe partea lituaniană a rutei scurte spre Letonia.

25 La 10 noiembrie 2009, curtea de arbitraj a declarat că rezilierea unilaterală a Acordului din anul 1999 de către reclamantă era nelegală și că acest acord trebuia considerat ca fiind în vigoare până la 1 octombrie 2008, dată la care Orlen și reclamanta au încheiat un acord de transport provizoriu.

26 Potrivit Orlen, discuțiile cu LDZ au fost întrerupte la mijlocul anului 2010, când a apreciat în cele din urmă că reclamanta nu avea intenția de a repara calea ferată în termen scurt. La acel moment, LDZ și-a retras cererea de licență pentru a opera pe partea lituaniană a rutei scurte spre Letonia.

B. Procedura administrativă

27 La 14 iulie 2010, Orlen a sesizat Comisia cu o plângere oficială, în temeiul articolului 7 din Regulamentul (CE) nr. 1/2003 al Consiliului din 16 decembrie 2002 privind punerea în aplicare a normelor de concurență prevăzute la articolele [101] și [102 TFUE] (JO 2003, L 1, p. 1, Ediție specială, 08/vol. 1, p. 167).

1 Date confidențiale ocultate.

28 În plângerea sa, Orlen a arătat în esență că, în urma unui dezacord comercial între ea, pe de o parte, și LG, pe de altă parte, aceasta din urmă a demontat calea ferată, ceea ce a avut drept consecință să facă indisponibilă ruta scurtă spre Letonia și să o constrângă să utilizeze singura rută disponibilă, și anume ruta lungă spre Letonia, pentru a transporta, pe calea ferată, partea din producția sa destinată transportului către sau prin Letonia.

29 Mai precis, Orlen a explicat că dezacordul comercial despre care era vorba privea tarifele aplicate de LG pentru transportul feroviar de marfă și că, din cauza acestui dezacord, începuse să examineze posibilitatea de a recurge exclusiv la serviciile LDZ pentru a transporta produsele sale petroliere rafinate pe ruta scurtă spre Letonia, precum și pentru a-și reorganiza, prin intermediul acestei rute, activitățile de export pe cale maritimă cu plecare din terminalul maritim din Klaipėda către terminalele maritime din Riga și din Ventspils, aspect de care LG ar fi avut cunoștință. Orlen a arătat astfel că măsurile luate de reclamantă, și anume suspendarea traficului și ulterior demontarea căii ferate, nu erau justificate în mod obiectiv și urmăreau numai să o împiedice să își reorganizeze exporturile pe cale maritimă către terminalele maritime letone recurgând la serviciile de transport feroviar ale LDZ.

30 În perioada 8-10 martie 2011, Comisia, asistată de autoritățile naționale de concurență din Republica Letonia și din Republica Lituania, a efectuat inspecții, în temeiul articolului 20 din Regulamentul nr. 1/2003, în incintele reclamantei din Vilnius și în cele ale LDZ din Riga. În cursul acestor inspecții, Comisia a ridicat în special documente prin care urmărea, în opinia sa, să demonstreze că reclamanta era conștientă de concurența potențială care ar fi putut fi exercitată de LDZ, precum și de riscul ca Orlen să își reorganizeze exporturile pe cale maritimă către terminalele maritime letone.

31 La 6 martie 2013, Comisia a decis să inițieze împotriva LG o procedură în sensul articolului 2 din Regulamentul (CE) nr. 773/2004 al Comisiei din 7 aprilie 2004 privind desfășurarea procedurilor puse în aplicare de Comisie în temeiul articolelor [101 și 102 TFUE] (JO 2004, L 123, p. 18, Ediție specială, 08/vol. 1, p. 242).

32 La 5 ianuarie 2015, Comisia a adresat reclamantei o comunicare privind obiecțiunile. În această comunicare privind obiecțiunile, Comisia a concluzionat, cu titlu preliminar, că este posibil ca reclamanta să se facă vinovată de o încălcare a articolului 102 TFUE.

33 La 25 martie 2015, Orlen a prezentat observații cu privire la o versiune neconfidențială a comunicării privind obiecțiunile.

34 La 8 aprilie 2015, reclamanta a răspuns la comunicarea privind obiecțiunile și a formulat observații cu privire la observațiile Orlen. Ulterior, la 27 mai 2015, a avut loc o audiere.

35 La 23 octombrie 2015, Comisia a trimis reclamantei o scrisoare de expunere a faptelor, la care aceasta din urmă a răspuns la 2 decembrie 2015. La 29 februarie 2016, reclamanta a prezentat din nou observații Comisiei.

36 La 2 octombrie 2017, Comisia a adoptat Decizia C(2017) 6544 final privind o procedură inițiată în temeiul articolului 102 TFUE (cazul AT.39813 – Transportul feroviar în țările baltice) (denumită în continuare „decizia atacată”), al cărei rezumat a fost publicat în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* (JO 2017, C 383, p. 7).

C. Decizia atacată

37 În decizia atacată, Comisia a constatat în esență că reclamanta a abuzat de poziția sa dominantă, în calitate de gestionară a infrastructurilor feroviare din Lituania, prin demontarea căii ferate, împiedicând astfel LDZ să intre pe piața lituaniană. Comisia i-a aplicat reclamantei o amendă și i-a impus să pună capăt încălcării.

1. Definirea piețelor relevante și poziția dominantă a reclamantei pe acestea

38 În decizia atacată, Comisia a identificat două piețe relevante, și anume:

– piața, în amonte, a gestionării infrastructurilor feroviare;

– piața, în aval, a furnizării de servicii de transport feroviar de produse petroliere.

39 Piața geografică relevantă pentru gestionarea infrastructurilor feroviare este considerată ca fiind piața națională lituaniană. În ceea ce privește piața geografică relevantă pentru transportul feroviar de produse petroliere, Comisia a apreciat, pe baza abordării „punct de origine – punct de destinație”, denumită „abordarea O & D”, că era vorba despre piața transportului feroviar de marfă cu plecare de la rafinărie și având ca destinație cele trei terminale maritime din Klaipėda, din Riga și din Ventspils.

40 Comisia a constatat că, în temeiul legislației naționale, reclamanta deținea un monopol legal pe piața, în amonte, a gestionării infrastructurilor feroviare din Lituania. În această privință, articolul 5 alineatul 1 din Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodekso patvirtinimo, įsigaliojimo ir taikymo įstatymas (Codul transporturilor feroviare al Republicii Lituania) din 22 aprilie 2004 (Žin., 2004, nr. IX-2152, denumit în continuare „Codul transporturilor feroviare”) prevedea că infrastructurile feroviare publice aparțineau statului lituanian și erau încredințate reclamantei pentru gestionarea lor.

41 Comisia a constatat de asemenea că LG era, cu excepția unor cantități infime transportate de LDZ, singura întreprindere activă pe piața, în aval, a furnizării de servicii de transport feroviar de produse petroliere, ceea ce, prin urmare, îi conferea o poziție dominantă pe această piață.

2. Comportamentul abuziv

42 În decizia atacată, Comisia a apreciat că reclamanta a abuzat de poziția sa dominantă, în calitate de gestionară a infrastructurilor feroviare din Lituania, prin demontarea căii ferate, ceea ce era susceptibil să producă efecte anticoncurențiale de eliminare a concurenței pe piața furnizării de servicii de transport feroviar de produse petroliere între rafinărie și terminalele maritime vecine, ridicând bariere la intrarea pe piață fără să existe o justificare obiectivă. În special, Comisia a apreciat, în considerentele (182)-(201) ale deciziei atacate, că, prin demontarea completă a căii ferate, LG a recurs la metode diferite de cele care guvernează o concurență normală. În această privință, Comisia a arătat, în primul rând, că LG era la curent cu intenția Orlen de a se orienta către terminalele maritime letone, cu utilizarea serviciilor LDZ, în al doilea rând, că demontarea căii ferate de către LG s-a efectuat în mare grabă, fără obținerea fondurilor necesare și fără luarea niciunei măsuri pregătitoare normale pentru reconstrucția acesteia, în al treilea rând, că demontarea căii ferate a fost contrară practicii standard din sector, în al patrulea rând, că LG era conștientă de riscul de pierdere a oricărei activități de transport al produselor Orlen în cazul reconstrucției căii ferate și, în al cincilea rând, că LG a depus eforturi pentru a convinge guvernul lituanian să nu reconstruiască calea ferată.

43 Comisia a observat că calea ferată reprezenta ruta cea mai scurtă și mai ieftină de la rafinărie către un terminal maritim leton. În opinia Comisiei, având în vedere proximitatea de Letonia și de baza logistică a LDZ, această rută furniza totodată LDZ o opțiune foarte favorabilă pentru a intra pe piața lituaniană.

44 În ceea ce privește efectele anticoncurențiale care decurg din comportamentul reclamantei, Comisia a apreciat, în urma unei analize realizate în considerentele (202)-(324) ale deciziei atacate, că demontarea căii ferate era susceptibilă să împiedice LDZ să intre pe piață sau, cel puțin, a făcut mult mai dificilă intrarea acesteia pe piață, în condițiile în care, în opinia Comisiei, înainte de demontarea căii ferate, LDZ dispunea de o oportunitate credibilă de a transporta produsele petroliere ale Orlen destinate exportului maritim, de la rafinărie către terminalele maritime letone, pe ruta scurtă spre Letonia. Odată cu demontarea căii ferate, orice transport feroviar de la rafinărie către un terminal maritim leton trebuia să urmeze o rută mult mai lungă pe teritoriul Lituaniei. În special, Comisia a apreciat că, după demontarea căii ferate, singura opțiune pentru LDZ pentru a concura cu reclamanta ar fi fost să încerce să fie activă pe ruta spre Klaipėda sau pe ruta lungă spre Letonia. Acest lucru ar fi obligat LDZ să opereze departe de baza sa logistică din Letonia, compania fiind dependentă de serviciile de gestionare a infrastructurilor ale concurentei sale, LG. În aceste circumstanțe, Comisia a considerat că, dintr-un punct de vedere *ex ante*, LDZ se confrunta cu riscuri comerciale importante, pe care era mai puțin probabil să și le asume.

45 Comisia a apreciat de asemenea, în considerentele (325)-(357) ale deciziei atacate, că reclamanta nu a reușit să justifice în mod obiectiv demontarea căii ferate, întrucât explicațiile prezentate nu au fost consecvente, fiind uneori contradictorii și neconvingătoare.

3. Amendă și somație

46 Aplicând Orientările privind calcularea amenzilor aplicate în temeiul articolului 23 alineatul (2) litera (a) din Regulamentul nr. 1/2003 (JO 2006, C 210, p. 2, Ediție specială, 08/vol. 4, p. 264, denumite în continuare „Orientările din anul 2006”), ținând seama de gravitatea și de durata încălcării, Comisia a aplicat reclamantei o amendă de 27 873 000 de euro.

47 Comisia a considerat de asemenea că puteau exista mai multe măsuri corective posibile, de ordin structural sau comportamental, care fie ar fi restabilit situația concurențială existentă înainte de demontarea căii ferate, fie ar fi eliminat dezavantajele cu care se confruntau potențialii concurenți pe rutele alternative spre terminalele maritime. În acest scop, aceasta i-a impus LG să pună capăt încălcării și să îi transmită, în termen de trei luni de la data notificării deciziei atacate, o propunere de măsuri în acest sens.

4. Dispozitivul deciziei atacate

48 Dispozitivul deciziei atacate are următorul cuprins:

„*Articolul 1*

[LG] a încălcat articolul 102 TFUE prin demontarea căii ferate între Mažeikiai în Lituania și frontiera letonă. Încălcarea a început la 3 octombrie 2008 și continuă la data adoptării prezentei decizii.

Articolul 2

Pentru încălcarea menționată la articolul 1, se aplică [LG] o amendă de 27 873 000 [de euro].

[…]

Articolul 3

[LG] trebuie să pună capăt încălcării menționate la articolul 1 și să prezinte Comisiei, în termen de 3 luni, o propunere de măsuri în acest sens. Această propunere trebuie să fie suficient de detaliată pentru a permite Comisiei să efectueze o evaluare preliminară pentru a stabili dacă măsurile propuse vor garanta respectarea efectivă a deciziei.

[LG] trebuie să se abțină de la reproducerea oricărui comportament cu un obiect sau un efect similar comportamentului menționat la articolul 1 […]”

II. Procedura și concluziile părților

49 Prin cererea introductivă depusă la grefa Tribunalului la 14 decembrie 2017, reclamanta a formulat prezenta acțiune.

50 Prin înscris înregistrat la grefa Tribunalului la 5 aprilie 2018, Orlen a formulat o cerere de intervenție în prezenta procedură în susținerea concluziilor Comisiei.

51 La cererea Comisiei, termenul pentru depunerea unei cereri de aplicare a regimului de confidențialitate a fost prelungit și stabilit la 4 iunie 2018.

52 Prin scrisorile depuse la grefa Tribunalului la 1 și, respectiv, la 4 iunie 2018, Comisia și reclamanta au solicitat aplicarea regimului de confidențialitate față de intervenientă pentru anumite elemente cuprinse în cererea introductivă și în memoriul în apărare, precum și în unele dintre anexele la acestea. Reclamanta și Comisia au depus versiuni comune neconfidențiale ale cererii introductive și ale memoriului în apărare.

53 Prin scrisoarea din 15 iunie 2018, reclamanta a solicitat aplicarea regimului de confidențialitate față de intervenientă pentru anumite elemente cuprinse în replică și în anexa la aceasta.

54 Prin Ordonanța președintelui Camerei a treia a Tribunalului din 13 iulie 2018, a fost admisă cererea de intervenție formulată de Orlen în susținerea concluziilor Comisiei. Decizia privind temeinicia cererilor de aplicare a regimului de confidențialitate a fost amânată, iar versiunile neconfidențiale ale diferitor acte de procedură, pregătite de părțile principale, au fost comunicate Orlen.

55 Prin scrisoarea din 31 iulie 2018, Comisia a solicitat aplicarea regimului de confidențialitate față de intervenientă pentru anumite elemente cuprinse în replică. În aceeași zi, reclamanta și Comisia au depus o versiune comună neconfidențială a replicii.

56 Prin scrisoarea din 5 august 2018, intervenienta a contestat confidențialitatea anumitor pasaje ocultate în versiunile neconfidențiale ale anumitor acte de procedură, și anume anexele A 14 și A 26.

57 Prin scrisoarea din 30 august 2018, reclamanta a solicitat aplicarea regimului de confidențialitate față de intervenientă pentru anumite elemente cuprinse în duplică. O versiune comună neconfidențială a duplicii a fost depusă la grefă de părțile principale.

58 La 15 septembrie 2018, intervenienta a depus memoriul său în intervenție.

59 Prin scrisoarea din 22 septembrie 2018, intervenienta a comunicat că nu avea obiecții împotriva cererilor de aplicare a regimului de confidențialitate depuse de părțile principale în ceea ce privește anumite elemente cuprinse în replică și în duplică.

60 La 24 septembrie 2018, în cadrul măsurilor de organizare a procedurii prevăzute la articolul 89 alineatul (3) din Regulamentul de procedură, Tribunalul (Camera a treia) a adresat întrebări în scris reclamantei și intervenientei. Acestea au răspuns la întrebările respective în termenul stabilit.

61 La 13 decembrie 2018, în cadrul măsurilor de organizare a procedurii prevăzute la articolul 89 alineatul (3) din Regulamentul de procedură, Tribunalul (Camera a treia) a adresat întrebări în scris reclamantei și intervenientei.

62 La 21 decembrie 2018, intervenienta a dat curs întrebărilor Tribunalului, retrăgându-și obiecțiile privind anexa A 26, în timp ce, la 7 ianuarie 2019, reclamanta și-a retras cererea de aplicare a regimului de confidențialitate pentru anexa A 14. Prin urmare, nu subzistă nicio obiecție în ceea ce privește cererile de aplicare a regimului de confidențialitate formulate de reclamantă.

63 Întrucât compunerea camerelor Tribunalului a fost modificată, în temeiul articolului 27 alineatul (5) din Regulamentul de procedură, judecătoarea raportoare a fost repartizată la Camera întâi, căreia, în consecință, i-a fost atribuită prezenta cauză.

64 La propunerea Camerei întâi, Tribunalul a decis, în temeiul articolului 28 din Regulamentul de procedură, să trimită cauza în fața unui complet de judecată extins.

65 La 28 noiembrie 2019, la propunerea judecătoarei raportoare, Tribunalul (Camera întâi extinsă) a decis deschiderea fazei orale a procedurii și, în cadrul măsurilor de organizare a procedurii prevăzute la articolul 89 din Regulamentul de procedură, a adresat părților întrebări scrise și a solicitat prezentarea unui document. Părțile au răspuns la aceste cereri în termenul stabilit.

66 În ședința din 5 februarie 2020, au fost ascultate pledoariile părților și răspunsurile acestora la întrebările orale adresate de Tribunal.

67 Reclamanta solicită Tribunalului:

– anularea deciziei atacate;

– cu titlu subsidiar, reducerea cuantumului amenzii care i-a fost aplicată în temeiul articolului 2 din decizia atacată;

– obligarea Comisiei la plata cheltuielilor de judecată.

68 Comisia și intervenienta solicită Tribunalului:

– respingerea acțiunii în întregime;

– obligarea reclamantei la plata cheltuielilor de judecată.

III. În drept

A. Cu privire la concluziile, formulate cu titlu principal, prin care se solicită anularea deciziei atacate

69 Reclamanta invocă cinci motive în susținerea concluziilor sale principale, prin care solicită anularea deciziei atacate. În esență, primul motiv este întemeiat pe erori vădite de apreciere și de drept în aplicarea articolului 102 TFUE în ceea ce privește caracterul abuziv al comportamentului reclamantei, al doilea, pe erori de apreciere și de drept în aplicarea articolului 102 TFUE în ceea ce privește

aprecierea practicii în cauză, al treilea, pe încălcarea articolului 296 TFUE și a articolului 2 din Regulamentul nr. 1/2003 pentru insuficiența probelor și nemotivare, al patrulea, numai în cadrul primului aspect, pe erori în stabilirea cuantumului amenzii și, al cincilea, pe erori legate de impunerea unei măsuri corective.

1. Cu privire la primul motiv, întemeiat pe erori de apreciere și de drept în aplicarea articolului 102 TFUE în ceea ce privește caracterul abuziv al comportamentului reclamantei

70 În susținerea primului motiv, reclamanta contestă în esență criteriul juridic aplicat de Comisie în decizia atacată pentru a califica comportamentul său drept abuz de poziție dominantă, în sensul articolului 102 TFUE. Potrivit reclamantei, Comisia ar fi trebuit să aprecieze prezenta cauză în lumina jurisprudenței consacrate în materie de refuz al accesului la infrastructuri esențiale, care stabilește un prag mult mai ridicat pentru a se constata caracterul abuziv al unei practici decât cel aplicat în decizia atacată.

71 Mai întâi, potrivit reclamantei, nu demontarea căii ferate este cea care prezintă efecte anticoncurențiale. În realitate, suspendarea traficului, intervenită cu o lună mai devreme, ar fi cea care ar fi avut aceste efecte. În opinia reclamantei, chiar dacă calea ferată nu ar fi fost demontată la 3 octombrie 2008 și independent de faptul că nu a fost reparată după suspendarea traficului la 2 septembrie 2008, LDZ nu ar fi putut, în niciun caz, să o utilizeze. În consecință, potrivit reclamantei, problema juridică se rezumă la aspectul dacă, în împrejurările prezentei cauze, articolul 102 TFUE îi impunea o obligație de a repara calea ferată. În lipsa unei astfel de obligații, nu s-ar pune problema existenței sau a inexistenței unor justificări obiective pentru demontarea căii ferate.

72 În continuare, reclamanta arată în esență că obligația de a repara sau de a investi într-o infrastructură la care o concurentă poate solicita accesul nu îi poate fi impusă, în temeiul articolului 102 TFUE, decât în ipoteza în care calea ferată ar fi o infrastructură esențială, cu alte cuvinte în ipoteza în care aceasta ar fi indispensabilă pentru ca LDZ să își poată exercita activitățile pe piața în aval relevantă și în care nerepararea de către reclamantă ar elimina orice concurență pe piața în aval. Însă, potrivit reclamantei, cele două condiții nu sunt îndeplinite în speță. În special, accesul la calea ferată nu ar fi indispensabil pentru ca LDZ să poată exercita o concurență pe piața în aval relevantă.

73 Pe plan mai general, reclamanta susține că faptul că o soluție de înlocuire poate fi mai puțin avantajoasă din punctul de vedere al unui concurent nu face o infrastructură „esențială” sau „indispensabilă”. Astfel, reclamanta ar fi supusă unei restrângeri nejustificate a libertății sale de a desfășura o activitate comercială și a drepturilor sale de proprietate dacă ar fi obligată, în temeiul articolului 102 TFUE, să investească sume substanțiale într-o infrastructură neesențială, complet deteriorată și neoperațională, numai pentru a permite intrarea pe piață a unei singure concurente, punând la dispoziția sa o rută mai interesantă pentru a deservi un singur client și pentru o mică parte din producția sa.

74 În sfârșit, reclamanta arată că criteriul juridic întemeiat pe jurisprudența pronunțată în materie de infrastructuri esențiale era cel pe care însăși Comisia avea în vedere să îl aplice înainte de comunicarea privind obiecțiunile. Astfel, în cadrul unei reuniuni cu reclamanta, la 25 martie 2013, serviciile Comisiei ar fi explicat că teoria prejudiciului se întemeia pe premisa potrivit căreia demontarea căii ferate constituia un refuz de a furniza servicii esențiale de infrastructură pentru LDZ.

75 Comisia și intervenienta contestă această argumentație.

76 În această privință, trebuie amintit că articolul 102 TFUE interzice între altele unei întreprinderi care ocupă o poziție dominantă să pună în aplicare practici care produc efecte de excludere a concurenților săi considerați la fel de eficienți precum aceasta și care îi consolidează poziția

dominantă prin recurgerea la alte mijloace decât cele care țin de o concurență bazată pe merite (a se vedea Hotărârea din 6 septembrie 2017, Intel/Comisia, C-413/14 P, EU:C:2017:632, punctul 136 și jurisprudența citată).

77 Potrivit unei jurisprudențe constante, revine întreprinderii care deține o poziție dominantă o răspundere specială de a nu aduce atingere prin comportamentul său unei concurențe efective și nedenaturate pe piața internă (a se vedea Hotărârea din 6 septembrie 2017, Intel/Comisia, C-413/14 P, EU:C:2017:632, punctul 135 și jurisprudența citată).

78 În această privință, s-a statuat că folosirea abuzivă a unei poziții dominante, interzisă de articolul 102 TFUE, este o noțiune obiectivă care vizează comportamentele unei întreprinderi în poziție dominantă care, pe o piață pe care gradul de concurență este deja redus tocmai din cauza prezenței întreprinderii respective, au ca efect, prin recurgerea la mijloace diferite de cele care guvernează o concurență normală între produse și servicii pe baza prestațiilor operatorilor economici, să împiedice menținerea gradului de concurență existent încă pe piață sau dezvoltarea acestei concurențe (a se vedea Hotărârea din 19 aprilie 2012, Tomra Systems și alții/Comisia, C-549/10 P, EU:C:2012:221, punctul 17 și jurisprudența citată, și Hotărârea din 9 septembrie 2009, Clearstream/Comisia, T-301/04, EU:T:2009:317, punctul 140 și jurisprudența citată).

79 Articolul 102 TFUE vizează nu numai practicile care cauzează un prejudiciu imediat consumatorilor, ci și pe cele care le cauzează un prejudiciu prin faptul că aduc atingere concurenței (a se vedea Hotărârea din 27 martie 2012, Post Danmark, C-209/10, EU:C:2012:172, punctul 20 și jurisprudența citată; a se vedea de asemenea în acest sens Hotărârea din 29 martie 2012, Telefónica și Telefónica de España/Comisia, T-336/07, EU:T:2012:172, punctul 171).

80 Nu este vorba în mod necesar despre efectul concret al comportamentului abuziv denunțat. În scopul de a dovedi încălcarea articolului 102 TFUE, este necesar să se demonstreze că comportamentul abuziv al întreprinderii aflate în poziție dominantă urmărește să restrângă concurența sau, cu alte cuvinte, că acest comportament poate să aibă un asemenea efect (Hotărârea din 19 aprilie 2012, Tomra Systems și alții/Comisia, C-549/10 P, EU:C:2012:221, punctul 68; a se vedea de asemenea Hotărârea din 9 septembrie 2009, Clearstream/Comisia, T-301/04, EU:T:2009:317, punctul 144 și jurisprudența citată, și Hotărârea din 29 martie 2012, Telefónica și Telefónica de España/Comisia, T-336/07, EU:T:2012:172, punctul 268 și jurisprudența citată). Pe de altă parte, faptul că comportamentul abuziv al unei întreprinderi care ocupă o poziție dominantă are efecte defavorabile pe alte piețe decât piețele dominate nu împiedică aplicarea articolului 102 TFUE (a se vedea în acest sens Hotărârea din 14 noiembrie 1996, Tetra Pak/Comisia, C-333/94 P, EU:C:1996:436, punctul 25).

81 În lumina acestor principii trebuie analizate argumentele invocate de reclamantă în susținerea primului motiv.

82 În speță, trebuie să se precizeze că argumentația prezentată de reclamantă în cadrul primului motiv privește numai criteriul juridic aplicat de Comisie în vederea calificării comportamentului său drept abuz de poziție dominantă.

83 În considerentele (177) și (178) ale deciziei atacate, Comisia a considerat că, prin demontarea căii ferate fără o justificare obiectivă, reclamanta a abuzat de poziția sa dominantă pe piața lituaniană a gestionării infrastructurilor feroviare. În special, Comisia a considerat că, în împrejurările de drept și de fapt în cauză, demontarea căii ferate nu era o practică conformă cu cele care guvernau o concurență normală. Potrivit Comisiei, acest lucru a generat potențiale efecte anticoncurențiale pe piața furnizării de servicii de transport feroviar de produse petroliere între rafinărie și terminalele maritime din Klaipėda, din Riga și din Ventspils, prin crearea unor bariere la intrarea pe piață.

84 Rezultă că în speță comportamentul incriminat prin decizia atacată constă în demontarea căii ferate ca atare, independent de suspendarea traficului pe această cale ferată la 2 septembrie 2008 și de nerepararea acesteia.

85 În această privință, mai întâi, în măsura în care, prin argumentația sa, reclamanta contestă faptul că demontarea căii ferate ca atare poate fi calificată drept comportament potențial abuziv, trebuie amintit că lista practicilor abuzive care figurează la articolul 102 TFUE nu este limitativă, astfel încât enumerarea practicilor abuzive conținută în această dispoziție nu epuizează modurile de exploatare abuzivă a poziției dominante interzise de dreptul Uniunii Europene (a se vedea Hotărârea din 17 februarie 2011, TeliaSonera Sverige, C-52/09, EU:C:2011:83, punctul 26 și jurisprudența citată). Prin urmare, în principiu, orice comportament al unei întreprinderi aflate în situație de poziție dominantă și care este susceptibil să restrângă concurența pe o piață poate fi calificat drept abuziv. Rezultă că nu se poate exclude posibilitatea ca demontarea căii ferate, în sine, independent de suspendarea traficului și de nereparare, să fie calificată drept comportament potențial abuziv.

86 Prin urmare, trebuie să se verifice dacă în speță Comisia a aplicat, în decizia atacată, criteriul juridic adecvat pentru a constata că practica în cauză, și anume demontarea căii ferate, constituia un abuz de poziție dominantă, în sensul articolului 102 TFUE.

87 Cu titlu introductiv, trebuie subliniat că jurisprudența referitoare la infrastructurile esențiale privește în esență împrejurările în care un refuz de furnizare din partea unei întreprinderi care deține o poziție dominantă, în special prin intermediul exercitării unui drept de proprietate, poate constitui un abuz de poziție dominantă. Prin urmare, această jurisprudență se referă la situațiile în care libera exercitare a unui drept exclusiv, care recompensează realizarea unei investiții sau a unei inovații, poate fi limitată în interesul unei concurențe nedenaturate pe piața internă (a se vedea Hotărârea din 1 iulie 2010, AstraZeneca/Comisia, T-321/05, EU:T:2010:266, punctul 679 și jurisprudența citată).

88 În special, această limitare, care se traduce *in fine* prin impunerea unei obligații de furnizare, este admisă cu condiția întrunirii celor trei împrejurări excepționale, precizate de Curte printre altele în Hotărârea din 26 noiembrie 1998, Bronner (C-7/97, EU:C:1998:569).

89 În cauza în care s-a pronunțat Hotărârea din 26 noiembrie 1998, Bronner (C-7/97, EU:C:1998:569), Curtea a considerat că, pentru ca refuzul unei întreprinderi aflate într-o poziție dominantă de a acorda acces la un serviciu să poată constitui un abuz în sensul articolului 102 TFUE, este necesar ca acest refuz să fie de natură să elimine orice concurență pe piață din partea solicitantului serviciului, acest refuz să nu poată fi justificat din punct de vedere obiectiv, iar serviciul în sine să fie indispensabil pentru desfășurarea activității solicitantului (Hotărârea din 26 noiembrie 1998, Bronner, C-7/97, EU:C:1998:569, punctul 41; a se vedea de asemenea Hotărârea din 9 septembrie 2009, Clearstream/Comisia, T-301/04, EU:T:2009:317, punctul 147 și jurisprudența citată).

90 Finalitatea împrejurărilor excepționale enunțate în Hotărârea din 26 noiembrie 1998, Bronner (C-7/97, EU:C:1998:569), este de a se asigura că obligația unei întreprinderi aflate în situație de poziție dominantă de a furniza acces la infrastructura sa nu împiedică, în definitiv, concurența, reducând, pentru această întreprindere, stimulentul inițial de a construi o asemenea infrastructură. Astfel, motivația unei întreprinderi dominante de a investi în infrastructuri ar fi redusă dacă li s-ar permite concurenților, la cerere, să aibă acces la o parte din beneficiile acesteia (a se vedea în acest sens Concluziile avocatului general Jacobs prezentate în cauza Bronner, C-7/97, EU:C:1998:264, punctul 57).

91 Cu toate acestea, o asemenea cerință de protecție a stimulării întreprinderii aflate în situație de poziție dominantă de a investi în realizarea unor instalații esențiale nu subzistă atunci când cadrul normativ aplicabil impune deja o obligație de furnizare întreprinderii aflate în situație de poziție dominantă sau atunci când poziția dominantă pe care întreprinderea a dobândit-o pe piață decurge dintr-un fost monopol de stat.

92 Jurisprudența a recunoscut astfel că împrejurările excepționale elaborate în Hotărârea din 26 noiembrie 1998, Bronner (C-7/97, EU:C:1998:569), au fost edictate și aplicate în contextul unor cauze în care se punea problema dacă articolul 102 TFUE ar putea fi de natură să impună întreprinderii aflate într-o poziție dominantă faptul de a furniza altor întreprinderi accesul la un produs sau un serviciu, în lipsa oricărei obligații legale în acest sens (Hotărârea din 13 decembrie 2018, Slovak Telekom/Comisia, T-851/14, atacată cu recurs, EU:T:2018:929, punctul 118). Astfel, atunci când există o obligație legală de furnizare, evaluarea comparativă necesară a stimulentelor economice, a căror protecție justifică aplicarea împrejurărilor excepționale dezvoltate în Hotărârea din 26 noiembrie 1998, Bronner (C-7/97, EU:C:1998:569), a fost deja realizată de legiuitor la momentul la care a fost impusă o asemenea obligație.

93 Jurisprudența a recunoscut de asemenea că existența unei poziții dominante care își are originea într-un monopol legal trebuie luată în considerare în cadrul aplicării articolului 102 TFUE (a se vedea în acest sens Hotărârea din 27 martie 2012, Post Danmark, C-209/10, EU:C:2012:172, punctul 23 și jurisprudența citată). Cu atât mai mult acest lucru este valabil atunci când, într-o situație de monopol legal, întreprinderea nu a investit în realizarea infrastructurii, aceasta din urmă fiind construită și dezvoltată din fonduri publice.

94 În speță, în primul rând, este necesar să se arate că reclamanta deține o poziție dominantă pe piața gestionării infrastructurilor feroviare care decurge dintr-un monopol legal. În plus, reclamanta nu a investit în rețeaua feroviară lituaniană, care aparține statului lituanian și a fost construită și dezvoltată din fonduri publice.

95 În al doilea rând, trebuie amintit că reclamanta nu beneficiază de libera exercitare a unui drept exclusiv de proprietate, care sancționează realizarea unei investiții sau a unei inovații. În calitatea sa de gestionară a infrastructurilor feroviare lituaniene, aceasta este însărcinată, atât în temeiul dreptului Uniunii, cât și al dreptului național, să acorde accesul la infrastructurile feroviare publice, precum și să asigure o stare tehnică bună a acestor infrastructuri și un trafic feroviar sigur și neîntrerupt și, în cazul perturbării traficului feroviar, să ia toate măsurile necesare pentru restabilirea situației normale.

96 Într-adevăr, este necesar să se arate că articolul 10 din Directiva 91/440/CEE a Consiliului din 29 iulie 1991 privind dezvoltarea căilor ferate comunitare (JO 1991, L 237, p. 25, Ediție specială, 07/vol. 2, p. 86) acorda întreprinderilor feroviare care au sediul în Uniune acces la infrastructurile feroviare în condiții echitabile în scopul furnizării unor astfel de servicii în toate statele membre. În plus, articolul 5 din Directiva 2001/14/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2001 privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară, tarifarea utilizării infrastructurii feroviare și certificarea în materie de siguranță (JO 2001, L 75, p. 29, Ediție specială, 07/vol. 8, p. 66) conferea întreprinderilor feroviare dreptul de acces, în mod nediscriminatoriu, la setul minim de prestații și de acces, prin intermediul rețelei la infrastructurile de servicii prevăzute în anexa II la aceeași directivă. De asemenea, după cum s-a arătat în considerentul (131) al deciziei atacate, la nivel național, normele de alocare a capacităților de infrastructură a căilor ferate publice definesc categoriile de servicii de infrastructură care corespund listei de servicii care figurează în anexa II la Directiva 2001/14. În special, potrivit paragrafului 57 din normele menționate, „pachetul minim de acces” și accesul la infrastructurile feroviare trebuie furnizate în mod nediscriminatoriu.

97 În plus, astfel cum reiese din considerentul (122) al deciziei atacate, articolul 29 alineatul (1) din Directiva 2001/14 prevedea că, „[î]n cazul perturbării circulației trenurilor provocată de o problemă de natură tehnică sau de un accident, administratorul infrastructurii trebuie să ia toate măsurile necesare pentru a se reveni la starea normală”. De asemenea, potrivit articolului 8 alineatul 1 punctul 4 din Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto sektoriaus reformos įstatymas (Legea privind reforma sectorului transporturilor feroviare a Republicii Lituania) din 27 aprilie 2004 (Žin., 2004, nr. 61-2182), în vigoare până la 8 octombrie 2011, reclamanta era obligată să asigure o stare tehnică bună a infrastructurilor feroviare publice și un trafic feroviar sigur și neîntrerupt. În plus, paragraful 69 din Normele de alocare a capacităților de infrastructură feroviară publică, adoptate prin Decizia nr. 611 a

guvernului Republicii Lituania la 19 mai 2004, modificată prin Decizia nr. 167 din 15 februarie 2006, prevede că, în cazul perturbării traficului feroviar cauzate de un accident de circulație feroviară, administratorul infrastructurii trebuie să ia toate măsurile necesare pentru a se reveni la starea normală.

98 Ținând seama de cele ce precedă, trebuie să se constate că, contrar celor pretinse de reclamantă, având în vedere cadrul normativ relevant, comportamentul în cauză, și anume demontarea întregii căi ferate, nu poate fi analizat în lumina jurisprudenței consacrate în materie de refuz de a furniza accesul la infrastructuri esențiale, ci trebuie analizat ca un comportament de natură să împiedice intrarea pe piață, făcând accesul la aceasta din urmă mai dificil, și să determine astfel un efect de excludere anticoncurențială. În consecință, aspectul dacă articolul 102 TFUE impunea reclamantei o obligație de a repara calea ferată este lipsit de relevanță pentru prezenta cauză.

99 Rezultă că, fără a săvârși o eroare, Comisia s-a abținut să aprecieze dacă comportamentul în litigiu îndeplinea condițiile privind natura indispensabilă serviciului la care s-a refuzat accesul și eliminarea oricărei concurențe stabilite la punctul 41 din Hotărârea din 26 noiembrie 1998, Bronner (C-7/97, EU:C:1998:569). Astfel, era suficient, sub rezerva unei eventuale justificări obiective, să se demonstreze că era vorba despre un comportament de natură să restrângă concurența și în special să constituie un obstacol pentru intrarea pe piață (a se vedea în acest sens Hotărârea din 6 decembrie 2012, AstraZeneca/Comisia, C-457/10 P, EU:C:2012:770, punctele 149 și 153).

100 Ca răspuns la argumentația Comisiei, reclamanta încearcă să repună în discuție această concluzie, arătând că nu era obligată, în temeiul articolului 102 TFUE, să își investească resursele într-o nouă infrastructură, dat fiind că calea ferată era complet deteriorată și nu mai putea fi utilizată. În special, potrivit reclamantei, nicio dispoziție de drept național nu îi impunea obligația absolută de a-și investi resursele foarte limitate într-o nouă infrastructură care să înlocuiască o cale ferată complet deteriorată, în condițiile în care erau disponibile alte rute pe rețea.

101 În această privință, este necesar să se arate că această argumentație se întemeiază pe premisa potrivit căreia Comisia, în loc să examineze ca practică abuzivă demontarea căii ferate, ar fi trebuit să examineze dacă, în lumina jurisprudenței privind infrastructurile esențiale, nerepararea acesteia din urmă putea fi calificată drept practică abuzivă. Or, din analiza efectuată la punctele 98 și 99 de mai sus reiese că această premisă este eronată.

102 În ceea ce privește argumentul potrivit căruia criteriul juridic întemeiat pe jurisprudența privind accesul la infrastructurile esențiale ar fi fost cel pe care Comisia însăși îl avea în vedere înainte de comunicarea privind obiecțiunile, dat fiind că, în cadrul unei reuniuni, la 25 martie 2013, cu reclamanta, serviciile Comisiei ar fi explicat că teoria prejudiciului în prezenta cauză se întemeia pe premisa potrivit căreia demontarea căii ferate constituia un refuz de a furniza accesul la servicii de infrastructură esențiale pentru LDZ, este suficient să se arate că faptul că procesul-verbal al unei reuniuni cu reprezentanții serviciilor Comisiei anterioare comunicării privind obiecțiunile, redactat exclusiv de consilierul juridic al reclamantei și neaprobat de Comisie, menționează că „teoria prejudiciului” reținută de aceasta în prealabil ar putea fi un refuz de a furniza servicii esențiale pentru LDZ nu poate fi obligatoriu pentru aprecierea Comisiei în decizia atacată. Pe de altă parte, din procesul-verbal în cauză reiese în mod expres că opiniile exprimate în cadrul reuniunii nu erau decât opinii preliminare și că puteau fi avute în vedere de Comisie și alte teorii ale prejudiciului. În special, din al doilea paragraf din secțiunea „Teoria prejudiciului” din acest proces-verbal reiese că, potrivit Comisiei, demontarea căii ferate putea fi considerată de asemenea o restrângere a concurenței prin obiect, în măsura în care aceasta ar fi putut împiedica concurența în furnizarea serviciilor de transport feroviar.

103 Având în vedere cele ce precedă, trebuie să se concluzioneze că Comisia nu era obligată să aprecieze compatibilitatea comportamentului reclamantei cu articolul 102 TFUE în lumina jurisprudenței consacrate în materie de refuz de a furniza accesul la infrastructuri esențiale.

104 Prin urmare, primul motiv trebuie respins ca nefondat.

2. Cu privire la al doilea motiv, întemeiat pe erori de apreciere și de drept în aplicarea articolului 102 TFUE în ceea ce privește aprecierea practicii în cauză

105 Prin intermediul celui de al doilea motiv, reclamanta invocă în esență o încălcare a articolului 102 TFUE, precum și erori vădite de apreciere în ceea ce privește aprecierea practicii în cauză, întrucât, în opinia sa, în împrejurările de drept și de fapt ale cauzei, demontarea căii ferate, care era o infrastructură neesențială și deteriorată, nu constituia un abuz de poziție dominantă. În special, potrivit reclamantei, chiar dacă, în împrejurări cu totul excepționale, demontarea unei asemenea infrastructuri ar fi putut constitui o practică abuzivă, deși condițiile stabilite de jurisprudență și amintite în cadrul primului motiv nu erau îndeplinite, Comisia nu ar fi demonstrat corespunzător cerințelor legale că astfel de împrejurări cu totul excepționale existau în speță în legătură cu calea ferată.

106 Reclamanta împarte al doilea motiv în patru aspecte.

107 Cu titlu introductiv, trebuie amintit că întinderea controlului de legalitate prevăzut la articolul 263 TFUE se extinde la toate elementele deciziilor Comisiei privind procedurile de aplicare a articolelor 101 și 102 TFUE care fac obiectul unui control aprofundat asigurat de Tribunal, în drept și în fapt, în lumina motivelor invocate de reclamantă și ținând seama de ansamblul elementelor prezentate de aceasta din urmă (a se vedea Hotărârea din 21 ianuarie 2016, Galp Energía España și alții/Comisia, C-603/13 P, EU:C:2016:38, punctul 72 și jurisprudența citată).

a) Cu privire la primul aspect al celui de al doilea motiv, întemeiat pe erori în „îndoielile” exprimate de Comisie în ceea ce privește realitatea defectelor căii ferate

108 Prin intermediul primului aspect al celui de al doilea motiv, reclamanta reproșează Comisiei că a săvârșit o eroare de drept dublată de o eroare de apreciere întrucât îndoielile pe care aceasta din urmă le-a menționat în legătură cu existența și cu importanța defectelor căii ferate pentru siguranța traficului ar fi lipsite de temei. În special, reclamanta reproșează Comisiei că a declarat că demontarea căii ferate nu era „justificată” și că explicațiile tehnice pe care le furnizase cu privire la calea ferată și la defectele acesteia erau „puțin convingătoare”. Aceasta arată de asemenea că „îndoielile” exprimate în legătură cu existența și cu importanța defectelor căii ferate erau în realitate motivate de împrejurarea că Comisia o suspecta că a utilizat probleme de siguranță ca pretext pentru a disimula comportamentul său.

109 În susținerea acestui prim aspect, reclamanta formulează patru critici.

1) Cu privire la prima critică din cadrul primului aspect, întemeiată pe existența unor îndoieli în ceea ce privește apariția deformării căii ferate

110 Prin intermediul primei critici, reclamanta arată că îndoielile exprimate de Comisie în ceea ce privește apariția deformării sunt total lipsite de temei. Reclamanta susține că îndoielile exprimate de Comisie cu privire la existența deformării sunt motivate de suspiciuni legate de împrejurarea că aceasta a invocat probleme de siguranță pentru a-și justifica comportamentul. Astfel, în această privință, ea arată că deformarea a fost raportată rapid de mai mulți dintre salariații săi care participau la supravegherea căii ferate sau erau responsabili de aceasta și că toate rapoartele lor erau coerente în descrierea deformării. Prin urmare, potrivit reclamantei, nu există absolut niciun motiv pentru a bănui că toți ar fi putut „complota” pentru a „inventa” o deformare care nu exista.

111 Comisia și intervenienta contestă această critică.

112 În speță, este suficient să se constate că, după cum recunoaște însăși reclamanta, Comisia a indicat în considerentul (181) al deciziei atacate că, în pofida îndoielilor sale cu privire la existența deformării, ea și-a întemeiat analiza pe ipoteza potrivit căreia aceasta s-a produs astfel cum a fost prezentată de reclamantă. În special, Comisia a considerat că nu existau suficiente probe pentru a înlătura afirmațiile reclamantei privind apariția și amploarea deformării, aspect pe care l-a confirmat din nou în ședință, ca răspuns la o întrebare a Tribunalului. În plus, asemenea reclamantei, Comisia a recunoscut că deformarea fusese înregistrată în diverse documente scrise prezentate de reclamantă. Din considerentul (179) al deciziei atacate reiese de asemenea că Comisia a examinat împrejurările în care a apărut deformarea nu pentru a încerca să demonstreze că reclamanta a acționat cu rea-credință inventând pur și simplu deformarea, ci numai pentru că intervenienta a arătat că deformarea nu s-ar fi putut produce în modul descris de reclamantă, ceea ce aceasta din urmă a contestat cu fermitate.

113 În consecință, trebuie să se constate că argumentația reclamantei întemeiată pe existența unor pretinse îndoieli exprimate de Comisie cu privire la existența deformării căii ferate trebuie respinsă.

2) Cu privire la a doua critică din cadrul primului aspect, întemeiată pe erori în aprecierea afirmației potrivit căreia demontarea căii ferate rezulta numai din deformare

114 Prin intermediul celei de a doua critici, reclamanta contestă afirmația, cuprinsă în considerentul (329) al deciziei atacate, potrivit căreia ea ar fi arătat inițial, în răspunsul său la prima solicitare de informații din 6 ianuarie 2012, că demontarea întregii căi ferate rezulta numai din apariția deformării. În această privință, ea susține că a făcut trimitere, în răspunsul său, la descrierea detaliată a procedurii care a condus la închiderea și la demontarea căii ferate. În consecință, potrivit reclamantei, atât în răspunsul său la prima solicitare de informații, cât și în observațiile sale referitoare la comunicarea privind obiecțiunile, ea a invocat aceleași argumente, și anume că, deși deformarea a determinat-o să evalueze calea ferată în întregime, starea generală a căii ferate, iar nu numai apariția deformării, este cea care a justificat demontarea acesteia.

115 Comisia și intervenienta contestă această critică.

116 În speță, trebuie să se arate că, astfel cum s-a constatat în considerentul (329) al deciziei atacate, în răspunsul la prima solicitare de informații, reclamanta a afirmat că „[î]nchiderea și demontarea ulterioară a părții lituaniene a căii [ferate] au fost consecința incidentului care s-a produs pe calea ferată la 2 septembrie 2008”. Totuși, imediat după această frază, reclamanta a făcut trimitere la „descrierea detaliată a procedurii care a condus la închiderea și la demontarea [căii ferate]”.

117 Or, chiar presupunând că afirmația, cuprinsă în decizia atacată, potrivit căreia reclamanta a susținut inițial că demontarea căii ferate era consecința apariției deformării nu este prezentată în mod corect, așa cum susține aceasta, trebuie să se constate că împrejurarea menționată este lipsită de relevanță, din moment ce, în decizia atacată, Comisia nu și-a întemeiat analiza pe această afirmație, ci pe argumentația reclamantei prezentată ca răspuns la comunicarea privind obiecțiunile. Astfel, afirmația în litigiu nu a servit decât pentru a exclude posibilitatea ca deformarea în sine să fi justificat demontarea întregii căi ferate.

118 În consecință, critica reclamantei trebuie respinsă.

3) Cu privire la a treia critică din cadrul primului aspect, întemeiată pe erori în aprecierea diferențelor dintre rapoartele din 5 septembrie 2008 și scrisorile din 4 și din 5 septembrie 2008

119 Prin intermediul celei de a treia critici, reclamanta arată că pretinsele divergențe neexplicate, subliniate de Comisie în considerentul (334) al deciziei atacate, între rapoartele din 5 septembrie 2008, pe de o parte, și cele două scrisori ale directorului local al unei sucursale a reclamantei (denumit în continuare „directorul local”) din 4 și din 5 septembrie 2008, pe de altă parte, potrivit cărora rapoartele indicau,

într-o privință, că o reparare locală a locului deformării era suficientă, în timp ce, în alta, scrisorile directorului local făceau referire la necesitatea unor lucrări complete la calea ferată, s-ar datora faptului că misiunea celor patru membri ai comisiei de inspecție era limitată la analiza deformării și că aceștia ar fi examinat exclusiv locul deformării, iar nu întreaga cale ferată. În schimb, misiunea directorului local, căruia membrii comisiei de inspecție i-au transmis rapoartele lor, nu ar fi fost limitată. Astfel, acesta ar fi fost salariatul cel mai experimentat, întrucât era responsabil de infrastructuri și de siguranța traficului în regiunea sa, iar principala sa responsabilitate ar fi constat în evaluarea importanței incidentului pentru siguranța întregii căi ferate. Pe baza experienței sale în ceea ce privește calea ferată și ținând seama de faptul că toate măsurile luate anterior, printre altele reparațiile minore și reducerile vitezei la 25 km/h, nu au împiedicat un incident atât de grav precum deformarea, care ar fi putut avea un impact potențial devastator asupra mediului (poluare petrolieră) și care ar fi putut de asemenea să se producă pe un cu totul alt segment al căii ferate, acesta ar fi fost determinat să concluzioneze că o renovare, cu alte cuvinte o reconstruire a întregii căi ferate, era necesară pentru reluarea traficului în deplină siguranță. Pe de altă parte, reclamanta precizează că limitarea vitezei pe calea ferată era bine cunoscută de aceasta, astfel încât Comisia nu ar putea trage nicio concluzie din împrejurarea că directorul local nu a menționat în mod expres în scrisorile sale din 4 și din 5 septembrie 2008 că reducerea vitezei maxime nu a împiedicat deformarea.

120 Comisia și intervenienta contestă această critică.

121 În această privință, trebuie amintit că, la 3 septembrie 2008, reclamanta a numit o comisie de inspecție compusă din cadre ale filialei sale locale pentru a investiga motivele deformării. Comisia de inspecție nu a vizitat și nu a inspectat decât locul deformării. Prin urmare, concluziile sale privind starea căii ferate făceau referire numai la acest loc. Comisia de inspecție a prezentat două rapoarte, și anume raportul de investigație din 5 septembrie 2008 și raportul tehnic din 5 septembrie 2008.

122 Potrivit raportului de investigație din 5 septembrie 2008, deformarea ar fi fost provocată de deteriorarea fizică a numeroase elemente care alcătuiesc structura căii ferate. Acest raport de investigație a confirmat de asemenea că traficul trebuia să rămână suspendat „până când toate lucrările de restaurare și de reparare sunt finalizate”.

123 Observațiile cuprinse în raportul de investigație din 5 septembrie 2008 au fost confirmate de raportul tehnic din 5 septembrie 2008, care, la fel ca primul raport, s-a referit numai la locul deformării și a identificat cauza deformării în diverse probleme privind structura căii ferate. Raportul tehnic din 5 septembrie 2008 a concluzionat că accidentul de trafic care s-a produs sub forma unei deformări pe calea ferată trebuia calificat drept incident și că era cauzat de uzura fizică a elementelor superioare ale structurii căii ferate.

124 La 4 septembrie 2008, cu o zi înainte de transmiterea de către comisia de inspecție a rapoartelor din 5 septembrie 2008, directorul local a trimis o scrisoare către Direcția infrastructurilor feroviare a LG. În această scrisoare, directorul local făcea aceleași constatări precum cele cuprinse în rapoartele din 5 septembrie 2008, însă ajungea la concluzia potrivit căreia „o reparare parțială a căii ferate nu ar rezolva problema” și solicita autorizarea și finanțarea necesare pentru punerea în aplicare a unui proiect de reparare a întregii căi ferate.

125 Directorul local și-a reluat concluziile într-o a doua scrisoare, din 5 septembrie 2008, în care a estimat costul lucrărilor la 38 de milioane de litas lituanieni (LTL), corespunzând unei sume de aproximativ 11,2 milioane de euro.

126 Astfel, în primul rând, trebuie să se arate că din conținutul scrisorilor din 4 și din 5 septembrie 2008 ale directorului local nu reiese că, așa cum susține reclamanta, mandatul său nu a fost limitat la locul deformării, motiv pentru care acesta ar fi fost determinat să evalueze starea întregii căi ferate, în timp ce comisia de inspecție din 3 septembrie 2008 și-a limitat examinarea la locul deformării. Într-adevăr, în scrisoarea din 4 septembrie 2008, autorul s-a limitat la a menționa faptul că o deformare la al

optsprezecelea kilometru al căii ferate fusese semnalată cu ocazia unei inspecții regulate, apoi a enumerat rezultatele inspecției în ceea ce privește cauza deformării și a concluzionat declarând că „reparațiile parțiale nu ar rezolva problema”. În încheiere, acesta a solicitat de asemenea autorizarea și finanțarea necesare pentru punerea în aplicare a unui proiect de reparare a întregii căi ferate. În plus, scrisoarea din 5 septembrie 2008 este o scrisoare succintă în care directorul local a raportat data și ora deformării și a apreciat că, pentru a restabili traficul pe calea ferată, erau necesare lucrări la această cale ferată în întregime. El a estimat de asemenea costul lucrărilor la 38 de milioane LTL și i-a solicitat destinatarului să contribuie la alocarea fondurilor pentru executarea acestor lucrări.

127 În al doilea rând, astfel cum arată Comisia, trebuie să se constate că membrii comisiei de inspecție din 3 septembrie 2008, care au pregătit rapoartele din 5 septembrie 2008 și care au recomandat o reparare locală a deformării, erau cadre superioare care aparțineau aceleiași sucursale a LG precum directorul local și care, asemenea acestuia din urmă, trebuiau să cunoască istoricul căii ferate.

128 În al treilea rând, după cum s-a constatat în considerentul (332) al deciziei atacate, trebuie să se observe că din compararea rapoartelor din 5 septembrie 2008 cu scrisoarea din 4 septembrie 2008 a directorului local, astfel cum este rezumată în tabelul nr. 2, care figurează în considerentul (46) al deciziei atacate, reiese că cele trei documente menționează aceleași probleme privind structura căii ferate. În consecință, este dificil să se perceapă motivele pentru care rapoartele din 5 septembrie 2008 recomandau reparații locale la locul deformării, în timp ce scrisorile din 4 și din 5 septembrie 2008 propuneau lucrări de reparație complete pe întreaga cale ferată.

129 În al patrulea rând, trebuie să se considere că reclamanta nu poate susține în mod întemeiat că directorul local a constatat necesitatea demontării și a reconstruirii integrale a căii ferate pe baza experienței sale cu privire la aceasta și a faptului că măsurile luate anterior, printre altele reducerile vitezei, nu au împiedicat apariția deformării. Astfel, scrisorile directorului local din 4 și din 5 septembrie 2008 nu menționează un pretins eșec al măsurilor precedente, precum limitarea vitezei. În special, scrisoarea directorului local din 4 septembrie 2008 s-a limitat la a constata, fără alte precizări, că „reparațiile parțiale nu ar rezolva problema”. Pe de altă parte, împrejurarea că problema limitării vitezei pe calea ferată era bine cunoscută în cadrul LG, presupunând că ar fi dovedită, nu poate suplini lipsa unei referiri la eșecul măsurilor precedente și nici, în niciun caz, să justifice incoerențele dintre rapoartele din 5 septembrie 2008 și scrisorile directorului local.

130 Rezultă că justificările invocate de reclamantă pentru a explica diferențele dintre rapoartele din 5 septembrie 2008 și scrisorile directorului local din 4 și din 5 septembrie 2008 nu sunt suficiente pentru a invalida constatarea incoerențelor evidențiate de Comisie în decizia atacată.

131 Prin urmare, critica reclamantei trebuie respinsă.

4) Cu privire la a patra critică din cadrul primului aspect, întemeiată pe faptul că Comisia ar fi înlăturat în mod eronat argumentele referitoare la problemele sistemice ale patului de cale ferată

132 Prin intermediul celei de a patra critici, reclamanta arată că argumentele pe care le-a invocat în ceea ce privește problemele sistemice ale patului de cale ferată nu erau, astfel cum a apreciat Comisia în decizia atacată, incoerente sau puțin convingătoare. Acestea se explică, în opinia sa, prin împrejurarea specială că tardiv, abia la 11 septembrie 2008, un expert specializat în paturi de căi ferate și în balasturi a putut analiza calea ferată. Comisia extraordinară creată la 10 septembrie 2018 și care a examinat calea ferată ar fi constatat printre altele o deteriorare ridicată a balastului, patru „rigole” care demonstrau „defecte ale platformei”, precum și o lățime a patului care nu corespundea reglementărilor tehnice. Pe baza acestor constatări, comisia extraordinară a concluzionat că, în acest caz, deformarea trebuia să fi fost provocată de probleme sistemice în sistemul de fixare și în patul de cale ferată. Potrivit reclamantei, această concluzie nu necesita excavarea balastului. Astfel, defectele respective, perfect vizibile, privind

în special starea și forma balastului și care furnizau indicații importante cu privire la starea necorespunzătoare a patului în general, ar fi fost suficiente în sine pentru a permite experților să ajungă la concluzia lor.

133 Potrivit reclamantei, calea ferată era, în plus, într-o stare generală deplorabilă, iar apariția deformării a indicat în mod clar comisiei extraordinare că măsurile punctuale adoptate până atunci (reparații minore ale structurii căii ferate și reduceri ale vitezei) nu au fost suficiente pentru a rezolva gravele probleme de siguranță care se puneau. Pe baza concluziilor tehnice clare ale expertului în paturi de căi ferate și în balasturi, precum și a celor ale comisiei extraordinare în ansamblu, nu exista, în consecință, din punctul de vedere al reclamantei, altă soluție decât o reconstruire a întregii căi ferate pentru a evita apariția altor incidente periculoase sau chiar a accidentelor. Prin urmare, potrivit reclamantei, această nouă evaluare globală și detaliată a căii ferate în ansamblu este cea care a constituit temeiul deciziei de demontare a căii ferate.

134 Comisia și intervenienta contestă această critică.

135 În speță, trebuie amintit că, în considerentul (336) al deciziei atacate, Comisia a observat că, în corespondența sa cu ministrul transporturilor și comunicațiilor și în observațiile sale prezentate în cursul procedurii administrative, reclamanta a afirmat adesea că motivul principal al demontării întregii căi ferate trebuia căutat într-o problemă sistemică în patul acestei căi ferate, și anume o deteriorare a balastului care ar fi provocat îngustarea patului de cale ferată, pentru repararea căruia era necesară demontarea structurii căii ferate. Totuși, în considerentul (337) al deciziei atacate, Comisia a subliniat că starea căii ferate era cunoscută cel puțin de la un raport precedent din 3 septembrie 2004 și că, cu toate acestea, nu a fost semnalată nicio problemă sistemică în patul de cale ferată la acea dată și până la întocmirea unui raport de inspecție extraordinară la 12 septembrie 2008, deși calea ferată a făcut obiectul unor controale regulate între aceste două date.

136 Pe de altă parte, în considerentul (338) al deciziei atacate, Comisia a precizat că, în răspunsul la comunicarea privind obiecțiunile, reclamanta a declarat că, spre deosebire de comisia de inspecție care a pregătit rapoartele din 5 septembrie 2008 și care nu a evidențiat nicio problemă la nivelul patului de cale ferată, comisia de inspecție extraordinară creată la 10 septembrie 2008 cuprindea specialiști în paturi de căi ferate și în balasturi care au apreciat că, „pentru a efectua o analiză a patului, trebuia excavat balastul, starea necorespunzătoare a patului nefiind vizibilă”.

137 Cu toate acestea, din considerentul (339) al deciziei atacate reiese că, atunci când Comisia a dorit ulterior să obțină precizări cu privire la această nouă explicație, reclamanta a arătat că comisia de inspecție extraordinară nu a excavat niciun balast al căii ferate.

138 În plus, din considerentul (340) al deciziei atacate reiese că, în răspunsul său la scrisoarea de expunere a faptelor, reclamanta și-a modificat încă o dată explicațiile, susținând că principalul obiectiv al comisiei de inspecție extraordinară a fost de a efectua o evaluare vizuală a căii ferate, pentru a detecta defectele vizibile ale acesteia. Potrivit reclamantei, o analiză specială ar fi putut fi efectuată numai după detectarea acestor defecte vizibile. În același considerent al deciziei atacate se subliniază totuși că niciunul dintre aceste defecte nu a fost menționat în raportul de inspecție extraordinară din 12 septembrie 2008 și că decizia de a demonta calea ferată a fost adoptată înainte de efectuarea de către comisia de inspecție a vreunei analize speciale despre care se presupune că ar fi inclus o excavare a balastului.

139 Astfel, în primul rând, este necesar să se constate că raportul de inspecție al comisiei extraordinare din 12 septembrie 2008 conținea două secțiuni diferite, dintre care una privea caracteristicile principale ale căii ferate, iar cealaltă defectele constatate de-a lungul acestei căi ferate în urma deformării. Acest raport de inspecție nu menționa nivelul de deteriorare a balastului printre defectele constatate de-a lungul căii ferate, dar acest element era menționat în partea rezervată caracteristicilor principale ale căii ferate, alături de alte elemente precum tipul șinelor, tipul traverselor de cale ferată și intensitatea

traficului. Rezultă că deteriorarea balastului, astfel cum este menționată în raportul de inspecție al comisiei extraordinare din 12 septembrie 2008, și anume printre caracteristicile constante și obiective ale căii ferate, nu este relevantă pentru a explica necesitatea de a demonta întreaga cale ferată.

140 În plus, singurul defect privind patul de cale ferată menționat în raportul în cauză consta în patru „rigole” care demonstrau „defecte ale patului”, precum și o lățime a patului care nu corespundea reglementărilor tehnice. Cu toate acestea, astfel cum arată Comisia, reclamanta nu explică de ce apariția a patru rigole de-a lungul căii ferate ar fi necesitat demontarea întregii căi ferate.

141 În al doilea rând, în ceea ce privește argumentul potrivit căruia, pentru ca comisia extraordinară să poată constata existența unor probleme ale patului, nu era necesar să se procedeze la excavarea balastului, trebuie să se arate că un asemenea argument, presupunând că ar fi dovedit, este în contradicție cu argumentul invocat de reclamantă în răspunsul său la comunicarea privind obiecțiunile, potrivit căruia starea necorespunzătoare a patului nu era vizibilă, iar examinarea sa necesita o excavare a balastului. Or, această contradicție confirmă dificultățile reclamantei de a oferi o justificare coerentă pentru demontarea căii ferate.

142 În al treilea și ultimul rând, trebuie să se constate că argumentele invocate de reclamantă în susținerea celei de a patra critici nu sunt suficiente pentru a explica celelalte incoerențe evidențiate de Comisie în decizia atacată, în special în considerentul (340) al acesteia din urmă.

143 Ținând seama de tot ceea ce precedă, trebuie să se constate că Comisia nu a săvârșit o eroare de apreciere întrucât a concluzionat că argumentele reclamantei referitoare la problemele sistemice ale patului de cale ferată erau incoerente sau puțin convingătoare.

144 Această concluzie nu poate fi repusă în discuție de argumentul reclamantei potrivit căruia starea generală deplorabilă a căii ferate, conjugată cu noua evaluare globală detaliată a acesteia din urmă în ansamblu, efectuată de comisia extraordinară în urma constatării deformării, au determinat-o să considere că o reconstruire a întregii căi ferate era necesară pentru restabilirea traficului în deplină siguranță. Astfel, un asemenea argument nu este relevant pentru a repune în discuție îndoielile pe care Comisia le-a ridicat cu privire la problemele sistemice ale patului de cale ferată, pe baza documentelor prezentate de reclamantă. În orice caz, întrucât acest argument este reiterat în cadrul celui de al doilea aspect al celui de al doilea motiv, el va face obiectul unei analize în cadrul acestuia din urmă.

145 Prin urmare, critica reclamantei trebuie respinsă.

146 În lumina tuturor celor ce precedă, trebuie să se constate că niciuna dintre criticile invocate de reclamantă în susținerea primului aspect al celui de al doilea motiv nu este susceptibilă să repună în discuție concluzia la care a ajuns Comisia în decizia atacată potrivit căreia explicațiile care au fost prezentate cu privire la existența și la importanța defectelor căii ferate pentru siguranța traficului erau incompatibile între ele, contradictorii și puțin convingătoare.

147 În consecință, primul aspect al celui de al doilea motiv trebuie respins.

b) Cu privire la al doilea aspect al celui de al doilea motiv, întemeiat pe erori de apreciere în măsura în care Comisia a considerat că demontarea căii ferate era „extrem de neobișnuită”

148 După ce a amintit că dispunea, pe baza concluziilor tehnice prezentate în urma inspecției comisiei extraordinare, de două opțiuni, și anume, pe de o parte, reparații inițiale specifice urmate de o reconstrucție completă a întregii căi ferate într-un termen de cinci ani (denumită în continuare „opțiunea 1”) sau, pe de altă parte, o reconstrucție completă și imediată a căii ferate (denumită în

continuare „opțiunea 2”), reclamanta susține că, în împrejurările speciale ale cauzei, punerea în aplicare imediată a opțiunii 2 nu era „extrem de neobișnuită”, astfel încât această circumstanță nu putea fi utilizată cu titlu de element constitutiv al unei practici abuzive.

149 În această privință, în primul rând, reclamanta arată că „extrem de neobișnuită” era calea ferată, întrucât, la data faptelor, aceasta avea aproape 140 de ani și nu fusese efectuată nicio restaurare de amploare din anul 1972. Ar fi fost detectate mai multe defecte pe întreaga cale ferată, dar ar fi fost efectuate numai unele mici reparații, asociate cu reduceri ale vitezei de circulație a trenurilor la 25 km/h. Astfel de măsuri, departe de a fi conforme cu practica sectorului în Europa, ar fi, potrivit reclamantei, expresia situației sale financiare foarte delicate și a celei a acționarului său unic, statul lituanian.

150 În al doilea rând, în urma apariției deformării și a evaluării detaliate a stării întregii căi ferate efectuate de comisia extraordinară, reclamanta susține că devenise evident că o nouă reparație parțială și puțin costisitoare nu ar fi rezolvat problemele de siguranță a căii ferate. Pentru acest motiv, la 19 septembrie 2008, reclamanta a decis că reconstrucția căii ferate (fie în cadrul opțiunii 1, fie în cadrul opțiunii 2) era singurul mod de a garanta siguranța traficului.

151 În al treilea rând, reclamanta arată că, dintre cele două opțiuni între care a trebuit să aleagă, opțiunea 2 era singura soluție pertinentă și rezonabilă din punct de vedere economic. În opinia sa, reparațiile inițiale nu ar fi rezolvat în mod real diversele probleme, dat fiind că, chiar punând în aplicare opțiunea 1, o reconstrucție a întregii căi ferate ar fi fost necesară într-un termen de cinci ani. În plus, opțiunea 1 ar fi fost, *in fine*, mai costisitoare decât opțiunea 2. Pe de altă parte, opțiunea 1 ar fi impus o repetare importantă a lucrărilor, spre deosebire de opțiunea 2, în care lucrările erau executate o singură dată. În plus, toate materialele utilizate pentru reparațiile inițiale ar fi trebuit să fie înlocuite din nou la momentul reconstrucției ulterioare.

152 În al patrulea rând, reclamanta susține că, dat fiind că opțiunea 2 era singura soluție pertinentă și rezonabilă din punct de vedere economic, nu avea niciun motiv să întârzie punerea sa în aplicare. De altfel, LDZ ar fi explicat ea însăși că o cale ferată era în mod normal demontată atunci când nu exista niciun motiv să se considere că aceasta va fi reutilizată. LDZ ar fi confirmat de asemenea că o demontare era o practică obișnuită care era necesară în cazul în care șinele existente trebuiau înlocuite cu altele sau în cazul în care era necesar să se efectueze lucrări de renovare, de exemplu renovarea patului și a balastului care, din punct de vedere tehnic, nu putea fi realizată atât timp cât șinele nu erau înlăturate. În plus, reclamanta arată că a decis să reutilizeze unele dintre materialele căii ferate pentru repararea altor căi ferate. Potrivit reclamantei, aceste materiale ar fi fost deteriorate în timpul iernii dacă nu le-ar fi înlăturat rapid în octombrie 2008 pentru a le depozita în deplină siguranță. În sfârșit, reclamanta afirmă că, prin demontarea rapidă a căii ferate și prin solicitarea simultană de fonduri pentru reconstruirea acesteia, ea a demonstrat suficient societății Orlen, care exercita asupra sa o presiune constantă, determinarea sa de a reconstrui calea ferată, în conformitate cu obligațiile contractuale care se impuneau.

153 În al cincilea rând, reclamanta arată că, la momentul dezafectării căii ferate, și anume la 3 octombrie 2008, se aștepta în mod rezonabil să obțină fondurile necesare pentru reconstruirea căii ferate, întrucât nu resimțea încă efectele crizei financiare declanșate de falimentul băncii Lehman Brothers în septembrie 2008. În special, potrivit reclamantei, la data faptelor, aceasta nu putea să prevadă o evoluție atât de defavorabilă a situației, care a obligat-o să înceteze, începând cu sfârșitul anului 2008, punerea în aplicare a principalelor sale proiecte de renovare, dintre care unul se referea la calea ferată. În plus, reclamanta subliniază că, la data faptelor, existau încă fonduri ale Uniunii disponibile pentru investiții mari în infrastructurile feroviare în perioada 2007-2013 și că se aștepta în mod legitim să poată beneficia de acestea pentru finanțarea reconstruirii căii ferate. Afirmația cuprinsă în decizia atacată și potrivit căreia, în scrisoarea din 2 octombrie 2008 adresată Ministerului Transporturilor și Comunicațiilor, ea nu a făcut un efort real pentru a obține o finanțare pentru renovarea căii ferate ar fi, prin urmare, lipsită de temei.

154 În observațiile sale cu privire la memoriul în intervenție, reclamanta precizează că nu dispunea de fonduri suficiente pentru a realiza toate lucrările importante de renovare la rețeaua sa și că trebuia să determine cum să utilizeze resursele sale foarte limitate în modul cel mai pertinent. La momentul demontării căii ferate, ar fi fost disponibile fonduri ale Uniunii și subzista numai problema alocării unei părți din aceste fonduri pentru calea ferată. Cu toate acestea, incidentul ar fi modificat complet analiza priorităților. Pe de altă parte, potrivit reclamantei, ținând seama de profiturile nete realizate în anul 2008, numai fondurile proprii ar fi fost suficiente și erau disponibile pentru a finanța integral reconstruirea căii ferate în ipoteza în care nu s-ar fi obținut o finanțare din partea Uniunii sau a statului.

155 Comisia și intervenienta contestă această argumentație.

156 Trebuie să se constate că, prin argumentația sa, reclamanta contestă aprecierile efectuate de Comisie în considerentele (184)-(198) ale deciziei atacate și potrivit cărora în esență, pe de o parte, demontarea căii ferate a fost efectuată în mare grabă fără să fi fost adoptată nicio măsură pregătitoare pentru reconstrucție [considerentele (184)-(193) ale deciziei atacate] și, pe de altă parte, această demontare era contrară practicii obișnuite în sectorul feroviar [considerentele (194)-(198) ale deciziei atacate].

157 În această privință, în primul rând, trebuie amintit că, în considerentul (184) al deciziei atacate, Comisia a apreciat că reclamanta a demontat calea ferată în mare grabă, fără a mobiliza fondurile necesare și fără a urma etapele pregătitoare normale în vederea reconstruirii acesteia. Din considerentul (185) al deciziei atacate reiese că, în răspunsul la solicitarea de informații a Comisiei, reclamanta a explicat că „[s]egmentul lituanian al [căii ferate] [fusese] demontat […] cu scopul de a desfășura lucrări de reconstrucție și de a-l redeschide circulației cât mai curând posibil, întrucât calea ferată era importantă pentru Orlen, unul dintre clienții săi majori”. Reclamanta precizează de asemenea că a „acționat sub o presiune constantă a Orlen pentru a accelera reconstrucția pe această cale ferată și, în consecință, a depus toate eforturile posibile pentru a efectua lucrările necesare cât mai curând posibil”.

158 În al doilea rând, în considerentul (186) al deciziei atacate, Comisia a arătat că reclamanta a considerat la acel moment că nu dispunea de fonduri suficiente pentru a renova calea ferată și că era evident că trebuia finalizată o lungă procedură administrativă înainte ca fondurile să poată fi obținute pentru un proiect de această amploare. Astfel, potrivit modalităților stabilite de statul lituanian la acel moment, lucrările de infrastructură mari erau finanțate din fondurile Uniunii, în timp ce resursele limitate ale reclamantei trebuiau utilizate numai pentru întreținerea curentă a infrastructurilor. O cerere de finanțare din partea Uniunii trebuia susținută de măsuri pregătitoare, inclusiv un studiu de fezabilitate care, în speță, a necesitat doi ani pentru a fi realizat. Decizia finală de a aloca fonduri structurale ale Uniunii unui proiect trebuia adoptată de Ministerul Transporturilor și Comunicațiilor. Nu exista, așadar, nicio garanție că se vor obține fonduri, astfel încât nu exista nicio urgență în demontarea căii ferate. În sfârșit, în considerentul (187) al deciziei atacate, Comisia a observat de asemenea că demontarea întregii căi ferate nu ar fi permis să se câștige mult timp, în condițiile în care adevărata reconstrucție ar fi putut începe după finalizarea tuturor etapelor administrative preliminare.

159 Pe de altă parte, din considerentul (188) al deciziei atacate reiese că Comisia a solicitat reclamantei să îi explice modul în care demontarea căii ferate în octombrie 2008 ar fi putut accelera reconstrucția acesteia, în măsura în care ar mai fi trebuit realizată o procedură îndelungată și incertă de solicitare a fondurilor necesare. Din același considerent reiese că, în răspunsul său, reclamanta a reiterat, în esență, afirmația sa potrivit căreia demontarea căii ferate era o etapă necesară pentru reconstrucția acesteia și trebuia să servească la reducerea timpului necesar pentru lucrările rămase. Aceasta a adăugat că procedura nu era îndelungată, ci mai degrabă simplă, că, „[a]tunci când a făcut cererea de finanțare, [ea] se putea aștepta în mod rezonabil ca fondurile să fie acordate pentru acest proiect” și că „[a]ceastă încredere a fost consolidată de împrejurarea că i s-a solicitat să prezinte un studiu de fezabilitate pentru proiect”. Potrivit considerentului (189) al deciziei atacate, în răspunsul la comunicarea privind obiecțiunile, reclamanta a repetat argumentul potrivit căruia a demontat calea

ferată cu unica intenție de a o repara cât mai repede posibil. Aceasta a susținut că demontarea căii ferate nu era o măsură extraordinară, ci mai degrabă o măsură necesară înainte ca ruta scurtă să poată fi reparată în întregime și ca traficul să poată fi reluat.

160 În al treilea rând, în considerentul (190) al deciziei atacate, Comisia a arătat că reclamanta a adresat cererea sa de finanțare la 2 octombrie 2008 într-o scrisoare scurtă adresată ministrului transporturilor și comunicațiilor, prin care solicita 620 de milioane LTL (aproximativ 179,71 milioane de euro) pentru renovarea a opt căi ferate diferite, printre care calea ferată în cauză, fără să se facă vreo declarație specifică în ceea ce o privește pe aceasta din urmă. În plus, Comisia a subliniat că procedura normală de aprobare trebuia să fie îndelungată și că rezultatul acesteia nu putea fi garantat. Totuși, reclamanta a început să demonteze calea ferată începând cu ziua următoare, la 3 octombrie 2008, fără a aștepta măcar răspunsul ministrului transporturilor și comunicațiilor. Din considerentul (191) al deciziei atacate reiese că, în răspunsul pe care l-a primit la 28 octombrie 2008, Ministerul Transporturilor și Comunicațiilor a subliniat că, întrucât aceste proiecte nu au fost aprobate în trecut, nu a fost prevăzută nicio finanțare. În plus, Ministerul Transporturilor și Comunicațiilor a amintit reclamantei că fondurile Uniunii erau încă disponibile și a invitat-o să identifice proiecte de finanțare. Cu toate acestea, întrucât succesul cererii de finanțare depinde de rezultatele unui studiu de fezabilitate și de decizia Ministerului Transporturilor și Comunicațiilor, reclamanta nu putea, potrivit Comisiei, să se aștepte în mod rezonabil ca fondurile Uniunii să fie alocate, dacă era cazul, într-un termen scurt.

161 În al patrulea rând, în considerentul (192) al deciziei atacate, Comisia a apreciat că acțiunile ulterioare ale reclamantei demonstrau de asemenea că aceasta nu a urmărit să reconstruiască calea ferată. În această privință, ea a subliniat în special că reclamanta a pregătit note în atenția guvernului lituanian pentru a pleda împotriva reconstruirii căii ferate și că a recomandat adăugarea renovării căii ferate pe lista de finanțare prioritară numai pentru că guvernul i-a solicitat să facă acest lucru.

162 În plus, în considerentul (194) și următoarele ale deciziei atacate, Comisia a detaliat motivele pentru care considera că demontarea căii ferate era „extrem de neobișnuită” și contrară „practicii curente” din sectorul feroviar. Astfel, pe de o parte, Comisia a arătat că, deși existau mai multe căi ferate în Lituania pe care traficul era suspendat, reclamanta nu a fost în măsură să furnizeze un alt exemplu de cale ferată care ar fi fost demontată înainte ca lucrările de renovare să poată începe.

163 Pe de altă parte, Comisia a amintit că a trimis solicitări de informații gestionarilor infrastructurilor feroviare din celelalte două state baltice, Republica Estonia și Republica Letonia. Gestionarul infrastructurilor feroviare estonian nu a putut furniza decât un singur exemplu de demontare a unui tronson lung de cale ferată. În acest caz, calea ferată fusese demontată întrucât ruta în sine fusese închisă, abandonată și înlocuită cu alta. Gestionarul infrastructurilor feroviare estonian a indicat de asemenea că lucrările care necesitau demontarea căilor ferate nu erau efectuate în același timp pe ansamblul unei căi ferate, ci pe intervale, care întrerupeau traficul pentru o durată maximă de 12 ore. Lucrările de reparație majore, inclusiv demontarea unei căi ferate, nu ar începe înainte ca procedura administrativă care le aprobă să fie încheiată. În ceea ce privește LDZ, care este societatea gestionară a infrastructurilor feroviare letone, acesta a arătat că o cale ferată nu era demontată, în general, decât după o perioadă de mai mulți ani în care nu fusese utilizată și numai dacă nu exista niciun motiv să se considere că va fi utilizată din nou. În cele două exemple furnizate de LDZ, căile ferate fuseseră demontate după 10 și 13 ani de închidere. În plus, demontarea unei căi ferate în vederea unor lucrări de reparație ar fi efectuată, în Letonia, în etape. Astfel de lucrări nu ar începe înainte ca procedura administrativă să fie încheiată și ca finanțarea să fie asigurată.

164 În speță, în ceea ce privește, în primul rând, problema demontării căii ferate în mare grabă fără să fi fost adoptată nicio măsură pregătitoare pentru reconstrucție, *primo*, Tribunalul observă că din analiza primului aspect al celui de al doilea motiv reiese că reclamanta nu a dovedit că, după apariția deformării și evaluarea detaliată a stării întregii căi ferate, aceasta se afla într-o asemenea stare încât să justifice demontarea sa integrală imediată. În schimb, este necesar să se constate că raportul de inspecție al comisiei extraordinare din 12 septembrie 2008, care a examinat calea ferată în întregime,

nu a detectat defecte pe toată această cale ferată, ci numai, astfel cum a arătat Comisia pe baza informațiilor oferite de reclamantă, pe 1,6 km de cale ferată. În plus, într-o scrisoare trimisă la 18 septembrie 2008 de Direcția infrastructurilor feroviare a LG către Consiliul de planificare strategică al acesteia și redactată pe baza raportului de inspecție al comisiei extraordinare din 12 septembrie 2008, se preciza că numai 1,6 km de cale ferată trebuia reconstruit imediat. Or, după cum s-a constatat în mod întemeiat în considerentul (348) al deciziei atacate, problemele privind 1,6 km din 19 km de cale ferată nu pot justifica demontarea completă și imediată a acesteia. Desigur, aceeași scrisoare din 18 septembrie 2008 preciza de asemenea că sistemele de fixare a șinelor trebuiau înlocuite pe cei 19 km de cale ferată, că patul de cale ferată trebuia reparat, că cablurile de comunicații trebuiau înlocuite pe toată lungimea căii ferate și că, pentru a garanta siguranța traficului, calea ferată ar fi trebuit să fie reparată în întregime în termen de cinci ani. Totuși, aceasta nu arăta că o astfel de reparație ar implica demontarea completă și imediată a căii ferate.

165 *Secundo*, este necesar să se arate că reclamanta nu susține în mod suficient afirmația potrivit căreia defectele care au provocat incidentul din 2 septembrie 2008 fuseseră constatate în numeroase alte locuri pe întreaga cale ferată. Astfel, această afirmație se întemeiază pe „raportul Wacetob”, pregătit de Centrul pentru Progresul Științei și Organizarea Construcțiilor din Varșovia (Polonia), pe care Comisia îl consideră, în decizia atacată, în considerentele (349)-(356), fără a fi contrazisă de reclamantă, ca fiind lipsit de valoare probantă și nesusceptibil să susțină argumentația acesteia din urmă. În plus, constatarea potrivit căreia o nouă „reparație parțială ieftină” nu ar rezolva problemele de siguranță a căii ferate, care reieșea din scrisoarea directorului local din 4 septembrie 2008, nu a fost considerată, în mod întemeiat, astfel cum reiese din cuprinsul punctelor 126-130 de mai sus, coerentă cu rapoartele din 5 septembrie 2008, potrivit cărora, în esență, o reparație locală ar fi permis restabilirea traficului în deplină siguranță.

166 Prin urmare, trebuie să se constate că argumentul întemeiat în esență pe necesitatea de a dezafecta calea ferată din cauza preocupărilor referitoare la siguranța traficului feroviar nu permite să se constate că Comisia a săvârșit o eroare de apreciere.

167 Această concluzie nu este repusă în discuție de argumentul potrivit căruia opțiunea 2 era singura opțiune pertinentă și rezonabilă din punct de vedere economic, astfel încât reclamanta nu avea niciun motiv să aștepte pentru a pune în aplicare decizia sa.

168 Astfel, presupunând, după cum pretinde reclamanta, că opțiunea 2 a fost singura opțiune pertinentă și rezonabilă din punct de vedere economic, aceasta nu implica în mod necesar demontarea căii ferate în mare grabă. În această privință, trebuie să se arate că, după cum subliniază Comisia în considerentul (187) al deciziei atacate, demontarea imediată a căii ferate nu ar fi permis să se câștige timp în condițiile în care lucrările de reconstrucție nu ar fi putut începe decât după finalizarea tuturor etapelor administrative preliminare, care includeau printre altele obținerea finanțării necesare. Prin urmare, întrucât nu dispunea încă de finanțarea necesară pentru începerea lucrărilor de reconstrucție a căii ferate, reclamanta nu avea niciun motiv să procedeze în mare grabă la demontarea acesteia. În consecință, aceasta nu poate susține că nu exista niciun motiv să aștepte pentru a pune în aplicare decizia sa privind executarea opțiunii 2 sau chiar pentru a demonta calea ferată.

169 *Tertio*, nici pretinsa presiune pe care Orlen ar fi exercitat-o asupra reclamantei nu poate justifica demontarea în mare grabă a căii ferate. În această privință, este necesar să se arate că acest argument este contrazis de faptul că reclamanta a ales să nu informeze în prealabil Orlen cu privire la proiectul său de demontare a căii ferate. O astfel de rezervă nu este justificată având în vedere natura lucrărilor inițiate, cu atât mai mult cu cât Orlen era singurul client care utiliza calea ferată. Pe de altă parte, această constatare nu poate fi repusă în discuție de observațiile reclamantei cu privire la memoriul în intervenție prin care urmărea să arate că niciun secret nu ar fi însoțit acțiunile conducerii sale în anul 2008. Astfel, după cum reiese din considerentul (55) al deciziei atacate, la 5 septembrie 2008, Orlen a fost informată de gările feroviare numai cu privire la „închiderea temporară” a căii ferate. Ea nu a fost informată cu privire la demontarea căii ferate. Reiese în special din explicațiile furnizate de părți în

ședință că telegrama care informa cu privire la „suspendarea temporară a traficului” pe calea ferată până la realizarea unor lucrări de reconstrucție și de reparație a fost emisă de Direcția infrastructurilor feroviare a reclamantei pentru a informa gările, precum și pe LDZ cu privire la suspendarea traficului, dar că Orlen nu a fost niciodată destinatar al acestui document.

170 *Quarto*, același lucru este valabil în ceea ce privește pretinsa necesitate de a recupera materialele corespunzătoare ale căii ferate pentru a evita deteriorarea acestora în timpul iernii, care nu poate de asemenea să justifice demontarea în mare grabă a căii ferate. Astfel, în această privință, este suficient să se constate, asemenea Comisiei, că acest argument nu este susținut.

171 *Quinto*, în ceea ce privește argumentul potrivit căruia, la momentul demontării căii ferate, reclamanta se aștepta în mod rezonabil să obțină fondurile necesare pentru reconstrucția căii ferate, acesta trebuie respins pentru diverse motive.

172 Mai întâi, este necesar să se observe că reclamanta însăși, în observațiile sale în răspuns la memoriul în intervenție, admite că nu dispunea de fonduri suficiente pentru a realiza toate lucrările importante de renovare la rețeaua sa.

173 În continuare, ca răspuns la o solicitare de informații a Comisiei prin care se urmărea să se stabilească dacă reclamanta a avut în vedere să efectueze lucrări majore de renovare la calea ferată înainte de 2 septembrie 2008, aceasta din urmă a subliniat că calea ferată nu făcea parte din liniile feroviare prioritare și că, în general, statul lituanian nu aloca suficiente fonduri provenite din bugetul general pentru modernizarea infrastructurilor feroviare. În plus, aceasta a adăugat că fondurile structurale ale Uniunii, precum și fondurile proprii nu erau suficiente pentru modernizarea liniilor feroviare naționale prioritare. Rezultă că reclamanta era conștientă de faptul că, odată demontată calea ferată, ea nu va dispune de fonduri proprii pentru a reconstrui calea ferată și că va obține cu dificultate fondurile necesare reconstruirii acesteia, din partea statului sau a Uniunii.

174 În special, în ceea ce privește fondurile de stat, este cert că, astfel cum s-a arătat în considerentul (190) al deciziei atacate, reclamanta a adresat cererea sa de finanțare la 2 octombrie 2008 într-o scurtă scrisoare adresată ministrului transporturilor și comunicațiilor, prin care solicita 620 de milioane LTL (aproximativ 179,71 milioane de euro) pentru renovarea a opt căi ferate diferite, printre care calea ferată în cauză. În privința acesteia din urmă nu a fost făcută nicio declarație specifică. În plus, după cum s-a constatat de asemenea în considerentul (190) al deciziei atacate, procedura normală de aprobare ar fi îndelungată, iar rezultatul acesteia nu putea fi garantat. În pofida acestor considerații, reclamanta a început să demonteze calea ferată încă din ziua următoare, la 3 octombrie 2008, fără a aștepta măcar răspunsul ministrului transporturilor și comunicațiilor, pe care l-a primit la 28 octombrie 2008 și care arăta că, întrucât aceste proiecte nu au fost aprobate în trecut, nu a fost prevăzută nicio finanțare.

175 În această privință, este necesar să se arate că, deși ministrul transporturilor și comunicațiilor a amintit, desigur, reclamantei că fondurile Uniunii pentru investiții importante în infrastructurile feroviare pentru perioada 2007-2013 erau încă disponibile și deși a invitat-o să identifice proiecte de finanțare, nu este mai puțin adevărat că, fără a săvârși o eroare de apreciere, Comisia a apreciat, în considerentul (191) al deciziei atacate, că reclamanta nu se putea aștepta în mod rezonabil să le primească fără a iniția în timp util procedura administrativă preliminară necesară obținerii lor. Astfel cum arată Comisia în considerentele (63) și (64) ale deciziei atacate, reclamanta a inițiat pregătirea unui studiu de fezabilitate privind reconstruirea și dezvoltarea a opt linii feroviare, dar au fost necesare opt luni, după aprobarea consiliului tehnic al acesteia, pentru a primi aprobarea directorului său general, la 29 iulie 2009, și trei luni suplimentare pentru publicarea cererii de ofertă.

176 În sfârșit, reclamanta nu poate invoca în mod util argumentul potrivit căruia criza financiară care a urmat falimentului băncii Lehman Brothers în septembrie 2008 a determinat o degradare a situației sale financiare cu consecințe imediate asupra capacității sale de a efectua lucrări importante de

renovare, precum reconstruirea căii ferate. În această privință, trebuie să se arate că din argumentele reclamantei referitoare la starea de deteriorare a căii ferate reiese că aceasta se afla într-o situație economică precară chiar înainte de criza financiară din septembrie 2008. Astfel, reclamanta arată ea însăși că tocmai din cauza situației sale financiare dificile nu au fost efectuate lucrări importante de reparație la calea ferată din anul 1972 și că, în pofida detectării a numeroase defecte pe întreaga cale ferată înainte de septembrie 2008, au fost efectuate numai reparații minore, asociate cu reduceri ale vitezei la 25 km/h. Pe de altă parte, chiar presupunând că criza financiară din anul 2008 a putut afecta capacitatea reclamantei de a efectua lucrări importante de renovare, precum reconstruirea căii ferate, trebuie să se observe, asemenea Comisiei, că accesul la fondurile Uniunii nu a fost afectat de criza financiară. Reclamanta ar fi putut obține astfel de fonduri dacă ar fi pus în aplicare în timp util procedura administrativă necesară în acest scop.

177 În consecință, Comisia nu a săvârșit o eroare de apreciere întrucât a considerat că demontarea căii ferate a fost efectuată în mare grabă și fără să se obțină fondurile necesare în prealabil.

178 În ceea ce privește, în al doilea rând, caracterul neobișnuit al dezafectării căii ferate în raport cu practica din sectorul feroviar, pe de o parte, Tribunalul observă că, astfel cum a arătat Comisia în considerentul (186) al deciziei atacate, chiar dacă existau mai multe căi ferate în Lituania pe care traficul era suspendat, reclamanta nu a fost în măsură să furnizeze un exemplu de cale ferată care ar fi fost demontată înainte de începerea lucrărilor de renovare. În plus, după cum arată Comisia, reclamanta nu a demontat niciodată calea ferată Bugeniai-Skuodas-Klaipėda, deși era închisă din anul 1995, iar aceasta, pe de altă parte, în pofida lipsei unei cereri de trafic pe această cale ferată.

179 În plus, este necesar să se arate că Comisia a trimis solicitări de informații gestionarilor infrastructurilor feroviare din celelalte două state baltice, Republica Estonia și Republica Letonia. Gestionarul infrastructurilor feroviare estonian nu a putut furniza decât un singur exemplu de demontare a unui tronson lung de cale ferată. În acest caz, calea ferată fusese demontată întrucât ruta în sine era închisă, abandonată și înlocuită cu alta. Gestionarul infrastructurilor feroviare estonian a arătat de asemenea că lucrările care necesitau demontarea unor căi ferate nu erau efectuate în același timp pe întreaga cale ferată, ci pe intervale, care întrerupeau traficul pentru o durată maximă de 12 ore. Pe de altă parte, lucrările de reparație majore, inclusiv demontarea unei căi ferate, nu ar începe înainte ca procedura administrativă care le aprobă să fie încheiată.

180 În ceea ce privește LDZ, societatea gestionară a infrastructurilor feroviare letone, aceasta a răspuns că o cale ferată nu era demontată, în general, decât după o perioadă de mai mulți ani în care nu a fost utilizată și dacă nu exista niciun motiv să se considere că va fi utilizată din nou. În cele două exemple furnizate de LDZ, căile ferate au fost demontate după 10 și 13 ani de închidere. În Letonia, la fel ca în Estonia, demontarea unei căi ferate în vederea lucrărilor de reparație se efectuează în etape. Potrivit LDZ, astfel de lucrări nu încep înainte ca procedura administrativă să fie încheiată și ca finanțarea să fie asigurată.

181 Din tot ceea ce precedă rezultă că trebuie să se considere că Comisia nu a săvârșit o eroare de apreciere prin faptul că a considerat, în decizia atacată, că demontarea căii ferate în discuție în prezenta cauză era „extrem de neobișnuită”.

182 În consecință, al doilea aspect al celui de al doilea motiv trebuie respins.

c) Cu privire la al treilea aspect al celui de al doilea motiv, întemeiat pe erori în aprecierea Comisiei referitoare la intențiile LG la momentul demontării căii ferate

183 Prin intermediul celui de al treilea aspect al celui de al doilea motiv, reclamanta reproșează deciziei atacate că este afectată de o eroare de drept dublată de o eroare de apreciere, întrucât, la momentul demontării căii ferate, ea avea, contrar a ceea ce ar fi apreciat Comisia în decizia atacată, intenția de a o reconstrui.

184 În special, reclamanta arată că, întrucât a afirmat că ea nu a urmărit în niciun moment să reconstruiască calea ferată, Comisia ar fi prezumat că demontarea acesteia făcea parte dintr-o strategie anticoncurențială care ar fi fost adoptată la 19 septembrie sau la 3 octombrie 2008 pentru a împiedica exercitarea unei concurențe de către LDZ. Reclamanta pretinde că prezumția că ea ar fi acționat cu rea-credință s-ar întemeia pe trei elemente luate în considerare de Comisie, și anume, în primul rând, faptul că solicitase mutarea proiectului de reconstruire a căii ferate pe lista de rezervă a fondurilor Uniunii, în al doilea rând, faptul că pregătise trei note destinate guvernului lituanian și care pledau împotriva reconstruirii căii ferate și, în al treilea rând, faptul că recomandase adăugarea renovării căii ferate la lista de priorități numai pentru că guvernul i-a dat dispoziții să facă acest lucru.

1) Cu privire la prima critică din cadrul celui de al treilea aspect, întemeiată pe o eroare de drept legată de luarea în considerare a intenției anticoncurențiale a reclamantei

185 În susținerea acestei prime critici, reclamanta susține în esență că decizia atacată este afectată de o eroare de drept întrucât Comisia ar fi evidențiat caracterul abuziv al practicii în cauză întemeindu-se în special pe intenția sa anticoncurențială, deși, potrivit jurisprudenței, noțiunea de folosire abuzivă este o noțiune obiectivă care vizează comportamentele unei întreprinderi în poziție dominantă care sunt de natură să influențeze structura unei piețe și care au ca efect împiedicarea menținerii gradului de concurență existent încă pe piață sau a dezvoltării acestei concurențe, independent de intenția subiectivă a acestei întreprinderi.

186 În plus, reclamanta arată că Comisia trebuia să demonstreze în mod concret că, la data faptelor, și anume la 3 octombrie 2008, ea a acționat cu rea-credință, în scopul de a împiedica LDZ să îi facă concurență și că nu avea intenția de a reconstrui calea ferată. Potrivit reclamantei, intențiile sale ulterioare datei faptelor ar fi lipsite de relevanță pentru evaluarea practicii în cauză.

187 Comisia și intervenienta contestă această critică.

188 În această privință, trebuie amintit că din jurisprudență reiese că folosirea abuzivă a unei poziții dominante, interzisă de articolul 102 TFUE, este o noțiune obiectivă care vizează comportamentele unei întreprinderi în poziție dominantă care, pe o piață pe care gradul de concurență este deja redus tocmai din cauza prezenței întreprinderii respective, au ca efect, prin recurgerea la mijloace diferite de cele care guvernează o concurență normală între produse și servicii pe baza prestațiilor operatorilor economici, să împiedice menținerea gradului de concurență existent încă pe piață sau dezvoltarea acestei concurențe (a se vedea Hotărârea din 19 aprilie 2012, Tomra Systems și alții/Comisia, C-549/10 P, EU:C:2012:221, punctul 17 și jurisprudența citată, și Hotărârea din 9 septembrie 2009, Clearstream/Comisia, T-301/04, EU:T:2009:317, punctul 140 și jurisprudența citată).

189 Din caracterul obiectiv al noțiunii de abuz rezultă că comportamentul incriminat trebuie să fie evaluat pe baza unor elemente obiective și că dovedirea caracterului intenționat al acestui comportament și a relei-credințe a întreprinderii care deține o poziție dominantă nu este necesară pentru identificarea unui abuz de poziție dominantă (a se vedea în acest sens Hotărârea din 1 iulie 2010, AstraZeneca/Comisia, T-321/05, EU:T:2010:266, punctul 356).

190 Cu toate acestea, în cadrul examinării comportamentului unei întreprinderi în poziție dominantă și pentru identificarea unui eventual abuz de o asemenea poziție, Comisia este obligată să ia în considerare toate împrejurările de fapt pertinente care însoțesc respectivul comportament (Hotărârea din 19 aprilie 2012, Tomra Systems și alții/Comisia, C-549/10 P, EU:C:2012:221, punctul 18).

191 Trebuie observat în această privință că, atunci când Comisia evaluează comportamentul unei întreprinderi în poziție dominantă, această examinare fiind indispensabilă pentru o concluzie referitoare la existența unui abuz de poziție dominantă, instituția menționată este pusă în situația de a aprecia strategia comercială urmărită de întreprinderea respectivă. În acest cadru, pare a fi normal din partea Comisiei să evoce factori de natură subiectivă, și anume mobilurile care stau la baza strategiei comerciale în discuție (Hotărârea din 19 aprilie 2012, Tomra Systems și alții/Comisia, C-549/10 P, EU:C:2012:221, punctul 19).

192 Astfel, contrar celor susținute de reclamantă, existența unei eventuale intenții anticoncurențiale poate constitui una dintre numeroasele împrejurări de fapt care pot fi luate în considerare pentru determinarea unui abuz de poziție dominantă (a se vedea în acest sens Hotărârea din 19 aprilie 2012, Tomra Systems și alții/Comisia, C-549/10 P, EU:C:2012:221, punctul 20).

193 În speță, trebuie să se observe că, în decizia atacată, Comisia a identificat un abuz de poziție dominantă din partea reclamantei, ținând seama de diferite împrejurări de fapt care însoțesc demontarea căii ferate și analizând efectele potențiale asupra concurenței pe care le-a putut induce o astfel de demontare.

194 Comisia a apreciat printre altele, în considerentele (182)-(201) ale deciziei atacate, că LG a recurs la metode diferite de cele care guvernează o concurență normală, întrucât în esență, în primul rând, LG era la curent cu intenția Orlen de a se orienta către terminalele maritime letone, cu utilizarea serviciilor LDZ, în al doilea rând, demontarea căii ferate de către LG s-a efectuat în mare grabă, fără obținerea fondurilor necesare și fără luarea niciunei măsuri pregătitoare normale pentru reconstrucția acesteia, în al treilea rând, demontarea căii ferate a fost contrară practicii standard din sector și, în al patrulea rând, LG a luat măsuri pentru a convinge guvernul lituanian să nu reconstruiască calea ferată.

195 În special, în ceea ce privește constatarea potrivit căreia demontarea căii ferate de către LG s-a efectuat în mare grabă, fără obținerea fondurilor necesare și fără luarea niciunei măsuri pregătitoare normale pentru reconstrucția acesteia, s-a constatat deja, la punctele 157-161 de mai sus, că Comisia a distins, pe de o parte, în considerentele (184)-(191) ale deciziei atacate, comportamentul reclamantei anterior începerii dezafectării căii ferate, și anume până la 2 octombrie 2008, și, pe de altă parte, în considerentul (192) al deciziei atacate și numai cu titlu de confirmare a constatărilor deja stabilite, comportamentul reclamantei la o dată ulterioară celei de 2 octombrie 2008.

196 În urma constatării tuturor acestor diferite împrejurări de fapt care însoțesc demontarea căii ferate, Comisia a apreciat, în considerentele (202)-(324) ale deciziei atacate, că demontarea respectivă, examinată în contextul său, a fost susceptibilă să împiedice concurența pe piața furnizării de servicii de transport feroviar de produse petroliere. În consecință, nu se poate decât constata că Comisia nu s-a întemeiat nicidecum pe intenția, pe strategia anticoncurențială sau pe reaua-credință a LG pentru a-și justifica concluzia referitoare la existența unei încălcări a dreptului concurenței.

197 În ceea ce privește constatarea, care figurează în considerentul (192) al deciziei atacate, potrivit căreia, în urma dezafectării căii ferate, reclamanta nu a urmărit să o reconstruiască, din economia deciziei menționate reiese că aceasta urmărește numai să susțină concluzia, la care s-a ajuns, plecând de la un ansamblu de alte elemente, în considerentul (193) al acestei decizii, potrivit căreia demontarea căii ferate a fost efectuată de reclamantă în mare grabă și fără să fi obținut fondurile necesare în prealabil. Cu alte cuvinte, această constatare se referă la o împrejurare de fapt obiectivă care însoțește printre altele practica incriminată, iar nu la o apreciere subiectivă referitoare la obiectivele urmărite de

reclamantă. Prin urmare, nu se poate deduce că Comisia s-a întemeiat pe un element legat de intenția anticoncurențială a reclamantei. În aceste împrejurări, trebuie respinsă de asemenea critica reclamantei întemeiată pe faptul că intențiile sale ulterioare datei faptelor ar fi lipsite de relevanță pentru evaluarea practicii în cauză.

198 Rezultă că prima critică din cadrul celui de al treilea aspect trebuie respinsă.

2) Cu privire la a doua critică din cadrul celui de al treilea aspect, întemeiată pe inexactități materiale ale faptelor luate în considerare în aprecierea relei-credințe a reclamantei

199 În ceea ce privește pretinsele inexactități materiale ale faptelor pe care Comisia le-ar fi luat în considerare atunci când a apreciat, pe baza unor elemente ulterioare datei de 2 octombrie 2008, că, la data faptelor, reclamanta a acționat cu rea-credință și fără a avea o intenție reală de a reconstrui calea ferată, în primul rând, reclamanta arată că afirmația privind reaua-credință este foarte puțin plauzibilă, dat fiind că, astfel cum ar fi recunoscut Comisia în considerentul (90) al deciziei atacate, o decizie arbitrală din 17 decembrie 2010, pronunțată în urma unei proceduri inițiate de Orlen în contextul litigiului comercial existent între reclamantă și aceasta din urmă, este cea care ar fi determinat-o să nu mai continue reconstrucția căii ferate. Înainte de această decizie arbitrală și în special la data faptelor, și anume la 3 octombrie 2008, reclamanta susține că ea continua proiectul de reconstrucție, întrucât aprecia că are o obligație contractuală de a reconstrui calea ferată.

200 În al doilea rând, reclamanta susține în esență că cele trei elemente de fapt, ulterioare datei de 2 octombrie 2008, pe care Comisia a întemeiat prezumția de rea-credință sunt ipotetice și în mod evident false. Dosarul ar conține în schimb numeroase probe, neexaminate în cadrul deciziei atacate, care demonstrează că, la data faptelor, ea avea intenția de a reconstrui calea ferată, în special documentele prezentate în anexele A.10, A.30 și A.31. Potrivit reclamantei, unele acte ulterioare furnizează de asemenea probe solide care demonstrează că, la data faptelor, ea avea în mod real intenția de a reconstrui calea ferată, până când a fost determinată de decizia arbitrală din 17 decembrie 2010 să își reconsidere poziția. Prin urmare, potrivit reclamantei, niciun element de fapt nu susține ipoteza Comisiei potrivit căreia ea acționase cu rea-credință, cu alte cuvinte neavând în mod real intenția de a reconstrui calea ferată la momentul demontării sale la 3 octombrie 2008.

201 Comisia și intervenienta contestă această critică.

202 De la bun început, trebuie să se constate că, prin intermediul celei de a doua critici din cadrul celui de al treilea aspect al celui de al doilea motiv, reclamanta contestă în esență aprecierile efectuate de Comisie în considerentul (192) al deciziei atacate, al cărui conținut a fost amintit la punctul 161 de mai sus. În susținerea celei de a doua critici, reclamanta invocă în esență două argumente.

i) Cu privire la primul argument, întemeiat pe pretinsa influență a deciziei arbitrale din 17 decembrie 2010 în decizia de a nu reconstrui calea ferată

203 Prin intermediul primului argument, reclamanta arată că afirmația privind reaua-credință care, în opinia sa, ar reieși din considerentul (192) al deciziei atacate este foarte puțin plauzibilă, dat fiind că decizia arbitrală din 17 decembrie 2010 este cea care ar fi determinat-o să nu mai continue reconstrucția căii ferate. Reclamanta precizează că, înainte de această decizie arbitrală și în special la data faptelor, ea continua proiectul de reconstrucție, întrucât considera că are o obligație contractuală de a reconstrui calea ferată.

204 Mai întâi, trebuie să se arate că, astfel cum rezultă din cuprinsul punctelor 196 și 197 de mai sus, Comisia nu și-a întemeiat susținerea care figurează în considerentul (192) al deciziei atacate pe o afirmație privind reaua-credință a reclamantei cu privire la intenția sa de a reconstrui calea ferată, ci s-a limitat doar la a menționa împrejurarea de fapt potrivit căreia, în urma dezafectării, reclamanta nu

a urmărit să reconstruiască calea ferată. În plus, este necesar să se arate că constatarea Comisiei potrivit căreia, în urma dezafectării căii ferate, reclamanta nu urmărea, în realitate, să o reconstruiască susține doar concluzia, la care s-a ajuns în considerentul (193) al deciziei atacate plecând de la un ansamblu de alte elemente, prezentate în considerentele (184)-(191) ale deciziei menționate, că demontarea căii ferate a fost efectuată de reclamantă în mare grabă și fără să fi obținut fondurile necesare în prealabil.

205 În continuare, din decizia atacată reiese că, chiar înainte de adoptarea deciziei arbitrale din 17 decembrie 2010, reclamanta informase guvernul lituanian în mai multe rânduri cu privire la dezavantajele reconstruirii căii ferate [considerentele (92)-(95) și (103) ale deciziei atacate].

206 În sfârșit, reclamanta nu poate susține că, înainte de adoptarea deciziei arbitrale din 17 decembrie 2010 și în special la data faptelor, ea continua proiectul de reconstrucție a căii ferate. Astfel, în perioada, mai mare de doi ani, dintre demontarea căii ferate și decizia arbitrală, reclamanta nu a întreprins lucrări de reparație, deși afirma în mai multe documente că reconstrucția ar fi putut fi finalizată în aproximativ doi ani.

207 Ținând seama de cele ce precedă, primul argument al reclamantei trebuie respins.

ii) Cu privire la al doilea argument, întemeiat pe pretinsele erori de apreciere privind cele trei elemente menționate în considerentul (192) al deciziei atacate

208 Prin intermediul celui de al doilea argument, reclamanta reproșează în esență Comisiei că a săvârșit erori de apreciere în ceea ce privește cele trei elemente menționate în considerentul (192) al deciziei atacate. În special, reclamanta contestă, pe de o parte, temeinicia celor trei elemente și, pe de altă parte, posibilitatea de a lua în considerare cele trei elemente ca elemente de probă susceptibile să demonstreze lipsa intenției sale de a reconstrui calea ferată la momentul demontării acesteia.

209 În această privință, este suficient să se amintească faptul că, astfel cum s-a constatat la punctele 196 și 197 de mai sus, în decizia atacată, Comisia nu s-a întemeiat pe intenția sau pe strategia anticoncurențială a LG pentru a-și justifica concluzia referitoare la existența unei încălcări a dreptului concurenței.

210 Rezultă că al doilea argument al celei de a doua critici din cadrul celui de al treilea aspect al celui de al doilea motiv trebuie respins ca inoperant.

211 Rezultă că a doua critică din cadrul celui de al treilea aspect și, prin urmare, al treilea aspect al celui de al doilea motiv trebuie respinse.

d) Cu privire la al patrulea aspect al celui de al doilea motiv, întemeiat pe erori de apreciere și pe erori de drept în analiza efectelor potențiale ale practicii în cauză asupra concurenței

212 Prin intermediul celui de al patrulea aspect, reclamanta urmărește să repună în discuție constatarea, stabilită în considerentele (202) și (203) ale deciziei atacate, că, în esență, demontarea căii ferate ar fi privat LDZ de ruta cea mai scurtă și cea mai directă de la rafinărie către terminalele maritime letone din Riga și din Ventspils și că acest comportament era susceptibil să aibă efecte anticoncurențiale. Ea contestă de asemenea cele trei considerații pe care, în opinia sa, se întemeiază această concluzie, și anume, în primul rând, că, înainte de demontarea căii ferate, LDZ avea o posibilitate credibilă de a propune servicii de transport feroviar pentru produsele petroliere ale Orlen de la rafinărie către un terminal maritim vecin și de a exercita astfel o presiune concurențială asupra ei, în al doilea rând, că, după demontarea căii ferate, LDZ nu mai dispunea de această posibilitate și, în al treilea rând, că

această situație ar fi condus la o închidere a pieței furnizării de servicii de transport feroviar al produselor petroliere de la rafinărie către terminalele maritime din Klaipėda, din Riga și din Ventspils. Potrivit reclamantei, niciun element de drept sau de fapt nu ar susține aceste concluzii.

213 În special, reclamanta susține că argumentația Comisiei este afectată, pe de o parte, de erori de drept (prima critică) și, pe de altă parte, de erori de apreciere (a doua critică).

1) Cu privire la prima critică, întemeiată pe erori de drept

214 În susținerea primei critici, întemeiată pe erori de drept, reclamanta invocă în esență două argumente. Prin intermediul unui prim argument, aceasta susține că demontarea căii ferate, la 3 octombrie 2008, nu putea avea efecte anticoncurențiale. Prin intermediul unui al doilea argument, reclamanta arată că nerepararea căii ferate nu a împiedicat LDZ să fie o concurentă eficientă și să transporte mărfurile având ca destinație Letonia, transportate anterior pe ruta scurtă și, în consecință, afectate de demontarea căii ferate, pe ruta lungă (denumite în continuare „mărfurile afectate”).

i) Cu privire la primul argument, întemeiat pe lipsa unor efecte anticoncurențiale legate de demontarea căii ferate

215 Reclamanta susține că demontarea căii ferate, la 3 octombrie 2008, nu putea avea efecte anticoncurențiale, dat fiind că calea ferată era deja indisponibilă circulației de la suspendarea traficului la 2 septembrie 2008. Astfel, potrivit reclamantei, demontarea propriu-zisă nu a privat LDZ de ruta cea mai scurtă și cea mai directă de la rafinărie către terminalele maritime letone din Riga și din Ventspils, întrucât suspendarea traficului, cu o lună mai devreme, este cea care a privat-o de aceasta. Chiar înainte de demontarea căii ferate, nici LDZ, nici reclamanta nu aveau posibilitatea de a propune servicii de transport utilizând calea ferată, și aceasta de la 2 septembrie 2008. În opinia reclamantei, motivul pentru care calea ferată nu mai putea fi utilizată ar fi, așadar, lipsit de importanță.

216 În plus, potrivit reclamantei, nu există nicio probă care să demonstreze că situația ar fi fost diferită pentru LDZ dacă, la 18 septembrie 2008, ar fi ales opțiunea 1, și anume reconstrucția eșalonată, care cuprindea reparațiile inițiale, în locul opțiunii 2. În decizia atacată s-ar prezuma doar că, în cadrul acestui scenariu contrafactual (și anume nedemontarea căii ferate la 3 octombrie 2008), LG ar fi putut avea în vedere să efectueze reparațiile inițiale la un stadiu ulterior. Totuși, reclamanta apreciază acest scenariu ca fiind foarte improbabil. Mai întâi, dat fiind că, din cauza crizei financiare, ea nu ar fi obținut fonduri pentru o investiție de 40 de milioane LTL în perioada 2009-2010, nu există niciun motiv să se presupună că ea ar fi primit fondurile substanțiale necesare pentru reparațiile inițiale, în valoare de 21,3 milioane LTL. Ea ar fi trebuit să urmeze pentru reparațiile inițiale aceeași procedură ca și pentru reconstrucția imediată însăși, inclusiv să solicite fonduri de la stat sau de la Uniune. În continuare, opțiunea 1, care cuprindea reparațiile inițiale, era mult mai puțin eficientă decât opțiunea 2 și ar fi fost extrem de irațional din partea sa să aleagă totuși opțiunea 1 la un moment ulterior. În sfârșit, decizia arbitrală din 17 decembrie 2010 ar fi determinat-o probabil de asemenea să nu continue reparațiile inițiale. În consecință, potrivit reclamantei, niciun element nu susține ipoteza Comisiei potrivit căreia, în lipsa demontării căii ferate, aceasta ar fi putut avea în vedere o opțiune de reparație limitată, și anume reparațiile inițiale în cadrul reconstrucției eșalonate, la un moment ulterior. Prin urmare, situația concurențială în cadrul scenariului contrafactual în care calea ferată nu ar fi fost demontată nu ar fi fost probabil diferită de *statu-quo*.

217 Pe de altă parte, reclamanta arată că, în calitate de gestionară a infrastructurilor, ea are o răspundere deosebită privind în special siguranța rețelei sale feroviare în ceea ce privește proiectarea, întreținerea și exploatarea. Obligația de a minimiza perturbările rețelei feroviare ar fi, așadar, supusă obligației superioare a oricărui gestionar de infrastructuri de a împiedica accidentele și de a garanta siguranța traficului.

218 Comisia și intervenienta contestă acest argument.

219 Cu titlu introductiv, trebuie amintit că, în decizia atacată, Comisia a examinat comportamentul reclamantei care constă în demontarea căii ferate în mare grabă, fără a mobiliza fondurile necesare și fără a urma etapele pregătitoare normale în vederea reconstruirii acesteia [considerentele (182)-(201) ale deciziei atacate]. Ea a calificat comportamentul respectiv drept practică abuzivă care constă în recurgerea la mijloace diferite de cele care guvernează o concurență normală, capabilă să producă efecte anticoncurențiale de excludere a concurenței pe piața furnizării de servicii de transport feroviar de produse petroliere între rafinărie și terminalele maritime vecine, ridicând bariere la intrarea pe piață fără să existe o justificare obiectivă.

220 Prin urmare, Comisia a calificat efectiv drept comportament abuziv demontarea căii ferate ca atare și a apreciat că această demontare, independent de suspendarea traficului pe calea ferată la 2 septembrie 2008, a putut avea efecte anticoncurențiale pe piața relevantă. În special, Comisia a apreciat că demontarea căii ferate era susceptibilă să împiedice LDZ, care acționa ca o concurentă eficientă, să propună servicii pe piața în aval relevantă și să exercite o presiune concurențială asupra reclamantei.

221 În speță, în primul rând, trebuie să se arate că, astfel cum subliniază Comisia, cadrul normativ aplicabil impunea gestionarilor de infrastructuri feroviare, precum reclamanta, obligația de a minimiza perturbările și de a îmbunătăți performanțele rețelei feroviare. În cazul perturbării traficului feroviar, gestionarul infrastructurilor feroviare trebuia să ia toate măsurile necesare pentru a restabili o situație normală.

222 Deși, astfel cum susține reclamanta, în calitate de gestionar de infrastructuri, ea avea, în temeiul cadrului normativ aplicabil, o răspundere deosebită privind în special proiectarea, întreținerea și exploatarea sigură a rețelei sale feroviare [considerentul (17) al Directivei 2004/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2004 privind siguranța căilor ferate comunitare și de modificare a Directivei 95/18/CE a Consiliului privind acordarea de licențe întreprinderilor feroviare și a Directivei 2001/14 (Directiva privind siguranța feroviară) (JO 2004, L 164, p. 44, Ediție specială, 07/vol. 14, p. 62) și articolul 24 din Codul transporturilor feroviare], nu se poate decât constata că gestionarul infrastructurilor nu are, în temeiul aceluiași cadru normativ, numai obligația de a garanta siguranța traficului, ci are de asemenea obligația de a minimiza perturbările rețelei feroviare și de a restabili situația normală în urma unei perturbări a circulației trenurilor. Aceste două obligații trebuie luate în considerare de gestionarul infrastructurilor. Prin urmare, este necesar să se constate că, în speță, demontarea întregii căi ferate nu putea fi justificată numai prin motive de siguranță, întrucât siguranța fusese deja asigurată în mod corespunzător prin suspendarea traficului, la 2 septembrie 2008.

223 În al doilea rând, întrucât reclamanta dispunea de o poziție dominantă pe piața relevantă, acesteia îi revenea o răspundere specială de a nu aduce atingere, prin comportamentul său, unei concurențe efective și nedenaturate pe această piață. În consecință, la momentul deciderii soluției pentru remedierea deformării căii ferate, reclamanta ar fi trebuit să țină seama de răspunderea care îi revenea în temeiul articolului 102 TFUE și să evite eliminarea oricărei posibilități de repunere în funcțiune în termen scurt a căii ferate, prin intermediul unei reconstrucții eșalonate, conformându-se obligației sale de a minimiza perturbările pe rețeaua feroviară prin restabilirea situației normale în urma unei perturbări.

224 Rezultă că, independent de suspendarea traficului intervenită anterior, atunci când a demontat întreaga cale ferată, în împrejurările de fapt și de drept luate în considerare în decizia atacată, reclamanta nu a ținut seama de răspunderea specială care îi revenea în temeiul articolului 102 TFUE.

225 În al treilea rând, trebuie să se arate că, deși suspendarea traficului pe calea ferată la 2 septembrie 2008 privase deja LDZ, în mod cert, de posibilitatea de a utiliza ruta scurtă pentru a intra pe teritoriul lituanian, astfel cum susține reclamanta, nu se poate contesta faptul că, așa cum arată Comisia, demontarea căii ferate a agravat situația care prevala după suspendarea traficului. Într-adevăr,

demontarea căii ferate a transformat suspendarea traficului, situație temporară prin natura sa, într-o situație permanentă de imposibilitate totală de utilizare a căii ferate. Or, schimbarea unei situații temporare într-o situație permanentă este susceptibilă să aibă incidență asupra situației concurențiale, întrucât potențialii concurenți se vor comporta în mod diferit după cum consideră că o restabilire a situației „normale” va putea interveni în termen scurt, în termen mediu sau nu va putea interveni niciodată. În această privință, este necesar de altfel să se arate că, atunci când Orlen a apreciat în cele din urmă că reclamanta nu avea intenția de a repara calea ferată în termen scurt, LDZ și-a retras cererea de licență pentru a opera pe partea lituaniană a rutei scurte spre Letonia (a se vedea punctul 26 de mai sus). Mai mult, demontarea căii ferate a făcut imposibilă *de facto* realizarea opțiunii 1, dat fiind că prima etapă a acesteia, și anume reparațiile locale pe secțiunile căii ferate care nu permiteau un trafic feroviar sigur, nu mai putea fi avută în vedere în viitor. În plus, demontarea căii ferate, în mare grabă și fără a obține în prealabil fondurile necesare pentru reconstruirea acesteia, a crescut riscul, realizat în speță, ca un trafic feroviar sigur să nu fie restabilit pe ruta scurtă decât cu mai mult de zece ani mai târziu.

226 Această demontare putea avea efecte de excludere de pe piață, constând în a face mai dificil accesul la aceasta din urmă, întrucât era supus unor condiții mai puțin avantajoase. Prin urmare, trebuie să se constate că demontarea căii ferate era susceptibilă să determine efecte anticoncurențiale pe piața relevantă.

227 Ținând seama de cele ce precedă, trebuie să se considere că în mod eronat afirmă reclamanta că, în cadrul scenariului contrafactual, situația concurențială nu ar fi fost diferită de *statu-quo*. Astfel, această situație ar fi putut fi diferită, din moment ce demontarea căii ferate, în mare grabă și fără asigurarea fondurilor necesare pentru reconstruirea sa, a agravat situația existentă la momentul suspendării traficului, transformând suspendarea respectivă, prin natura sa temporară, într-o situație de imposibilitate totală de utilizare a căii ferate. De asemenea, aceasta a făcut mai dificilă repararea căii ferate, întrucât a făcut imposibilă opțiunea 1 și nu a permis opțiunii 2 să fie realizată în mod complet.

228 Această concluzie nu poate fi repusă în discuție de celelalte argumente invocate de reclamantă.

229 În primul rând, în ceea ce privește argumentul potrivit căruia, întrucât nu a obținut, din cauza crizei financiare, fonduri pentru o investiție de 40 de milioane LTL pentru reconstrucție în perioada 2009-2010, reclamanta nu avea niciun motiv să presupună că ar fi primit fondurile substanțiale necesare pentru reparațiile inițiale, în valoare de 21,3 milioane LTL, cu atât mai puțin cu cât ar fi trebuit să urmeze, pentru aceste reparații inițiale, aceeași procedură precum cea urmată pentru reconstrucția imediată însăși, inclusiv să solicite fonduri de la stat sau de la Uniune, trebuie să se constate că, prin intermediul acestui argument, reclamanta urmărește în esență să justifice punerea în aplicare a opțiunii 2. Totuși, Comisia nu reproșează reclamantei că a ales opțiunea 2 în locul opțiunii 1, ci mai degrabă modalitățile de punere în aplicare a opțiunii 2 și în special faptul că lucrările de demontare a căii ferate au fost inițiate de reclamantă fără nicio pregătire pentru reconstrucție, ceea ce a făcut imposibilă realizarea opțiunii 1. Din moment ce demontarea căii ferate a avut drept consecință limitarea alegerii opțiunilor și a împiedicat restabilirea traficului pe ruta scurtă spre Letonia, reclamanta nu se putea conforma obligațiilor care îi reveneau în calitate de întreprindere în situație de monopol însărcinată de stat cu gestionarea rețelei feroviare. Prin urmare, problema dacă reclamanta ar fi putut primi fonduri substanțiale în vederea reparațiilor inițiale nu este de natură să repună în discuție analiza Comisiei.

230 În orice caz, prin acest argument, reclamanta confirmă că era conștientă de demersul adecvat pe care ar fi trebuit să îl întreprindă în urma suspendării traficului pe calea ferată la 2 septembrie 2008. În această privință, Comisia a arătat, în considerentul (49) al deciziei atacate, că reclamanta a cheltuit 107 000 de euro pentru a demonta în mare grabă calea ferată, fără a solicita fondurile necesare reconstruirii acesteia și fără a inițiа procedura administrativă în vederea obținerii lor. Or, în speță,

reclamanta nu numai că a solicitat tardiv fondurile de stat (a se vedea punctul 173 de mai sus), dar a omis de asemenea să realizeze procedura administrativă necesară pentru obținerea fondurilor Uniunii (a se vedea punctul 175 de mai sus).

231 În al doilea rând, argumentul potrivit căruia opțiunea 1 era mult mai puțin eficientă decât opțiunea 2 și ar fi fost extrem de irațional din partea reclamantei să realizeze totuși opțiunea 1 la un moment ulterior nu poate fi admis, dat fiind că Comisia nu a reproșat reclamantei că a ales opțiunea 2 în locul opțiunii 1, ci mai degrabă că a demontat calea ferată în mare grabă și fără a asigura în prealabil fondurile necesare reconstruirii sale.

232 În al treilea rând, în ceea ce privește argumentul potrivit căruia și decizia arbitrală din 17 decembrie 2010 ar fi determinat probabil reclamanta să nu continue reparațiile inițiale în cadrul punerii în aplicare ipotetice a opțiunii 1, trebuie amintit, așa cum a arătat Comisia în considerentul (89) al deciziei atacate, că această decizie arbitrală avea un domeniu de aplicare limitat în ceea ce privește obiectul analizei sale și perioada luată în considerare. În fapt, decizia arbitrală în cauză privea numai interpretarea unui articol dintr-un acord comercial încheiat în anul 1999 între reclamantă și Orlen și analiza faptele care au avut loc până la 30 septembrie 2008. Astfel, această decizie arbitrală nu a examinat demontarea căii ferate intervenite în octombrie 2008. În plus, trebuie amintit că reclamanta era obligată, prin cadrul normativ aplicabil, să ia toate măsurile necesare pentru restabilirea unei situații normale pe calea ferată după o perturbare. În consecință, reclamanta nu se poate prevala de decizia arbitrală din 17 decembrie 2010 pentru a susține că avea posibilitatea de a decide să nu solicite fondurile necesare pentru efectuarea lucrărilor de reconstrucție a căii ferate și pentru restabilirea traficului pe aceasta.

233 Prin urmare, trebuie să se considere că, în decizia atacată, Comisia a apreciat fără a săvârși o eroare de drept că demontarea căii ferate ca atare, independent de suspendarea prealabilă a traficului pe aceasta, era susceptibilă să aibă efecte anticoncurențiale pe piață.

234 Rezultă că primul argument al primei critici din cadrul celui de al patrulea aspect trebuie respins.

ii) Cu privire la al doilea argument, întemeiat pe faptul că nerepararea căii ferate nu a împiedicat LDZ să fie o concurentă eficientă

235 Reclamanta susține că nerepararea căii ferate nu a împiedicat LDZ să fie o concurentă eficientă și să transporte mărfurile afectate pe ruta lungă spre Letonia. În primul rând, aceasta arată că, după suspendarea traficului la 2 septembrie 2008, calea ferată putea fi reutilizată numai după lucrări importante de renovare, indiferent dacă ar fi fost pusă în aplicare opțiunea 1 sau opțiunea 2. În consecință, potrivit reclamantei, singura problemă juridică importantă constă în a stabili dacă nerepararea căii ferate putea împiedica LDZ, acționând ca o concurentă eficientă, să propună servicii pe piața relevantă și să exercite o presiune concurențială pe această piață. Totuși, în decizia atacată nu s-ar fi examinat această problemă, calificându-se doar demontarea căii ferate drept comportament anticoncurențial deși, ca atare, demontarea menționată nu ar fi avut niciun efect asupra concurenței. În al doilea rând, Comisia nu ar fi demonstrat că nerepararea ar fi avut probabil un efect de excludere, ci ar fi menționat în mod eronat numai un criteriu juridic mult mai puțin strict, și anume cel al restrângerii potențiale a concurenței. În al treilea rând, în decizia atacată nu s-ar examina nici dacă, după suspendarea traficului, LDZ putea face concurență LG pentru mărfurile afectate pe aceeași rută, și anume ruta lungă spre Letonia.

236 Comisia și intervenienta contestă acest argument.

237 În speță, în ceea ce privește faptul că demontarea căii ferate nu ar avea efect asupra concurenței, întrucât nerepararea ar fi, în urma suspendării traficului, cea care ar avea un astfel de efect, trebuie să se constate de la bun început că în decizia atacată nu se examinează dacă nerepararea căii ferate putea

împiedica LDZ să propună servicii pe piața relevantă și să exercite o presiune concurențială asupra reclamantei. Totuși, în măsura în care Comisia a reușit să demonstreze că demontarea căii ferate ca atare putea fi calificată drept practică potențial abuzivă, această examinare nu era necesară.

238 În consecință, contrar celor pretinse de reclamantă, în măsura în care Comisia a reușit să demonstreze că demontarea căii ferate era susceptibilă să aibă efecte potențiale asupra concurenței, aceasta nu era obligată să examineze dacă nerepararea căii ferate putea avea și asemenea efecte. În orice caz, este necesar să se arate că nerepararea căii ferate a fost luată în considerare de Comisie în cadrul analizei sale privind efectele anticoncurențiale ale demontării căii ferate. Astfel, Comisia a examinat incidența demontării căii ferate asupra posibilității de reparare a acesteia și, prin urmare, asupra posibilității reclamantei de a se conforma obligației de a restabili situația normală în urma deformării, obligație care îi revenea în calitate de gestionar al infrastructurilor feroviare lituaniene și de întreprindere în situație de poziție dominantă pe piață.

239 În ceea ce privește faptul că Comisia nu ar fi dovedit corespunzător cerințelor legale că nerepararea căii ferate era susceptibilă să aibă efecte anticoncurențiale, limitându-se la un criteriu juridic mai puțin strict decât cel al existenței unui efect de excludere, independent de aspectul dacă termenii „capabil” („capable” în limba engleză) și „probabil” („likely” în limba engleză) sunt, astfel cum susține Comisia, interschimbabili, este necesar să se observe că aceasta a examinat în speță efectele probabile ale demontării căii ferate [decizia atacată, considerentele (317)-(324) și (363)].

240 În ceea ce privește faptul că Comisia ar fi trebuit să examineze dacă nerepararea căii ferate, după suspendarea traficului, putea împiedica LDZ să concureze cu reclamanta pe ruta lungă spre Letonia pentru mărfurile afectate, cu alte cuvinte pentru volumele care erau expediate pe ruta scurtă până la 2 septembrie 2008, trebuie să se observe, asemenea Comisiei, că acest argument se întemeiază pe postulatul potrivit căruia numai volumele transportate pe ruta scurtă spre Letonia până la 2 septembrie 2008 ar fi fost afectate de demontarea căii ferate.

241 Or, în considerentul (158) al deciziei atacate, Comisia a definit piața relevantă, pe baza abordării O & D, ca fiind cea a produselor petroliere ale Orlen exportate pe cale maritimă, și anume piața transportului feroviar al produselor petroliere de la rafinărie și către terminalele maritime din Klaipėda, din Riga și din Ventspils. Prin urmare, mărfurile potențial afectate de demontarea căii ferate nu se limitau la volumele relativ scăzute de produse petroliere transportate pe calea ferată înainte de suspendarea traficului în septembrie 2008, ci reprezentau o parte foarte importantă din producția rafinăriei Orlen care era destinată unui export pe cale maritimă către piețele internaționale.

242 Întrucât reclamanta nu a contestat definirea pieței relevante propusă prin decizia atacată, nu se poate reproșa Comisiei nicio eroare pentru că nu a examinat dacă nerepararea căii ferate, după suspendarea traficului, putea împiedica LDZ să concureze cu reclamanta pe ruta lungă spre Letonia numai pentru mărfurile afectate.

243 Ținând seama de tot ceea ce precedă, trebuie să se constate că nu se poate reproșa Comisiei nicio eroare pentru că a omis să examineze dacă nerepararea căii ferate putea avea efecte anticoncurențiale asupra pieței relevante.

244 Prin urmare, trebuie să se respingă al doilea argument al primei critici din cadrul celui de al patrulea aspect și, prin urmare, să se respingă prima critică în întregime.

2) Cu privire la a doua critică, întemeiată pe erori de apreciere în ceea ce privește posibilitatea de care dispunea LDZ de a face concurență LG pe ruta lungă spre Letonia

245 Prin intermediul celei de a doua critici, reclamanta reproșează în esență Comisiei că a săvârșit o eroare de apreciere prin faptul că a considerat că LDZ dispunea de o posibilitate credibilă de a-i face concurență pe ruta scurtă spre Letonia, dar nu pe ruta lungă.

246 În susținerea celei de a doua critici, reclamanta invocă în esență două serii de argumente. Printr-o primă serie de argumente, reclamanta contestă analiza din decizia atacată privind existența unor bariere la intrarea pe piață și în special concluzia potrivit căreia, pe rutele lungi către terminalele maritime letone, LDZ ar fi fost dependentă de LG într-o mai mare măsură [considerentele (290)-(308) ale deciziei atacate]. Printr-o a doua serie de argumente, reclamanta urmărește să repună în discuție concluzia din decizia atacată potrivit căreia rutele lungi către terminalele maritime letone nu ar fi fost rentabile în comparație cu ruta spre Klaipėda [considerentele (309)-(316) ale deciziei atacate].

i) Cu privire la argumentele prin care se urmărește contestarea existenței unor bariere la intrarea pe piață

247 Printr-o primă serie de argumente, reclamanta contestă existența unor pretinse bariere la intrarea pe piață și în special afirmația din decizia atacată potrivit căreia LDZ ar fi fost dependentă, într-o mai mare măsură [considerentul (300) al deciziei atacate], de operatorul existent, integrat vertical [considerentul (293) al deciziei atacate], și anume reclamanta însăși, nu numai pe o distanță de 34 km pe teritoriul lituanian (ruta scurtă), ci și pe o distanță mai lungă de 152 km (ruta lungă). Reclamanta contestă de asemenea concluzia din decizia atacată potrivit căreia, din punct de vedere *ex ante*, această situație prezenta un risc considerabil mai ridicat pentru LDZ decât exercitarea activităților sale pe rutele scurte către terminalele maritime letone [considerentul (301) al deciziei atacate]. Mai precis, reclamanta urmărește să repună în discuție concluzia din decizia atacată potrivit căreia cererea de alocare de capacități privind ruta lungă spre Letonia, depusă de LDZ, ar fi privit rute mult mai lungi și considerabil mai frecventate în Lituania și, în consecință, ar fi fost mai complexă, ceea ce ar fi crescut tensiunea cu gestionarul infrastructurilor feroviare, și anume LG [considerentul (297) al deciziei atacate].

248 În această privință, în primul rând, reclamanta arată că deciziile referitoare la repartizarea capacităților de infrastructură în Lituania nu sunt adoptate de ea, ci de corpul de inspecție a căilor ferate lituanian (denumit în continuare „VGI”), sub supravegherea Ministerului Transporturilor și Comunicațiilor. VGI trebuie să adopte deciziile în mod nediscriminatoriu și într-un termen strict de patru luni. În al doilea rând, LDZ ar fi obținut, în termen de 28 de zile de la cererea sa, toate autorizațiile reglementare necesare pentru a-și exercita activitățile în mod independent pe prima parte a rutei lungi în Lituania, și anume de la frontiera letonă până la Radviliškis (Lituania). Nimic nu ar indica faptul că ar fi fost dificil sau mai complex pentru LDZ să obțină și autorizațiile necesare pentru al doilea tronson al rutei lungi. În al treilea rând, Comisia ar recunoaște, în decizia atacată, că nu existau riscuri de supracapacitate pe ruta lungă și, în consecință, nu existau riscuri de tensiune cu reclamanta. În al patrulea rând, în calitate de gestionar unic al infrastructurilor feroviare în Lituania, reclamanta ar fi fost supusă unei obligații de nediscriminare și în privința serviciilor feroviare complementare. Nimic nu ar permite să se presupună că ea nu și-ar fi respectat obligațiile. În al cincilea rând, ar fi extrem de puțin plauzibil ca procedura de aprobare, precum și furnizarea serviciilor complementare să fi fost facile în ceea ce privește 34 km (ruta scurtă) sau 60 km (primul tronson al rutei lungi) pe teritoriul lituanian, dar foarte dificile pentru 92 km suplimentari (al doilea tronson al rutei lungi).

249 În plus, reclamanta contestă faptul că LDZ ar fi putut fi mai dependentă de ea pentru a obține informații cu privire la condițiile de acces și la redevențele aferente rutei lungi decât cu privire la cele aferente rutei scurte. Astfel, potrivit reclamantei, toate informațiile relevante sunt publicate în Jurnalul Oficial lituanian și pe site-ul internet al VGI, care este obligat să garanteze un acces nediscriminatoriu

la infrastructuri și să stabilească redevențele. Deși documentul de referință al rețelei pentru perioada 2008-2009 nu precizează valoarea exactă a redevențelor pentru serviciile feroviare complementare, toate redevențele de infrastructură erau publicate și cunoscute de public. Formulele aplicate pentru calcularea redevențelor ar figura, în plus, printre aceste informații. Odată ce VGI calcula aceste redevențe, ele erau publicate, înainte de stabilirea unui anumit mers al trenurilor, ceea ce permitea oricărui solicitant să calculeze cu ușurință redevențele efective. În plus, chiar dacă exista în continuare o anumită incertitudine cu privire la valoarea exactă a redevențelor pentru serviciile complementare, nu ar fi plauzibil ca această pretinsă lipsă de transparență să nu constituie o barieră la intrarea pe ruta scurtă și pe primul tronson al rutei lungi în Lituania (pentru care LDZ obținuse toate autorizațiile necesare), dar să constituie o barieră importantă la intrare în ceea ce privește al doilea tronson al rutei lungi.

250 Comisia și intervenienta contestă această serie de argumente.

251 În această privință, trebuie să se arate că, în decizia atacată, Comisia a considerat în esență că demontarea în întregime a celor 19 km de cale ferată, care a făcut inaccesibilă concurenților ruta cea mai scurtă și cea mai directă de la rafinărie la frontiera letonă, era un comportament care consta în recurgerea la mijloace diferite de cele care guvernau o concurență normală și susceptibil să determine efecte anticoncurențiale potențiale pe piața, în aval, a furnizării de servicii de transport feroviar al produselor petroliere având ca destinație terminalele maritime din Klaipėda, din Riga et din Ventspils [considerentele (2), (177) și (202) ale deciziei atacate].

252 Mai întâi, Comisia a apreciat că, înainte de demontarea căii ferate, LDZ avea o oportunitate credibilă de a transporta produsele petroliere ale Orlen destinate exportului maritim de la rafinărie către terminalele maritime letone pe ruta scurtă spre Letonia. Comisia a arătat de asemenea că reclamanta era preocupată în mod serios de posibilitatea ca Orlen să recurgă la serviciile de transport feroviar ale LDZ. În plus, Comisia a observat că Orlen și LDZ au explorat timp de doi ani această posibilitate, că președintele consiliului de administrație al Orlen a declarat că aceste negocieri au avut ca efect exercitarea unei presiuni asupra LG și că LDZ a introdus o cerere pentru a putea obține o licență de a opera pe partea lituaniană a rutei scurte spre Letonia, dar nu pe rutele lungi către terminalele maritime letone. Totuși, într-o a doua etapă, Comisia a efectuat o analiză a capacităților și a costurilor de transport. Astfel, pentru a confirma această apreciere, Comisia a arătat, în primul rând, că, pe baza unor considerații tehnice și privind capacitățile, produsele petroliere ale Orlen puteau fi transportate către terminalele maritime letone, în al doilea rând, că terminalele maritime letone constituiau o alternativă credibilă la portul din Klaipėda pentru manipularea produselor petroliere, în al treilea rând, că, pentru Orlen, problema costului transportului feroviar era elementul principal în alegerea unei rute, în al patrulea rând, că costul transportului feroviar depindea de distanța traseului și de statul membru în care se efectua și, în al cincilea rând, că LDZ era în măsură să prezinte o ofertă competitivă pe ruta scurtă către terminalele maritime letone.

253 În continuare, Comisia a considerat că, în urma demontării căii ferate, LDZ nu mai beneficia de această posibilitate de a oferi servicii de transport feroviar competitive pentru produsele petroliere ale Orlen, de la rafinărie până la terminalele maritime vecine, și nu mai putea, prin urmare, să exercite o presiune concurențială asupra LG din cauza existenței unor bariere importante la intrarea în sectorul feroviar și a dezavantajelor competitive inerente acestui sector care afectau operatorii feroviari concurenți ai operatorului deja activ pe piață și care era de asemenea însărcinat cu gestionarea infrastructurilor.

254 Potrivit Comisiei, singura posibilitate ca LDZ să ofere servicii de transport feroviar competitive pentru produsele petroliere ale Orlen ar fi fost să încerce să fie activă pe ruta spre Klaipėda sau pe rutele lungi către terminalele maritime letone. Or, Comisia a arătat că ruta spre Klaipėda, lungă de 228 km, era situată în întregime pe teritoriul Lituaniei și că rutele lungi către terminalele maritime letone traversau, în mare măsură, teritoriul Lituaniei (152 km). Prin urmare, Comisia a apreciat că

reclamanta avea un avantaj concurențial pe propria rețea și că poziția concurențială a LDZ pe ruta spre Klaipėda și pe rutele lungi către terminalele maritime letone era mai slabă decât pe rutele scurte către aceste terminale maritime.

255 Comisia a detaliat de asemenea barierele la intrarea pe piață și dezavantajele concurențiale cu care se putea confrunta un concurent potențial, precum LDZ, pe rețeaua reclamantei. Comisia s-a concentrat asupra barierelor la intrare celor mai importante, și anume accesul la infrastructurile feroviare și la serviciile feroviare complementare [considerentele (293)-(304) ale deciziei atacate] și lipsa de informații și de transparență cu privire la condițiile de intrare pe piață [considerentele (305)-(308) ale deciziei atacate]. Aceasta a adăugat că, chiar dacă LDZ ar fi fost în măsură să ofere servicii de transport feroviar pentru produsele petroliere ale Orlen pe rutele lungi către terminalele maritime letone fără a întâmpina obstacole la intrare, aceste rute ar fi fost mai puțin rentabile în raport cu ruta spre Klaipėda, astfel încât aceste rute lungi către terminalele maritime letone nu constituiau o alternativă competitivă la ruta spre Klaipėda.

256 În sfârșit, Comisia a concluzionat că din aceasta a rezultat o închidere a pieței furnizării de servicii de transport feroviar de produse petroliere de la rafinărie către terminalele maritime din Klaipėda, din Riga și din Ventspils.

257 În primul rând, în speță, este necesar să se arate de la bun început că, prin argumentația sa, reclamanta nu urmărește decât să conteste aprecierile complementare efectuate de Comisie în considerentul (208) și următoarele ale deciziei atacate, dar nu repune în discuție aprecierile principale care figurează în considerentele (205)-(207) ale deciziei atacate și potrivit cărora, în esență, înainte de demontarea căii ferate, LDZ avea o oportunitate credibilă de a transporta produsele petroliere ale Orlen destinate exportului maritim de la rafinărie către terminalele maritime letone pe ruta scurtă spre Letonia. În ceea ce privește deciziile referitoare la alocarea capacităților de infrastructuri feroviare, trebuie să se arate, asemenea Comisiei, că decizia atacată nu contestă faptul că aceste decizii sunt luate de VGI. În această privință, în considerentul (296) al deciziei atacate, Comisia a recunoscut că, în ceea ce privește alocarea capacităților în Lituania, cererile de acces la infrastructurile feroviare erau prezentate VGI, care le verifica în întregime. Totuși, Comisia a continuat explicând, fără a fi contrazisă de reclamantă cu privire la acest aspect, că aceasta din urmă era cea care efectua evaluarea tehnică a cererilor și care pregătea un proiect de orar feroviar pentru VGI. Prin urmare, astfel cum afirmă Comisia, cererea de alocare de capacități a LDZ depindea în mod concret de evaluarea făcută de reclamantă. Pe de altă parte, cererea de alocare de capacități era diferită de cererea prin care se urmărea obținerea unor autorizații reglementare precum certificatul de siguranță necesar pentru a opera în Lituania. În consecință, după cum arată Comisia în mod întemeiat, nu prezintă importanță faptul că au fost necesare, după cum afirmă reclamanta, 28 de zile pentru ca LDZ să obțină toate autorizațiile reglementare necesare în urma cererii sale prin care urmărea să opereze independent pe o parte a secțiunii lituaniene a rutelor lungi către terminalele maritime letone. Astfel, evaluarea barierelor la intrare realizată în decizia atacată nu se întemeiază pe dificultatea de a obține autorizații reglementare, ci pe dificultatea de a obține alocarea de capacități.

258 În al doilea rând, în ceea ce privește argumentul referitor la pretinsele restricții de capacitate care afectează rutele lungi către terminalele maritime letone, trebuie să se arate, asemenea Comisiei, că în decizia atacată nu s-a afirmat că existau asemenea restricții pe aceste rute. În decizia atacată s-a menționat, în schimb, că cererile de capacități ar fi fost mai complexe. Astfel, aceste cereri depindeau de evaluarea realizată de reclamantă pentru o rută mai lungă în Lituania și mai frecventată decât partea lituaniană a rutei scurte spre Letonia [considerentul (297) al deciziei atacate]. Riscurile de conflicte privind trasele feroviare erau mai ridicate pe rutele lungi către terminalele maritime letone, dat fiind că aceste rute erau deja utilizate, în timp ce partea lituaniană a rutei scurte era utilizată exclusiv pentru transportul produselor petroliere ale Orlen [considerentul (298) al deciziei atacate].

259 În al treilea rând, în ceea ce privește argumentul potrivit căruia reclamanta era supusă unei obligații de nediscriminare și în privința serviciilor feroviare complementare, trebuie să se arate că în decizia atacată, în considerentele (293)-(300) și (303), s-a menționat că transpunerea principiului nediscriminării consacrat de Directiva 2001/14 în dreptul lituanian lăsa o marjă de manevră reclamantei care îi permitea să impună condiții defavorabile pentru accesul la infrastructurile feroviare și pentru furnizarea de servicii feroviare complementare. În special, în considerentele (293) și (294) ale deciziei atacate, Comisia a precizat că furnizarea de servicii feroviare complementare nu era în mod necesar reglementată sau că era reglementată într-un mod care lăsa o anumită marjă de manevră în ceea ce privește prețurile și calitatea serviciului furnizat. Acesta ar fi cazul anumitor servicii de întreținere (pentru materialul rulant), de acces la anumite instalații (precum gări de triaj sau instalații de staționare și de curățare a materialului rulant) sau de salvare (în special în ipoteza în care un tren s-ar strica și ar perturba traficul). Prin urmare, dacă un nou operator, precum LDZ, utiliza serviciile operatorului istoric, în speță reclamanta, acesta putea în mare parte să impună condițiile în care erau furnizate aceste servicii, ceea ce crea o incertitudine cu privire la calitatea și la costul acestora. Or, este necesar să se observe că toate aceste constatări nu sunt contrazise de reclamantă, care se limitează doar la a susține că nimic nu permitea să se presupună că ea nu și-ar fi respectat obligațiile.

260 În al patrulea rând, în ceea ce privește argumentele prin care se urmărește repunerea în discuție a concluziei din decizia atacată potrivit căreia LDZ ar fi fost mai dependentă de reclamantă pentru a obține informații cu privire la condițiile de acces și la redevențele aferente rutei lungi decât cu privire la cele aferente rutei scurte, trebuie să se precizeze, asemenea Comisiei, că în decizia atacată se recunoaște că formulele utilizate pentru calcularea redevențelor de infrastructură au fost făcute publice. Totuși, aceasta a apreciat de asemenea că, pe o rută mai lungă în Lituania, LDZ ar fi fost cu atât mai mult expusă lipsei de informații și de transparență cu privire la condițiile de acces și la prețurile pentru serviciile feroviare complementare. În special, în considerentul (308) al deciziei atacate, Comisia a subliniat că documentul de referință al rețelei pentru perioada 2008-2009 (Network Statement of 2008-2009) al reclamantei nu definea decât formula de calcul al redevențelor de acces la infrastructurile feroviare lituaniene. Astfel, acest document nu preciza redevențele reale privind serviciile feroviare complementare, ci menționa numai că aceste servicii complementare erau facturate în conformitate cu reglementarea în vigoare. Or, această afirmație nu pare a fi contestată de reclamantă, care, în înscrisurile sale, arată că, deși exista în continuare o anumită incertitudine cu privire la valoarea exactă a redevențelor pentru serviciile complementare, nu ar fi plauzibil ca această pretinsă lipsă de transparență să nu constituie o barieră la intrarea pe ruta scurtă și pe primul tronson al rutei lungi în Lituania, ci să constituie o barieră importantă la intrare în ceea ce privește al doilea tronson al rutei lungi. Pe de altă parte, prin argumentul potrivit căruia, deși documentul de referință al rețelei pentru perioada 2008-2009 nu preciza valoarea exactă a redevențelor pentru serviciile feroviare complementare, toate redevențele de infrastructură erau publicate și cunoscute de public, reclamanta confirmă implicit că documentul nu preciza redevențele reale privind serviciile feroviare complementare. În această privință, trebuie să se arate că acest document a fost comunicat Tribunalului ca răspuns la una dintre măsurile de organizare a procedurii adoptate în prezenta cauză (a se vedea punctul 65 de mai sus) și că acesta nu precizează efectiv valoarea redevențelor reale privind serviciile feroviare complementare. În plus, trebuie să se arate, asemenea Comisiei, că în decizia atacată nu s-a concluzionat că exista numai o lipsă de transparență în ceea ce privește ruta lungă spre Letonia, ci că lipsa de transparență a prețurilor facturate pentru serviciile feroviare complementare creștea riscul pentru LDZ atât pe ruta lungă, cât și pe ruta spre Klaipėda, în timp ce situația era diferită pe ruta scurtă, din moment ce, pe aceasta din urmă, LDZ nu depindea de serviciile suplimentare ale reclamantei sau, cel puțin, depindea de acestea într-o mai mică măsură [considerentul (307) al deciziei atacate].

261 În consecință, contrar celor afirmate de reclamantă, Comisia nu a săvârșit o eroare de apreciere prin faptul că a considerat că lipsa de transparență cu privire la valoarea exactă a redevențelor pentru serviciile complementare constituia o barieră la intrarea pe ruta lungă, precum și pe ruta spre Klaipėda.

262 În al cincilea și ultimul rând, în ceea ce privește argumentul invocat de reclamantă în replică potrivit căruia nota manuscrisă nedatată evocată de Comisie în memoriul său în apărare nu trata aspectul dacă faptul de a opera pe ruta lungă prezenta un risc mai ridicat pentru LDZ [considerentul (283) al deciziei atacate], trebuie să se sublinieze de la bun început că, deși documentul în cauză este menționat în considerentele (97)-(99), precum și în considerentul (316) punctul 3 ale deciziei atacate, reclamanta nu l-a contestat decât în replică. În plus, deși documentul nu privea în mod explicit LDZ, ci un operator leton, concurent potențial al LG, el examinează eventualele amenințări la adresa intereselor terminalului maritim din Klaipėda și enumeră, la rubrica „Apărarea Letoniei", diverse bariere la intrare pe care reclamanta ar fi fost în măsură să le creeze împotriva oricărui concurent din Letonia, inclusiv LDZ. Prin urmare, contrar celor pretinse de reclamantă, documentul în cauză putea fi analizat, în decizia atacată, ca una dintre dovezile că faptul de a opera pe ruta lungă prezenta un risc semnificativ mai ridicat pentru LDZ.

263 Din tot ceea ce precedă reiese că niciunul dintre argumentele invocate de reclamantă nu poate repune în discuție constatările din decizia atacată privind barierele la intrarea pe piață și în special concluzia potrivit căreia LDZ ar fi fost dependentă într-o mai mare măsură de reclamantă în calitatea sa de operator existent, integrat vertical.

264 Rezultă că prima serie de argumente a celei de a doua critici din cadrul celui de al patrulea aspect trebuie respinsă.

ii) Cu privire la argumentele prin care se urmărește contestarea faptului că rutele lungi către terminalele maritime letone nu ar fi fost competitive în comparație cu ruta spre Klaipėda

265 Prin intermediul unei a doua serii de argumente, reclamanta contestă afirmația din decizia atacată potrivit căreia rutele lungi către terminalele maritime letone nu ar fi fost competitive în comparație cu ruta spre Klaipėda [considerentele (288) și (310) ale deciziei atacate], astfel încât LDZ nu ar fi putut exercita o presiune concurențială asupra LG decât pe rutele scurte către aceste terminale, cu alte cuvinte în cazul în care calea ferată ar fi fost reparată.

266 În primul rând, potrivit reclamantei, această afirmație nu este plauzibilă din diverse motive.

267 *Primo*, LDZ ar fi propus Orlen, după suspendarea traficului, prin scrisoarea din 29 septembrie 2008, să îi furnizeze servicii de transport feroviar spre Riga atât pe ruta scurtă, cât și pe ruta lungă spre Letonia. Prin urmare, se pare că LDZ ar fi prezumat ea însăși că era în măsură să exercite o concurență efectivă pe ruta lungă și pentru producția Orlen transportată de LG către Klaipėda. *Secundo*, LG ar fi concluzionat, într-un document intern din anul 2009, că diferențele dintre ruta scurtă și ruta lungă nu erau esențiale în ceea ce privește distanța și prețul. În consecință, nu ar fi plauzibil ca LDZ să fi putut face concurență LG numai pe ruta scurtă, iar nu pe ruta lungă. *Tertio*, nu ar exista diferențe de cost semnificative între cele trei rute, ceea ce pare de asemenea natural, dat fiind că toate fac parte din aceeași piață geografică. În consecință, împrejurarea că LDZ ar fi putut exercita o presiune asupra reclamantei pentru producția Orlen transportată către Klaipėda numai pe ruta scurtă (în ipoteza în care calea ferată ar fi fost reconstruită sau reparată) ar fi extrem de puțin plauzibilă.

268 În al doilea rând, potrivit reclamantei, compararea costurilor efectuată de Comisie cuprinde de asemenea numeroase erori.

269 Potrivit reclamantei, termenii utilizați de Comisie demonstrează deja că compararea costurilor nu se întemeia pe o analiză solidă și fiabilă. Astfel, Comisia recunoaște că „nu poate să cuantifice în mod exact impactul acestor diferențe structurale asupra costurilor de transport" și că „metodele de repartizare a costurilor utilizate de LG și de LDZ pot să fi fost diferite, ceea ce poate să fi avut o influență asupra estimărilor lor [privind costurile]". Aceasta arată de asemenea că nu rezultă în mod clar „dacă" porturile letone prezentau un avantaj concurențial important în raport cu Klaipėda în ceea

ce privește totalul costurilor transportului maritim și precizează că ruta scurtă spre Riga „pare a fi cea mai interesantă”. În plus, atunci când Comisia a comparat repartizarea costurilor reclamantei și ale LDZ, elementul de cost cel mai important al LDZ pe secțiunea letonă a rutei lungi spre Riga era categoria „alta”, în timp ce „alte” costuri ale reclamantei nu reprezentau decât un procent mult mai mic din totalul costurilor sale pe tronsonul lituanian al rutei lungi spre Riga sau Ventspils. În plus, Comisia nu ar fi ținut seama de faptul că reclamanta și LDZ utilizau metode de repartizare a costurilor total diferite, ceea ce făcea orice comparație a costurilor arbitrară. Cu titlu de exemplu, pe baza datelor utilizate de Comisie, costul reclamantei per tonă-kilometru (tkm) era destul de static și nu varia în funcție de distanță, în timp ce costurile estimate ale LDZ scădeau pe rutele mai lungi, ca urmare a estimării potrivit căreia costurile de încărcare și de descărcare a mărfurilor erau cheltuieli fixe, la care se adăugau ulterior costurile de transport reale proporțional cu lungimea rutei și cu volumul de marfă.

270 În plus, potrivit reclamantei, chiar dacă datele care figurează în tabelul nr. 5 din decizia atacată, intitulat „Costuri per tonă pentru transportul produselor petroliere ale Orlen (rutele lungi și ruta spre Klaipėda)”, s-ar întemeia pe metode de repartizare a costurilor comparabile, acestea nu ar susține afirmația potrivit căreia LDZ nu ar fi putut exercita o concurență credibilă pe ruta lungă în privința producției Orlen transportată spre Klaipėda. Pe de altă parte, reclamanta subliniază că, în decizia atacată, Comisia a recunoscut că costurile reținute în tabelul nr. 5 pentru rutele lungi erau probabil supraestimate. Totuși, costurile pe aceste rute ar părea să fie în mare măsură comparabile cu costurile pe ruta spre Klaipėda, astfel încât LDZ ar fi fost în măsură să exercite o presiune concurențială, în special ținând seama de avantajele generale în materie de costuri de care, potrivit Comisiei, dispunea în raport cu reclamanta în ceea ce privește, de exemplu, prețurile energiei și costurile salariale, precum și costurile transportului maritim. În opinia reclamantei, toate aceste elemente sunt confirmate de faptul că LDZ a propus Orlen în septembrie 2008 să transporte producția sa de la Klaipėda către terminalele maritime letone pe ruta lungă. În plus, datele privind costurile utilizate în tabelul nr. 5 ar fi net inferioare prețurilor pe care Orlen le-a plătit efectiv per tonă pentru serviciile de transport feroviar pe ruta spre Klaipėda în anii 2008 și 2009.

271 Comisia și intervenienta contestă această serie de argumente.

272 În speță, în primul rând, în ceea ce privește scrisoarea din 29 septembrie 2008, prin care LDZ ar fi prezentat Orlen o ofertă pentru servicii de transport feroviar către Riga atât pe ruta scurtă, cât și pe ruta lungă către terminalele maritime letone, trebuie să se precizeze că, prin această scrisoare, LDZ a propus un proiect de tarifare pentru anul 2008 pentru transportul de produse petroliere pe teritoriul Letoniei către portul Riga. În special, din conținutul acestei scrisori reiese că proiectul de tarifare oferit de LDZ privea numai tronsoanele letone ale rutelor lungi și scurte spre Riga. Astfel, scrisoarea menționa rutele Maitene – Mangali (Riga) și Rengė – Mangali (Riga). Prin urmare, reclamanta nu poate constata, numai pe baza scrisorii în cauză, competitivitatea ofertei LDZ, dat fiind că aceasta din urmă nu ținea seama de prețurile pe care ea le aplica pe tronsoanele lituaniene ale celor două rute. Pe de altă parte, reclamanta nu prezintă niciun element de probă care să susțină argumentul său invocat în replică potrivit căruia, la momentul prezentării ofertei către Orlen, LDZ era, în mod evident, perfect informată cu privire la situația concurențială și la prețurile și costurile relevante. În plus, simpla existență a unei oferte nu implică faptul că aceasta este efectiv competitivă și, în orice caz, atât de competitivă cât ar fi putut fi în cazul în care calea ferată nu ar fi fost demontată. Prin urmare, reclamanta nu poate trage din această scrisoare nicio concluzie în ceea ce privește capacitatea LDZ de a exercita o presiune concurențială efectivă asupra ei pe ruta lungă.

273 În al doilea rând, în ceea ce privește documentul intern din anul 2009 prin care reclamanta ar fi concluzionat că diferențele dintre ruta scurtă și ruta lungă nu erau esențiale în ceea ce privește distanța și prețul, trebuie să se sublinieze că documentul în cauză este documentul cu numărul de referință ES 9/VJ6. Concluzia la care face referire reclamanta este cuprinsă în a treia și ultima pagină a acestui document, în care compara transportul produselor Orlen spre Jelgava (Letonia) prin Šiauliai (Lituania) cu transportul direct via Rengė. Prin urmare, această concluzie nu compară costurile rutelor

întregi către terminalele maritime letone și nu privește transportul produselor petroliere ale Orlen în vederea exportului pe cale maritimă. În plus, împrejurarea că, pentru reclamantă, diferențele dintre ruta scurtă și ruta lungă către terminalele maritime letone nu sunt esențiale în ceea ce privește distanța și prețul nu este în mod necesar valabilă pentru LDZ.

274 Rezultă că nici oferta menționată la punctul 272 de mai sus, nici documentul intern menționat la punctul 273 de mai sus nu pot repune în discuție constatarea Comisiei potrivit căreia rutele lungi către terminalele maritime letone ar fi fost mai puțin rentabile în comparație cu ruta spre Klaipėda.

275 În al treilea rând, în ceea ce privește argumentul potrivit căruia nu ar exista diferențe de cost semnificative între rutele lungi către terminalele maritime letone, rutele scurte către terminalele maritime letone și ruta spre Klaipėda, trebuie să se arate că, deși este adevărat că, spre deosebire de ruta spre Klaipėda, ruta lungă spre Riga cuprindea o parte importantă (86 km) în Letonia, în care, potrivit deciziei atacate, costurile transportului feroviar, în special prețul energiei și costurile salariale, erau mai mici decât în Lituania [considerentul (253) al deciziei atacate], este de asemenea adevărat că ruta lungă spre Riga cuprindea o parte, și anume 152 km, în Lituania. În consecință, dat fiind că Comisia a calculat costurile privind rutele către terminalele maritime letone făcând suma costurilor reclamantei și, respectiv, ale LDZ pe etapele lor de rută, pentru a aprecia diferența de costuri dintre rute, la costurile aferente părții letone a rutei lungi spre Riga trebuie să fie adăugate costurile aferente părții lituaniene a aceleiași rute. Pe de altă parte, același lucru este valabil în ceea ce privește calculul costurilor privind ruta lungă spre Ventspils. În plus, reclamanta nu contestă costurile prezentate de Comisie în tabelul nr. 5, în considerentul (311) al deciziei atacate. Acest tabel ilustrează faptul că, contrar celor susținute de reclamantă, în anii 2008 și 2009, costurile de transport al produselor petroliere ale Orlen per tonă erau cu [*confidențial*]-[*confidențial*] % mai ridicate pe ruta lungă spre Riga decât pe ruta spre Klaipėda și cu [*confidențial*]-[*confidențial*] % mai ridicate pe ruta lungă spre Ventspils decât pe ruta spre Klaipėda. În consecință, contrar celor arătate de reclamantă, nu există elemente suficient de probante care să demonstreze că LDZ ar fi putut, în calitate de concurentă eficientă, să propună servicii pe piața relevantă în concurență cu reclamanta pe ruta lungă și să exercite astfel o presiune concurențială asupra acesteia.

276 În al patrulea rând, în ceea ce privește argumentele prin care se urmărește să se repună în discuție compararea costurilor efectuată de Comisie, trebuie arătate următoarele.

277 Pe de o parte, în ceea ce privește considerațiile referitoare la termenii utilizați de Comisie în analiza sa privind compararea costurilor, este necesar să se arate că nu este posibil să se deducă din anumiți termeni utilizați că compararea costurilor nu se întemeiază pe o analiză solidă și fiabilă. Pe de altă parte, trebuie să se sublinieze, asemenea Comisiei, că menționarea imposibilității de a cuantifica cu exactitate impactul acestor diferențe structurale asupra costurilor de transport [considerentul (253) al deciziei atacate] face parte dintr-o analiză a factorilor care au incidență asupra costului transportului feroviar și nu modifică cu nimic concluzia analizei referitoare la rentabilitatea rutei scurte spre Riga [considerentele (254) și (255) ale deciziei atacate]. Mențiunea privind faptul că metodologiile de repartizare a costurilor utilizate de reclamantă și de LDZ ar putea să fi fost diferite, ceea ce ar putea să fi influențat estimările lor privind costurile [considerentele (271)-(273) ale deciziei atacate], este clarificată prin decizia atacată, care explică de ce acest element este lipsit de importanță și nu afectează compararea costurilor reclamantei și ale LDZ. În plus, una dintre frazele din decizia atacată contestată de reclamantă este scoasă din context. Astfel, fraza întreagă din decizie era următoarea: „[p]orturile din Riga și din Ventspils ar fi putut constitui, așadar, cel puțin o soluție credibilă de înlocuire a portului din Klaipėda, independent de faptul că se poate considera de asemenea că acestea au avut un avantaj concurențial semnificativ în ceea ce privește costurile totale ale transportului maritim” [considerentul (240) al deciziei atacate]. În sfârșit, în ceea ce privește mențiunea, care provine dintr-o altă secțiune a deciziei atacate, privind faptul că, pe baza unei analize a factorilor care au incidență asupra costului transportului feroviar, ruta scurtă spre Riga pare a fi cea mai atractivă,

această afirmație este susținută în continuare de o comparare mai detaliată a costurilor rutelor, în considerentele (255)-(266) ale deciziei atacate, care demonstrează că ruta scurtă spre Riga este efectiv ruta cea mai atractivă.

278 Pe de altă parte, în ceea ce privește argumentul reclamantei potrivit căruia decizia atacată nu compară „mere cu mere”, Comisia arată în mod întemeiat că decizia atacată răspunde pe larg la argumentele reclamantei referitoare la analiza costurilor și în special la obiecțiile privind posibilitatea de a le compara. Astfel, din considerentul (269) al deciziei atacate reiese că reclamanta susținuse deja, în răspunsul la comunicarea privind obiecțiunile, că costurile sale și cele ale LDZ nu erau comparabile. Comisia a respins argumentele reclamantei în mod detaliat în considerentele (270)-(284) ale deciziei atacate. Ea a explicat printre altele, în considerentele (272) și (273) ale acesteia din urmă, că a luat în considerare împrejurarea că metodele de calcul al costurilor reclamantei și ale LDZ puteau să fi fost diferite și că acest lucru putea să fi influențat estimările lor privind o componentă de cost, precum cheltuielile administrative. Totuși, ea a precizat de asemenea că o asemenea diferență de metodologie nu putea să fi determinat decât o diferență mică în materie de costuri. În plus, în considerentul (274) al deciziei atacate, Comisia a explicat motivul pentru care considerase că estimarea costurilor reclamantei și ale LDZ acoperea aceleași servicii și cuprindea aceleași componente de cost, cel puțin pentru anul 2009. Astfel, după cum reiese din nota de subsol 406 din decizia atacată, din moment ce reclamanta nu a furnizat o repartizare a costurilor pentru anul 2008, Comisia a analizat datele privind costurile reclamantei pentru anul 2009.

279 Prin urmare, reclamanta nu poate invoca argumentul potrivit căruia metodologia de evaluare a costurilor ar fi eronată pentru a repune în discuție compararea costurilor efectuată de Comisie în decizia atacată și pentru a susține că respectiva comparare este arbitrară.

280 Această concluzie nu poate fi repusă în discuție de celelalte argumente ale reclamantei.

281 În primul rând, în ceea ce privește argumentul potrivit căruia, chiar dacă datele care figurează în tabelul nr. 5 din decizia atacată s-ar întemeia pe metode de repartizare a costurilor comparabile, ele nu ar susține afirmația că LDZ nu ar fi putut fi o concurentă credibilă pe rutele lungi către terminalele maritime letone, trebuie să se constate că reclamanta nu furnizează elementele care să dovedească faptul că diferența de [*confidențial*] % dintre costurile pe ruta lungă spre Riga în anul 2008 [*confidențial*] și costurile pe ruta spre Klaipėda [*confidențial*] ar fi trebuit să dispară complet ținând seama de faptul că costurile reținute de Comisie în tabelul nr. 5 din decizia atacată pentru rutele lungi au fost „probabil supraestimate”. Pe de altă parte, în măsura în care, prin argumentul său, reclamanta urmărește să arate că diferența de [*confidențial*] % dintre costurile pe ruta lungă spre Riga în anul 2008 [*confidențial*] și costurile pe ruta spre Klaipėda [*confidențial*] nu era semnificativă, trebuie să se sublinieze, asemenea Comisiei, că decizia atacată a demonstrat de asemenea că, chiar urmând o abordare prudentă, costurile rutei lungi spre Ventspils erau mai ridicate cu [*confidențial*] % în anul 2008 și cu [*confidențial*] % în anul 2009 decât cele ale rutei spre Klaipėda. Or, o diferență de [*confidențial*] % sau de [*confidențial*] % este semnificativă și cu dificultate poate fi repusă în discuție de o supraestimare.

282 În al doilea rând, în ceea ce privește argumentul potrivit căruia datele privind costurile utilizate în tabelul nr. 5 [*confidențial*] ar fi net inferioare prețurilor pe care Orlen le-a plătit efectiv per tonă pentru serviciile de transport feroviar pe ruta spre Klaipėda în anul 2008 [*confidențial*] și în anul 2009 [*confidențial*], astfel încât, potrivit logicii aplicate de Comisie în considerentele (281)-(284) ale deciziei atacate, LDZ ar fi putut exercita o presiune concurențială asupra reclamantei dacă ar fi decis să facă acest lucru, trebuie să se arate că, contrar susținerilor reclamantei, costurile calculate de Comisie pentru ruta lungă spre Riga nu sunt decât cu foarte puțin mai mici decât prețurile pe care Orlen le-a plătit efectiv pentru serviciile de transport feroviar pe ruta spre Klaipėda. Or, în ceea ce privește costurile, iar nu prețurile, trebuie să se adauge o marjă de profit, chiar scăzută, care reduce cu atât mai mult diferența față de prețurile pe care Orlen le-a plătit efectiv pentru serviciile de transport feroviar pe ruta spre Klaipėda.

283 Ținând seama de tot ceea ce precedă, este necesar să se constate că nu se poate reproșa Comisiei nicio eroare de apreciere pentru că a concluzionat că rutele lungi către terminalele maritime letone nu ar fi fost competitive în raport cu ruta spre Klaipėda.

284 În consecință, a doua critică din cadrul celui de al patrulea aspect și, prin urmare, al patrulea aspect al celui de al doilea motiv al acțiunii în întregime trebuie respinse.

285 Rezultă din tot ceea ce precedă că al doilea motiv trebuie respins ca nefondat.

3. Cu privire la al treilea motiv, întemeiat pe încălcarea articolului 296 TFUE și a articolului 2 din Regulamentul nr. 1/2003 pentru insuficiența probelor și nemotivare

286 Prin intermediul celui de al treilea motiv, reclamanta arată în esență că Comisia a încălcat articolul 296 TFUE ca urmare a nemotivării, precum și articolul 2 din Regulamentul nr. 1/2003, în măsura în care aceasta nu ar fi furnizat suficiente probe în susținerea constatării sale, în decizia atacată, referitoare la o încălcare a articolului 102 TFUE.

287 Comisia și intervenienta contestă această argumentație.

288 Al treilea motiv al acțiunii cuprinde în esență două aspecte, primul urmărind invocarea încălcării articolului 296 TFUE ca urmare a nemotivării, iar al doilea urmărind invocarea încălcării articolului 2 din Regulamentul nr. 1/2003.

a) Cu privire la primul aspect al celui de al treilea motiv, întemeiat pe încălcarea articolului 296 TFUE ca urmare a nemotivării

289 În susținerea primului aspect, reclamanta invocă în esență două critici care trebuie examinate împreună. Prima este întemeiată pe faptul că Comisia nu ar fi indicat motivul pentru care s-a îndepărtat de jurisprudența consacrată în materie de refuz de a furniza infrastructuri esențiale, iar a doua este întemeiată pe faptul că Comisia nu ar fi furnizat motive suficiente care să demonstreze că în speță existau împrejurări excepționale privind calea ferată care să justifice constatarea unei practici abuzive.

290 De la bun început, trebuie să se arate că argumentele dezvoltate de reclamantă în susținerea celor două critici din cadrul primului aspect nu vizează lipsa ori insuficiența motivării deciziei atacate. Astfel, aceste argumente se confundă în realitate cu critica temeiniciei deciziei atacate. Or, obligația de motivare a deciziilor reprezintă o normă fundamentală de procedură care trebuie diferențiată de problema temeiniciei motivării, aceasta din urmă ținând de legalitatea pe fond a actului în litigiu. Motivarea unei decizii constă în exprimarea formală a motivelor pe care se întemeiază aceasta. Dacă motivele respective sunt afectate de erori, ele afectează legalitatea pe fond a deciziei, dar nu motivarea acesteia, care poate fi suficientă chiar dacă cuprinde motive eronate (a se vedea Hotărârea din 10 iulie 2008, Bertelsmann și Sony Corporation of America/Impala, C-413/06 P, EU:C:2008:392, punctul 181 și jurisprudența citată). Pe de altă parte, trebuie să se observe că astfel de argumente au fost deja invocate, examinate și respinse în cadrul primului și al celui de al doilea motiv.

291 Rezultă că primul aspect al celui de al treilea motiv trebuie respins.

b) Cu privire la al doilea aspect al celui de al treilea motiv, întemeiat pe încălcarea articolului 2 din Regulamentul nr. 1/2003

292 Cu titlu introductiv, trebuie să se constate, asemenea Comisiei, că, în afara unei scurte mențiuni privind articolul 2 din Regulamentul nr. 1/2003 la punctul 143 din cererea introductivă, reclamanta nu își susține afirmația, indicând pasajele din decizia atacată care, în opinia sa, ar fi afectate de insuficiența probelor. Cu toate acestea, reclamanta și-a precizat argumentul la punctele 28 și 29 din observațiile sale cu privire la memoriul în intervenție. În special, la punctul 29 din aceste observații, ea arată că Comisia nu s-a întemeiat pe probe directe sau scrise, precise și concludente care să demonstreze încălcarea corespunzător cerințelor legale. În orice caz, reclamanta susține că a invocat, în conformitate cu jurisprudența, o argumentație care ar pune într-o lumină diferită faptele stabilite de Comisie și care ar permite astfel înlocuirea explicației reținute de Comisie în vederea stabilirii unei încălcări cu o altă explicație plauzibilă a faptelor.

293 În această privință, trebuie să se arate că din articolul 2 din Regulamentul nr. 1/2003, precum și dintr-o jurisprudență constantă reiese că, în domeniul dreptului concurenței, în cazul unui litigiu privind existența unei încălcări, revine Comisiei obligația de a face dovada încălcărilor pe care le constată și de a stabili elementele de probă de natură să demonstreze, corespunzător cerințelor legale, existența faptelor constitutive ale unei încălcări (a se vedea Hotărârea din 12 aprilie 2013, GEMA/Comisia, T-410/08, nepublicată, EU:T:2013:171, punctul 68 și jurisprudența citată).

294 Deși este necesară prezentarea de către Comisie a unor dovezi precise și concordante pentru a întemeia ferma convingere că încălcarea a fost săvârșită, este important de subliniat că fiecare dintre probele prezentate de Comisie nu trebuie în mod necesar să corespundă acestor criterii în legătură cu fiecare element al încălcării. Este suficient ca seria de indicii invocată de instituție, apreciată în mod global, să răspundă acestei cerințe, astfel cum reține jurisprudența privind punerea în aplicare a articolului 101 TFUE. Acest principiu se aplică de asemenea în cauze privind punerea în aplicare a articolului 102 TFUE (a se vedea în acest sens Hotărârea din 1 iulie 2010, AstraZeneca/Comisia, T-321/05, EU:T:2010:266, punctul 477 și jurisprudența citată).

295 În ceea ce privește forța probantă a elementelor de probă reținute de Comisie, se impune a distinge două situații.

296 Pe de o parte, în cazul în care Comisia constată o încălcare a normelor de concurență întemeindu-se pe presupunerea potrivit căreia faptele stabilite nu pot fi explicate în alt mod decât în funcție de existența unui comportament anticoncurențial, instanța Uniunii va trebui să anuleze decizia menționată atunci când întreprinderile în cauză invocă o argumentație care pune într-o lumină diferită faptele stabilite de Comisie și care permite astfel înlocuirea explicației reținute de Comisie în vederea stabilirii unei încălcări cu o altă explicație plauzibilă a faptelor. Astfel, nu se poate considera că, într-o asemenea situație, Comisia a făcut dovada existenței unei încălcări a dreptului concurenței (a se vedea în acest sens Hotărârea din 28 martie 1984, Compagnie royale asturienne des mines și Rheinzink/Comisia, 29/83 și 30/83, EU:C:1984:130, punctul 16, și Hotărârea Curții din 31 martie 1993, Ahlström Osakeyhtiö și alții/Comisia, C-89/85, C-104/85, C-114/85, C-116/85, C-117/85 și C-125/85-C-129/85, EU:C:1993:120, punctele 126 și 127).

297 Pe de altă parte, atunci când Comisia se întemeiază pe elemente de probă care sunt, în principiu, suficiente pentru a demonstra existența încălcării, nu este suficient ca întreprinderea în cauză să menționeze posibilitatea existenței unei împrejurări care ar putea afecta valoarea probantă a respectivelor elemente de probă pentru ca să revină Comisiei sarcina de a dovedi că această împrejurare nu a putut afecta valoarea probantă a elementelor de probă. Dimpotrivă, cu excepția cazurilor în care o astfel de probă nu ar putea fi prezentată de întreprinderea în cauză ca urmare chiar a comportamentului Comisiei, revine întreprinderii în cauză sarcina de a dovedi corespunzător cerințelor legale, în primul rând, existența împrejurării pe care o invocă și, în al doilea rând, faptul că

această împrejurare pune în discuție valoarea probantă a elementelor de probă pe care se întemeiază Comisia (a se vedea Hotărârea din 15 decembrie 2010, E.ON Energie/Comisia, T-141/08, EU:T:2010:516, punctul 56 și jurisprudența citată).

298 În speță, din analiza celui de al doilea motiv al acțiunii reiese că Comisia nu a constatat un abuz de poziție dominantă întemeindu-se pe presupunerea că faptele stabilite nu puteau fi explicate în alt mod decât ca urmare a existenței unui comportament anticoncurențial. În schimb, ea s-a întemeiat pe elemente de probă care, în principiu, erau suficiente pentru a demonstra existența încălcării contestate. Pe de altă parte, argumentația pe care reclamanta o invocă pentru a pune într-o lumină diferită faptele stabilite de Comisie nu permite înlocuirea explicației reținute de Comisie în vederea stabilirii unei încălcări cu o altă explicație plauzibilă a faptelor.

299 În consecință, având în vedere jurisprudența menționată la punctele 292-297 de mai sus, trebuie să se constate că Comisia nu a încălcat articolul 2 din Regulamentul nr. 1/2003.

300 Rezultă că trebuie să se respingă al doilea aspect al celui de al treilea motiv și, prin urmare, al treilea motiv al acțiunii în întregime.

4. Cu privire la al cincilea motiv, întemeiat pe încălcarea articolului 7 din Regulamentul nr. 1/2003, întrucât prin decizie s-a dispus o măsură corectivă disproporționată

301 Prin intermediul celui de al cincilea motiv, reclamanta arată că decizia atacată încalcă articolul 7 din Regulamentul nr. 1/2003, întrucât prin aceasta s-a dispus o măsură corectivă disproporționată.

302 În special, în primul rând, reclamanta arată că, în temeiul articolului 7 din Regulamentul nr. 1/2003, ea nu putea fi obligată decât să restabilească situația concurențială care exista înainte de demontarea căii ferate și că, înainte de această demontare, calea ferată nu mai putea fi utilizată deja de la suspendarea traficului la 2 septembrie 2008. Investiția necesară într-o nouă infrastructură, neesențială, ar depăși restabilirea situației anterioare și ar fi inedită și disproporționată.

303 În al doilea rând, reclamanta susține că, în măsura în care, înainte de suspendarea traficului, calea ferată nu era utilizată decât de un singur client, pentru o mică parte din producția sa, iar acesta utilizează în prezent o altă rută, nu era sigur că acest client va utiliza noua cale ferată.

304 În al treilea rând, reclamanta pretinde că reconstrucția în cauză ar necesita o investiție foarte importantă, care ar obliga-o să își aloce resursele în favoarea unui singur client, a cărui cerere este limitată, și aceasta în detrimentul altor rute.

305 În al patrulea rând, reclamanta arată că obligația de a reconstrui calea ferată ar fi o măsură disproporționată în ipoteza în care nu ar fi autorizată să impună ca singurii doi beneficiari potențiali ai noii infrastructuri să plătească o parte echitabilă și rezonabilă din costurile de reconstrucție.

306 În al cincilea rând, reclamanta susține, ca răspuns la memoriul în apărare al Comisiei, că, spre deosebire de „cauza Microsoft” invocată de Comisie, este vorba în speță despre o investiție într-o infrastructură complet nouă, iar nu despre împărțirea unei infrastructuri existente.

307 Pe de altă parte, trebuie să se semnaleze că, la 9 martie 2018, reclamanta a publicat un comunicat de presă în care se preciza că ea încheiase un plan de acțiune cu acordul Comisiei, în temeiul căruia calea ferată va fi repusă în funcțiune înainte de sfârșitul anului 2019. În plus, potrivit informațiilor divulgate de presă, un acord având ca obiect redeschiderea traficului pe calea ferată a fost semnat de reclamantă și de Orlen la 14 august 2018. În ședință, reclamanta și intervenienta au confirmat că

lucrările de reconstruire a căii ferate fuseseră finalizate în decembrie 2019 și că, în urma unor teste care erau în curs la data ședinței, calea ferată urma să fie redeschisă traficului înainte de sfârșitul lunii februarie 2020.

308 Comisia și intervenienta contestă argumentația reclamantei.

309 Cu titlu introductiv, trebuie amintit că articolul 7 alineatul (1) din Regulamentul nr. 1/2003 prevede printre altele că, atunci când Comisia, acționând ca urmare a unei plângeri sau din oficiu, constată că există o încălcare a articolelor 101 sau 102 TFUE, poate solicita printr-o decizie întreprinderilor și asociațiilor de întreprinderi în cauză să înceteze respectiva încălcare. Acest alineat prevede, pe de altă parte, că, atunci când Comisia are un interes legitim de a acționa în acest mod, aceasta poate de asemenea constata că s-a comis o încălcare în trecut (Hotărârea din 9 septembrie 2015, Philips/Comisia, T-92/13, nepublicată, EU:T:2015:605, punctul 132).

310 Principiul proporționalității, care se numără printre principiile generale ale dreptului Uniunii, impune ca actele instituțiilor să nu depășească limitele a ceea ce este adecvat și necesar pentru realizarea obiectivelor legitime urmărite de reglementarea în cauză, fiind stabilit că, atunci când este posibilă alegerea dintre mai multe măsuri adecvate, trebuie să se recurgă la cea mai puțin constrângătoare și că inconvenientele cauzate nu trebuie să fie disproporționate în raport cu scopurile vizate (a se vedea Hotărârea din 24 mai 2012, MasterCard și alții/Comisia, T-111/08, EU:T:2012:260, punctul 323 și jurisprudența citată).

311 În această privință, Curtea a statuat deja că articolul 7 din Regulamentul nr. 1/2003 prevede în mod expres măsura în care principiul proporționalității se aplică în situațiile care intră în domeniul său de aplicare. Astfel, conform articolului 7 alineatul (1) din Regulamentul nr. 1/2003, Comisia poate impune întreprinderilor în cauză orice măsuri corective comportamentale sau structurale care sunt proporționale cu încălcarea comisă și necesare pentru încetarea efectivă a încălcării (Hotărârea din 29 iunie 2010, Comisia/Alrosa, C-441/07 P, EU:C:2010:377, punctul 39).

312 În plus, s-a precizat că, deși Comisia are, desigur, competența de a constata încălcarea și de a obliga părțile să înceteze această încălcare, nu îi revine sarcina nici de a impune părților alegerea sa dintre diferitele posibilități de conduită, toate conforme cu tratatul (Hotărârea din 18 septembrie 1992, Automec/Comisia, T-24/90, EU:T:1992:97, punctul 52), nici de a decide modalități precise de punere în aplicare a diferitor posibilități de conduită (a se vedea în acest sens Ordonanța din 20 noiembrie 2008, SIAE/Comisia, T-433/08 R, nepublicată, EU:T:2008:520, punctul 37).

313 În speță, în decizia atacată, pe lângă aplicarea, în conformitate cu articolul 23 alineatul (2) din Regulamentul nr. 1/2003, a unei amenzi în valoare de 27 873 000 de euro, s-a impus, în temeiul articolului 7 din același regulament, ca reclamanta să pună capăt încălcării, prezentând Comisiei, în termen de trei luni, o propunere de măsuri în acest sens [considerentul (395) și articolul 3 din decizia atacată]. În special, în considerentul (394) al deciziei atacate, Comisia a arătat că mai multe soluții structurale sau comportamentale ar putea permite să se pună capăt încălcării restabilind situația concurențială existentă înainte de demontarea căii ferate, fie prin reconstruirea acesteia, fie prin eliminarea dezavantajelor concurenților pe rutele alternative către terminalele maritime din Klaipėda, din Riga și din Ventspils descrise la punctul 7.4.2 din decizia atacată.

314 În consecință, în decizia atacată s-a impus reclamantei să pună capăt în mod efectiv încălcării și, apreciindu-se că mai multe soluții structurale sau comportamentale ar putea fi relevante în acest scop, s-au propus, după cum admite reclamanta, două opțiuni, și anume reconstruirea căii ferate sau eliminarea dezavantajelor concurenților pe rutele alternative către terminalele maritime din Klaipėda, din Riga și din Ventspils. Rezultă că, în conformitate cu jurisprudența menționată la punctele 311 și 312 de mai sus, decizia atacată a prevăzut diferite măsuri corective susceptibile să pună capăt încălcării fără a impune o alegere dintre acestea. Astfel, invitând reclamanta să prezinte o propunere de măsuri corective, Comisia i-a lăsat libertatea de a decide cum să intervină pentru a pune capăt

încălcării. În special, Comisia a lăsat reclamantei libertatea de a alege cum să elimine dezavantajele concurenților pe rutele alternative către terminalele maritime din Klaipėda, din Riga și din Ventspils, în ipoteza în care aceasta din urmă nu ar fi optat pentru reconstruirea căii ferate.

315 În primul rând, reclamanta arată că a doua opțiune, și anume eliminarea dezavantajelor concurenților pe rutele alternative către terminalele maritime din Klaipėda, din Riga și din Ventspils, nu era o soluție viabilă. Astfel, eliminarea acestor dezavantaje și în special a dependenței LDZ față de ea în calitate de operator existent integrat vertical ar însemna ca ea să fie dezmembrată pentru a ceda funcțiile de gestionar al infrastructurilor feroviare unei alte entități și pentru a menține doar activitățile realizate cu titlu de furnizor de servicii de transport feroviar. O asemenea dezmembrare necesită, potrivit reclamantei, adoptarea unei noi legislații de către Parlamentul lituanian, asupra căruia nu ar avea nicio influență. În plus, ea nu ar putea supraviețui din punct de vedere economic într-un astfel de scenariu, întrucât ar trebui să facă față concurenței operatorilor de transport feroviar de marfă care provin din țările Comunității Statelor Independente (CSI). Ca urmare a acestui fapt, singura opțiune viabilă era reconstruirea căii ferate. În replică, ea adaugă că ar fi necesară și o acțiune legislativă pentru a o exonera de responsabilitatea care îi revenea, în temeiul articolului 24 punctul 6 din Codul transporturilor feroviare, de a furniza VGI o evaluare tehnică.

316 În această privință, trebuie să se arate că, așa cum s-a constatat la punctul 314 de mai sus, în conformitate cu jurisprudența amintită la punctul 312 de mai sus, Comisia nici nu a impus, nici nu a stabilit modalități specifice de eliminare a dezavantajelor concurenților pe rutele alternative către terminalele maritime din Klaipėda, din Riga și din Ventspils, în ipoteza în care reclamanta nu ar fi optat pentru reconstruirea căii ferate. În special, Comisia nu a impus o dezmembrare a întreprinderii și nici adoptarea unei noi legislații.

317 În orice caz, trebuie să se constate, asemenea Comisiei, că argumentul reclamantei potrivit căruia eliminarea dezavantajelor întâmpinate de concurenți pe celelalte rute care conduc la terminalele maritime din Klaipėda, din Riga și din Ventspils ar necesita în mod obligatoriu o dezmembrare totală a proprietății nu este susținut. Împrejurarea că, în cadrul procedurii administrative, Comisia ar fi impus o astfel de dezmembrare a proprietății cu titlu de condiție a unei decizii de angajamente întemeiate pe articolul 9 din Regulamentul nr. 1/2003, presupunând că ar fi stabilită, nu dovedește că o asemenea dezmembrare ar fi fost singura modalitate de a elimina dezavantajele cu care se confruntau concurenții pe celelalte rute către terminalele maritime din Klaipėda, din Riga și din Ventspils și în special dependența LDZ față de reclamantă. Același lucru este valabil în ceea ce privește eșecul, cauzat de presiunile diferitor părți interesate, al propunerii făcute inițial de Comisie, în cadrul celui de al patrulea pachet feroviar, de a institui o separare strictă între gestionarul infrastructurilor și operatorul feroviar. Astfel, deși documentul Parlamentului European intitulat „Al patrulea pachet feroviar” și datat martie 2016, la care face referire reclamanta, prevede că versiunea finală a propunerii celui de al patrulea pachet feroviar nu prevede o „decuplare obligatorie”, acesta adaugă că întreprinderile integrate vertical sunt autorizate, cu condiția ca gestionarul infrastructurilor să fie total independent și să dispună de drepturi de decizie efective. Rezultă că documentul menționat de reclamanta însăși confirmă că există o alternativă la dezmembrarea totală a proprietății.

318 Trebuie să se constate că, ținând seama de analiza efectelor anticoncurențiale efectuată de Comisie în decizia atacată, eliminarea dezavantajelor concurenților pe rutele alternative către terminalele maritime din Klaipėda, din Riga și din Ventspils, descrise la punctul 7.4.2 din decizia atacată, constituia o măsură corectivă adecvată pentru încetarea încălcării contestate. Întrucât era una dintre opțiunile posibile pentru a pune capăt încălcării [considerentul (394) al deciziei atacate], această măsură corectivă constituia, prin urmare, o măsură proporțională pentru încetarea încălcării contestate.

319 În al doilea rând, reclamanta arată că reconstruirea căii ferate constituie o măsură corectivă disproporționată și fără precedent.

320 În această privință, trebuie să se arate, asemenea Comisiei, că măsura corectivă care constă în reconstruirea căii ferate, fiind una dintre opțiunile posibile pentru a asigura efectivitatea deciziei atacate [considerentul (394)], constituie consecința directă a constatării nelegalității săvârșite de reclamantă, și anume demontarea acestei căi ferate și se limitează la a determina încetarea încălcării în cauză (a se vedea în acest sens Hotărârea din 24 mai 2012, MasterCard și alții/Comisia, T-111/08, EU:T:2012:260, punctul 325).

321 Această concluzie nu poate fi infirmată de celelalte argumente ale reclamantei.

322 *Primo*, în ceea ce privește argumentul potrivit căruia, înainte de demontarea sa, calea ferată era într-o stare deplorabilă și nu mai putea fi utilizată de la suspendarea traficului la 2 septembrie 2008, iar Comisia nu a examinat dacă reclamanta era obligată, în temeiul articolului 102 TFUE, să efectueze lucrări de reparație, trebuie să se constate că acest argument se întemeiază pe o premisă eronată. Este vorba despre premisa potrivit căreia Comisia ar fi trebuit să califice drept comportament abuziv nerepararea căii ferate după suspendarea traficului pe aceasta și să examineze prezenta cauză în lumina jurisprudenței privind accesul la infrastructurile esențiale. Prin urmare, ținând seama de observațiile dezvoltate în cadrul analizei primului motiv, acest argument nu poate fi admis.

323 *Secundo*, în ceea ce privește argumentul potrivit căruia decizia atacată pare să impună ca reclamanta să investească într-o nouă infrastructură, accesibilă numai pentru a ajuta o concurentă, ceea ce ar depăși cu mult o simplă restabilire a situației anterioare și ar fi nu numai fără precedent, ci și disproporționat, trebuie să se arate că, contrar celor pretinse de reclamantă, în decizia atacată nu s-a impus ca aceasta să își investească resursele într-o nouă infrastructură, accesibilă numai pentru a ajuta o concurentă. Dimpotrivă, din decizia atacată reiese că reclamanta era obligată, prin reglementarea în vigoare, să asigure condiții bune de circulație pe calea ferată și că statul ar fi trebuit să asigure finanțarea acesteia. În special, din reglementarea națională reiese că reclamanta era obligată să ia toate măsurile necesare pentru repararea căii ferate, inclusiv să se adreseze guvernului lituanian pentru a obține decizia favorabilă executării lucrărilor de reparație sau de reconstrucție a căii ferate, precum și fondurile publice necesare acestei executări. Prin urmare, contrar celor susținute de reclamantă, prin impunerea reconstruirii căii ferate, decizia atacată nu depășește o simplă restabilire a situației anterioare.

324 Pe de altă parte, deciziile Comisiei menționate de reclamantă pentru a dovedi caracterul fără precedent al măsurii corective în cauză nu pot repune în discuție această constatare, dat fiind că privesc, spre deosebire de prezenta cauză, refuzuri de a furniza un acces la o infrastructură esențială. În plus, este lipsit de importanță faptul că, înainte de suspendarea traficului, la 2 septembrie 2008, calea ferată nu a fost utilizată decât de un singur client și numai pentru o parte pretins mică din producția sa. De asemenea, este lipsit de importanță faptul că există o altă rută, pe care acest client a utilizat-o imediat după suspendarea traficului.

325 În plus, reclamanta nu poate invoca argumentul potrivit căruia reconstruirea căii ferate ar necesita o investiție foarte importantă (aproximativ 40 de milioane LTL în anul 2008) și ar obliga-o să aloce resursele sale foarte limitate pentru a favoriza un singur client în vederea contestării caracterului neproporțional al remediului impus. Astfel, deși reclamanta trebuie să reconstruiască calea ferată fără a dispune de resursele necesare, aceasta nu este decât consecința comportamentului său, și anume a deciziei sale de a demonta calea ferată în mare grabă, fără a solicita acordul statului și fără a asigura fondurile necesare reconstruirii sale.

326 *Tertio*, în ceea ce privește argumentul reclamantei potrivit căruia obligația de reconstruire a căii ferate ar fi disproporționată dacă ea nu ar fi autorizată să impună ca singurii doi beneficiari potențiali ai acestei noi infrastructuri, și anume Orlen și LDZ, să participe la costurile reconstrucției, trebuie arătate următoarele.

327 În primul rând, astfel cum reiese din considerentele (73) și (74) ale deciziei atacate, la 22 octombrie 2009, Orlen a contactat reclamanta printr-o scrisoare, declarându-se pregătită să acopere costurile de reconstruire a căii ferate și să discute posibilitățile de recuperare a investiției sale. Orlen nu a primit niciodată un răspuns oficial la oferta sa și nu a fost informată decât verbal în cadrul unei reuniuni cu președintele consiliului de administrație al reclamantei (și,, la acea dată ministru adjunct al transporturilor și comunicațiilor) cu privire la refuzul acesteia din urmă. În special, reclamanta a precizat că, în conformitate cu legea care reglementează activitățile de gestionare a infrastructurilor feroviare, crearea, modernizarea și dezvoltarea infrastructurilor feroviare publice nu puteau fi finanțate prin investiții private. În plus, în planul său de activitate strategic din anul 2009 privind perioada 2010-2012, reclamanta a furnizat alte două explicații cu privire la respingerea ofertei Orlen. Astfel, ea a precizat, pe de o parte, că, pentru a putea contracta un împrumut, ar fi trebuit să lanseze o cerere de ofertă deschisă pentru care succesul Orlen nu putea fi garantat și, pe de altă parte, că atinsese limita sa de împrumut și nu ar fi putut împrumuta mai mult fără consimțământul creditorilor săi. Prin urmare, reclamanta nu poate invoca caracterul pretins disproporționat al măsurii corective impuse pentru motivul că nu era autorizată să impună ca Orlen și LDZ să participe la costurile reconstrucției.

328 În al doilea rând, reclamanta nu putea să aștepte de la Comisie ca aceasta să o autorizeze să solicite Orlen și LDZ să participe la costurile de reconstrucție în măsura în care o asemenea autorizare i-ar fi permis să transforme avantajele abuzului în remunerație (a se vedea în acest sens Hotărârea din 27 iunie 2012, Microsoft/Comisia, T-167/08, EU:T:2012:323, punctele 141 și 142). În această privință, comparația efectuată de reclamantă cu cauza în care s-a pronunțat Hotărârea din 6 aprilie 1995, RTE și ITP/Comisia (C-241/91 P și C-242/91 P, EU:C:1995:98), nu este pertinentă. Astfel, abuzul constatat în cauza în care s-a pronunțat această hotărâre privea un refuz de a acorda accesul la informații brute conținute în grilele de programe de televiziune. Or, acesta este în mod normal supus plății unei redevențe în contrapartidă.

329 Rezultă că, impunând reclamantei să pună capăt încălcării, fie prin restabilirea situației concurențiale care exista înainte de demontarea căii ferate prin reconstruirea acesteia, fie prin eliminarea dezavantajelor concurenților pe rutele alternative către terminalele maritime din Klaipėda, din Riga și din Ventspils, Comisia nu a încălcat articolul 7 din Regulamentul nr. 1/2003.

330 Prin urmare, al cincilea motiv al acțiunii trebuie respins în întregime.

5. Cu privire la al patrulea motiv, întemeiat pe încălcarea articolului 23 alineatul (3) din Regulamentul nr. 1/2003, întrucât decizia atacată ar fi afectată de erori de drept și de erori de apreciere în ceea ce privește stabilirea cuantumului amenzii

331 În susținerea celui de al patrulea motiv, reclamanta reproșează Comisiei că a săvârșit diverse erori de drept și de apreciere prin faptul că i-a aplicat o amendă.

332 Acest motiv se împarte în esență în două aspecte. Prin intermediul unui prim aspect, reclamanta susține că, prin faptul că i-a aplicat o amendă, Comisia a săvârșit o eroare de drept și de apreciere. Prin intermediul unui al doilea aspect, invocat cu titlu subsidiar și prin care se urmărește reducerea cuantumului amenzii, reclamanta reproșează Comisiei o eroare de drept și de apreciere ca urmare a stabilirii unei amenzi având un cuantum disproporționat. Acest al doilea aspect, cu excepția unui argument al celei de a doua critici, care privește durata pretins excesivă a procedurii și care are ca obiect anularea deciziei atacate, va fi, în consecință, examinat în continuare, în partea din prezenta hotărâre consacrată concluziilor, invocate cu titlu subsidiar, prin care se solicită reducerea cuantumului amenzii.

333 În susținerea primului aspect al celui de al patrulea motiv, reclamanta arată că Comisia a săvârșit erori de drept și de apreciere prin faptul că i-a aplicat o amendă. În această privință, după ce a amintit că, în temeiul articolului 23 din Regulamentul nr. 1/2003, Comisia poate, dar nu are obligația, să aplice o

amendă unei întreprinderi care a încălcat articolul 102 TFUE, reclamanta susține că faptul de a aplica o amendă este disproporționat atunci când o cauză este nouă, situație care s-ar regăsi în speță. În special, Comisia și Curtea de Justiție a Uniunii Europene ar fi confirmat că amenzile nu erau adecvate în cauzele care prezentau noi teorii ale prejudiciului. În plus, Comisia ar fi confirmat că o amendă nu era adecvată prin faptul că a apreciat că această cauză putea face obiectul unei decizii de angajamente.

334 Pe de o parte, reclamanta susține că această cauză ar fi nouă și lipsită de precedent în măsura în care s-a prezumat că revenea unei întreprinderi dominante o obligație de a investi într-o infrastructură, deși accesul la aceasta nu este nici esențial, nici indispensabil pentru a permite unei alte întreprinderi să îi facă concurență. În plus, reclamanta nu ar fi putut anticipa că îndoielile cu privire la gravitatea defectelor căii ferate, precum și intențiile sale pot fi considerate împrejurări suficiente pentru a stabili o practică abuzivă.

335 Pe de altă parte, reclamanta contestă că ar fi acționat cel puțin din neglijență. Dimpotrivă, aceasta susține că decizia de demontare a căii ferate a fost adoptată cu bună-credință, cu intenția de a o reconstrui ulterior. Caracterul de noutate al teoriei pe care se întemeiază decizia atacată ar exclude existența unei intenții de a săvârși o încălcare sau o neglijență în această privință.

336 Prin intermediul celei de a doua critici din cadrul celui de al doilea aspect al celui de al patrulea motiv, reclamanta susține că Comisia a săvârșit erori de drept și de apreciere în ceea ce privește durata încălcării invocate prin faptul că a reținut că încălcarea începuse cel puțin la debutul lucrărilor de demontare a căii ferate în octombrie 2008 și ar fi fost încă în curs la data adoptării deciziei atacate. În primul rând, potrivit reclamantei, încălcarea în cauză ar fi putut începe, cel mai devreme, abia atunci când a decis să nu mai continue în mod activ proiectul de reconstrucție, și anume după decizia arbitrală din 17 decembrie 2010. În al doilea rând, reclamanta apreciază că procedura administrativă în fața Comisiei a avut o durată excesivă care, pe de o parte, ar fi prelungit în mod nejustificat durata pretinsei încălcări și, pe de altă parte, i-ar fi încălcat dreptul la apărare în măsura în care unii dintre salariații săi implicați în procesul de decizie ar fi părăsit, în această perioadă, întreprinderea, ceea ce ar fi afectat pregătirea acțiunii sale. În consecință, reclamanta consideră că cuantumul amenzii ar trebui redus în mod substanțial.

337 Comisia contestă argumentația reclamantei.

a) Cu privire la prima critică din cadrul primului aspect, întemeiată pe caracterul de noutate al teoriei juridice pe care se întemeiază decizia atacată

338 Prin intermediul primei critici, reclamanta urmărește în esență să arate că comportamentul reproșat în decizia atacată constituie o nouă categorie de abuzuri de al căror caracter nelegal nu avea cunoștință.

339 În această privință, în primul rând, trebuie să se arate că argumentul reclamantei privind caracterul pretins de noutate al comportamentului abuziv contestat se întemeiază pe o interpretare eronată a deciziei atacate. Astfel, contrar celor pretinse de reclamantă și după cum s-a arătat deja, prin decizia atacată nu i s-a impus o obligație de a investi într-o infrastructură care nu este nici esențială, nici indispensabilă pentru a permite unei concurente să îi facă concurență. Prin aceasta nu s-a impus reclamantei, în calitate de întreprindere în poziție dominantă, nici să subvenționeze o concurentă numai pentru a reduce riscurile sale de intrare pe piață. Așa cum s-a constatat deja în mai multe rânduri, Comisia a arătat în mod întemeiat în decizia atacată că, prin demontarea căii ferate în mare grabă, fără a mobiliza fondurile necesare și fără a urma etapele pregătitoare normale în vederea reconstruirii acesteia [considerentele (182)-(201) ale deciziei atacate], reclamanta a adoptat un comportament abuziv care consta în recurgerea la mijloace diferite de cele care guvernau o concurență normală. Ea a constatat de asemenea că acest comportament era susceptibil să producă efecte anticoncurențiale potențiale de excludere a concurenței pe piața furnizării de servicii de transport feroviar de produse petroliere între rafinărie și terminalele maritime vecine, ridicând bariere la

intrarea pe piață fără să existe o justificare obiectivă. Or, în această privință, trebuie să se arate că caracterul abuziv al unui comportament precum cel al reclamantei, prin care se urmărește să se țină concurenții departe de piață, a fost deja condamnat de instanțele Uniunii (a se vedea în acest sens Hotărârea din 6 decembrie 2012, AstraZeneca/Comisia, C-457/10 P, EU:C:2012:770, punctul 164). Prin urmare, caracterul abuziv al unui astfel de comportament nu poate fi calificat drept nou.

340 În al doilea rând, trebuie să se observe că faptul că comportamentul contestat de Comisie poate fi calificat drept nou nu exclude impunerea unei amenzi. Astfel, Tribunalul a constatat deja că, deși există cazuri în care Comisia nu a impus nicio amendă sau a impus o amendă simbolică în lipsa precedentelor, în alte cazuri, Comisia a impus amenzi ridicate chiar și în situații în care nu existau precedente referitoare la un comportament cu aceleași caracteristici (a se vedea în acest sens Hotărârea din 26 octombrie 2017, Marine Harvest/Comisia, T-704/14, EU:T:2017:753, punctul 392). Pe de altă parte, trebuie să se precizeze că decizia menționată de reclamantă în susținerea argumentației sale, și anume Decizia C(2014) 2892 final a Comisiei din 29 aprilie 2014 cu privire la o procedură inițiată în temeiul articolului 102 [TFUE] și al articolului 54 din Acordul privind SEE (cazul AT.39985 – Motorola – Respectarea brevetelor esențiale pentru standardul GPRS, punctul 561), nu pare relevantă. Astfel, această decizie nu se întemeiază numai pe împrejurarea potrivit căreia comportamentul în cauză nu fusese niciodată până atunci calificat drept abuziv de instanța Uniunii, ci și pe faptul că instanțele naționale ajunseseră la concluzii divergente cu privire la acest aspect.

341 În plus, reiese din jurisprudență că împrejurarea că un abuz este inedit nu poate repune în discuție caracterul grav al unei încălcări și nici nu poate conduce la reducerea cuantumului amenzii. În special, chiar în domeniul calculului amenzilor, Tribunalul a constatat deja că faptul că un comportament cu aceleași caracteristici nu a fost încă examinat în decizii anterioare nu exonerează întreprinderea de răspundere (a se vedea în acest sens Hotărârea din 9 noiembrie 1983, Nederlandsche Banden-Industrie-Michelin/Comisia, 322/81, EU:C:1983:313, punctul 107, și Hotărârea din 1 iulie 2010, AstraZeneca/Comisia, T-321/05, EU:T:2010:266, punctele 901-903).

342 Ținând seama de ceea ce precedă, prima critică din cadrul primului aspect trebuie respinsă.

b) Cu privire la a doua critică din cadrul primului aspect, întemeiată pe faptul că reclamanta nu ar fi acționat din neglijență

343 În ceea ce privește a doua critică, întemeiată pe faptul că reclamanta nu ar fi acționat cel puțin din neglijență, trebuie amintit că, în considerentul (371) al deciziei atacate, Comisia a considerat că, pe baza faptelor descrise în decizia atacată și a evaluării care figura în aceasta, încălcarea a fost săvârșită fie cu intenția de a bloca concurența, fie cel puțin din neglijență, întrucât reclamanta nu a ținut seama de faptul că, prin demontarea căii ferate, ea va împiedica concurența pe piața furnizării de servicii de transport feroviar de produse petroliere între rafinărie și terminalele maritime din Klaipėda, din Riga și din Ventspils.

344 Reclamanta contestă această concluzie arătând în esență că, atunci când a pus în aplicare decizia sa de a alege opțiunea 2 prin demontarea căii ferate, care constituia, în opinia sa, prima etapă necesară a acestei alegeri, ea ar fi acționat cu bună-credință și cu intenția de a reconstrui calea ferată mai târziu.

345 În această privință, trebuie amintit că, potrivit unei jurisprudențe constante, condiția potrivit căreia încălcarea a fost săvârșită în mod deliberat sau din neglijență este îndeplinită de vreme ce întreprinderea în cauză nu poate să ignore faptul că are un comportament cu caracter anticoncurențial, indiferent dacă a avut sau nu a avut cunoștință de încălcarea normelor din tratat privind concurența. O întreprindere își dă seama de natura anticoncurențială a comportamentului său atunci când cunoaște elementele materiale de fapt care justifică atât constatarea unei poziții dominante pe piața în cauză, cât și aprecierea Comisiei privind existența unui abuz al acestei poziții (Hotărârea din

29 martie 2012, Telefónica și Telefónica de España/Comisia, T-336/07, EU:T:2012:172, punctele 319 și 320; a se vedea de asemenea Hotărârea din 13 iulie 2018, Stührk Delikatessen Import/Comisia, T-58/14, nepublicată, EU:T:2018:474, punctul 226 și jurisprudența citată).

346 Reiese de asemenea din jurisprudență că un operator economic avizat nu se poate îndoi de faptul că deținerea de cote de piață importante, deși nu este în mod necesar și în toate cazurile singurul indiciu determinant al existenței unei poziții dominante, are totuși o importanță considerabilă care trebuie să fie luată în considerare în mod necesar de acesta în ceea ce privește comportamentul său posibil pe piață (Hotărârea din 13 februarie 1979, Hoffmann-La Roche/Comisia, 85/76, EU:C:1979:36, punctul 133). Astfel, LG, operator feroviar istoric și gestionar al singurei infrastructuri existente în Lituania pentru furnizarea de servicii de transport feroviar de marfă, nu putea să ignore că deținea o poziție dominantă pe piețele relevante.

347 În plus, este necesar să se arate că intenția sau pretinsa bună-credință a reclamantei nu sunt relevante pentru a împiedica o constatare potrivit căreia încălcarea în cauză a fost săvârșită în mod deliberat sau din neglijență și că, din această cauză, poate fi sancționată cu o amendă în sensul articolului 23 alineatul (2) din Regulamentul nr. 1/2003 (a se vedea în acest sens Hotărârea din 6 aprilie 1995, Boël/Comisia, T-142/89, EU:T:1995:63, punctul 116 și jurisprudența citată). Astfel, în calitate de operator economic diligent, LG ar fi trebuit să fie familiarizată cu principiile care reglementează dreptul concurenței și, dacă este cazul, să recurgă la un consultant pentru a evalua, într-o măsură rezonabilă în împrejurările cauzei, consecințele care pot rezulta dintr-un act determinat, precum, în speță, demontarea căii ferate. Aceasta este în special situația profesioniștilor, obișnuiți cu necesitatea de a da dovadă de o mare prudență în exercitarea profesiei lor. De asemenea, se poate aștepta ca aceștia să acorde o atenție specială evaluării riscurilor pe care le presupune respectivul act (a se vedea în acest sens Hotărârea din 29 martie 2012, Telefónica și Telefónica de España/Comisia, T-336/07, EU:T:2012:172, punctul 323 și jurisprudența citată).

348 Prin urmare, Tribunalul apreciază că reclamanta nu putea ignora faptul că practica în cauză putea determina restrângeri serioase ale concurenței, ținând seama în special de poziția sa de monopol, legal sau de fapt, pe piețele relevante, așa încât Comisia putea considera în mod întemeiat că încălcarea în cauză fusese săvârșită cel puțin din neglijență și justifica, prin urmare, să fie sancționată cu o amendă.

349 În plus, reclamanta nu se poate prevala de caracterul pretins de noutate al teoriei pe care se întemeiază decizia atacată pentru a exclude existența intenției de a săvârși o încălcare sau a neglijenței în această privință. Astfel, trebuie să se constate că o asemenea argumentație urmărește numai să demonstreze faptul că ea nu avea cunoștință de caracterul nelegal al comportamentului reproșat în decizia atacată în raport cu articolul 102 TFUE. Prin urmare, aceasta trebuie respinsă în temeiul jurisprudenței menționate la punctul 341 de mai sus. În orice caz, pentru motivele expuse la punctul 339 de mai sus, în speță, reclamanta nu putea ignora caracterul anticoncurențial al comportamentului său.

350 Rezultă că, fără a săvârși erori de drept sau o eroare de apreciere, Comisia a considerat că reclamanta a acționat cel puțin din neglijență [considerentul (371) al deciziei atacate].

351 Pe de altă parte, această concluzie nu poate fi repusă în discuție de împrejurarea că, în cursul procedurii administrative, Comisia ar fi apreciat că prezenta cauză putea face obiectul unei decizii de angajamente. Astfel, după cum arată Comisia, împrejurarea că, în cadrul procedurii administrative, ea ar fi putut avea în vedere să accepte o propunere de angajamente din partea reclamantei ca mijloc de evitare a unei amenzi nu înseamnă că ar fi considerat că stabilirea unei asemenea amenzi nu este adecvată, ci doar că nu a exclus posibilitatea de a nu constata o încălcare și de a nu aplica o amendă. Această împrejurare nu împiedica, așadar, Comisia să concluzioneze în definitiv că era necesar să constate existența unei încălcări și să aplice o amendă.

352 Ținând seama de tot ceea ce precedă, trebuie să se respingă a doua critică și, prin urmare, primul aspect al celui de al patrulea motiv al acțiunii.

c) Cu privire la a doua critică din cadrul celui de al doilea aspect, în măsura în care privește durata pretins excesivă a procedurii

353 În ceea ce privește argumentul privind pretinsa durată excesivă a procedurii administrative, trebuie să se arate că reclamanta susține, pe de o parte, că aceasta i-a afectat dreptul la apărare și, pe de altă parte, că ar trebui să conducă la reducerea cuantumului amenzii care i-a fost impusă prin decizia atacată.

354 Cu titlu introductiv, trebuie amintit că, potrivit unei jurisprudențe constante, respectarea unui termen rezonabil în cadrul desfășurării procedurilor administrative în materia politicii privind concurența constituie un principiu general de drept al Uniunii, a cărui respectare este asigurată de instanțele Uniunii (a se vedea Hotărârea din 19 decembrie 2012, Heineken Nederland și Heineken/Comisia, C-452/11 P, nepublicată, EU:C:2012:829, punctul 97 și jurisprudența citată).

355 Principiul termenului rezonabil în cadrul unei proceduri administrative a fost reafirmat la articolul 41 alineatul (1) din Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene, potrivit căruia „[o]rice persoană are dreptul de a beneficia, în ce privește problemele sale, de un tratament imparțial, echitabil și într-un termen rezonabil din partea instituțiilor, organelor, oficiilor și agențiilor Uniunii” (a se vedea Hotărârea din 5 iunie 2012, Imperial Chemical Industries/Comisia, T-214/06, EU:T:2012:275, punctul 284 și jurisprudența citată).

356 Pe de altă parte, reiese din jurisprudență că, atunci când încălcarea principiului termenului rezonabil a avut un posibil efect asupra finalizării procedurii, o asemenea încălcare este de natură să determine anularea deciziei atacate (a se vedea în acest sens Hotărârea din 21 septembrie 2006, Technische Unie/Comisia, C-113/04 P, EU:C:2006:593, punctul 48 și jurisprudența citată).

357 Trebuie să se precizeze că, în ceea ce privește aplicarea normelor de concurență, depășirea termenului rezonabil poate constitui un motiv de anulare a deciziilor prin care se constată încălcări numai în cazul în care s-a demonstrat că încălcarea principiului termenului rezonabil a adus atingere dreptului la apărare al întreprinderilor în cauză. În afara acestei ipoteze specifice, nerespectarea obligației de pronunțare într-un termen rezonabil este lipsită de incidență asupra validității procedurii administrative în temeiul Regulamentului nr. 1/2003 (Hotărârea din 21 septembrie 2006, Nederlandse Federatieve Vereniging voor de Groothandel op Elektrotechnisch Gebied/Comisia, C-105/04 P, EU:C:2006:592, punctul 42).

358 Rezultă că, presupunând chiar că au fost constatate un eventual caracter excesiv al duratei globale a procedurii administrative și încălcarea principiului termenului rezonabil, o asemenea constatare nu ar fi suficientă, în sine, având în vedere jurisprudența citată la punctele 356 și 357 de mai sus, pentru a se concluziona în sensul anulării deciziei atacate.

359 Pe de altă parte, trebuie amintit că s-a statuat că durata excesivă a primei etape administrative poate afecta posibilitățile viitoare de apărare ale întreprinderilor în cauză, în special prin diminuarea eficacității dreptului la apărare atunci când acesta era invocat în a doua etapă, din cauza trecerii timpului și a dificultății care rezulta din aceasta de a colecta elemente dezincriminatoare. Totuși, într-un asemenea caz, trebuie ca întreprinderile în cauză să demonstreze într-un mod suficient de precis că au întâmpinat dificultăți în a combate susținerile Comisiei precizând documentele sau mărturiile pe care nu le-ar mai putea solicita și motivele pentru care acest lucru ar fi de natură să le compromită apărarea (a se vedea în acest sens Hotărârea din 21 septembrie 2006, Technische Unie/Comisia, C-113/04 P, EU:C:2006:593, punctele 54 și 60-71, și Hotărârea din 29 martie 2011, ArcelorMittal Luxembourg/Comisia și Comisia/ArcelorMittal Luxembourg și alții, C-201/09 P și C-216/09 P, EU:C:2011:190, punctul 118).

360 În speță, deși invocă un argument întemeiat pe dificultăți legate de culegerea unor probe dezincriminatoare, ca urmare a plecării unora dintre salariații săi, reclamanta a omis să susțină această afirmație cu elemente concrete. Astfel, deși precizează, desigur, data la care salariații implicați au părăsit întreprinderea, aceasta omite totuși să indice motivele exacte pentru care ar fi fost esențial pentru exercitarea dreptului la apărare să se obțină informații de la aceste persoane și, mai ales, împrejurările care făceau imposibilă obținerea de informații de la aceste persoane (a se vedea în acest sens Hotărârea din 16 iunie 2011, Bavaria/Comisia, T-235/07, EU:T:2011:283, punctul 331).

361 În aceste condiții, trebuie să se constate că reclamanta nu a demonstrat existența unei atingeri aduse dreptului său la apărare ca urmare a duratei excesive a procedurii administrative.

362 În lumina tuturor celor ce precedă, trebuie să se respingă a doua critică din cadrul celui de al doilea aspect al celui de al patrulea motiv, în măsura în care privește durata pretins excesivă a procedurii administrative.

363 Din toate cele ce precedă rezultă că trebuie respinse în întregime concluziile formulate cu titlu principal prin care se solicită anularea deciziei atacate.

B. Cu privire la concluziile, formulate cu titlu subsidiar, referitoare la cuantumul amenzii

364 Prin intermediul celui de al doilea capăt de cerere, reclamanta solicită Tribunalului, cu titlu subsidiar, reducerea cuantumului amenzii care i-a fost aplicată în temeiul articolului 2 din decizia atacată, ca urmare a stabilirii acestei amenzi într-un cuantum disproporționat. Aceasta contestă în esență, în primul rând, procentul din valoarea vânzărilor reținut de Comisie cu titlu de factor de gravitate, în al doilea rând, durata încălcării și, în al treilea rând, decizia de a include, în cuantumul de bază, un cuantum suplimentar cu titlu de descurajare. Prin concluziile sale, reclamanta contestă cuantumul amenzii pentru motivul încălcării principiului proporționalității și solicită Tribunalului reducerea cuantumului amenzii care i-a fost aplicată.

1. Cu privire la criticile referitoare la proporționalitatea cuantumului amenzii

a) Cu privire la prima critică, întemeiată pe caracterul pretins disproporționat al coeficientului de gravitate de [confidențial] % reținut de Comisie

365 În susținerea primei critici, reclamanta susține că coeficientul de gravitate de [*confidențial*] % reținut de Comisie ar fi disproporționat și că nu s-ar prezenta niciun motiv în ceea ce privește natura sau gravitatea comportamentului reproșat. În primul rând, reclamanta invocă caracterul de noutate al comportamentului în cauză. În al doilea rând, întrucât traficul pe calea ferată a devenit deja imposibil începând de la suspendarea traficului la 2 septembrie 2008, demontarea acesteia nu ar fi avut niciun efect de excludere și niciun alt efect negativ asupra continuării consolidării spațiului feroviar european unic, invocat de Comisie în decizia atacată. În al treilea rând, nu ar exista nicio certitudine în ceea ce privește probabilitatea ca, în lipsa demontării căii ferate, lucrările de reparație necesare să fi fost realizate în mod efectiv. În al patrulea rând, coeficientul de gravitate reținut ar fi disproporționat în lumina practicii Comisiei în cazuri comparabile de aplicare a articolului 102 TFUE.

366 În această privință, trebuie amintit că, în considerentele (377)-(380) ale deciziei atacate, pentru a determina gradul de gravitate al încălcării în cauză, Comisia a luat în considerare următoarele patru elemente:

– în primul rând, natura încălcării, în special faptul că comportamentul care constă în demontarea unei căi ferate publice situate între două state membre aducea atingere consolidării pieței unice, în special pieței feroviare europene unice;

– în al doilea rând, situația de pe pieţele relevante ale reclamantei, și anume faptul că reclamanta era singurul furnizor de servicii în Lituania, atât pe piața, în amonte, a gestionării infrastructurilor feroviare, cât și pe piața, în aval, a furnizării de servicii de transport feroviar de produse petroliere;

– în al treilea rând, sfera geografică a încălcării, care se întindea la legăturile feroviare dintre rafinărie și terminalele maritime din Klaipėda, din Riga și din Ventspils, în două state membre, și anume Lituania și Letonia;

– în al patrulea rând, modalitățile de punere în aplicare efectivă a încălcării, și anume că comportamentul abuziv de demontare a căii ferate a început la 3 octombrie 2008.

367 În considerentul (381) al deciziei atacate, după ce a evaluat comparativ, pe de o parte, sfera geografică limitată a încălcării și, pe de altă parte, cotele de piață importante deținute de reclamantă, precum și efectul negativ al încălcării în cauză asupra consolidării pieței unice, Comisia a considerat că procentul din valoarea vânzărilor care trebuia luat în considerare, cu titlu de factor de gravitate, era de [*confidențial*] %, ceea ce a determinat-o să rețină un cuantum de [*confidențial*] euro.

368 În speță, în primul rând, în măsura în care reclamanta face trimitere la argumentele invocate în susținerea primului aspect al celui de al patrulea motiv referitor la caracterul pretins de noutate și fără precedent al cauzei, pentru a contesta caracterul pretins disproporționat al coeficientului de gravitate de [*confidențial*] % reținut de Comisie, este suficient să se arate că caracterul abuziv al unui comportament precum cel al reclamantei, prin care se urmărea să se țină concurenții departe de piață, a fost condamnat, astfel cum s-a arătat deja la punctul 339 de mai sus, în mai multe rânduri de instanțele Uniunii (a se vedea în acest sens Hotărârea din 6 decembrie 2012, AstraZeneca/Comisia, C-457/10 P, EU:C:2012:770, punctul 164). Prin urmare, un asemenea comportament nu poate fi calificat drept nou, iar reclamanta nu poate pretinde în mod valabil că este vorba despre o nouă categorie de abuzuri de al căror caracter nelegal nu avea cunoștință. Argumentația reclamantei în această privință nu poate conduce, așadar, la concluzia că coeficientul de gravitate de [*confidențial*] % ar fi disproporționat.

369 În al doilea rând, în ceea ce privește argumentul potrivit căruia demontarea căii ferate nu a avut niciun efect de excludere și niciun alt efect negativ asupra continuării consolidării spațiului feroviar european unic, trebuie să se arate că, astfel cum s-a statuat la punctul 233 de mai sus, Comisia a apreciat în mod întemeiat, în decizia atacată, că demontarea căii ferate ca atare, independent de suspendarea prealabilă a traficului pe aceasta, era susceptibilă să aibă efecte anticoncurențiale pe piață. Rezultă în special din examinarea celui de al doilea motiv că, după cum a constatat Comisia în decizia atacată, demontarea căii ferate a determinat o închidere a pieței furnizării de servicii de transport feroviar de produse petroliere de la rafinărie către terminalele maritime din Klaipėda, din Riga și din Ventspils. În aceste condiții, reclamanta nu poate invoca în mod valabil lipsa unor efecte de excludere sau negative pentru a demonstra că coeficientul de gravitate de [*confidențial*] % ar fi disproporționat.

370 În plus, reclamanta susține în mod eronat că demontarea căii ferate nu a avut niciun efect de excludere și niciun alt efect negativ asupra continuării consolidării spațiului feroviar european unic. Așa cum a arătat Comisia în considerentul (361) al deciziei atacate, demontarea fără o justificare obiectivă a unui tronson de cale ferată de 19 km care leagă două state membre (în speță Republica Lituania și Republica Letonia), fapt care poate împiedica un client important să recurgă la serviciile unui alt operator feroviar, afectează comerțul dintre statele membre și constituie un comportament ce pare a fi contrar obiectivelor care stau la baza consolidării pieței unice a serviciilor feroviare și în special a pieței transportului feroviar de marfă a Uniunii. Astfel, consolidarea unei asemenea piețe ar fi împiedicată dacă un operator feroviar, care deține o poziție dominantă pe piață, ar putea să se protejeze de concurență prin demontarea, fără nicio justificare obiectivă, a infrastructurilor feroviare publice care leagă două state membre.

371 Prin urmare, fără a săvârși o eroare, în considerentul (381) al deciziei atacate, ținând seama de natura încălcării și în special de faptul că demontarea unei căi ferate publice situate între două state membre aduce atingere consolidării pieței feroviare europene unice și ținând seama de sfera geografică limitată a încălcării, Comisia a putut considera că procentul din valoarea vânzărilor care trebuia luat în considerare cu titlu de factor de gravitate în speță putea fi de [*confidențial*] %.

372 În al treilea rând, în ceea ce privește argumentul potrivit căruia coeficientul de gravitate de [*confidențial*] % ar fi de asemenea disproporționat în lumina practicii Comisiei în cazuri comparabile de aplicare a articolului 102 TFUE și ar încălca, ca urmare a acestui fapt, principiul egalității de tratament, trebuie amintit că, potrivit unei jurisprudențe constante, practica decizională anterioară a Comisiei nu poate servi drept cadru juridic pentru amenzile în materie de concurență și că deciziile referitoare la alte cauze nu prezintă decât un caracter indicativ în ceea ce privește existența eventuală a unei încălcări a principiului egalității de tratament, ținând seama de faptul că este puțin verosimil ca împrejurările proprii acestora, precum piețele, produsele, întreprinderile și perioadele avute în vedere, să fie identice (a se vedea în acest sens Hotărârea din 21 septembrie 2006, JCB Service/Comisia, C-167/04 P, EU:C:2006:594, punctele 201 și 205, Hotărârea din 7 iunie 2007, Britannia Alloys & Chemicals/Comisia, C-76/06 P, EU:C:2007:326, punctul 60, și Hotărârea din 16 iunie 2011, Caffaro/Comisia, T-192/06, EU:T:2011:278, punctul 46).

373 Totuși, respectarea principiului egalității de tratament, care se opune ca situații comparabile să fie tratate în mod diferit și ca situații diferite să fie tratate în mod identic, cu excepția cazului în care un astfel de tratament este justificat în mod obiectiv, se impune Comisiei atunci când aplică o amendă unei întreprinderi pentru încălcarea normelor de concurență, precum oricărei instituții în întreaga sa activitate. Este la fel de adevărat că deciziile anterioare ale Comisiei în materia amenzilor nu pot fi pertinente din perspectiva respectării principiului egalității de tratament decât dacă se demonstrează că datele privind împrejurările din cauzele referitoare la aceste alte decizii, cum ar fi piețele, produsele, țările, întreprinderile și perioadele vizate, sunt comparabile cu cele din cauză (a se vedea Hotărârea din 29 iunie 2012, E.ON Ruhrgas și E.ON/Comisia, T-360/09, EU:T:2012:332, punctele 261 și 262 și jurisprudența citată).

374 Or, în speță, reclamanta nu demonstrează că datele privind împrejurările din cauzele în care s-au pronunțat deciziile anterioare pe care le invocă sunt comparabile cu cele din speță. Astfel, reclamanta invocă Decizia Comisiei din 20 septembrie 2016 privind o procedură inițiată în temeiul articolului 102 TFUE și al articolului 54 din Acordul privind SEE (cazul AT.39759 – Împiedicarea accesului pe piață de către ARA). În această privință, trebuie totuși să se constate că decizia respectivă privea un comportament abuziv care nu este comparabil, contrar celor susținute de reclamantă, cu cel care face obiectul prezentei cauze. În fapt, această cauză precedentă privea un refuz de a acorda accesul la o infrastructură esențială, în timp ce în speță s-a stabilit, în cadrul examinării primului motiv al acțiunii, că demontarea căii ferate, în scopul de a ține concurenții departe de piață, oferindu-le acces la piață în condiții mai puțin avantajoase, nu putea fi analizată ca atare. De asemenea, în ceea ce privește Decizia Comisiei din 13 mai 2009 privind o procedură inițiată în temeiul articolului [102 TFUE] și al articolului 54 din Acordul privind SEE (cazul COMP/C-3/37.990 – Intel), subliniind faptul că comportamentul contestat prin această decizie privea reduceri condiționate, reclamanta însăși demonstrează că datele privind împrejurările din această cauză nu sunt comparabile cu cele din speță. În consecință, aceste decizii nu sunt relevante din perspectiva respectării principiului egalității de tratament.

375 În lumina tuturor celor ce precedă, trebuie să se constate că Comisia nu a încălcat principiul proporționalității prin faptul că a stabilit la [*confidențial*] % procentul din valoarea vânzărilor reținut cu titlu de factor de gravitate în vederea stabilirii cuantumului de bază al amenzii aplicate reclamantei.

b) Cu privire la a doua critică, în măsura în care se referă la durata excesivă a încălcării ca urmare a unei alegeri eronate în ceea ce privește data începerii acesteia

376 Referitor la argumentele prin care se urmărește contestarea duratei încălcării ca urmare a datei de începere alese de Comisie, trebuie amintit că, în decizia atacată, după ce a constatat că încălcarea a început la 3 octombrie 2008 și era încă în curs la data adoptării deciziei atacate, Comisia a stabilit la 9 coeficientul multiplicator care trebuie aplicat procentului din valoarea vânzărilor reținut.

377 Astfel, este suficient să se arate că argumentul reclamantei potrivit căruia ar fi luat decizia de a nu reconstrui calea ferată numai după decizia arbitrală din 17 decembrie 2010 a fost deja respins în cadrul analizei celui de al doilea motiv al acțiunii. Prin urmare, reclamanta nu se poate prevala de această decizie arbitrală pentru a susține că nu mai era obligată să reconstruiască calea ferată.

378 Rezultă că, în decizia atacată, Comisia a constatat în mod întemeiat că încălcarea a debutat la 3 octombrie 2008, atunci când reclamanta a început să demonteze calea ferată și că demontarea căii ferate, independent de suspendarea traficului, era cea susceptibilă să aibă efecte anticoncurențiale. Prin urmare, fără a săvârși vreo eroare, Comisia a stabilit la 9 coeficientul multiplicator care trebuie aplicat procentului din valoarea vânzărilor reținut pentru a ține seama de durata încălcării.

379 În ceea ce privește cererea formulată de reclamantă de a se reduce în mod substanțial amenda care i-a fost aplicată, ca urmare a duratei excesive a procedurii administrative, este suficient să se amintească, pentru a o respinge, că Curtea a statuat deja că, deși încălcarea principiului respectării termenului rezonabil poate justifica anularea unei decizii adoptate la finalul unei proceduri administrative întemeiate pe articolele 101 și 102 TFUE întrucât presupune și o încălcare a dreptului la apărare al întreprinderii în cauză, o asemenea încălcare a principiului respectării termenului rezonabil, presupunând că este dovedită, nu poate conduce la o reducere a cuantumului amenzii aplicate (a se vedea Hotărârea din 26 ianuarie 2017, Villeroy & Boch/Comisia, C-644/13 P, EU:C:2017:59, punctul 79 și jurisprudența citată).

380 În plus, s-a statuat de asemenea că o cerere de despăgubire introdusă împotriva Uniunii în temeiul articolului 268 și al articolului 340 al doilea paragraf TFUE constituie, în măsura în care poate acoperi toate situațiile de depășire a termenului rezonabil al unei proceduri, un remediu efectiv și de aplicare generală pentru invocarea și sancționarea unei asemenea încălcări (a se vedea în acest sens Hotărârea din 26 noiembrie 2013, Groupe Gascogne/Comisia, C-58/12 P, EU:C:2013:770, punctul 82).

c) Cu privire la a treia critică, întemeiată pe pretinsul caracter disproporționat al cuantumului suplimentar de [confidențial] % reținut de Comisie

381 Prin intermediul celei de a treia critici, reclamanta afirmă că aplicarea unui cuantum suplimentar de descurajare de [*confidențial*] % ar fi de asemenea disproporționată. Mai întâi, întrucât, potrivit reclamantei, cauza este nouă, aceasta nu ar fi fost în măsură să prevadă aplicarea unui criteriu juridic nou și mult mai puțin strict. În continuare, Comisia nu ar fi aplicat un cuantum suplimentar în legătură cu o încălcare autonomă în temeiul articolului 102 TFUE în nicio altă cauză și nu ar fi furnizat niciun element care să permită explicarea motivului pentru care s-ar fi îndepărtat de practica sa anterioară. În plus, cuantumul amenzii ar fi deja disuasiv, în raport cu dimensiunea întreprinderii, cu modul său de finanțare și cu profitul acesteia. În sfârșit, orice factor de descurajare ar trebui redus pentru motivele prezentate în legătură cu factorul de gravitate.

382 Cu titlu introductiv, trebuie amintit că, în considerentul (383) al deciziei atacate, Comisia a subliniat că, în conformitate cu punctul 25 din Orientările din anul 2006, independent de durata participării la încălcare a întreprinderii în cauză, ea putea include în cuantumul de bază al amenzii un cuantum suplimentar care să nu depășească 25 % din valoarea vânzărilor pentru descurajare. Comisia a amintit de asemenea în același considerent că, pentru a stabili valoarea vânzărilor care trebuie luată în

considerare într-o cauză în discuție, ea ținea seama de o serie de factori și în special de cei menționați la punctul 22 din Orientările din anul 2006. Prin urmare, în considerentul (384) al deciziei atacate, Comisia a impus, având în vedere natura încălcării [a se vedea considerentul (377) al deciziei atacate], un cuantum suplimentar de [*confidențial*] % din valoarea vânzărilor, și anume [*confidențial*] de euro.

383 În ceea ce privește primul argument, trebuie să se constate că acesta nu se distinge de cel invocat în susținerea primei critici din cadrul celui de al doilea aspect al celui de al patrulea motiv pentru a contesta gravitatea încălcării. În măsura în care acest argument a fost respins în cadrul examinării primei critici din cadrul celui de al doilea aspect al celui de al patrulea motiv, acesta trebuie de asemenea respins în măsura în care urmărește contestarea caracterului disproporționat al cuantumului suplimentar de [*confidențial*] %.

384 În ceea ce privește al doilea argument, întemeiat pe faptul că Comisia nu ar fi aplicat un cuantum suplimentar în legătură cu o încălcare autonomă, în temeiul articolului 102 TFUE, în nicio altă cauză și nu ar fi furnizat niciun element care să permită explicarea motivului pentru care s-ar fi îndepărtat de practica sa anterioară, trebuie amintit că, la data adoptării deciziei atacate, Comisia aplicase deja un cuantum suplimentar în legătură cu o încălcare autonomă, în temeiul articolului 102 TFUE, în cel puțin o decizie adoptată la o dată anterioară, și anume Decizia C(2017) 4444 final din 27 iunie 2017 privind o procedură inițiată în temeiul articolului 102 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene și al articolului 54 din Acordul privind SEE [Cazul AT.39740 – Motorul de căutare Google (Shopping)]. În plus, trebuie amintit, pe de o parte, că, potrivit unei jurisprudențe constante și sub rezerva respectării principiului egalității de tratament, practica decizională anterioară a Comisiei nu servește drept cadru juridic pentru aplicarea amenzilor în materie de concurență și, pe de altă parte, că, în cadrul Regulamentului nr. 1/2003, Comisia dispune de o marjă de apreciere în stabilirea cuantumului amenzilor în vederea orientării comportamentului întreprinderilor în sensul respectării normelor de concurență și de posibilitatea adaptării în orice moment a nivelului amenzilor la nevoile acestei politici (Hotărârea din 16 iunie 2011, Bavaria/Comisia, T-235/07, EU:T:2011:283, punctul 288; a se vedea de asemenea Hotărârea din 16 iunie 2011, Heineken Nederland și Heineken/Comisia, T-240/07, EU:T:2011:284, punctul 345 și jurisprudența citată). Rezultă că această practică a Comisiei nu era nouă și că, în orice caz, Comisia nu ar fi fost obligată să prezinte, în decizia atacată, motive care să explice de ce s-ar fi îndepărtat, eventual, de practica sa anterioară.

385 În plus, punctul 25 din Orientările din anul 2006 prevede că se poate impune un cuantum suplimentar în cazul unor încălcări care nu se referă la înțelegeri. Astfel, acest punct prevede următoarele:

„[I]ndependent de durata participării unei întreprinderi la încălcare, Comisia include în cuantumul de bază o sumă între 15 % și 25 % din valoarea vânzărilor, astfel cum este definită de secțiunea A de mai sus, pentru a descuraja întreprinderile chiar și să participe la acorduri orizontale de fixare a prețului, de împărțire a pieței și de limitare a producției. De asemenea, Comisia poate aplica o astfel de sumă suplimentară și în cazul altor încălcări. Pentru a decide proporția din valoarea vânzărilor care trebuie luată în calcul într-un anumit caz, Comisia ține seama de un anumit număr de factori, în special de factorii identificați la punctul 22.”

386 În speță, în conformitate cu punctul 22 din Orientările din anul 2006, Comisia a justificat aplicarea cuantumului suplimentar având în vedere natura încălcării și în special faptul că aceasta din urmă, care consta în demontarea unei căi ferate publice situate între două state membre, aducea atingere consolidării pieței unice și în special a pieței feroviare europene unice [considerentele (377) și (384) ale deciziei atacate].

387 În ceea ce privește al treilea argument invocat de reclamantă, potrivit căruia amenda ar fi de o amploare fără precedent pentru o companie feroviară mică ce obține doar un profit minim, chiar egal cu zero, trebuie amintit că reclamanta este societatea națională a căilor ferate din Lituania, că beneficiază de un monopol legal în Lituania asupra gestionării infrastructurilor feroviare și de un monopol de fapt pe piața transportului feroviar de marfă în Lituania și că, în anul 2016, cifra sa de

afaceri totală se ridica, așa cum reiese din considerentul (5) al deciziei atacate, la 409,5 milioane de euro. Având în vedere aceste elemente, ea nu poate fi calificată drept companie feroviară mică. În orice caz, Comisia nu este obligată să diminueze cuantumul amenzilor atunci când întreprinderile în cauză sunt întreprinderi mici și mijlocii. Dimensiunea întreprinderii este, astfel, deja luată în considerare prin plafonul stabilit la articolul 23 alineatul (2) din Regulamentul nr. 1/2003 și prin dispozițiile Orientărilor din anul 2006. Exceptând aceste considerații privind dimensiunea, nu există niciun motiv pentru a trata întreprinderile mici și mijlocii diferit de celelalte întreprinderi. Faptul că întreprinderile vizate sunt întreprinderi mici și mijlocii nu le scutește de obligația de a respecta normele de concurență (Hotărârea din 28 aprilie 2010, Amann & Söhne și Cousin Filterie/Comisia, T-446/05, EU:T:2010:165, punctul 200).

388 În sfârșit, în măsura în care, prin intermediul celui de al patrulea argument, reclamanta urmărește să solicite o reducere a cuantumului suplimentar inclus în cuantumul de bază ca urmare a duratei pretins excesive a procedurii administrative, trebuie să se constate că acest argument trebuie respins pentru aceleași motive precum cele dezvoltate la punctele 379 și 380 de mai sus.

2. Cu privire la stabilirea cuantumului final al amenzii aplicate reclamantei în cadrul competenței de fond

389 Cu titlu introductiv, trebuie amintit că numai după ce instanța Uniunii a finalizat controlul legalității deciziei care i-a fost supusă atenției, având în vedere motivele care i-au fost prezentate, precum și cele pe care, dacă este cazul, le-a invocat din oficiu, îi revine, în lipsa anulării totale a deciziei respective, să își exercite competența de fond, pe de o parte, în scopul de a deduce consecințele hotărârii sale referitoare la legalitatea aceleiași decizii și, pe de altă parte, în funcție de elementele care i-au fost supuse examinării, să determine dacă este necesar, la data la care și-a adoptat decizia, să substituie aprecierea Comisiei cu propria apreciere, pentru ca acest cuantum al amenzii să fie adecvat (a se vedea Hotărârea din 17 decembrie 2015, Orange Polska/Comisia, T-486/11, EU:T:2015:1002, punctul 67 și jurisprudența citată, și Hotărârea din 12 iulie 2019, Hitachi-LG Data Storage și Hitachi-LG Data Storage Korea/Comisia, T-1/16, EU:T:2019:514, punctul 56 și jurisprudența citată).

390 Trebuie amintit de asemenea că, atunci când își exercită competența de fond, instanța Uniunii este autorizată, dincolo de simplul control al legalității sancțiunii, să substituie, pentru stabilirea cuantumului acestei sancțiuni, cu propria apreciere aprecierea Comisiei, autor al actului în care acest cuantum a fost inițial stabilit, cu excluderea însă a oricărei modificări a elementelor constitutive ale încălcării constatate în mod legal de Comisie în decizia cu care este sesizat Tribunalul (a se vedea în acest sens Hotărârea din 21 ianuarie 2016, Galp Energía España și alții/Comisia, C-603/13 P, EU:C:2016:38, punctele 75-77).

391 În consecință, instanța Uniunii poate modifica actul atacat, de altfel chiar în lipsa anulării, pentru a elimina, a reduce sau a majora amenda aplicată, exercitarea acestei competențe atrăgând transferul definitiv la aceasta din urmă a competenței de a aplica sancțiuni (a se vedea în acest sens Hotărârea din 15 octombrie 2002, Limburgse Vinyl Maatschappij și alții/Comisia, C-238/99 P, C-244/99 P, C-245/99 P, C-247/99 P, C-250/99 P-C-252/99 P și C-254/99 P, EU:C:2002:582, punctele 692 și 693, Hotărârea din 3 septembrie 2009, Prym și Prym Consumer/Comisia, C-534/07 P, EU:C:2009:505, punctul 86, și Ordonanța din 7 iulie 2016, Westfälische Drahtindustrie și Pampus Industriebeteiligungen/Comisia, C-523/15 P, EU:C:2016:541, punctele 32-34).

392 Aprecierea de către Tribunal a caracterului adecvat al cuantumului amenzilor în lumina criteriilor stabilite la articolul 23 alineatul (3) din Regulamentul nr. 1/2003 poate justifica depunerea și luarea în considerare a unor informații suplimentare care nu sunt menționate în decizia Comisiei de aplicare a amenzii (a se vedea în acest sens Hotărârea din 16 noiembrie 2000, Stora Kopparbergs Bergslags/Comisia, C-286/98 P, EU:C:2000:630, punctul 57, și Hotărârea din 12 iulie 2011, Fuji Electric/Comisia, T-132/07, EU:T:2011:344, punctul 209).

393 În exercitarea competenței sale de fond, revine, așadar, Tribunalului sarcina de a stabili cuantumul amenzii, ținând seama de toate împrejurările cauzei (a se vedea în acest sens Hotărârea din 26 septembrie 2013, Alliance One International/Comisia, C-679/11 P, nepublicată, EU:C:2013:606, punctul 104, și Hotărârea din 16 iunie 2011, Putters International/Comisia, T-211/08, EU:T:2011:289, punctul 75).

394 Acest exercițiu presupune, în temeiul articolului 23 alineatul (3) din Regulamentul nr. 1/2003, să se ia în considerare gravitatea încălcării săvârșite de reclamantă, precum și durata acesteia, cu respectarea printre altele a principiilor proporționalității, individualizării sancțiunilor și egalității de tratament, fără ca normele indicative definite de Comisie în Orientările din anul 2006 să creeze, în schimb, obligații pentru Tribunal (a se vedea în acest sens Hotărârea din 21 ianuarie 2016, Galp Energía España și alții/Comisia, C-603/13 P, EU:C:2016:38, punctul 90 și jurisprudența citată).

395 Rezultă că, în limita plafonului de 10 % din cifra de afaceri totală a întreprinderii în cauză în cursul exercițiului financiar precedent, puterea de apreciere a Tribunalului este limitată doar de criteriile referitoare la gravitatea și la durata încălcării, prevăzute la articolul 23 alineatul (3) din Regulamentul nr. 1/2003, care conferă o largă marjă de apreciere autorității competente, sub rezerva respectării principiilor amintite la punctul 394 de mai sus.

396 În aceste condiții, în cadrul obligației sale de motivare, revine Tribunalului sarcina de a prezenta în mod detaliat factorii de care ține seama atunci când stabilește cuantumul amenzii (a se vedea în acest sens Hotărârea din 14 septembrie 2016, Trafilerie Meridionali/Comisia, C-519/15 P, EU:C:2016:682, punctul 52).

397 În speță, pe de o parte, în ceea ce privește aplicarea criteriului legal al gravității încălcării, rezultă dintr-o jurisprudență constantă că stabilirea unei amenzi de către Tribunal nu este un exercițiu aritmetic exact (Hotărârea din 5 octombrie 2011, Romana Tabacchi/Comisia, T-11/06, EU:T:2011:560, punctul 266, și Hotărârea din 15 iulie 2015, SLM și Ori Martin/Comisia, T-389/10 și T-419/10, EU:T:2015:513, punctul 436).

398 Cu toate acestea, revine Tribunalului sarcina de a determina un cuantum al amenzii care să fie proporțional, având în vedere criteriile pe care le consideră adecvate, cu gravitatea încălcării săvârșite de reclamantă și care să fie de asemenea suficient de disuasiv.

399 Tribunalul consideră adecvat să ia în considerare, în exercitarea competenței sale de fond, natura încălcării, situația LG pe piețele relevante, precum și întinderea geografică a acestei încălcări.

400 Mai întâi, în ceea ce privește natura încălcării, este necesar să se arate că din elementele dosarului reiese că dezafectarea completă a tronsonului rutei scurte de 19 km pe care traficul fusese inițial suspendat și care permitea să se utilizeze ruta cea mai scurtă și cea mai puțin costisitoare pentru a lega rafinăria intervenientei de un terminal maritim leton este susceptibilă să fi avut un efect anticoncurențial de excludere a concurenței pe piața furnizării de servicii de transport feroviar de produse petroliere, între rafinărie și terminalele maritime vecine, ridicând bariere la intrarea pe piață fără să existe o justificare obiectivă.

401 În continuare, în ceea ce privește situația LG pe piețele relevante, trebuie să se arate că aceasta din urmă se afla în situație de monopol pe piața, în amonte, a gestionării infrastructurilor feroviare în Lituania și singura întreprindere activă pe piața, în aval, a furnizării de servicii de transport feroviar de produse petroliere, ceea ce, prin urmare, îi conferea o poziție de monopol pe această piață. Ca urmare a acestei poziții, LG avea o răspundere specială de a nu aduce atingere, prin comportamentul său, unei concurențe efective și nedenaturate pe piață.

402 În sfârșit, în ceea ce privește întinderea geografică a încălcării, trebuie să se constate că aceasta din urmă, deși a avut un impact asupra unei părți a teritoriului a două state membre, rămâne totuși relativ limitată. Astfel, demontarea căii ferate nu a vizat decât un tronson al unei căi ferate care permite asigurarea uneia dintre diferitele legături feroviare posibile între Letonia și Lituania.

403 Pe de altă parte, în ceea ce privește durata încălcării, trebuie să se arate că aceasta a început la 3 octombrie 2008 și a continuat până la data adoptării deciziei atacate.

404 Prin urmare, Tribunalul consideră că se va face o justă apreciere a gravității încălcării și a duratei acesteia prin stabilirea cuantumului amenzii la 20 068 650 de euro.

405 Pe de altă parte, Tribunalul constată că, ținând seama de necesitatea de a impune reclamantei o amendă de un cuantum disuasiv, cuantumul amenzii este adecvat.

406 În consecință, cuantumul amenzii la care este obligată reclamanta trebuie stabilit la 20 068 650 de euro.

Cu privire la cheltuielile de judecată

407 Potrivit articolului 134 alineatul (3) din Regulamentul de procedură, în cazul în care părțile cad, fiecare, în pretenții cu privire la unul sau mai multe capete de cerere, fiecare parte suportă propriile cheltuieli de judecată.

408 În prezenta cauză, este necesar să se dispună ca reclamanta și Comisia să suporte propriile cheltuieli de judecată.

409 În plus, potrivit articolului 138 alineatul (3) din Regulamentul de procedură, Tribunalul poate dispune ca un intervenient, altul decât cei menționați la alineatele (1) și (2) ale acestui articol, să suporte propriile cheltuieli de judecată. În speță, trebuie să se decidă că Orlen suportă propriile cheltuieli de judecată.

Pentru aceste motive,

TRIBUNALUL (Camera întâi extinsă)

declară și hotărăște:

1) Stabilește cuantumul amenzii aplicate Lietuvos geležinkeliai AB prin articolul 2 din Decizia C(2017) 6544 final a Comisiei Europene din 2 octombrie 2017 privind o procedură inițiată în temeiul articolului 102 TFUE (cazul AT.39813 – Transportul feroviar în țările baltice) la 20 068 650 de euro.

2) Respinge în rest acțiunea.

3) Lietuvos geležinkeliai și Comisia suportă propriile cheltuieli de judecată.

4) Orlen Lietuva AB suportă propriile cheltuieli de judecată.

Papasavvas Kanninen Półtorak

Porchia Stancu

Pronunțată astfel în ședință publică la Luxemburg, la 18 noiembrie 2020.

Semnături

Cuprins

I. Istoricul cauzei 2

A. Contextul factual 2

B. Procedura administrativă 4

C. Decizia atacată 6

1. Definirea pieței relevante și poziția dominantă a reclamantei pe acestea 6

2. Comportamentul abuziv 6

3. Amendă și somație 7

4. Dispozitivul deciziei atacate 7

II. Procedura și concluziile părților 8

III. În drept 9

A. Cu privire la concluziile, formulate cu titlu principal, prin care se solicită anularea deciziei atacate 9

1. Cu privire la primul motiv, întemeiat pe erori de apreciere și de drept în aplicarea articolului 102 TFUE în ceea ce privește caracterul abuziv al comportamentului reclamantei 10

2. Cu privire la al doilea motiv, întemeiat pe erori de apreciere și de drept în aplicarea articolului 102 TFUE în ceea ce privește aprecierea practicii în cauză 15

a) Cu privire la primul aspect al celui de al doilea motiv, întemeiat pe erori în „îndoielile” exprimate de Comisie în ceea ce privește realitatea defectelor căii ferate 15

1) Cu privire la prima critică din cadrul primului aspect, întemeiată pe existența unor îndoieli în ceea ce privește apariția deformării căii ferate 15

2) Cu privire la a doua critică din cadrul primului aspect, întemeiată pe erori în aprecierea afirmației potrivit căreia demontarea căii ferate rezulta numai din deformare 16

3) Cu privire la a treia critică din cadrul primului aspect, întemeiată pe erori în aprecierea diferențelor dintre rapoartele din 5 septembrie 2008 și scrisorile din 4 și din 5 septembrie 2008 16

4) Cu privire la a patra critică din cadrul primului aspect, întemeiată pe faptul că Comisia ar fi înlăturat în mod eronat argumentele referitoare la problemele sistemice ale patului de cale ferată 18

b) Cu privire la al doilea aspect al celui de al doilea motiv, întemeiat pe erori de apreciere în măsura în care Comisia a considerat că demontarea căii ferate era „extrem de neobișnuită” 20

c) Cu privire la al treilea aspect al celui de al doilea motiv, întemeiat pe erori în aprecierea Comisiei referitoare la intențiile LG la momentul demontării căii ferate 27

1) Cu privire la prima critică din cadrul celui de al treilea aspect, întemeiată pe o eroare de drept legată de luarea în considerare a intenției anticoncurențiale a reclamantei .. 27

2) Cu privire la a doua critică din cadrul celui de al treilea aspect, întemeiată pe inexactități materiale ale faptelor luate în considerare în aprecierea relei-credințe a reclamantei 29

i) Cu privire la primul argument, întemeiat pe pretinsa influență a deciziei arbitrale din 17 decembrie 2010 în decizia de a nu reconstrui calea ferată 29

ii) Cu privire la al doilea argument, întemeiat pe pretinsele erori de apreciere privind cele trei elemente menționate în considerentul (192) al deciziei atacate .. 30

d) Cu privire la al patrulea aspect al celui de al doilea motiv, întemeiat pe erori de apreciere și pe erori de drept în analiza efectelor potențiale ale practicii în cauză asupra concurenței 30

1) Cu privire la prima critică, întemeiată pe erori de drept 31

i) Cu privire la primul argument, întemeiat pe lipsa unor efecte anticoncurențiale legate de demontarea căii ferate 31

ii) Cu privire la al doilea argument, întemeiat pe faptul că nerepararea căii ferate nu a împiedicat LDZ să fie o concurentă eficientă 34

2) Cu privire la a doua critică, întemeiată pe erori de apreciere în ceea ce privește posibilitatea de care dispunea LDZ de a face concurență LG pe ruta lungă spre Letonia 36

i) Cu privire la argumentele prin care se urmărește contestarea existenței unor bariere la intrarea pe piață 36

ii) Cu privire la argumentele prin care se urmărește contestarea faptului că rutele lungi către terminalele maritime letone nu ar fi fost competitive în comparație cu ruta spre Klaipėda 40

3. Cu privire la al treilea motiv, întemeiat pe încălcarea articolului 296 TFUE și a articolului 2 din Regulamentul nr. 1/2003 pentru insuficiența probelor și nemotivare 44

a) Cu privire la primul aspect al celui de al treilea motiv, întemeiat pe încălcarea articolului 296 TFUE ca urmare a nemotivării 44

b) Cu privire la al doilea aspect al celui de al treilea motiv, întemeiat pe încălcarea articolului 2 din Regulamentul nr. 1/2003 45

4. Cu privire la al cincilea motiv, întemeiat pe încălcarea articolului 7 din Regulamentul nr. 1/2003, întrucât prin decizie s-a dispus o măsură corectivă disproporționată 46

5. Cu privire la al patrulea motiv, întemeiat pe încălcarea articolului 23 alineatul (3) din Regulamentul nr. 1/2003, întrucât decizia atacată ar fi afectată de erori de drept și de erori de apreciere în ceea ce privește stabilirea cuantumului amenzii 50

a) Cu privire la prima critică din cadrul primului aspect, întemeiată pe caracterul de noutate al teoriei juridice pe care se întemeiază decizia atacată 51

b) Cu privire la a doua critică din cadrul primului aspect, întemeiată pe faptul că reclamanta nu ar fi acționat din neglijență 52

c) Cu privire la a doua critică din cadrul celui de al doilea aspect, în măsura în care privește durata pretins excesivă a procedurii 54

B. Cu privire la concluziile, formulate cu titlu subsidiar, referitoare la cuantumul amenzii 55

1. Cu privire la criticile referitoare la proporționalitatea cuantumului amenzii 55

a) Cu privire la prima critică, întemeiată pe caracterul pretins disproporționat al coeficientului de gravitate de [confidențial] % reținut de Comisie 55

b) Cu privire la a doua critică, în măsura în care se referă la durata excesivă a încălcării ca urmare a unei alegeri eronate în ceea ce privește data începerii acesteia 58

c) Cu privire la a treia critică, întemeiată pe pretinsul caracter disproporționat al cuantumului suplimentar de [confidențial] % reținut de Comisie 58

2. Cu privire la stabilirea cuantumului final al amenzii aplicate reclamantei în cadrul competenței de fond 60

Cu privire la cheltuielile de judecată 62