Zbierka súdnych rozhodnutí

ROZSUDOK VŠEOBECNÉHO SÚDU (prvá rozšírená komora)

z 18. novembra 2020 *

„Hospodárska súťaž – Zneužitie dominantného postavenia – Trh železničnej nákladnej dopravy – Rozhodnutie, ktorým sa konštatuje porušenie článku 102 ZFEÚ – Prístup tretích podnikov k infraštruktúre v správe litovskej národnej železničnej spoločnosti – Demontáž úseku železničnej trate – Pojem ‚zneužitie' – Skutočné alebo pravdepodobné vylúčenie konkurenta – Výpočet výšky pokuty – Usmernenia pre výpočet výšky pokút z roku 2006 – Opatrenia na nápravu – Proporcionalita – Neobmedzená právomoc"

Vo veci T-814/17,

Lietuvos geležinkeliai AB, so sídlom vo Vilniuse (Litva), v zastúpení: W. Deselaers, K. Apel a P. Kirst, advokáti,

žalobkyňa,

proti

Európskej komisii, v zastúpení: A. Cleenewerck de Crayencour, A. Dawes, H. Leupold a G. Meessen, splnomocnení zástupcovia,

žalovanej,

ktorú v konaní podporuje:

Orlen Lietuva AB, so sídlom v Mažeikiai (Litva), v zastúpení: C. Thomas a C. Conte, advokáti,

vedľajší účastník konania,

ktorej predmetom je návrh podaný na základe článku 263 ZFEÚ a smerujúci v prvom rade k zrušeniu rozhodnutia Komisie C(2017) 6544 final z 2. októbra 2017 týkajúceho sa konania podľa článku 102 ZFEÚ (vec AT.39813 – Baltská železničná doprava) a subsidiárne k zníženiu pokuty uloženej žalobkyni,

VŠEOBECNÝ SÚD (prvá rozšírená komora),

v zložení: predseda komory S. Papasavvas, sudcovia H. Kanninen, N. Półtorak (spravodajkyňa), O. Porchia a M. Stancu,

tajomník: E. Artemiou, referentka,

so zreteľom na písomnú časť konania a po pojednávaní z 5. februára 2020,

* Jazyk konania: angličtina.

vyhlásil tento

Rozsudok

I. Okolnosti predchádzajúce sporu

A. Skutkový stav

1 Lietuvos geležinkeliai AB (ďalej len „žalobkyňa“ alebo „LG“) je litovská národná železničná spoločnosť so sídlom vo Vilniuse (Litva). LG je verejnoprávny podnik, ktorého jediným akcionárom je Litovská republika. LG ako vertikálne integrovaný podnik je manažérom železničnej infraštruktúry, ktorá však zostáva vo vlastníctve Litovskej republiky, a zároveň poskytovateľom služieb železničnej nákladnej a osobnej dopravy v Litve.

2 Orlen Lietuva AB (ďalej len „vedľajší účastník konania“ alebo „Orlen“) je podnik so sídlom v Juodeikiai, okres Mažeikiai (Litva), ktorý sa špecializuje na rafináciu surovej ropy a distribúciu rafinovaných ropných produktov. Orlen je 100 % dcérskou spoločnosťou poľského podniku PKN Orlen SA.

3 Orlen v rámci svojej činnosti prevádzkuje rôzne zariadenia v Litve, vrátane veľkej rafinérie (ďalej len „rafinéria“) nachádzajúcej sa v Bugeniai, okres Mažeikiai, na severozápade Litvy v blízkosti hranice s Lotyšskom. Táto rafinéria je jediným takýmto zariadením v troch pobaltských štátoch. Koncom prvého desaťročia 21. storočia sa 90 % produkcie rafinovaných ropných produktov tejto rafinérie prepravovalo po železnici, v dôsledku čoho bola Orlen jedným z najvýznamnejších zákazníkov žalobkyne.

4 Produkcia rafinérie Orlen dosahovala v tom čase približne 8 miliónov ton rafinovaných ropných produktov ročne. Tri štvrtiny tejto produkcie boli určené na vývoz, a to hlavne námornou dopravou do krajín západnej Európy. Cez Litvu sa tak do námorného terminálu Klaipėda (Litva) prepravovalo po železnici 4,5 až 5,5 milióna ton rafinovaných ropných produktov.

5 Zvyšok vyvážanej produkcie, teda približne 1 až 1,5 milióna ton, sa tiež prepravoval vlakom do Lotyšska alebo cez Lotyšsko a bol určený hlavne na spotrebu na estónskom a lotyšskom vnútornom trhu. Na približne 60 % tejto produkcie prepravovanej vlakom do Lotyšska alebo cez Lotyšsko sa využívala železničná trať „Bugeniai-Mažeikiai-Rengė“, čo je trasa vedúca z rafinérie nachádzajúcej sa v blízkosti železničného uzla Mažeikiai do mesta Rengė v Lotyšsku, ktorej úsek v dĺžke 34 km sa nachádza na litovskom území (ďalej len „krátka trasa do Lotyšska“). Na zvyšok tejto produkcie prepravovanej vlakom do Lotyšska alebo cez Lotyšsko sa využívala železničná trať „Bugeniai-Kužiai-Joniškis-Meitene“, čo je dlhšia trasa, ktorej úsek v dĺžke 152 km sa nachádza na litovskom území (ďalej len „dlhá trasa do Lotyšska“).

6 Orlen využívala služby žalobkyne na prepravu svojich produktov po krátkej trase do Lotyšska, teda z rafinérie po lotyšskú hranicu. LG v tom čase uzavrela subdodávateľskú zmluvu s Latvijas dzelzceļš, lotyšskou národnou železničnou spoločnosťou (ďalej len „LDZ“) na prepravu po tomto litovskom úseku trasy. Keďže LDZ nemala zákonné povolenia potrebné na nezávislý výkon svojich činností na litovskom území, pôsobila ako subdodávateľ žalobkyne. Po prechode cez hranicu LDZ pokračovala v preprave produktov spoločnosti Orlen na lotyšskom území na základe rôznych zmlúv.

7 Obchodné vzťahy medzi spoločnosťou Orlen a žalobkyňou, ktoré sa týkali dopravných služieb žalobkyne v litovskej železničnej sieti vrátane dopravných služieb na krátkej trase do Lotyšska, sa do septembra 2008 riadili dohodou podpísanou v roku 1999 (ďalej len „dohoda z roku 1999“).

8 Dohoda z roku 1999 okrem toho, že upravovala tarify za dopravné služby účtované žalobkyňou, obsahovala najmä osobitný záväzok žalobkyne prepravovať náklad spoločnosti Orlen po krátkej trase do Lotyšska. Článok 6.1 tejto dohody totiž umožňoval spoločnosti Orlen „využívať trasu Bugeniai-Rengė (približne 34 km) na prepravu nákladu do Lotyšska, Estónska alebo Spoločenstva nezávislých štátov“ po celú dobu trvania dohody, teda do roku 2024.

9 Začiatkom roka 2008 vznikol medzi žalobkyňou a spoločnosťou Orlen obchodný spor týkajúci sa taríf, ktoré táto spoločnosť platila za prepravu svojich ropných produktov.

10 Z dôvodu obchodného sporu so žalobkyňou týkajúceho sa taríf Orlen zvažovala možnosť, že uzavrie zmluvu na služby železničnej prepravy svojho nákladu po krátkej trase do Lotyšska priamo s LDZ, ako aj že presunie svoje námorné vývozné činnosti z mesta Klaipėda v Litve do námorných terminálov v mestách Riga a Ventspils v Lotyšsku.

11 Na tento účel sa Orlen 4. apríla 2008 písomne obrátila na lotyšské ministerstvo dopravy a komunikácií a informovala ho o svojom zámere presunúť vďaka službám železničnej dopravy spoločnosti LDZ svoje činnosti spojené s vývozom po mori do lotyšského námorného terminálu Ventspils, pričom navrhla zorganizovať stretnutie s cieľom prediskutovať tento zámer s ministerstvom. Orlen tiež požiadala o informácie o tarifách, ktoré by mohla očakávať za služby železničnej dopravy spoločnosti LDZ. Ministerstvo vo svojej odpovedi zo 7. mája 2008 oznámilo spoločnosti Orlen, že nebude zasahovať do obchodných rozhodnutí spoločnosti LDZ, ale že má veľký záujem o rozvoj nákladnej dopravy v Lotyšsku.

12 Dňa 12. júna 2008 sa uskutočnilo stretnutie medzi žalobkyňou a spoločnosťou Orlen, na ktorom bol spomenutý tento zámer presunúť vývoznú činnosť spoločnosti Orlen. Okrem toho vzhľadom na to, že Orlen sa od jari 2008 jednostranne rozhodla uplatňovať nižšiu sadzbu ako požadovala žalobkyňa a zadržať zaplatenie rozdielu, žalobkyňa začala 17. júla 2008 rozhodcovské konanie proti spoločnosti Orlen.

13 Dňa 28. júla 2008 LG oznámila spoločnosti Orlen, že s účinnosťou od 1. septembra 2008 vypovedá dohodu z roku 1999. Orlen v priebehu správneho konania pred Komisiou Európskych spoločenstiev spresnila, že LG oznámila vypovedanie dohody z roku 1999 s účinnosťou od 1. septembra 2008 tri dni po tom, čo Orlen formálne požiadala LDZ o cenovú ponuku s cieľom nahradiť služby žalobkyne na prepravu približne 4,5 až 5 miliónov ton rafinovaných ropných produktov z rafinérie po krátkej trase do Lotyšska do námorných terminálov nachádzajúcich sa na lotyšskom území. Orlen tiež uviedla, že žalobkyňa mohla mať informáciu o žiadosti o cenovú ponuku priamo od spoločnosti LDZ.

14 Dňa 2. septembra 2008 LG po zistení, že na niekoľkých desiatkach metrov došlo k deformácii železničnej trate (ďalej len „deformácia“), pozastavila dopravu na 19-kilometrovom úseku krátkej trasy do Lotyšska medzi Mažeikiai a hranicou s Lotyšskom (ďalej len „železničná trať“).

15 Dňa 3. septembra 2008 žalobkyňa vymenovala kontrolnú komisiu zloženú z vedúcich zamestnancov jej miestnej dcérskej spoločnosti na účely vyšetrovania dôvodov vzniku deformácie. Kontrolná komisia predložila dve správy, a to správu z vyšetrovania z 5. septembra 2008 a technickú správu z 5. septembra 2008 (ďalej spoločne len „správy z 5. septembra 2008“).

16 Podľa správy z vyšetrovania z 5. septembra 2008 bola deformácia spôsobená fyzickým poškodením mnohých prvkov tvoriacich konštrukciu železničnej trate. Správa z vyšetrovania z 5. septembra 2008 tiež potvrdila, že doprava musí zostať pozastavená „až do doby, kým nebudú ukončené všetky rekonštrukčné práce a opravy“.

17 Stanoviská uvedené v správe z vyšetrovania z 5. septembra 2008 potvrdila technická správa z 5. septembra 2008, ktorá sa rovnako ako správa z vyšetrovania týkala výlučne miesta výskytu deformácie a identifikovala jej príčinu v rôznych problémoch súvisiacich s konštrukciou železničnej

trate. Technická správa z 5. septembra 2008 dospela k záveru, že dopravnú nehodu, ku ktorej došlo vo forme deformácie na železničnej trati, treba kvalifikovať ako mimoriadnu udalosť a že bola spôsobená fyzickým opotrebovaním vrchných prvkov konštrukcie železničnej trate.

18 V nadväznosti na stretnutie, ktoré sa konalo 22. septembra 2008, LDZ predložila 29. septembra 2008 spoločnosti Orlen ponuku na prepravu jej ropných produktov. Podľa spoločnosti Orlen bola táto ponuka „konkrétna a atraktívna“.

19 Od 3. októbra 2008 začala LG s úplnou demontážou železničnej trate. Koncom októbra 2008 bola železničná trať úplne demontovaná.

20 Dňa 17. októbra 2008 Orlen zaslala list spoločnosti LDZ, v ktorom potvrdila svoj zámer prepravovať približne 4,5 milióna ton ropných produktov z rafinérie do lotyšských námorných terminálov, následne sa 20. februára 2009 uskutočnilo stretnutie a na jar roku 2009 prebehli pokročilejšie rokovania.

21 V januári 2009 žalobkyňa a Orlen uzavreli novú všeobecnú dohodu o preprave na dobu pätnástich rokov do 1. januára 2024 (ďalej len „dohoda z roku 2009“). Táto dohoda nahradila dočasnú dohodu, ktorá bola podpísaná 1. októbra 2008.

22 Dohoda z roku 2009 bola založená na štandardnej cenovej politike žalobkyne v oblasti tarifikácie, ktorá prideľovala základnú tarifu každej železničnej trati v Litve. Okrem toho dohoda z roku 2009 uplatňovala systém zliav na tieto tarify [*dôverné*] [1].

23 [*dôverné*]

24 Rokovania medzi spoločnosťami Orlen a LDZ pokračovali až do konca júna 2009, kedy LDZ podala žiadosť o udelenie licencie na prevádzku na litovskej časti krátkej trasy do Lotyšska.

25 Dňa 10. novembra 2009 rozhodcovský súd vyhlásil, že jednostranná výpoveď dohody z roku 1999 žalobkyňou je protiprávna a že túto dohodu treba považovať za platnú až do 1. októbra 2008, teda do dňa, kedy Orlen a žalobkyňa uzavreli dočasnú dohodu o preprave.

26 Podľa spoločnosti Orlen boli rokovania so spoločnosťou LDZ prerušené v polovici roka 2010, keď napokon dospela k záveru, že žalobkyňa nemá v úmysle v krátkom čase opraviť železničnú trať. LDZ vtedy stiahla svoju žiadosť o licenciu na prevádzku na litovskej časti krátkej trasy do Lotyšska.

B. Správne konanie

27 Dňa 14. júla 2010 Orlen predložila Komisii formálnu sťažnosť podľa článku 7 nariadenia Rady (ES) č. 1/2003 zo 16. decembra 2002 o vykonávaní pravidiel hospodárskej súťaže stanovených v článkoch [101] a [102 ZFEÚ] (Ú. v. ES L 1, 2003, s. 1; Mim. vyd. 08/002, s. 205).

28 Orlen vo svojej sťažnosti v podstate uviedla, že v dôsledku obchodného sporu medzi ňou a spoločnosťou LG táto spoločnosť odstránila železničnú trať, v dôsledku čoho vyradila z prevádzky krátku trasu do Lotyšska a donútila ju, aby na vlakovú prepravu časti svojej produkcie určenej na prepravu do Lotyšska alebo cez Lotyšsko využívala jedinú dostupnú trasu, teda dlhú trasu do Lotyšska.

29 Orlen konkrétne vysvetlila, že predmetný obchodný spor sa týkal taríf za železničnú nákladnú dopravu účtovaných spoločnosťou LG, a že z dôvodu tohto sporu začala skúmať možnosť využívať výlučne služby spoločnosti LDZ na prepravu svojich rafinovaných ropných produktov po krátkej trase do

1 Skryté dôverné údaje.

Lotyšska, ako aj na to, aby vďaka tejto trase presunula svoje činnosti spojené s vývozom po mori z námorného terminálu Klaipėda do námorných terminálov Riga a Ventspils, o čom mala LG vedomosť. Orlen tak tvrdila, že opatrenia prijaté žalobkyňou, teda pozastavenie dopravy a následne odstránenie železničnej trate, neboli objektívne odôvodnené a ich cieľom bolo len zabrániť jej v presune jej vývozu po mori do lotyšských námorných terminálov s využitím služieb železničnej dopravy spoločnosti LDZ.

30 Od 8. do 10. marca 2011 vykonala Komisia za pomoci vnútroštátnych orgánov hospodárskej súťaže Lotyšska a Litvy inšpekcie podľa článku 20 nariadenia č. 1/2003 v priestoroch žalobkyne vo Vilniuse a v priestoroch spoločnosti LDZ v Rige. Komisia počas týchto inšpekcií okrem iného zabavila dokumenty, ktoré mali podľa jej názoru preukázať, že žalobkyňa si bola vedomá potenciálnej konkurencie zo strany spoločnosti LDZ, ako aj rizika, že Orlen by mohla presunúť svoj vývoz po mori do lotyšských námorných terminálov.

31 Dňa 6. marca 2013 Komisia rozhodla o začatí konania proti spoločnosti LG v zmysle článku 2 nariadenia Komisie (ES) č. 773/2004 zo 7. apríla 2004, ktoré sa týka vedenia konania Komisiou podľa článkov [101 a 102 ZFEÚ] (Ú. v. EÚ L 123, 2004, s. 18; Mim. vyd. 08/003, s. 81).

32 Dňa 5. januára 2015 Komisia zaslala žalobkyni oznámenie o výhradách. V tomto oznámení o výhradách Komisia dospela k predbežnému záveru, že žalobkyňa sa mohla dopustiť porušenia článku 102 ZFEÚ.

33 Dňa 25. marca 2015 Orlen predložila pripomienky k nedôvernej verzii oznámenia o výhradách.

34 Dňa 8. apríla 2015 žalobkyňa odpovedala na oznámenie o výhradách a predložila pripomienky k pripomienkam spoločnosti Orlen. Dňa 27. mája 2015 sa následne uskutočnilo ústne vypočúvanie.

35 Dňa 23. októbra 2015 Komisia zaslala žalobkyni list opisujúci skutkový stav, na ktorý žalobkyňa odpovedala 2. decembra 2015. Dňa 29. februára 2016 žalobkyňa znova predložila pripomienky Komisii.

36 Dňa 2. októbra 2017 Komisia prijala rozhodnutie C(2017) 6544 final týkajúce sa konania podľa článku 102 ZFEÚ (vec AT.39813 – Baltská železničná doprava) (ďalej len „napadnuté rozhodnutie“), ktorého zhrnutie bolo uverejnené v *Úradnom vestníku Európskej únie* (Ú. v. EÚ C 383, 2017, s. 7).

C. Napadnuté rozhodnutie

37 Komisia v napadnutom rozhodnutí v podstate dospela k záveru, že žalobkyňa zneužila svoje dominantné postavenie manažéra železničnej infraštruktúry v Litve tým, že odstránila železničnú trať a zabránila tak spoločnosti LDZ vstúpiť na litovský trh. Komisia uložila žalobkyni pokutu a nariadila jej, aby ukončila porušovanie.

1. Definícia relevantných trhov a dominantné postavenie žalobkyne na týchto trhoch

38 V napadnutom rozhodnutí Komisia identifikovala dva relevantné trhy, a to:

– dodávateľský trh správy železničnej infraštruktúry,

– odberateľský trh poskytovania služieb železničnej prepravy ropných produktov.

39 Za relevantný geografický trh pre správu železničnej infraštruktúry sa považuje litovský vnútroštátny trh. Pokiaľ ide o relevantný geografický trh pre železničnú prepravu ropných produktov, Komisia sa na základe prístupu „východiskový bod – cieľový bod“, známeho ako „prístup O & D“, domnievala, že ide o trh železničnej nákladnej dopravy z rafinérie do troch námorných terminálov v mestách Klaipėda, Riga a Ventspils.

40 Komisia konštatovala, že podľa vnútroštátnej právnej úpravy mala žalobkyňa zákonný monopol na dodávateľskom trhu správy železničnej infraštruktúry v Litve. V tejto súvislosti § 5 ods. 1 Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodekso patvirtinimo, įsigaliojimo ir taikymo įstatymas (zákon o železničnej doprave Litovskej republiky) z 22. apríla 2004 (Žin., 2004, č. IX-2152, ďalej len „zákon o železničnej doprave“) stanovoval, že verejná železničná infraštruktúra je vlastníctvom Litovskej republiky a jej správou je poverená žalobkyňa.

41 Komisia tiež konštatovala, že LG je s výnimkou zanedbateľného objemu prepravy zabezpečovaného spoločnosťou LDZ jediným podnikom pôsobiacim na odberateľskom trhu poskytovania služieb železničnej prepravy ropných produktov, v dôsledku čoho má dominantné postavenie na tomto trhu.

2. Zneužívajúce správanie

42 Komisia sa v napadnutom rozhodnutí domnievala, že žalobkyňa zneužila svoje postavenie manažéra železničnej infraštruktúry v Litve tým, že odstránila železničnú trať, čo mohlo mať protisúťažné účinky vylúčenia hospodárskej súťaže na trhu poskytovania služieb železničnej prepravy ropných produktov medzi rafinériou a susednými námornými terminálmi tým, že sa vytvorili prekážky vstupu na trh bez objektívneho odôvodnenia. V odôvodneniach 182 až 201 napadnutého rozhodnutia sa Komisia predovšetkým domnievala, že úplným odstránením železničnej trate LG použila iné prostriedky než tie, ktorými sa vedie obvyklá hospodárska súťaž. Komisia v tejto súvislosti uviedla po prvé, že LG vedela o zámere spoločnosti Orlen preorientovať sa na lotyšské námorné terminály s využitím služieb spoločnosti LDZ, po druhé, že LG odstránila trať veľmi unáhlene bez zabezpečenia potrebných finančných prostriedkov a bez vykonania akýchkoľvek bežných prípravných opatrení na jej rekonštrukciu, po tretie, že odstránenie trate bolo v rozpore s bežnou praxou v odvetví, po štvrté, že LG si bola vedomá rizika, že v prípade rekonštrukcie železničnej trate by prišla o celú činnosť prepravy produktov spoločnosti Orlen a po piate, že LG podnikla kroky s cieľom presvedčiť litovskú vládu, aby železničnú trať nerekonštruovala.

43 Komisia poznamenala, že železničná trať umožňovala najkratšiu a najlacnejšiu trasu z rafinérie do lotyšského námorného terminálu. Podľa názoru Komisie táto trasa tiež vzhľadom na jej blízkosť k Lotyšsku a k logistickej základni spoločnosti LDZ poskytovala spoločnosti LDZ veľmi výhodnú možnosť vstúpiť na litovský trh.

44 Pokiaľ ide o protisúťažné účinky vyplývajúce zo správania žalobkyne, Komisia sa v nadväznosti na analýzu vykonanú v odôvodneniach 202 až 324 napadnutého rozhodnutia domnievala, že odstránenie železničnej trate mohlo zabrániť spoločnosti LDZ vstúpiť na trh alebo prinajmenšom výrazne sťažilo jej vstup na trh, a to aj napriek tomu, že podľa názoru Komisie mala LDZ pred odstránením železničnej trate vierohodnú príležitosť prepravovať ropné produkty spoločnosti Orlen určené na vývoz po mori po krátkej trase do Lotyšska, vedúcej z rafinérie do lotyšských námorných terminálov. Po odstránení železničnej trate musela akákoľvek železničná doprava z rafinérie do lotyšského námorného terminálu prechádzať po oveľa dlhšej trase na území Litvy. Komisia sa predovšetkým domnievala, že po odstránení železničnej trate by jedinou možnosťou spoločnosti LDZ konkurovať žalobkyni bolo pokúsiť sa pôsobiť na trase do Klaipėdy alebo na dlhej trase do Lotyšska. LDZ by teda bola nútená pôsobiť ďaleko od svojej logistickej základne v Lotyšsku a bola by závislá od služieb správy infraštruktúry svojho konkurenta, spoločnosti LG. Komisia sa za týchto okolností domnievala, že z pohľadu *ex ante* LDZ čelí značným obchodným rizikám, ktoré pravdepodobne nepodstúpi.

45 Komisia sa v odôvodneniach 325 až 357 napadnutého rozhodnutia tiež domnievala, že žalobkyňa nepreukázala nijaké objektívne odôvodnenie pre odstránenie železničnej trate, keďže uvedené vysvetlenia neboli vo vzájomnom súlade, niekedy si protirečili a boli málo presvedčivé.

3. Pokuta a príkaz

46 Komisia na základe usmernení k metóde stanovenia pokút uložených podľa článku 23 ods. 2 písm. a) nariadenia č. 1/2003 (Ú. v. EÚ C 210, 2006, s. 2, ďalej len „usmernenia z roku 2006“) uložila žalobkyni vzhľadom na závažnosť a dĺžku trvania porušenia pokutu vo výške 27 873 000 eur.

47 Komisia sa tiež domnievala, že existuje niekoľko možných štrukturálnych nápravných opatrení alebo behaviorálnych nápravných opatrení, ktoré by buď obnovili konkurenčné postavenie, aké existovalo pred odstránením trate, alebo by odstránili znevýhodnenie, ktorému čelia potenciálni konkurenti na alternatívnych trasách do námorných terminálov. Komisia preto nariadila spoločnosti LG, aby ukončila porušovanie, a aby jej v lehote troch mesiacov od oznámenia napadnutého rozhodnutia predložila návrh opatrení na tento účel.

4. Výrok napadnutého rozhodnutia

48 Výrok napadnutého rozhodnutia znie takto:

„*Článok 1*

[LG] tým, že odstránila železničnú trať medzi mestom Mažeikiai v Litve a lotyšskou hranicou, porušila článok 102 ZFEÚ. Porušovanie sa začalo 3. októbra 2008 a ku dňu prijatia tohto rozhodnutia stále pokračuje.

Článok 2

Za porušovanie uvedené v článku 1 sa [spoločnosti LG] ukladá pokuta vo výške 27 873 000 eur.

…

Článok 3

[LG] je povinná ukončiť porušovanie uvedené v článku 1 a v lehote 3 mesiacov predložiť Komisii návrh opatrení na tento účel. Tento návrh musí byť dostatočne podrobný, aby umožnil Komisii vykonať predbežné posúdenie s cieľom určiť, či navrhované opatrenia zaručia účinné dodržiavanie tohto rozhodnutia.

[LG] je povinná zdržať sa opakovania akéhokoľvek konania, ktoré by malo podobný cieľ alebo účinok ako konanie uvedené v článku 1…“

II. Konanie a návrhy účastníkov konania

49 Žalobkyňa návrhom podaným do kancelárie Všeobecného súdu 14. decembra 2017 podala žalobu, na základe ktorej sa začalo toto konanie.

50 Podaním zapísaným do registra kancelárie Všeobecného súdu 5. apríla 2018 podala Orlen návrh na vstup vedľajšieho účastníka do tohto konania na podporu návrhov Komisie.

51 Lehota na podanie žiadosti o dôverné zaobchádzanie bola na žiadosť Komisie predĺžená a stanovená na 4. júna 2018.

52 Listami doručenými do kancelárie Všeobecného súdu 1. a 4. júna 2018 Komisia a žalobkyňa požiadali vo vzťahu k vedľajšiemu účastníkovi konania o dôverné zaobchádzanie s niektorými informáciami obsiahnutými v žalobe a vo vyjadrení k žalobe, ako aj v niektorých ich prílohách. Žalobkyňa a Komisia predložili spoločné nedôverné verzie žaloby a vyjadrenia k žalobe.

53 Listom z 15. júna 2018 žalobkyňa požiadala vo vzťahu k vedľajšiemu účastníkovi konania o dôverné zaobchádzanie s niektorými informáciami obsiahnutými v replike a jej prílohe.

54 Uznesením z 13. júla 2018 predseda tretej komory Všeobecného súdu vyhovel návrhu na vstup spoločnosti Orlen do konania ako vedľajšieho účastníka na podporu návrhov Komisie. Rozhodnutie o dôvodnosti žiadostí o dôverné zaobchádzanie bolo odložené na neskôr a spoločnosti Orlen boli poskytnuté nedôverné verzie jednotlivých procesných písomností pripravených hlavnými účastníkmi konania.

55 Listom z 31. júla 2018 Komisia požiadala vo vzťahu k vedľajšiemu účastníkovi konania o dôverné zaobchádzanie s niektorými informáciami obsiahnutými v replike. V ten istý deň žalobkyňa a Komisia predložili spoločnú nedôvernú verziu repliky.

56 Listom z 5. augusta 2018 vedľajší účastník konania spochybnil dôvernosť niektorých skrytých častí v nedôverných verziách niektorých procesných písomností, konkrétne príloh A.14 a A.26.

57 Listom z 30. augusta 2018 žalobkyňa požiadala vo vzťahu k vedľajšiemu účastníkovi konania o dôverné zaobchádzanie s niektorými informáciami obsiahnutými v duplike. Hlavní účastníci konania predložili do kancelárie Všeobecného súdu spoločnú nedôvernú verziu dupliky.

58 Dňa 15. septembra 2018 vedľajší účastník konania predložil svoje vyjadrenie vedľajšieho účastníka konania.

59 Listom z 22. septembra 2018 vedľajší účastník konania oznámil, že pokiaľ ide o niektoré informácie obsiahnuté v replike a duplike, nemá námietky proti žiadostiam o dôverné zaobchádzanie, ktoré predložili hlavní účastníci konania.

60 Dňa 24. septembra 2018 Všeobecný súd (tretia komora) v rámci opatrení na zabezpečenie priebehu konania upravených v článku 89 ods. 3 svojho rokovacieho poriadku položil žalobkyni a vedľajšiemu účastníkovi konania písomné otázky. Účastníci konania odpovedali na tieto otázky v stanovenej lehote.

61 Dňa 13. decembra 2018 Všeobecný súd (tretia komora) v rámci opatrení na zabezpečenie priebehu konania upravených v článku 89 ods. 3 rokovacieho poriadku položil žalobkyni a vedľajšiemu účastníkovi konania písomné otázky.

62 Dňa 21. decembra 2018 vedľajší účastník konania v nadväznosti na otázky Všeobecného súdu vzal späť svoje námietky týkajúce sa prílohy A.26, zatiaľ čo 7. januára 2019 žalobkyňa vzala späť svoju žiadosť o dôverné zaobchádzanie s prílohou A.14. Žiadosti o dôverné zaobchádzanie predložené žalobkyňou nie sú teda predmetom nijakých námietok.

63 Keďže došlo k zmene v zložení komôr Všeobecného súdu podľa článku 27 ods. 5 rokovacieho poriadku, sudca spravodajca bol pridelený k prvej komore, ktorej bola prejednávaná vec následne pridelená.

64 Na základe návrhu prvej komory Všeobecný súd podľa článku 28 rokovacieho poriadku rozhodol o postúpení veci rozšírenému rozhodovaciemu zloženiu.

65 Dňa 28. novembra 2019 Všeobecný súd (prvá rozšírená komora) na základe návrhu sudcu spravodajcu rozhodol o začatí ústnej časti konania a v rámci opatrení na zabezpečenie priebehu konania upravených v článku 89 rokovacieho poriadku položil účastníkom konania písomné otázky a požiadal o predloženie dokumentu. Účastníci konania vyhoveli týmto výzvam v stanovenej lehote.

66 Prednesy účastníkov konania a ich odpovede na ústne otázky, ktoré im Všeobecný súd položil, boli vypočuté na pojednávaní 5. februára 2020.

67 Žalobkyňa navrhuje, aby Všeobecný súd:

– zrušil napadnuté rozhodnutie,

– subsidiárne znížil pokutu, ktorá jej bola uložená na základe článku 2 napadnutého rozhodnutia,

– zaviazal Komisiu na náhradu trov konania.

68 Komisia a vedľajší účastník konania navrhujú, aby Všeobecný súd:

– zamietol žalobu v celom rozsahu,

– zaviazal žalobkyňu na náhradu trov konania.

III. Právny stav

A. O hlavných návrhoch smerujúcich k zrušeniu napadnutého rozhodnutia

69 Žalobkyňa uvádza na podporu svojich hlavných návrhov smerujúcich k zrušeniu napadnutého rozhodnutia päť žalobných dôvodov. Prvý žalobný dôvod je v podstate založený na zjavne nesprávnom posúdení a nesprávnom právnom posúdení pri uplatnení článku 102 ZFEÚ, pokiaľ ide o zneužívajúcu povahu správania žalobkyne, druhý žalobný dôvod je založený na nesprávnom posúdení a nesprávnom právnom posúdení pri uplatnení článku 102 ZFEÚ, pokiaľ ide o posúdenie predmetného konania, tretí žalobný dôvod je založený na porušení článku 296 ZFEÚ a článku 2 nariadenia č. 1/2003 z dôvodu nedostatku dôkazov a nedostatku odôvodnenia, štvrtý žalobný dôvod iba vo svojej prvej časti je založený na nesprávnych posúdeniach pri stanovení výšky pokuty a piaty žalobný dôvod je založený na nesprávnych posúdeniach v súvislosti s uložením opatrenia na nápravu.

1. O prvom žalobnom dôvode založenom na nesprávnom posúdení a nesprávnom právnom posúdení pri uplatnení článku 102 ZFEÚ, pokiaľ ide o zneužívajúci charakter správania žalobkyne

70 Žalobkyňa na podporu svojho prvého žalobného dôvodu v podstate namieta právne kritérium, ktoré Komisia uplatnila v napadnutom rozhodnutí na účely kvalifikovania jej správania ako zneužitia dominantného postavenia v zmysle článku 102 ZFEÚ. Podľa žalobkyne mala Komisia posúdiť túto vec s prihliadnutím na ustálenú judikatúru v oblasti odmietnutia prístupu k základnej infraštruktúre, ktorá stanovuje oveľa vyšší limit na vyvodenie záveru o zneužívajúcej povahe konania, ako je limit použitý v napadnutom rozhodnutí.

71 V prvom rade podľa žalobkyne odstránenie železničnej trate nemá protisúťažné účinky. Tieto účinky malo v skutočnosti pozastavenie dopravy, ku ktorému došlo už o mesiac skôr. Žalobkyňa sa domnieva, že aj keby 3. októbra 2008 nedošlo k odstráneniu železničnej trate a bez ohľadu na to, že táto trať nebola po pozastavení dopravy 2. septembra 2008 opravená, LDZ by ju v každom prípade nemohla využívať. Podľa žalobkyne sa preto právny problém obmedzuje na otázku, či jej za okolností

prejednávanej veci článok 102 ZFEÚ ukladal povinnosť opraviť železničnú trať. Ak takáto povinnosť neexistuje, nevzniká otázka existencie alebo neexistencie objektívnych dôvodov na odstránenie železničnej trate.

72 Žalobkyňa ďalej v podstate tvrdí, že podľa článku 102 ZFEÚ jej možno uložiť povinnosť opraviť alebo investovať do infraštruktúry, ku ktorej môže konkurent žiadať o prístup, len za predpokladu, že železničná trať predstavuje základnú infraštruktúru, teda za predpokladu, že je nevyhnutná na to, aby LDZ mohla vykonávať svoju činnosť na relevantnom odberateľskom trhu, a že v dôsledku nevykonania opravy zo strany žalobkyne by došlo k odstráneniu akejkoľvek hospodárske súťaže na odberateľskom trhu. Podľa žalobkyne však tieto dve podmienky nie sú v prejednávanej veci splnené. Predovšetkým prístup k železničnej trati nie je nevyhnutný na to, aby LDZ mohla konkurovať na relevantnom odberateľskom trhu.

73 Žalobkyňa vo všeobecnejšej rovine tvrdí, že skutočnosť, že alternatívne riešenie môže byť z pohľadu konkurenta menej výhodné, nerobí infraštruktúru „základnou“ alebo „nevyhnutnou“. Žalobkyňa by tak bola vystavená neodôvodnenému obmedzeniu svojej slobody podnikania a svojich vlastníckych práv, keby bola na základe článku 102 ZFEÚ povinná investovať značné sumy do infraštruktúry, ktorá nie je základná, je úplne schátraná a mimo prevádzky, a to len preto, aby umožnila vstup jediného konkurenta na trh tým, že by mu dala k dispozícii zaujímavejšiu trasu na obsluhu jediného zákazníka a na malú časť jeho produkcie.

74 Žalobkyňa napokon poznamenáva, že právnym kritériom založeným na judikatúre vydanej v oblasti základnej infraštruktúry bolo kritérium, ktoré pred oznámením o výhradách zamýšľala uplatniť samotná Komisia. Útvary Komisie totiž na stretnutí so žalobkyňou 25. marca 2013 vysvetlili, že teória ujmy je založená na predpoklade, že odstránenie železničnej trate predstavuje odmietnutie poskytnúť spoločnosti LDZ služby základnej infraštruktúry.

75 Komisia a vedľajší účastník konania spochybňujú túto argumentáciu.

76 V tejto súvislosti treba pripomenúť, že článok 102 ZFEÚ najmä zakazuje podniku v dominantnom postavení, aby používal také postupy, ktoré majú za následok vylúčenie rovnako efektívnych konkurentov, a posilňujú tak jeho dominantné postavenie používaním iných prostriedkov než tých, ktoré vychádzajú z hospodárskej súťaže založenej na zásluhách (pozri rozsudok zo 6. septembra 2017, Intel/Komisia, C-413/14 P, EU:C:2017:632, bod 136 a citovanú judikatúru).

77 Podľa ustálenej judikatúry podnik v dominantnom postavení má osobitnú zodpovednosť za to, aby svojím správaním nenarušil účinnú a neskreslenú hospodársku súťaž na vnútornom trhu (pozri rozsudok zo 6. septembra 2017, Intel/Komisia, C-413/14 P, EU:C:2017:632, bod 135 a citovanú judikatúru).

78 V tejto súvislosti bolo rozhodnuté, že zneužívanie dominantného postavenia zakázané článkom 102 ZFEÚ je objektívnym pojmom, ktorý sleduje také konanie podniku v dominantnom postavení, ktoré môže ovplyvniť štruktúru trhu, kde práve z dôvodu prítomnosti takéhoto podniku je úroveň hospodárskej súťaže už oslabená, a ktoré má zabrániť zachovaniu existujúcej úrovne hospodárskej súťaže na trhu alebo rozvoju tejto hospodárskej súťaže, a to s použitím iných prostriedkov, než ktoré ovládajú obvyklú súťaž výrobkov alebo služieb na základe plnení hospodárskych subjektov (pozri rozsudky z 19. apríla 2012, Tomra Systems a i./Komisia, C-549/10 P, EU:C:2012:221, bod 17 a citovanú judikatúru, a z 9. septembra 2009, Clearstream/Komisia, T-301/04, EU:T:2009:317, bod 140 a citovanú judikatúru).

79 Článok 102 ZFEÚ sa netýka len postupov, ktoré by spotrebiteľom mohli spôsobiť okamžitú ujmu, ale aj postupov, ktoré im spôsobujú ujmu tým, že narušujú hospodársku súťaž (pozri rozsudok z 27. marca 2012, Post Danmark, C-209/10, EU:C:2012:172, bod 20 a citovanú judikatúru; v tomto zmysle pozri tiež rozsudok z 29. marca 2012, Telefónica a Telefónica de España/Komisia, T-336/07, EU:T:2012:172, bod 171).

80 Nejde nutne o konkrétny účinok oznámeného zneužívajúceho správania. Na účely zistenia porušenia článku 102 ZFEÚ je potrebné preukázať, že zneužívajúce správanie podniku v dominantnom postavení má tendenciu obmedziť hospodársku súťaž alebo, inými slovami, že konanie môže mať takýto účinok (rozsudok z 19. apríla 2012, Tomra Systems a i./Komisia, C-549/10 P, EU:C:2012:221, bod 68; pozri tiež rozsudky z 9. septembra 2009, Clearstream/Komisia, T-301/04, EU:T:2009:317, bod 144 a citovanú judikatúru, a z 29. marca 2012, Telefónica a Telefónica de España/Komisia, T-336/07, EU:T:2012:172, bod 268 a citovanú judikatúru). Okrem toho skutočnosť, že zneužívajúce správanie podniku v dominantnom postavení má nepriaznivé účinky na iných ako ovládaných trhoch, nebráni uplatneniu článku 102 ZFEÚ (pozri v tomto zmysle rozsudok zo 14. novembra 1996, Tetra Pak/Komisia, C-333/94 P, EU:C:1996:436, bod 25).

81 Tvrdenia, ktoré žalobkyňa uvádza na podporu svojho prvého žalobného dôvodu, treba analyzovať práve s prihliadnutím na tieto zásady.

82 V prejednávanej veci treba upresniť, že argumentácia, ktorú žalobkyňa predkladá v rámci prvého žalobného dôvodu, sa týka výlučne právneho kritéria, ktoré Komisia uplatnila na účely kvalifikovania jej správania ako zneužitia dominantného postavenia.

83 V odôvodneniach 177 a 178 napadnutého rozhodnutia Komisia konštatovala, že odstránením železničnej trate bez objektívneho odôvodnenia žalobkyňa zneužila svoje dominantné postavenie na litovskom trhu správy železničnej infraštruktúry. Komisia sa najmä domnievala, že odstránenie železničnej trate nie je za daných právnych a skutkových okolností postupom, ktorý je v súlade s postupmi riadiacimi bežnú hospodársku súťaž. Podľa Komisie toto konanie malo potenciálne protisúťažné účinky na trhu poskytovania služieb železničnej prepravy ropných produktov medzi rafinériou a námornými terminálmi Klaipėda, Riga a Ventspils, a to vytvorením prekážok vstupu na trh.

84 Z toho vyplýva, že správanie vytýkané napadnutým rozhodnutím spočíva v odstránení železničnej trate ako takom, a to bez ohľadu na pozastavenie dopravy na tejto trati 2. septembra 2008 a nevykonanie jej opravy.

85 V tejto súvislosti v rozsahu, v akom žalobkyňa svojou argumentáciou spochybňuje skutočnosť, že odstránenie železničnej trate ako také možno kvalifikovať ako potenciálne zneužívajúce správanie, treba v prvom rade pripomenúť, že zoznam zneužívajúcich postupov uvedený v článku 102 ZFEÚ nie je vyčerpávajúci, takže postupy tam uvedené sú len príkladmi zneužívania dominantného postavenia, ktoré právo Európskej únie zakazuje (pozri rozsudok zo 17. februára 2011, TeliaSonera Sverige, C-52/09, EU:C:2011:83, bod 26 a citovanú judikatúru). Akékoľvek správanie podniku v dominantnom postavení, ktoré je spôsobilé obmedziť hospodársku súťaž na trhu, preto v zásade možno kvalifikovať ako zneužívajúce. Z toho vyplýva, že nie je možné vylúčiť, že odstránenie železničnej trate môže byť samo osebe, nezávisle od pozastavenia dopravy a nevykonania opravy, kvalifikované ako potenciálne zneužívajúce správanie.

86 Preto je potrebné overiť, či v prejednávanej veci Komisia uplatnila v napadnutom rozhodnutí vhodné právne kritérium na to, aby konštatovala, že predmetné konanie, teda odstránenie železničnej trate, predstavuje zneužitie dominantného postavenia v zmysle článku 102 ZFEÚ.

87 Na úvod je potrebné zdôrazniť, že judikatúra týkajúca sa základnej infraštruktúry sa v podstate vzťahuje na okolnosti, za ktorých odmietnutie dodávky zo strany podniku v dominantnom postavení predovšetkým prostredníctvom výkonu vlastníckeho práva môže predstavovať zneužitie dominantného postavenia. Táto judikatúra sa tak vzťahuje najmä na situácie, v ktorých možno slobodný výkon výhradného práva, ktoré je odmenou za vynaloženú investíciu alebo výtvor, obmedziť v záujme neskreslenej hospodárskej súťaže na vnútornom trhu (pozri rozsudok z 1. júla 2010, AstraZeneca/Komisia, T-321/05, EU:T:2010:266, bod 679 a citovanú judikatúru).

88 Konkrétne toto obmedzenie, ktoré má *in fine* za následok uloženie povinnosti poskytnutia prístupu, je prípustné pod podmienkou, že nastali tri výnimočné okolnosti, spresnené Súdnym dvorom najmä v rozsudku z 26. novembra 1998, Bronner (C-7/97, EU:C:1998:569).

89 Vo veci, v ktorej bol vyhlásený rozsudok z 26. novembra 1998, Bronner (C-7/97, EU:C:1998:569), sa Súdny dvor domnieval, že na to, aby odmietnutie podniku s dominantným postavením poskytnúť prístup k službe mohlo predstavovať zneužitie v zmysle článku 102 ZFEÚ, je potrebné, aby toto odmietnutie bolo spôsobilé odstrániť akúkoľvek hospodársku súťaž na trhu na strane žiadateľa o službu, aby toto odmietnutie nemohlo byť objektívne odôvodnené a aby služba ako taká bola nevyhnutná na výkon činnosti žiadateľa (rozsudok z 26. novembra 1998, Bronner, C-7/97, EU:C:1998:569, bod 41; pozri tiež rozsudok z 9. septembra 2009, Clearstream/Komisia, T-301/04, EU:T:2009:317, bod 147 a citovanú judikatúru).

90 Účelom výnimočných okolností uvedených v rozsudku z 26. novembra 1998, Bronner (C-7/97, EU:C:1998:569), je dbať na to, aby povinnosť podniku v dominantnom postavení poskytnúť prístup k svojej infraštruktúre v konečnom dôsledku nenarušila hospodársku súťaž tým, že tento podnik zníži pôvodnú motiváciu vybudovať takúto infraštruktúru. Záujem dominantného podniku investovať do infraštruktúry by sa totiž znížil, keby si jeho konkurenti mohli na požiadanie rozdeliť získaný prospech (pozri v tomto zmysle návrhy, ktoré predniesol generálny advokát Jacobs vo veci Bronner, C-7/97, EU:C:1998:264, bod 57).

91 Takáto požiadavka ochrany motivácie podniku v dominantnom postavení investovať do realizácie základných zariadení však neexistuje, ak uplatniteľný regulačný rámec už ukladá podniku v dominantnom postavení povinnosť ich poskytovania alebo keď dominantné postavenie, ktoré podnik nadobudol na trhu, vyplýva z bývalého štátneho monopolu.

92 Judikatúra tak uznala, že výnimočné okolnosti zavedené v rozsudku z 26. novembra 1998, Bronner (C-7/97, EU:C:1998:569), boli stanovené a uplatnené v kontexte vecí, v ktorých išlo o otázku, či možno na základe článku 102 ZFEÚ vyžadovať od podniku s dominantným postavením, aby iným podnikom poskytol prístup k produktu alebo službe v prípade, že neexistuje akákoľvek zákonná povinnosť v tomto zmysle (rozsudok z 13. decembra 2018, Slovak Telekom/Komisia, T-851/14, v odvolacom konaní, EU:T:2018:929, bod 118). Ak totiž existuje zákonná povinnosť poskytnutia prístupu, normotvorca vykonal potrebné vyváženie hospodárskych stimulov, ktorých ochrana odôvodňuje uplatnenie výnimočných okolností rozvinutých v rozsudku z 26. novembra 1998, Bronner (C-7/97, EU:C:1998:569), už v čase, keď bola takáto povinnosť uložená.

93 Judikatúra tiež uznala, že v rámci uplatnenia článku 102 ZFEÚ sa musí zohľadniť existencia dominantného postavenia, ktorá vychádza zo zákonného monopolu (pozri v tomto zmysle rozsudok z 27. marca 2012, Post Danmark, C-209/10, EU:C:2012:172, bod 23 a citovanú judikatúru). To platí o to viac v prípade, keď podnik v zákonnom monopolnom postavení neinvestoval do realizácie infraštruktúry, keďže táto infraštruktúra bola vybudovaná a rozvinutá z verejných zdrojov.

94 V prejednávanej veci treba v prvom rade uviesť, že žalobkyňa má dominantné postavenie na trhu správy železničnej infraštruktúry, ktoré vyplýva zo zákonného monopolu. Okrem toho žalobkyňa neinvestovala do litovskej železničnej siete, ktorá patrí Litovskej republike a bola vybudovaná a rozvinutá z verejných zdrojov.

95 V druhom rade treba pripomenúť, že žalobkyňa nie je oprávnená slobodne vykonávať výhradné právo vlastniť majetok, ktoré je odmenou za vynaloženú investíciu alebo výtvor. Ako manažér litovskej železničnej infraštruktúry je podľa práva Únie aj podľa vnútroštátneho práva zodpovedná za poskytovanie prístupu k verejnej železničnej infraštruktúre, ako aj za zabezpečenie dobrého technického stavu tejto infraštruktúry a bezpečnej a nepretržitej železničnej dopravy a v prípade prerušenia železničnej dopravy za prijatie všetkých opatrení potrebných na obnovenie bežného stavu.

96 Treba totiž uviesť, že článok 10 smernice Rady 91/440/EHS z 29. júla 1991 o rozvoji železníc spoločenstva (Ú. v. ES L 237, 1991, s. 25; Mim. vyd. 07/001, s. 341) udeľoval železničným spoločnostiam so sídlom v Únii prístup k železničnej infraštruktúre za rovnakých podmienok s cieľom realizácie takýchto služieb vo všetkých členských štátoch. Okrem toho článok 5 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2001/14/ES z 26. februára 2001 o prideľovaní kapacity železničnej infraštruktúry, vyberaní poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry a bezpečnostnej certifikácii (Ú. v. ES L 75, 2001, s. 29; Mim. vyd., 07/005, s. 404) priznával železničným podnikom na nediskriminačnom základe právo na minimálny prístupový balík a traťový prístup k servisným zariadeniam opísaným v prílohe II tejto smernice. Obdobne, ako to bolo uvedené v bode 131 napadnutého rozhodnutia, na vnútroštátnej úrovni pravidlá prideľovania kapacity verejnej železničnej infraštruktúry definujú kategórie služieb infraštruktúry, ktoré zodpovedajú zoznamu služieb uvedenému v prílohe II smernice 2001/14. Konkrétne podľa odseku 57 uvedených pravidiel sa „minimálny prístupový balík“ a prístup k železničnej infraštruktúre musí poskytovať nediskriminačným spôsobom.

97 Okrem toho, ako vyplýva z odôvodnenia 122 napadnutého rozhodnutia, článok 29 ods. 1 smernice 2001/14 stanovoval, že „v prípade narušenia pohybu vlakov spôsobeného technickou poruchou alebo nehodou musí manažér infraštruktúry uskutočniť všetky opatrenia potrebné na obnovenie bežného stavu“. Rovnako tak podľa článku 8 ods. 1 bodu 4 Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto sektoriaus reformos įstatymas (zákon o reforme odvetvia železničnej dopravy Litovskej republiky) z 27. apríla 2004 (Žin., 2004, č. 61-2182), účinného do 8. októbra 2011, bola žalobkyňa povinná zabezpečiť dobrý technický stav verejnej železničnej infraštruktúry a bezpečnú a nepretržitú železničnú dopravu. Navyše odsek 69 pravidiel prideľovania kapacity verejnej železničnej infraštruktúry, prijatých rozhodnutím vlády Litovskej republiky č. 611 z 19. mája 2004, zmeneným a doplneným rozhodnutím č. 167 z 15. februára 2006, stanovuje, že v prípade prerušenia železničnej dopravy spôsobeného dopravnou nehodou na železnici musí manažér infraštruktúry prijať všetky opatrenia potrebné na obnovenie bežného stavu.

98 Vzhľadom na predchádzajúce úvahy je potrebné konštatovať, že na rozdiel od toho, čo tvrdí žalobkyňa, vzhľadom na príslušný regulačný rámec nemožno predmetné správanie, teda odstránenie celej železničnej trate, analyzovať s prihliadnutím na ustálenú judikatúru v oblasti odmietnutia poskytnutia prístupu k základnej infraštruktúre, ale musí sa analyzovať ako konanie, ktoré môže brániť vstupu na trh tým, že sťažuje prístup na trh a má tak za následok protisúťažný účinok uzavretia trhu. Z toho vyplýva, že otázka, či článok 102 ZFEÚ ukladal žalobkyni povinnosť opraviť železničnú trať, je na účely prejednávanej veci irelevantná.

99 Z toho vyplýva, že Komisia sa nedopustila nesprávneho posúdenia, keď neposúdila, či sporné správanie spĺňa podmienky týkajúce sa nevyhnutnosti služby, ku ktorej bol odmietnutý prístup, a odstránenia akejkoľvek hospodárskej súťaže, stanovené v bode 41 rozsudku z 26. novembra 1998, Bronner (C-7/97, EU:C:1998:569). S výhradou prípadného objektívneho odôvodnenia totiž stačilo preukázať, že ide o správanie spôsobilé obmedziť hospodársku súťaž a najmä predstavovať prekážku vstupu na trh (pozri v tomto zmysle rozsudok zo 6. decembra 2012, AstraZeneca/Komisia, C-457/10 P, EU:C:2012:770, body 149 a 153).

100 Žalobkyňa sa v reakcii na argumentáciu Komisie snaží spochybniť tento záver, pričom tvrdí, že podľa článku 102 ZFEÚ nebola povinná investovať svoje zdroje do novej infraštruktúry, keďže železničná trať bola úplne schátraná a nemohla sa už viac využívať. Žalobkyňa predovšetkým uvádza, že nijaké

ustanovenie vnútroštátneho práva jej neukladalo absolútnu povinnosť investovať svoje veľmi obmedzené zdroje do novej infraštruktúry, ktorá by nahradila úplne schátranú železničnú trať, aj keď boli v sieti dostupné iné trasy.

101 V tejto súvislosti treba uviesť, že táto argumentácia sa zakladá na predpoklade, že Komisia namiesto toho, aby ako zneužívajúce konanie preskúmala odstránenie železničnej trate, mala preskúmať, či so zreteľom na judikatúru týkajúcu sa základnej infraštruktúry možno nevykonanie opravy tejto železničnej trate kvalifikovať ako zneužívajúce konanie. Z analýzy uvedenej v bodoch 98 a 99 vyššie však vyplýva, že tento predpoklad je nesprávny.

102 Pokiaľ ide o tvrdenie, podľa ktorého právnym kritériom založeným na judikatúre týkajúcej sa prístupu k základnej infraštruktúre bolo kritérium, ktoré pred oznámením o výhradách zamýšľala uplatniť samotná Komisia, keďže útvary Komisie na stretnutí so žalobkyňou 25. marca 2013 vysvetlili, že teória ujmy je v prejednávanej veci založená na predpoklade, že odstránenie železničnej trate predstavuje odmietnutie poskytnutia prístupu spoločnosti LDZ k základným službám infraštruktúry, stačí uviesť, že pre posúdenie Komisie v napadnutom rozhodnutí nemôže byť záväzná skutočnosť, že v zápisnici zo stretnutia so zástupcami útvarov Komisie, ktoré predchádzalo oznámeniu o výhradách, vypracovanej výlučne právnym poradcom žalobkyne a neschválenej Komisiou, sa uvádza, že „teória ujmy“, ktorú predtým uplatnila, mohla spočívať v odmietnutí poskytnutia základných služieb spoločnosti LDZ. Okrem toho z predmetnej zápisnice výslovne vyplýva, že názory vyjadrené na stretnutí boli iba predbežnými názormi a že Komisia mohla zvážiť aj iné teórie ujmy. Konkrétne z druhého odseku časti „Teória ujmy“ tejto zápisnice vyplýva, že podľa Komisie by sa odstránenie železničnej trate mohlo tiež považovať za obmedzenie hospodárskej súťaže z hľadiska cieľa, keďže by mohlo zabrániť hospodárskej súťaži pri poskytovaní služieb železničnej dopravy.

103 Vzhľadom na predchádzajúce úvahy je potrebné konštatovať, že Komisia nebola povinná posúdiť zlučiteľnosť správania žalobkyne s článkom 102 ZFEÚ so zreteľom na ustálenú judikatúru v oblasti odmietnutia poskytnutia prístupu k základnej infraštruktúre.

104 Prvý žalobný dôvod treba preto zamietnuť ako nedôvodný.

2. O druhom žalobnom dôvode založenom na nesprávnom posúdení a nesprávnom právnom posúdení pri uplatnení článku 102 ZFEÚ, pokiaľ ide o posúdenie predmetného konania

105 Žalobkyňa sa svojím druhým žalobným dôvodom v podstate dovoláva porušenia článku 102 ZFEÚ, ako aj zjavne nesprávnych posúdení, pokiaľ ide o posúdenie predmetného konania, lebo podľa jej názoru za právnych a skutkových okolností prejednávanej veci odstránenie železničnej trate, ktorá bola schátraná a nebola základnou infraštruktúrou, nepredstavovalo zneužitie dominantného postavenia. Žalobkyňa predovšetkým uvádza, že aj keď by odstránenie takejto infraštruktúry mohlo za veľmi výnimočných okolností predstavovať zneužívajúce konanie, hoci podmienky stanovené judikatúrou a pripomenuté v rámci prvého žalobného dôvodu neboli splnené, Komisia z právneho hľadiska dostatočne nepreukázala, že v prejednávanej veci existovali vo vzťahu k železničnej trati takéto veľmi výnimočné okolnosti.

106 Žalobkyňa delí druhý žalobný dôvod na štyri časti.

107 Na úvod je vhodné pripomenúť, že rozsah preskúmania zákonnosti stanovený v článku 263 ZFEÚ sa vzťahuje na všetky časti rozhodnutia Komisie týkajúce sa konaní o uplatnení článkov 101 a 102 ZFEÚ, ktorých hĺbkové právne aj vecné preskúmanie vykonáva Všeobecný súd s ohľadom na dôvody predložené žalobcom, a to s ohľadom na všetky skutočnosti, ktoré tento žalobca predloží (pozri rozsudok z 21. januára 2016, Galp Energía España a i./Komisia, C-603/13 P, EU:C:2016:38, bod 72 a citovanú judikatúru).

a) O prvej časti druhého žalobného dôvodu založenej na nesprávnosti „pochybností“, ktoré Komisia vyjadrila v súvislosti so skutočnou existenciou nedostatkov železničnej trati

108 Prvou časťou druhého žalobného dôvodu žalobkyňa vytýka Komisii, že sa dopustila nesprávneho právneho posúdenia, ako aj nesprávneho posúdenia v rozsahu, v akom pochybnosti, ktoré uviedla v súvislosti s existenciou a významom nedostatkov železničnej trate pre bezpečnosť dopravy, sú nedôvodné. Žalobkyňa predovšetkým vytýka Komisii jej vyhlásenie, že odstránenie železničnej trate nebolo „odôvodnené“ a že technické vysvetlenia, ktoré poskytla v súvislosti so železničnou traťou a jej nedostatkami, boli „málo presvedčivé“. Tvrdí tiež, že „pochybnosti“ vyjadrené v súvislosti s existenciou a významom nedostatkov železničnej trate boli v skutočnosti odôvodnené okolnosťou, že Komisia ju podozrievala z toho, že použila bezpečnostné problémy ako zámienku na utajenie svojho správania.

109 Žalobkyňa uvádza na podporu tejto prvej časti štyri výhrady.

1) O prvej výhrade v rámci prvej časti založenej na existencii pochybností o vzniku deformácie železničnej trate

110 Svojou prvou výhradou žalobkyňa uvádza, že pochybnosti vyjadrené Komisiou v súvislosti so vznikom deformácie sú absolútne nedôvodné. Žalobkyňa tvrdí, že pochybnosti vyjadrené Komisiou, pokiaľ ide o existenciu deformácie, sú založené na podozreniach spojených s tým, že sa na odôvodnenie svojho správania odvolávala na bezpečnostné problémy. V tejto súvislosti uvádza, že deformáciu jej v skutočnosti nahlásili viacerí jej zamestnancami, ktorí sa podieľali na monitorovaní železničnej trate alebo boli za toto monitorovanie zodpovední, pričom ich správy boli z hľadiska opisu deformácie jednotné. Podľa žalobkyne teda neexistuje vôbec žiadny dôvod domnievať sa, že by sa všetci títo zamestnanci mohli „spriahnuť“ s cieľom „vymyslieť si“ deformáciu, ktorá neexistovala.

111 Komisia a vedľajší účastník konania spochybňujú túto výhradu.

112 V prejednávanej veci stačí konštatovať, že ako uznáva aj samotná žalobkyňa, Komisia v odôvodnení 181 napadnutého rozhodnutia uviedla, že napriek svojim pochybnostiam o existencii deformácie založila svoju analýzu na predpoklade, že táto deformácia sa vyskytla tak, ako to prezentovala žalobkyňa. Komisia sa najmä domnievala, že neexistuje dostatok dôkazov na vyvrátenie tvrdení žalobkyne týkajúcich sa vzniku a rozsahu deformácie, čo opätovne potvrdila na pojednávaní v odpovedi na otázku Všeobecného súdu. Okrem toho Komisia rovnako ako žalobkyňa uznala, že viaceré písomné dokumenty predložené žalobkyňou obsahovali záznamy o deformácii. Z odôvodnenia 179 napadnutého rozhodnutia tiež vyplýva, že Komisia preskúmala okolnosti sprevádzajúce vznik deformácie nie preto, aby sa pokúsila preukázať, že žalobkyňa konala so zlým úmyslom tým, že si deformáciu jednoducho vymyslela, ale len preto, že vedľajší účastník konania tvrdil, že k vzniku deformácie nemohlo dôjsť spôsobom opísaným žalobkyňou, čo žalobkyňa dôrazne spochybnila.

113 V dôsledku toho treba konštatovať, že argumentáciu žalobkyne založenú na existencii údajných pochybností, ktoré Komisia vyjadrila v súvislosti s existenciou deformácie železničnej trate, treba zamietnuť.

2) O druhej výhrade v rámci prvej časti založenej na nesprávnom posúdení tvrdenia, podľa ktorého bola železničná trať odstránená výlučne v dôsledku deformácie

114 Svojou druhou výhradou žalobkyňa spochybňuje tvrdenie uvedené v odôvodnení 329 napadnutého rozhodnutia, podľa ktorého vo svojej odpovedi na prvú žiadosť o informácie zo 6. januára 2012 pôvodne tvrdila, že odstránenie celej železničnej trate bolo výlučne dôsledkom vzniku deformácie. V tejto súvislosti tvrdí, že vo svojej odpovedi odkázala na podrobný opis postupu, ktorý viedol k vyradeniu železničnej trate z prevádzky a k jej odstráneniu. Žalobkyňa sa preto domnieva, že tak vo svojej odpovedi na prvú žiadosť o informácie, ako aj vo svojich pripomienkach k oznámeniu

o výhradách uviedla rovnaké tvrdenia, a to že hoci ju k posúdeniu stavu celej železničnej trate viedla daná deformácia, jej odstránenie bolo odôvodnené práve celkovým stavom železničnej trate a nie vznikom samotnej deformácie.

115 Komisia a vedľajší účastník konania spochybňujú túto výhradu.

116 V prejednávanej veci treba uviesť, že ako bolo konštatované v odôvodnení 329 napadnutého rozhodnutia, žalobkyňa v odpovedi na prvú žiadosť o informácie tvrdila, že „vyradenie z prevádzky a následné odstránenie litovského úseku [železničnej trate] bolo dôsledkom mimoriadnej udalosti, ku ktorej došlo na železničnej trati 2. septembra 2008“. Žalobkyňa však bezprostredne po tejto vete odkázala na „podrobný opis postupu, ktorý viedol k vyradeniu z prevádzky a k odstráneniu [železničnej trate]“.

117 Aj za predpokladu, že by tvrdenie obsiahnuté v napadnutom rozhodnutí, podľa ktorého žalobkyňa pôvodne tvrdila, že odstránenie železničnej trate bolo dôsledkom výskytu deformácie, nebolo vyjadrené správne, ako to tvrdí žalobkyňa, treba konštatovať, že táto okolnosť je irelevantná, keďže Komisia v napadnutom rozhodnutí nezaložila svoju analýzu na tomto tvrdení, ale na argumentácii žalobkyne uvedenej v odpovedi na oznámenie o výhradách. Sporné tvrdenie totiž slúžilo iba na vylúčenie toho, že by deformácia sama osebe mohla odôvodniť odstránenie celej železničnej trate.

118 Z toho vyplýva, že túto výhradu žalobkyne treba zamietnuť.

3) O tretej výhrade v rámci prvej časti založenej na nesprávnom posúdení rozdielov medzi správami z 5. septembra 2008 a listami zo 4. a 5. septembra 2008

119 Svojou treťou výhradou žalobkyňa tvrdí, že údajné nevysvetlené rozdiely medzi správami z 5. septembra 2008 na jednej strane a dvomi listami miestneho riaditeľa pobočky žalobkyne (ďalej len „miestny riaditeľ“) zo 4. a 5. septembra 2008 na druhej strane, na ktoré Komisia poukázala v odôvodnení 334 napadnutého rozhodnutia, a podľa ktorých sa na jednej strane v správach uvádzalo, že je postačujúce vykonať lokálnu opravu v mieste vzniku deformácie, zatiaľ čo na druhej strane sa v listoch miestneho riaditeľa poukazovalo na potreby vykonania komplexnejších prác na železničnej trati, boli spôsobené tým, že úloha štyroch členov kontrolnej komisie sa obmedzovala na analýzu deformácie a že skúmali výlučne miesto deformácie a nie celú železničnú trať. Naopak, úloha miestneho riaditeľa, ktorému členovia kontrolnej komisie predložili svoje správy, nebola obmedzená. Bol totiž najskúsenejším zamestnancom, keďže bol zodpovedný za infraštruktúru a bezpečnosť dopravy vo svojom regióne a jeho hlavná zodpovednosť spočívala v posúdení významu mimoriadnej udalosti pre bezpečnosť celej železničnej trate. Na základe svojich skúseností s touto železničnou traťou a vzhľadom na skutočnosť, že všetky skôr prijaté opatrenia, najmä drobné opravy a zníženie rýchlosti na 25 km/h, nezabránili tak závažnej mimoriadnej udalosti, akou je deformácia, ktorá mohla mať potenciálne devastačný vplyv na životné prostredie (ropné znečistenie) a ku ktorej mohlo dôjsť aj na akomkoľvek inom úseku železničnej trate, dospel k záveru, že na obnovenie bezpečnej dopravy je potrebné vykonať renováciu, teda rekonštrukciu celej železničnej trate. Okrem toho žalobkyňa spresňuje, že dobre vedela o obmedzení rýchlosti na trati, takže Komisia nemohla vyvodiť nijaký záver z okolnosti, že miestny riaditeľ vo svojich listoch zo 4. a 5. septembra 2008 výslovne neuviedol, že zníženie maximálnej rýchlosti nezabránilo vzniku deformácie.

120 Komisia a vedľajší účastník konania spochybňujú túto výhradu.

121 V tejto súvislosti treba pripomenúť, že žalobkyňa vymenovala 3. septembra 2008 kontrolnú komisiu zloženú z vedúcich zamestnancov jej miestnej pobočky, aby vyšetrila dôvody vzniku deformácie. Kontrolná komisia navštívila a skontrolovala len miesto výskytu deformácie. Jej závery sa teda vzťahovali na stav železničnej trate iba v tomto mieste. Kontrolná komisia predložila dve správy, a to správu z vyšetrovania z 5. septembra 2008 a technickú správu z 5. septembra 2008.

122 Podľa správy z vyšetrovania z 5. septembra 2008 bola deformácia spôsobená fyzickým poškodením mnohých prvkov tvoriacich konštrukciu železničnej trate. Táto správa z vyšetrovania tiež potvrdila, že doprava musí zostať pozastavená „až do doby, kým nebudú ukončené všetky rekonštrukčné práce a opravy“.

123 Stanoviská uvedené v správe z vyšetrovania z 5. septembra 2008 potvrdila technická správa z 5. septembra 2008, ktorá sa rovnako ako správa z vyšetrovania týkala výlučne miesta výskytu deformácie a identifikovala jej príčinu v rôznych problémoch súvisiacich s konštrukciou železničnej trate. Technická správa z 5. septembra 2008 dospela k záveru, že dopravnú nehodu, ku ktorej došlo vo forme deformácie na železničnej trati, treba kvalifikovať ako mimoriadnu udalosť a že bola spôsobená fyzickým opotrebovaním vrchných prvkov konštrukcie železničnej trate.

124 Dňa 4. septembra 2008, deň pred predložením správ kontrolnej komisie z 5. septembra, zaslal miestny riaditeľ list riaditeľstvu železničnej infraštruktúry spoločnosti LG. Miestny riaditeľ v tomto liste uviedol rovnaké zistenia aké boli uvedené v správach z 5. septembra 2008, dospel však k záveru, že „čiastková oprava železničnej trate by tento problém nevyriešila“, a požiadal o povolenie a financovanie potrebné na realizáciu projektu opravy celej železničnej trate.

125 Miestny riaditeľ zopakoval svoje závery v druhom liste z 5. septembra 2008, v ktorom odhadol náklady na práce na 38 miliónov litovských litas (LTL), čo je približne 11,2 milióna eur.

126 Po prvé treba teda pripomenúť, že z obsahu listov miestneho riaditeľa zo 4. a 5. septembra 2008 v rozpore s tvrdením žalobkyne nevyplýva, že jeho poverenie sa neobmedzovalo len na miesto vzniku deformácie, čo je dôvod, prečo musel posúdiť stav celej železničnej trate, zatiaľ čo kontrolná komisia vymenovaná 3. septembra 2008 obmedzila svoje preskúmanie len na miesto vzniku deformácie. V liste zo 4. septembra 2008 totiž autor len informoval, že počas pravidelnej kontroly bola nahlásená deformácia na osemnástom kilometri železničnej trate, potom uviedol výsledky kontroly týkajúcej sa príčiny vzniku deformácie a na záver vyhlásil, že „čiastkové opravy by tento problém nevyriešili“. Na záver tiež požiadal o povolenie a financovanie potrebné na realizáciu projektu opravy celej železničnej trate. Rovnako tak aj list z 5. septembra 2008 je stručným listom, v ktorom miestny riaditeľ uviedol dátum a čas vzniku deformácie, ako aj názor, že na obnovenie dopravy na železničnej trati je potrebné vykonať práce na celej tejto trati. Taktiež odhadol náklady na práce na 38 miliónov LTL a požiadal adresáta o pomoc pri pridelení finančných prostriedkov na vykonanie týchto prác.

127 Po druhé, ako uvádza Komisia, treba konštatovať, že členovia kontrolnej komisie vymenovanej 3. septembra 2008, ktorí vypracovali správy z 5. septembra 2008 a odporučili lokálnu opravu deformácie, boli vedúcimi zamestnancami rovnakej pobočky spoločnosti LG ako miestny riaditeľ, a rovnako ako on museli poznať históriu tejto železničnej trate.

128 Po tretie, ako sa konštatuje v odôvodnení 332 napadnutého rozhodnutia, treba poznamenať, že z porovnania správ z 5. septembra 2008 s listom miestneho riaditeľa zo 4. septembra 2008, ako je zhrnutý v tabuľke č. 2 uvedenej v odôvodnení 46 napadnutého rozhodnutia, vyplýva, že všetky tri dokumenty poukazujú na rovnaké problémy týkajúce sa konštrukcie železničnej trate. V dôsledku toho je ťažké pochopiť dôvody, prečo správy z 5. septembra 2008 odporučili vykonanie lokálnych opráv v mieste vzniku deformácie, zatiaľ čo listy zo 4. a 5. septembra 2008 presadzovali vykonanie komplexných opráv na celej železničnej trati.

129 Po štvrté treba konštatovať, že žalobkyňa nemôže dôvodne tvrdiť, že miestny riaditeľ dospel k záveru o potrebe odstránenia a celkovej rekonštrukcie železničnej trate na základe svojej skúsenosti s touto traťou a z dôvodu, že skôr prijaté opatrenia, najmä zníženie rýchlosti, nezabránili vzniku deformácie. V listoch miestneho riaditeľa zo 4. a 5. septembra 2008 sa totiž nespomína údajný neúspech predchádzajúcich opatrení, akým bolo obmedzenie rýchlosti. Predovšetkým list miestneho riaditeľa zo 4. septembra 2008 sa bez ďalších spresnení obmedzil na konštatovanie, že „čiastkové opravy by tento problém nevyriešili“. Okrem toho okolnosť, že otázka obmedzenia rýchlosti na železnici bola v rámci

spoločnosti LG dobre známa, nemôže ani za predpokladu jej preukázania doplniť chýbajúce poukázanie na neúspech predchádzajúcich opatrení, a v každom prípade ani odôvodniť nezrovnalosti medzi správami z 5. septembra 2008 a listami miestneho riaditeľa.

130 Z toho vyplýva, že odôvodnenia uvedené žalobkyňou s cieľom vysvetliť rozdiely medzi správami z 5. septembra 2008 a listami miestneho riaditeľa zo 4. a 5. septembra 2008 nie sú postačujúce na vyvrátenie konštatovania o nezrovnalostiach, na ktoré Komisia poukázala v napadnutom rozhodnutí.

131 V dôsledku toho treba túto výhradu žalobkyne zamietnuť.

4) O štvrtej výhrade v rámci prvej časti založenej na tom, že Komisia nesprávne zamietla tvrdenia týkajúce sa systémových problémov podvalového podložia

132 Žalobkyňa v rámci svojej štvrtej výhrady uvádza, že tvrdenia, ktoré predložila v súvislosti so systémovými problémami podvalového podložia, neboli nejednotné či málo presvedčivé, ako sa domnievala Komisia v napadnutom rozhodnutí. Tieto tvrdenia možno podľa jej názoru vysvetliť osobitnou okolnosťou, že konkrétny znalec v odvetví podvalových podloží a koľajových lôžok mohol analyzovať železničnú trasu až s oneskorením, a to 11. septembra 2008. Mimoriadna komisia zriadená 10. septembra 2018, ktorá preskúmala železničnú trať, konštatovala okrem iného pokročilé poškodenie koľajového lôžka, štyri „výmole“ svedčiace o „porušeniach železničného telesa“, ako aj šírku podložia nezodpovedajúcu technickým predpisom. Na základe týchto zistení dospela mimoriadna komisia k záveru, že v tomto prípade musela byť deformácia vyvolaná systémovými problémami v systéme upevnenia a v podvalovom podloží. Podľa žalobkyne tento záver nevyžadoval vyhĺbenie podvalového podložia. Tieto úplne viditeľné nedostatky týkajúce sa najmä stavu a tvaru koľajového lôžka, ktoré boli jasným náznakom zlého stavu podvalového podložia vo všeobecnosti, totiž samé osebe postačovali na to, aby umožnili expertom dospieť k ich záverom.

133 Okrem toho podľa žalobkyne bola železničná trať vo všeobecnosti vo veľmi zlom stave a výskyt deformácie bol pre mimoriadnu komisiu jasným znakom toho, že dovtedy prijaté čiastkové opatrenia (drobné opravy konštrukcie trate a zníženie rýchlosti) neboli dostatočné na vyriešenie vzniknutých vážnych bezpečnostných problémov. Na základe jasných technických záverov znalca v odvetví podvalových podloží a koľajových lôžok, ako aj záverov mimoriadnej komisie ako celku, preto z pohľadu žalobkyne neexistovalo iné riešenie než rekonštrukcia celej železničnej trate, aby sa predišlo vzniku ďalších nebezpečných mimoriadnych udalostí či dokonca nehôd. Podľa žalobkyne teda práve toto nové komplexné a podrobné posúdenie železničnej trate ako celku predstavovalo základ pre rozhodnutie o odstránení železničnej trate.

134 Komisia a vedľajší účastník konania spochybňujú túto výhradu.

135 V prejednávanej veci treba pripomenúť, že Komisia v odôvodnení 336 napadnutého rozhodnutia poznamenala, že žalobkyňa vo svojej korešpondencii s ministrom dopravy a komunikácií a vo svojich pripomienkach predložených počas správneho konania častokrát uvádzala, že hlavný dôvod odstránenia celej železničnej trate treba hľadať v systémovom probléme podložia tejto trate, teda v poškodení koľajového lôžka, ktoré viedlo k zúženiu podvalového podložia, ktorého oprava si vyžadovala odstránenie celej konštrukcie trate. V odôvodnení 337 napadnutého rozhodnutia však Komisia zdôraznila, že stav železničnej trate bol známy prinajmenšom od predchádzajúcej správy z 3. septembra 2004, a napriek tomu nebol v tomto období až do vypracovania správy z mimoriadnej kontroly z 12. septembra 2008 nahlásený nijaký systémový problém v podvalovom podloží, hoci táto železničná trať bola v období medzi týmito dvoma dátumami pravidelne kontrolovaná.

136 Komisia okrem toho v odôvodnení 338 napadnutého rozhodnutia spresnila, že žalobkyňa vo svojej odpovedi na oznámenie o výhradách vyhlásila, že na rozdiel od kontrolnej komisie, ktorá pripravila správy z 5. septembra 2008 a nepoukázala na nijaký problém s podvalovým podložím, členmi

mimoriadnej kontrolnej komisie zriadenej 10. septembra 2008 boli odborníci na podvalové podložia a koľajové lôžka, ktorí sa domnievali, že „na vykonanie analýzy podvalového podložia je nutné vyhĺbiť koľajové lôžko, keďže zlý stav podložia nie je viditeľný“.

137 Z odôvodnenia 339 napadnutého rozhodnutia však vyplýva, že keď chcela Komisia následne získať presnejšie informácie k tomuto novému vysvetleniu, žalobkyňa uviedla, že mimoriadna kontrolná komisia vôbec nepristúpila k vyhĺbeniu koľajového lôžka trate.

138 Okrem toho z odôvodnenia 340 napadnutého rozhodnutia vyplýva, že žalobkyňa vo svojej odpovedi na list opisujúci skutkový stav opätovne zmenila svoje vysvetlenia, pričom tvrdila, že hlavným cieľom mimoriadnej kontrolnej komisie bolo vykonať vizuálne posúdenie železničnej trate s cieľom zistiť viditeľné nedostatky. Podľa žalobkyne mohla byť osobitná analýza vykonaná až po zistení týchto vizuálnych nedostatkov. V tom istom odôvodnení napadnutého rozhodnutia sa však uvádza, že v správe z mimoriadnej kontroly z 12. septembra 2008 sa žiaden z týchto nedostatkov nespomínal a rozhodnutie o odstránení železničnej trate bolo prijaté predtým, než by kontrolná komisia vykonala akúkoľvek osobitnú analýzu, ktorá by pravdepodobne zahŕňala vyhĺbenie koľajového lôžka.

139 V prvom rade je teda potrebné konštatovať, že správa z kontroly mimoriadnej komisie z 12. septembra 2008 obsahovala dve rôzne časti, z ktorých jedna sa týkala hlavných charakteristík železničnej trate a druhá sa týkala nedostatkov zistených na tejto trati v dôsledku deformácie. V tejto správe z kontroly sa medzi nedostatkami zistenými na železničnej trati nespomínal stupeň poškodenia koľajového lôžka, táto skutočnosť sa však spomínala v časti vyhradenej pre hlavné charakteristiky železničnej trate, a to popri iných skutočnostiach, ako napríklad typ koľajníc, typ železničných podvalov a intenzita premávky. Z toho vyplýva, že poškodenie koľajového lôžka, ako bolo uvedené v správe z kontroly mimoriadnej komisie z 12. septembra 2008, teda v rámci konštantných a objektívnych charakteristík železničnej trate, je pre vysvetlenie potreby odstránenia celej železničnej trate irelevantné.

140 Okrem toho jediným nedostatkom týkajúcim sa podvalového podložia uvedeným v predmetnej správe boli štyri „výmole“ svedčiace o „porušeniach podložia“, ako aj šírka podložia nezodpovedajúca technickým predpisom. Ako však poznamenáva Komisia, žalobkyňa nevysvetľuje, prečo by si výskyt štyroch výmoľov na železničnej trati vyžadoval odstránenie celej tejto trate.

141 V druhom rade, pokiaľ ide o tvrdenie, podľa ktorého na to, aby mohla mimoriadna komisia dospieť k záveru o existencii problémov s podvalovým podložím, nebolo potrebné vyhĺbiť koľajové lôžko, treba uviesť, že takéto tvrdenie je aj za predpokladu jeho preukázania v rozpore s tvrdením žalobkyne uvedeným v jej odpovedi na oznámenie o výhradách, podľa ktorého zlý stav podložia nebol viditeľný a jeho preskúmanie si vyžadovalo vyhĺbenie koľajového lôžka. Tento rozpor pritom potvrdzuje ťažkosti žalobkyne s poskytnutím jednotného odôvodnenia pre odstránenie železničnej trate.

142 V treťom a poslednom rade treba konštatovať, že tvrdenia uvedené žalobkyňou na podporu štvrtej výhrady nie sú postačujúce na vysvetlenie ostatných nezrovnalostí, na ktoré Komisia poukázala v napadnutom rozhodnutí, najmä v jeho odôvodnení 340.

143 Vzhľadom na všetky predchádzajúce úvahy treba konštatovať, že Komisia sa nedopustila nesprávneho posúdenia, keď dospela k záveru, že tvrdenia žalobkyne týkajúce sa systémových problémov podvalového podložia sú nejednotné alebo málo presvedčivé.

144 Tento záver nemôže spochybniť ani tvrdenie žalobkyne, podľa ktorého veľmi zlý celkový stav železničnej trate v spojení s novým podrobným komplexným posúdením tejto trate ako celku, ktoré vykonala mimoriadna komisia v nadväznosti na zistenie deformácie, ju priviedol k záveru, že na bezpečné obnovenie dopravy je potrebné vykonať rekonštrukciu celej železničnej trate. Takéto tvrdenie nie je totiž relevantné na účely spochybnenia pochybností, ktoré Komisia vzniesla v súvislosti

so systémovými problémami podvalového podložia na základe dokumentov predložených žalobkyňou. V každom prípade, keďže toto tvrdenie bolo zopakované v rámci druhej časti druhého žalobného dôvodu, bude predmetom analýzy v rámci tejto časti.

145 Výhradu žalobkyne treba preto zamietnuť.

146 Vzhľadom na všetky predchádzajúce úvahy treba konštatovať, že žiadna z výhrad uvedených žalobkyňou na podporu prvej časti druhého žalobného dôvodu nemôže spochybniť záver, ku ktorému dospela Komisia v napadnutom rozhodnutí, podľa ktorého vysvetlenia uvedené v súvislosti s existenciou a významom nedostatkov železničnej trate pre bezpečnosť dopravy sú navzájom nezlučiteľné, rozporuplné a málo presvedčivé.

147 V dôsledku toho treba prvú časť druhého žalobného dôvodu zamietnuť.

b) O druhej časti druhého žalobného dôvodu založenej na nesprávnych posúdeniach v rozsahu, v akom Komisia považovala odstránenie železničnej trate za „mimoriadne neobvyklé“

148 Žalobkyňa po tom, čo pripomenula, že na základe technických záverov prijatých po kontrole vykonanej mimoriadnou komisiou mala dve možnosti, a to buď cielené počiatočné opravy nasledované úplnou rekonštrukciou celej železničnej trate v horizonte piatich rokov (ďalej len „možnosť č. 1“), alebo okamžitú úplnú rekonštrukciu železničnej trate (ďalej len „možnosť č. 2“), tvrdí, že za osobitných okolností tejto veci nebola realizácia možnosti č. 2 „mimoriadne neobvyklá“, takže túto okolnosť nemožno použiť ako podstatný znak zneužívajúceho konania.

149 Po prvé žalobkyňa v tejto súvislosti tvrdí, že „mimoriadne neobvyklá“ bola práve železničná trať, keďže v čase skutkových okolností mala takmer 140 rokov a od roku 1972 sa nevykonala nijaká jej obnova väčšieho rozsahu. Na celej železničnej trati boli zistené viaceré nedostatky, vykonali sa však len drobné opravy spojené so znížením prevádzkovej rýchlosti vlakov na 25 km/h. Podľa žalobkyne takéto opatrenia neboli ani zďaleka v súlade s odvetvovou praxou v Európe a odzrkadľovali jej veľmi zložitú finančnú situáciu, ako aj situáciu jej jediného akcionára, Litovskej republiky.

150 Po druhé žalobkyňa tvrdí, že po vzniku deformácie a podrobnom posúdení stavu celej železničnej trate vykonanom mimoriadnou komisiou bolo zrejmé, že ďalšia čiastková a finančne nenákladná oprava by nevyriešila bezpečnostné problémy železničnej trate. Z tohto dôvodu žalobkyňa 19. septembra 2008 rozhodla, že jediným spôsobom zaistenia bezpečnosti dopravy je rekonštrukcia železničnej trate (či už v rámci možnosti č. 1 alebo možnosti č. 2).

151 Po tretie žalobkyňa tvrdí, že spomedzi dvoch možností, z ktorých si musela vybrať, bola možnosť č. 2 jediným vhodným a ekonomicky rozumným riešením. Podľa jej názoru by počiatočné opravy v skutočnosti nevyriešili rôzne existujúce problémy, keďže aj pri realizácii možnosti č. 1 by bola v horizonte piatich rokov potrebná rekonštrukcia celej železničnej trate. Okrem toho možnosť č. 1 by bola v konečnom dôsledku finančne nákladnejšia ako možnosť č. 2. Možnosť č. 1 by tiež vyžadovala značné množstvo duplicitných prác na rozdiel od možnosti č. 2, v ktorej by sa práce vykonali len jedenkrát. Navyše všetok materiál použitý pri počiatočných opravách by bolo potrebné pri neskoršej rekonštrukcii znova vymeniť.

152 Po štvrté žalobkyňa tvrdí, že vzhľadom na to, že možnosť č. 2 bola jediným vhodným a ekonomicky rozumným riešením, nemala nijaký dôvod oddaľovať jej realizáciu. Okrem toho samotná LDZ vysvetlila, že železničná trať sa obvykle odstráni, ak neexistuje nijaký dôvod domnievať sa, že sa bude opätovne využívať. LDZ tiež potvrdila, že odstránenie je obvyklou praxou, ktorá sa vyžaduje v prípade, ak majú byť existujúce koľajnice nahradené inými koľajnicami, alebo ak je potrebné vykonať obnovovacie práce, napríklad obnovu podložia a koľajového lôžka, ktoré sa z technického hľadiska nemôžu uskutočniť, pokiaľ nedošlo k odstráneniu koľajníc. Okrem toho žalobkyňa tvrdí, že rozhodla

o opätovnom použití niektorých materiálov zo železničnej trate na opravu iných tratí. Podľa žalobkyne by počas zimy došlo k poškodeniu týchto materiálov, keby ich v októbri 2008 urýchlene neodstránila s cieľom ich bezpečného uskladnenia. Žalobkyňa napokon tvrdí, že tým, že urýchlene odstránila železničnú trať a súčasne požiadala o finančné prostriedky na jej rekonštrukciu, dostatočne preukázala spoločnosti Orlen, ktorá na ňu vyvíjala neustály tlak, svoje odhodlanie zrekonštruovať železničnú trať v súlade so stanovenými zmluvnými povinnosťami.

153 Po piate žalobkyňa tvrdí, že v čase demontáže železničnej trate, teda 3. októbra 2008, mohla odôvodnene očakávať, že získa finančné prostriedky potrebné na rekonštrukciu železničnej trate, lebo ešte nepociťovala dôsledky finančnej krízy, ktorú spustil bankrot banky Lehman Brothers v septembri 2008. Žalobkyňa predovšetkým uvádza, že v čase skutkových okolností nemohla predvídať takýto nepriaznivý vývoj situácie, ktorá ju od konca roka 2008 prinútila zastaviť realizáciu jej hlavných projektov obnovy, z ktorých jeden sa týkal železničnej trate. Okrem toho žalobkyňa zdôrazňuje, že v čase skutkových okolností boli ešte k dispozícii finančné prostriedky Únie určené na veľké investície do železničnej infraštruktúry na obdobie rokov 2007 - 2013 a že legitímne očakávala, že ich bude môcť využiť na financovanie rekonštrukcie železničnej trate. Tvrdenie uvedené v napadnutom rozhodnutí, podľa ktorého žalobkyňa v liste z 2. októbra 2008 zaslanom ministerstvu dopravy a komunikácií nevynaložila skutočnú snahu o získanie financovania na obnovu železničnej trate, je preto neopodstatnené.

154 Žalobkyňa vo svojich pripomienkach k vyjadreniu vedľajšieho účastníka konania spresňuje, že nemala dostatok finančných prostriedkov na realizáciu všetkých veľkých obnovovacích prác na svojej sieti a musela rozhodnúť, ako čo najvhodnejším spôsobom použiť svoje veľmi obmedzené zdroje. V čase odstránenia železničnej trate boli k dispozícii finančné prostriedky Únie a jedinou otázkou zostávalo pridelenie časti týchto finančných prostriedkov na železničnú trať. Mimoriadna udalosť však úplne zmenila analýzu priorít. Žalobkyňa okrem toho uvádza, že vzhľadom na čistý zisk dosiahnutý v roku 2008 by v prípade, že by nezískala financovanie z prostriedkov Únie alebo štátu, mala k dispozícii dostatočné vlastné zdroje na celkové financovanie rekonštrukcie železničnej trate.

155 Komisia a vedľajší účastník konania spochybňujú túto argumentáciu.

156 Treba konštatovať, že žalobkyňa svojou argumentáciou spochybňuje posúdenia, ktoré Komisia uviedla v odôvodneniach 184 až 198 napadnutého rozhodnutia a podľa ktorých v podstate jednak železničná trať bola odstránená veľmi unáhlene bez prijatia akýchkoľvek prípravných opatrení na jej rekonštrukciu (odôvodnenia 184 až 193 napadnutého rozhodnutia) a jednak toto odstránenie bolo v rozpore s obvyklou praxou v odvetví železničnej dopravy (odôvodnenia 194 až 198 napadnutého rozhodnutia).

157 V tejto súvislosti treba po prvé pripomenúť, že Komisia sa v odôvodnení 184 napadnutého rozhodnutia domnievala, že žalobkyňa odstránila železničnú trať veľmi unáhlene bez toho, aby mobilizovala potrebné finančné prostriedky a bez toho, aby vykonala bežné prípravné kroky na jej rekonštrukciu. Z odôvodnenia 185 napadnutého rozhodnutia vyplýva, že žalobkyňa v odpovedi na žiadosť Komisie o informácie vysvetlila, že „litovský úsek [železničnej trate] bol odstránený… s cieľom vykonať rekonštrukčné práce a čo najskôr obnoviť jej prevádzku, lebo táto trať je dôležitá pre Orlen, jedného z jej hlavných zákazníkov“. Žalobkyňa tiež spresňuje, že „konala pod neustálym tlakom spoločnosti Orlen na urýchlenie rekonštrukcie tejto trate, a teda vynaložila všemožné úsilie na čo najskoršie vykonanie potrebných prác“.

158 Po druhé Komisia v odôvodnení 186 napadnutého rozhodnutia uviedla, že žalobkyňa sa v tom čase domnievala, že nedisponuje dostatočnými finančnými prostriedkami na obnovu železničnej trate a že bolo zjavné, že pred získaním finančných prostriedkov na projekt tohto rozsahu by bolo nutné zavŕšiť zdĺhavý administratívny proces. Podľa pravidiel stanovených v tom čase Litovskou republikou sa totiž veľké práce na infraštruktúre financovali z finančných prostriedkov Únie, zatiaľ čo obmedzené zdroje žalobkyne sa mali použiť len na bežnú údržbu infraštruktúry. Žiadosť o financovanie z prostriedkov Únie mala byť podporená prípravnými opatreniami, vrátane štúdie uskutočniteľnosti, ktorej

vypracovanie trvalo v prejednávanej veci dva roky. Konečné rozhodnutie o pridelení štrukturálnych fondov Únie na projekt malo prijať ministerstvo dopravy a komunikácií. Neexistovala teda nijaká záruka získania finančných prostriedkov, takže odstránenie železničnej trate nebolo vôbec naliehavé. Komisia napokon v odôvodnení 187 napadnutého rozhodnutia tiež poznamenala, že odstránenie celej železničnej trate by neumožnilo ušetriť množstvo času, keď skutočná rekonštrukcia by mohla začať po ukončení všetkých predchádzajúcich administratívnych etáp.

159 Okrem toho z odôvodnenia 188 napadnutého rozhodnutia vyplýva, že Komisia požiadala žalobkyňu o vysvetlenie, akým spôsobom by odstránenie železničnej trate v októbri 2008 mohlo urýchliť jej rekonštrukciu, keďže bolo ešte potrebné podstúpiť zdĺhavé a neisté konanie vo veci žiadosti o potrebné finančné prostriedky. Z toho istého odôvodnenia vyplýva, že žalobkyňa vo svojej odpovedi v podstate zopakovala svoje tvrdenie, že odstránenie železničnej trate bolo nevyhnutnou etapou na jej rekonštrukciu a malo slúžiť na skrátenie času potrebného na vykonanie zostávajúcich prác. Dodala, že toto konanie nie je zdĺhavé, ale skôr jednoduché, že „pri podaní žiadosti o financovanie mohla odôvodnene očakávať, že na tento projekt budú poskytnuté finančné prostriedky“ a že „túto dôveru posilnila skutočnosť, že bola vyzvaná na predloženie štúdie uskutočniteľnosti projektu“. Podľa odôvodnenia 189 napadnutého rozhodnutia žalobkyňa vo svojej odpovedi na oznámenie o výhradách zopakovala svoje tvrdenie, podľa ktorého odstránila trať s jediným úmyslom čo najrýchlejšie ju opraviť. Tvrdila, že odstránenie železničnej trate nie je mimoriadnym, ale skôr nevyhnutným opatrením pred tým, ako môže byť v plnom rozsahu opravená krátka trasa a obnovená prevádzka.

160 Po tretie v odôvodnení 190 napadnutého rozhodnutia Komisia uviedla, že žalobkyňa predložila svoju žiadosť o financovanie 2. októbra 2008 v krátkom liste zaslanom ministrovi dopravy a komunikácií, v ktorom žiadala o 620 miliónov LTL (približne 179,71 milióna eur) na obnovu ôsmich rôznych železničných tratí, vrátane predmetnej železničnej trate, pričom sa k tejto trati nijako osobitne nevyjadrila. Okrem toho Komisia zdôraznila, že bežný schvaľovací proces musí byť dlhý a jeho výsledok nie je možné zaručiť. Žalobkyňa však začala s odstraňovaním železničnej trate hneď od nasledujúceho dňa, 3. októbra 2008, bez toho, aby vôbec čakala na odpoveď ministra dopravy a komunikácií. Z odôvodnenia 191 napadnutého rozhodnutia vyplýva, že ministerstvo dopravy a komunikácii v odpovedi, ktorá jej bola doručená 28. októbra 2008, zdôraznilo, že vzhľadom na to, že tieto projekty neboli v minulosti schválené, ich financovanie nebolo plánované. Ministerstvo dopravy a komunikácií okrem toho pripomenulo žalobkyni, že finančné prostriedky Únie sú ešte k dispozícii, a vyzvalo ju, aby identifikovala projekty na získanie financovania. Keďže však úspech žiadosti o financovanie závisí od výsledkov štúdie uskutočniteľnosti a rozhodnutia ministerstva dopravy a komunikácií, žalobkyňa nemohla podľa Komisie odôvodnene očakávať, že jej budú v krátkej dobe poskytnuté finančné prostriedky Únie.

161 Po štvrté v odôvodnení 192 napadnutého rozhodnutia sa Komisia domnievala, že neskoršie kroky žalobkyne taktiež svedčia o tom, že sa nesnažila železničnú trať zrekonštruovať. Komisia v tejto súvislosti predovšetkým zdôraznila, že žalobkyňa pripravila poznámky pre litovskú vládu, aby sa vyjadrila proti rekonštrukcii železničnej trate, pričom odporučila doplniť obnovu železničnej trate do zoznamu prednostného financovania iba preto, že ju o to požiadala vláda.

162 Okrem toho v odôvodnení 194 a nasl. napadnutého rozhodnutia Komisia spresnila dôvody, prečo považuje odstránenie železničnej trate za „mimoriadne neobvyklé“ a v rozpore s „bežnou praxou“ v odvetví železničnej dopravy. Komisia totiž jednak uviedla, že hoci v Litve existovalo viacero železničných tratí, na ktorých bola pozastavená doprava, žalobkyňa nebola schopná uviesť iný príklad trate, ktorá by bola odstránená predtým, ako bolo možné začať s obnovovacími prácami.

163 Komisia tiež pripomenula, že zaslala žiadosti o informácie manažérom železničnej infraštruktúry v ďalších dvoch pobaltských štátoch, a to v Estónskej republike a Lotyšskej republike. Manažér estónskej železničnej infraštruktúry dokázal uviesť len jediný príklad odstránenia dlhého úseku trate. V danom prípade bola trať odstránená, lebo samotná trasa bola vyradená z prevádzky, zrušená a nahradená inou trasou. Estónsky manažér železničnej infraštruktúry tiež uviedol, že práce

vyžadujúce si odstránenie tratí sa nevykonávajú na celej trati súčasne, ale v intervaloch, v rámci ktorých dochádza k prerušeniu dopravy na maximálne dvanásť hodín. S veľkými opravami, vrátane odstránenia trate, sa začína až po ukončení administratívneho konania, v rámci ktorého boli tieto práce schválené. LDZ, ktorá je lotyšským manažérom železničnej infraštruktúry, oznámila, že trať sa vo všeobecnosti odstraňuje až po uplynutí obdobia viacerých rokov, počas ktorého nebola využívaná, a to len vtedy, ak neexistuje nijaký dôvod domnievať sa, že sa bude opätovne využívať. V dvoch príkladoch, ktoré uviedla LDZ, boli trate odstránené po desiatich a trinástich rokoch od vyradenia z prevádzky. Okrem toho v Lotyšsku sa trať na účely opráv odstraňuje po etapách. Takéto opravy sa nezačínajú pred ukončením administratívneho konania a pred zabezpečením financovania.

164 V prejednávanej veci, pokiaľ ide v prvom rade o otázku veľmi unáhleného odstránenia železničnej trate bez prijatia akýchkoľvek prípravných opatrení na rekonštrukciu, Všeobecný súd po prvé poznamenáva, že z analýzy prvej časti druhého žalobného dôvodu vyplýva, že žalobkyňa nepreukázala, že po vzniku deformácie a podrobnom posúdení stavu celej železničnej trate bola táto trať v takom stave, ktorý by odôvodňoval jej okamžité odstránenie v celom rozsahu. Naopak, treba konštatovať, že správa z kontroly mimoriadnej komisie z 12. septembra 2008, ktorá preskúmala železničnú trať v celom rozsahu, nezistila nedostatky na celej trati, ale len na 1,6-kilometrovom úseku železničnej trate, ako to uviedla Komisia na základe informácií poskytnutých žalobkyňou. Okrem toho v liste, ktorý 18. septembra 2008 zaslalo riaditeľstvo železničnej infraštruktúry spoločnosti LG rade pre strategické plánovanie tejto spoločnosti a ktorý bol vypracovaný na základe správy z kontroly mimoriadnej komisie z 12. septembra 2008, sa presne uvádzalo, že je potrebné bezodkladne zrekonštruovať len 1,6 km železničnej trate. Ako však bolo správne uvedené v odôvodnení 348 napadnutého rozhodnutia, problémy týkajúce sa 1,6 km z 19 km železničnej trate nemôžu odôvodniť jej úplné a okamžité odstránenie. Je pravda, že v tom istom liste z 18. septembra 2008 sa tiež spresňovalo, že na 19-kilometrovom úseku železničnej trate je potrebné vymeniť upevňovadlá koľajníc, že je potrebné vymeniť komunikačné káble pozdĺž celej trate a že v záujme zaistenia bezpečnosti dopravy by sa mala celá železničná trať opraviť v horizonte piatich rokov. V tomto liste sa však neuvádzalo, že takáto oprava musí zahŕňať úplné a okamžité odstránenie železničnej trate.

165 Po druhé treba uviesť, že žalobkyňa dostatočne nepodložila tvrdenie, podľa ktorého nedostatky, ktoré spôsobili mimoriadnu udalosť z 2. septembra 2008, boli zistené aj na mnohých iných miestach celej železničnej trate. Toto tvrdenie sa totiž zakladá na „správe Wacetob“, vypracovanej Varšavským centrom technicko-organizačného pokroku v stavebníctve (Poľsko), ktorú Komisia označila v odôvodneniach 349 až 356 napadnutého rozhodnutia za správu bez dôkaznej hodnoty nespôsobilú podložiť argumentáciu žalobkyne, pričom žalobkyňa jej neprotirečila. Okrem toho konštatovanie, že ďalšia „lacná čiastková oprava“ by nevyriešila bezpečnostné problémy železničnej trate, ktoré vyplynulo z listu miestneho riaditeľa zo 4. septembra 2008, sa správne nepovažovalo, ako vyplýva z bodov 126 až 130 vyššie, za konzistentné so správami z 5. septembra 2008, podľa ktorých by v podstate lokálna oprava umožnila bezpečné obnovenie dopravy.

166 Preto treba konštatovať, že tvrdenie založené v podstate na potrebe demontovania železničnej trate z dôvodu obáv týkajúcich sa bezpečnosti železničnej dopravy neumožňuje konštatovať, že Komisia sa dopustila nesprávneho posúdenia.

167 Tento záver nespochybňuje ani tvrdenie, že možnosť č. 2 bola jedinou vhodnou a ekonomicky rozumnou možnosťou, takže žalobkyňa nemala nijaký dôvod čakať s výkonom svojho rozhodnutia.

168 Za predpokladu, ako tvrdí žalobkyňa, že možnosť č. 2 bola jedinou vhodnou a ekonomicky rozumnou možnosťou, totiž táto možnosť nevyhnutne nevyžadovala urýchlené odstránenie železničnej trate. V tejto súvislosti treba uviesť, že ako zdôrazňuje Komisia v odôvodnení 187 napadnutého rozhodnutia, okamžité odstránenie železničnej trate by neumožnilo ušetriť čas, keď rekonštrukčné práce by mohli začať až po ukončení všetkých predchádzajúcich administratívnych etáp, najmä vrátane získania potrebného financovania. Vzhľadom na to, že žalobkyňa ešte nedisponovala potrebnými finančnými

prostriedkami na začatie rekonštrukčných prác na železničnej trati, nemala teda žiadny dôvod pristúpiť k urýchlenému odstráneniu tejto trate. Nemôže teda tvrdiť, že nebol dôvod čakať s výkonom jej rozhodnutia o realizácii možnosti č. 2 alebo dokonca s odstránením železničnej trate.

169 Po tretie ani údajný tlak, ktorý mala Orlen vyvíjať na žalobkyňu, nemôže odôvodniť unáhlené odstránenie železničnej trate. V tejto súvislosti treba uviesť, že toto tvrdenie je v rozpore so skutočnosťou, že žalobkyňa sa rozhodla vopred neinformovať Orlen o svojom pláne odstrániť železničnú trať. Takáto výhrada nie je odôvodnená vzhľadom na povahu vykonávaných prác, a to tým skôr, že Orlen bola jediným zákazníkom, ktorý využíval predmetnú železničnú trať. Okrem toho toto konštatovanie nemožno spochybniť pripomienkami žalobkyne k vyjadreniu vedľajšieho účastníka konania, v ktorých tvrdila, že konanie jej vedenia v roku 2008 nebolo vôbec utajované. Ako totiž vyplýva z odôvodnenia 55 napadnutého rozhodnutia, 5. septembra 2008 železničné stanice informovali Orlen o púhom „dočasnom vyradení železničnej trate z prevádzky“. O odstránení železničnej trate nebola informovaná. Najmä z vysvetlení poskytnutých účastníkmi konania na pojednávaní vyplýva, že riaditeľstvo železničnej infraštruktúry žalobkyne zaslalo telegram informujúci o „dočasnom pozastavení dopravy“ na železničnej trati až do ukončenia rekonštrukčných prác a opráv s cieľom informovať železničné stanice a LDZ o pozastavení dopravy, avšak Orlen nebola nikdy adresátom tohto dokumentu.

170 Po štvrté to isté platí aj pre údajnú potrebu vyzdvihnutia vhodných materiálov zo železničnej trate s cieľom zabrániť ich poškodeniu počas zimy, ktorou nemožno odôvodniť unáhlené odstránenie železničnej trate. V tejto súvislosti totiž stačí konštatovať, podobne ako to urobila Komisia, že toto tvrdenie je nepodložené.

171 Po piate, pokiaľ ide o tvrdenie, podľa ktorého žalobkyňa v čase odstránenia železničnej trate odôvodnene očakávala, že získa finančné prostriedky potrebné na rekonštrukciu železničnej trate, toto tvrdenie treba z rôznych dôvodov zamietnuť.

172 Najprv je potrebné poznamenať, že samotná žalobkyňa vo svojich pripomienkach k vyjadreniu vedľajšieho účastníka konania pripúšťa, že nemala dostatok finančných prostriedkov na realizáciu všetkých veľkých obnovovacích prác na svojej sieti.

173 Žalobkyňa ďalej v odpovedi na žiadosť Komisie o informáciu, či pred 2. septembrom 2008 plánovala realizovať veľké obnovovacie práce na železničnej trati, zdôraznila, že železničná trať nepatrí medzi prioritné železničné trate a že Litovská republika vo všeobecnosti neposkytuje dostatočné finančné prostriedky zo všeobecného rozpočtu na modernizáciu železničnej infraštruktúry. Okrem toho dodala, že štrukturálne fondy Únie, ako aj jej vlastné zdroje nie sú dostatočné na účely modernizácie prioritných vnútroštátnych železničných tratí. Z toho vyplýva, že žalobkyňa si bola vedomá skutočnosti, že po odstránení trate nebude disponovať vlastnými zdrojmi na rekonštrukciu železničnej trate a len ťažko získa finančné prostriedky potrebné na jej rekonštrukciu od Únie alebo od štátu.

174 Osobitne, pokiaľ ide o štátne prostriedky, je nesporné, ako bolo uvedené v odôvodnení 190 napadnutého rozhodnutia, že žalobkyňa predložila svoju žiadosť o financovanie 2. októbra 2008 v krátkom liste zaslanom ministrovi dopravy a komunikácií, v ktorom žiadala o 620 miliónov LTL (približne 179,71 milióna eur) na obnovu ôsmich rôznych železničných tratí, vrátane predmetnej železničnej trate. V súvislosti s touto traťou sa nijako osobitne nevyjadrila. Okrem toho, ako bolo konštatované aj v odôvodnení 190 napadnutého rozhodnutia, bežný schvaľovací proces musí byť dlhý a jeho výsledok nie je možné zaručiť. Bez ohľadu na tieto úvahy začala žalobkyňa s odstraňovaním železničnej trate hneď od nasledujúceho dňa, 3. októbra 2008, bez toho, aby vôbec čakala na odpoveď ministra dopravy a komunikácií, ktorá jej bola doručená 28. októbra 2008 a v ktorej sa uvádzalo, že vzhľadom na to, že tieto projekty neboli v minulosti schválené, ich financovanie nebolo plánované.

175 V tejto súvislosti treba uviesť, že hoci minister dopravy a komunikácií bezpochyby pripomenul žalobkyni, že finančné prostriedky Únie určené na významné investície do železničnej infraštruktúry na obdobie rokov 2007 - 2013 sú ešte k dispozícii a vyzval ju, aby identifikovala projekty na získanie financovania, nič to nemení na skutočnosti, že Komisia sa nedopustila nesprávneho posúdenia, keď v odôvodnení 191 napadnutého rozhodnutia konštatovala, že žalobkyňa nemohla odôvodnene očakávať, že tieto prostriedky získa bez toho, aby v potrebnom čase začala predchádzajúci administratívny proces potrebný na ich získanie. Ako poznamenáva Komisia v odôvodneniach 63 a 64 napadnutého rozhodnutia, žalobkyňa začala s prípravou štúdie uskutočniteľnosti týkajúcej sa rekonštrukcie a rozvoja ôsmich železničných tratí, ale po schválení zo strany jej technickej rady trvalo osem mesiacov, kým získala 29. júla 2009 schválenie zo strany svojho generálneho riaditeľa a ďalšie tri mesiace trvalo zverejnenie vyhlásenia verejného obstarávania.

176 Žalobkyňa sa napokon nemôže účinne odvolávať na tvrdenie, že finančná kríza, ktorá nasledovala po bankrote banky Lehman Brothers v septembri 2008, viedla k zhoršeniu jej finančnej situácie s okamžitými dôsledkami na jej schopnosť realizovať veľké obnovovacie práce, ako napríklad rekonštrukciu železničnej trate. V tejto súvislosti je potrebné uviesť, že z tvrdení žalobkyne týkajúcich sa stavu opotrebovania železničnej trate vyplýva, že sa nachádzala v neistej hospodárskej situácii ešte pred samotnou finančnou krízou zo septembra 2008. Samotná žalobkyňa totiž uvádza, že na predmetnej železničnej trati sa od roku 1972 nerealizovali žiadne veľké obnovovacie práce práve z dôvodu jej zložitej finančnej situácie, a že napriek tomu, že pred septembrom 2008 boli zistené viaceré nedostatky na celej železničnej trati, boli vykonané len drobné opravy spojené so znížením rýchlosti na 25 km/h. Okrem toho aj za predpokladu, že finančná kríza z roku 2008 mohla ovplyvniť schopnosť žalobkyne realizovať veľké obnovovacie práce, ako napríklad rekonštrukciu železničnej trate, treba podobne ako Komisia poznamenať, že finančná kríza nemala vplyv na prístup k finančným prostriedkom Únie. Žalobkyňa mohla získať takéto prostriedky, keby včas začala administratívny proces potrebný na tento účel.

177 Z toho vyplýva, že Komisia sa nedopustila nesprávneho posúdenia, keď konštatovala, že železničná trať bola odstránená veľmi unáhlene a bez predchádzajúceho získania potrebných finančných prostriedkov.

178 V druhom rade, pokiaľ ide o neobvyklý charakter demontáže železničnej trate z hľadiska praxe v odvetví železničnej dopravy, Všeobecný súd na jednej strane poznamenáva, ako to uviedla Komisia v odôvodnení 186 napadnutého rozhodnutia, že hoci v Litve existovalo viacero železničných tratí, na ktorých bola pozastavená doprava, žalobkyňa nebola schopná uviesť príklad trate, ktorá by bola odstránená pred začiatkom obnovovacích prác. Okrem toho, ako poznamenáva Komisia, žalobkyňa nikdy neodstránila trať na trase Bugeniai-Skuodas-Klaipėda, hoci bola vyradená z prevádzky od roku 1995, a to navyše napriek neexistujúcemu dopytu po doprave na tejto trati.

179 Treba tiež uviesť, že Komisia zaslala žiadosti o informácie manažérom železničnej infraštruktúry v ďalších dvoch pobaltských štátoch, a to v Estónskej republike a Lotyšskej republike. Manažér estónskej železničnej infraštruktúry dokázal uviesť len jediný príklad odstránenia dlhého úseku trate. V danom prípade bola trať odstránená, lebo samotná trasa bola vyradená z prevádzky, zrušená a nahradená inou trasou. Estónsky manažér železničnej infraštruktúry tiež uviedol, že práce vyžadujúce si odstránenie tratí sa nevykonávajú na celej trati súčasne, ale v intervaloch, v rámci ktorých dochádza k prerušeniu dopravy na maximálne dvanásť hodín. S veľkými opravami, vrátane odstránenia trate, sa začína až po ukončení administratívneho konania, v rámci ktorého boli tieto práce schválené.

180 LDZ, ktorá je lotyšským manažérom železničnej infraštruktúry, odpovedala, že trať sa vo všeobecnosti odstraňuje až po uplynutí obdobia viacerých rokov, počas ktorého nebola využívaná, a to len vtedy, ak neexistuje nijaký dôvod domnievať sa, že sa bude opätovne využívať. V dvoch príkladoch, ktoré uviedla LDZ, boli trate odstránené po desiatich a trinástich rokoch od vyradenia z prevádzky. V Lotyšsku rovnako ako v Estónsku sa trať na účely opráv odstraňuje po etapách. Podľa spoločnosti LDZ takéto opravy sa nezačínajú pred ukončením administratívneho konania a pred zabezpečením financovania.

181 Zo všetkých predchádzajúcich úvah vyplýva, že Komisia sa nedopustila nesprávneho posúdenia, keď sa v napadnutom rozhodnutí domnievala, že odstránenie železničnej trate dotknutej v tejto veci je „mimoriadne neobvyklé“.

182 Druhú časť druhého žalobného dôvodu treba preto zamietnuť.

c) O tretej časti druhého žalobného dôvodu založenej na tom, že Komisia nesprávne posúdila úmysly spoločnosti LG v čase odstránenia železničnej trate

183 Treťou časťou druhého žalobného dôvodu žalobkyňa vytýka napadnutému rozhodnutiu, že je poznačené nesprávnym právnym posúdením, ako aj nesprávnym posúdením v rozsahu, v akom v rozpore s názorom Komisie uvedeným v napadnutom rozhodnutí mala pri odstraňovaní železničnej trate v úmysle ju zrekonštruovať.

184 Žalobkyňa predovšetkým uvádza, že Komisia tvrdením, že žalobkyňa nemala nikdy snahu zrekonštruovať železničnú trať, predpokladala, že jej odstránenie bolo súčasťou protisúťažnej stratégie, ktorú prijala 19. septembra alebo 3. októbra 2008 s cieľom zabrániť konkurencii zo strany spoločnosti LDZ. Žalobkyňa tvrdí, že domnienka, že konala so zlým úmyslom, sa zakladá na troch skutočnostiach zohľadnených Komisiou, a to po prvé, že požiadala o presunutie projektu rekonštrukcie železničnej trate na rezervný zoznam finančných prostriedkov Únie, po druhé, že pripravila tri poznámky pre litovskú vládu, v ktorých sa vyjadrila proti rekonštrukcii železničnej trate, a po tretie, že odporučila doplniť obnovu železničnej trate na zoznam priorít iba preto, že dostala takýto pokyn od vlády.

1) O prvej výhrade v rámci tretej časti založenej na nesprávnom právnom posúdení v súvislosti so zohľadnením protisúťažného úmyslu žalobkyne

185 Žalobkyňa na podporu tejto prvej výhrady v podstate tvrdí, že napadnuté rozhodnutie je poznačené nesprávnym právnym posúdením v rozsahu, v akom Komisia poukázala na zneužívajúcu povahu predmetného konania, pričom vychádzala najmä z protisúťažného úmyslu žalobkyne, hoci podľa judikatúry je pojem zneužitie objektívnym pojmom, ktorý sa vzťahuje na správanie podniku v dominantnom postavení, ktoré môže ovplyvniť štruktúru trhu a ktoré vo svojom dôsledku bráni zachovaniu existujúcej úrovne hospodárskej súťaže na trhu alebo rozvoju tejto hospodárskej súťaže, a to bez ohľadu na tento úmysel.

186 Okrem toho žalobkyňa tvrdí, že Komisia mala konkrétne preukázať, že v čase skutkových okolností, t. j. 3. októbra 2008, konala so zlým úmyslom s cieľom zabrániť spoločnosti LDZ, aby jej konkurovala, a že nemala v úmysle zrekonštruovať železničnú trať. Podľa žalobkyne sú jej úmysly, ktoré mala po období, kedy nastali skutkové okolnosti, pre posúdenie predmetného konania irelevantné.

187 Komisia a vedľajší účastník konania spochybňujú túto výhradu.

188 V tejto súvislosti treba pripomenúť, že z judikatúry vyplýva, že zneužívanie dominantného postavenia zakázané článkom 102 ZFEÚ je objektívnym pojmom, ktorý sleduje také konanie podniku v dominantnom postavení, ktoré môže ovplyvniť štruktúru trhu, kde práve z dôvodu prítomnosti takéhoto podniku je úroveň hospodárskej súťaže už oslabená, a ktoré má zabrániť zachovaniu existujúcej úrovne hospodárskej súťaže na trhu alebo rozvoju tejto hospodárskej súťaže, a to s použitím iných prostriedkov, než ktoré ovládajú obvyklú súťaž výrobkov alebo služieb na základe plnení hospodárskych subjektov (pozri rozsudky z 19. apríla 2012, Tomra Systems a i./Komisia, C-549/10 P, EU:C:2012:221, bod 17 a citovanú judikatúru, a z 9. septembra 2009, Clearstream/Komisia, T-301/04, EU:T:2009:317, bod 140 a citovanú judikatúru).

189 Z objektívnej povahy pojmu zneužitie vyplýva, že vytýkané správanie treba posúdiť na základe objektívnych skutočností a že na účely zistenia zneužitia dominantného postavenia sa nevyžaduje preukázanie úmyselnej povahy správania a zlej viery podniku v dominantnom postavení (pozri v tomto zmysle rozsudok z 1. júla 2010, AstraZeneca/Komisia, T-321/05, EU:T:2010:266, bod 356).

190 Komisia je však v rámci svojho preskúmania konania podniku v dominantnom postavení a na účely identifikácie prípadného zneužitia takéhoto postavenia povinná prihliadnuť na všetky relevantné skutkové okolnosti týkajúce sa uvedeného konania (rozsudok z 19. apríla 2012, Tomra Systems a i./Komisia, C-549/10 P, EU:C:2012:221, bod 18).

191 V tomto ohľade treba uviesť, že ak Komisia posudzuje konanie podniku v dominantnom postavení, pričom toto preskúmanie je nevyhnutné na účely záveru o existencii zneužitia takého postavenia, nevyhnutne musí posúdiť obchodnú stratégiu tohto podniku. V rámci toho je bežné, že Komisia uvádza faktory subjektívnej povahy, a to pohnútky, ktoré stoja za dotknutou obchodnou stratégiou (rozsudok z 19. apríla 2012, Tomra Systems a i./Komisia, C-549/10 P, EU:C:2012:221, bod 19).

192 Existencia prípadného úmyslu narušiť hospodársku súťaž tak predstavuje iba jednu z mnohých skutkových okolností, na ktoré možno prihliadnuť na účely určenia, či došlo k zneužitiu dominantného postavenia (pozri v tomto zmysle rozsudok z 19. apríla 2012, Tomra Systems a i./Komisia (C-549/10 P, EU:C:2012:221, bod 20).

193 V prejednávanej veci treba poznamenať, že Komisia v napadnutom rozhodnutí zistila zneužitie dominantného postavenia zo strany žalobkyne, pričom zohľadnila rôzne skutkové okolnosti týkajúce sa odstránenia železničnej trate a analyzovala potenciálne účinky na hospodársku súťaž, ktoré takéto odstránenie mohlo vyvolať.

194 Komisia sa v odôvodneniach 182 až 201 napadnutého rozhodnutia predovšetkým domnievala, že LG použila iné prostriedky než tie, ktorými sa vedie obvyklá hospodárska súťaž, a to v podstate v rozsahu, v akom po prvé LG vedela o zámere spoločnosti Orlen preorientovať sa na námorné terminály Lotyšska s využitím služieb LDZ, po druhé LG odstránila trať veľmi unáhlene bez zabezpečenia potrebných finančných prostriedkov a bez prijatia akýchkoľvek bežných prípravných opatrení na jej rekonštrukciu, po tretie odstránenie železničnej trate bolo v rozpore s bežnou praxou v odvetví a po štvrté LG podnikla kroky s cieľom presvedčiť litovskú vládu, aby železničnú trať nerekonštruovala.

195 Osobitne, pokiaľ ide o zistenie, že LG odstránila železničnú trať veľmi unáhlene bez toho, aby zabezpečila potrebné finančné prostriedky a prijala akékoľvek bežné prípravné opatrenia na jej rekonštrukciu, v bodoch 157 až 161 vyššie už bolo konštatované, že Komisia rozlišovala medzi správaním žalobkyne pred začatím demontáže železničnej trate, teda do 2. októbra 2008 na jednej strane, konkrétne v odôvodneniach 184 až 191 napadnutého rozhodnutia, a správaním žalobkyne po 2. októbri 2008 na druhej strane, konkrétne v odôvodnení 192 napadnutého rozhodnutia, a to len na potvrdenie už preukázaných zistení.

196 V nadväznosti na zistenie všetkých týchto rozdielnych skutkových okolností týkajúcich sa odstránenia železničnej trate sa Komisia v odôvodneniach 202 až 324 napadnutého rozhodnutia domnievala, že toto odstránenie posudzované v jeho kontexte mohlo narušiť hospodársku súťaž na trhu poskytovania služieb železničnej prepravy ropných produktov. V dôsledku toho možno len konštatovať, že Komisia na účely odôvodnenia svojho záveru o existencii porušenia práva hospodárskej súťaže vôbec nevychádzala zo zámeru, protisúťažnej stratégie alebo zlého úmyslu spoločnosti LG.

197 Pokiaľ ide o konštatovanie uvedené v odôvodnení 192 napadnutého rozhodnutia, podľa ktorého sa žalobkyňa po demontáži železničnej trate nesnažila o jej rekonštrukciu, zo štruktúry uvedeného rozhodnutia vyplýva, že toto zistenie má len podložiť záver vyvodený na základe všetkých ostatných skutočností v odôvodnení 193 tohto rozhodnutia, podľa ktorého žalobkyňa odstránila železničnú trať veľmi unáhlene a bez toho, aby predtým získala potrebné finančné prostriedky. Inými slovami, toto

konštatovanie súvisí s objektívnou skutkovou okolnosťou týkajúcou sa, okrem iného, vytýkaného konania, a nie so subjektívnym posúdením cieľov sledovaných žalobkyňou. Nemožno z neho teda vyvodiť, že Komisia vychádzala zo skutočnosti súvisiacej s protisúťažným úmyslom žalobkyne. Za týchto okolností treba tiež zamietnuť kritiku žalobkyne založenú na skutočnosti, že jej úmysly, ktoré mala po období, kedy nastali skutkové okolnosti, sú pre posúdenie predmetného konania irelevantné.

198 Z toho vyplýva, že prvú výhradu v rámci tretej časti treba zamietnuť.

2) O druhej výhrade v rámci tretej časti založenej na vecných nepresnostiach skutkových okolností zohľadnených pri posúdení zlého úmyslu žalobkyne

199 Pokiaľ ide o údajné vecné nepresnosti skutkových okolností, ktoré Komisia vzala do úvahy, keď sa na základe skutočností z obdobia po 2. októbri 2008 domnievala, že žalobkyňa v čase skutkových okolností konala so zlým úmyslom a nemala v skutočnosti v úmysle zrekonštruovať železničnú trať, žalobkyňa v prvom rade uvádza, že tvrdenie o zlom úmysle je nepravdepodobné, keďže, ako Komisia uznala v odôvodnení 90 napadnutého rozhodnutia, k tomu, aby ďalej nepokračovala v rekonštrukcii železničnej trate, ju podnietilo rozhodcovské rozhodnutie zo 17. decembra 2010, ktoré bolo vydané v nadväznosti na konanie začaté spoločnosťou Orlen v kontexte obchodného sporu medzi ňou a žalobkyňou. Žalobkyňa tvrdí, že pred týmto rozhodcovským rozhodnutím a najmä v čase skutkových okolností, t. j. 3. októbra 2008, pokračovala v projekte rekonštrukcie, keďže sa domnievala, že má zmluvnú povinnosť zrekonštruovať železničnú trať.

200 V druhom rade žalobkyňa v podstate tvrdí, že tri skutkové okolnosti, ktoré nastali po 2. októbri 2008 a na ktorých Komisia založila domnienku o zlom úmysle, sú hypotetické a zjavne nepravdivé. V spise je naopak množstvo dôkazov, najmä dokumenty predložené ako prílohy A.10, A.30 a A.31, ktoré neboli v rámci napadnutého rozhodnutia preskúmané a ktoré preukazujú, že žalobkyňa mala v čase skutkových okolností v úmysle zrekonštruovať železničnú trať. Podľa žalobkyne aj neskoršie činy poskytujú spoľahlivé dôkazy preukazujúce, že v čase skutkových okolností mala skutočne v úmysle zrekonštruovať železničnú trať, až kým ju rozhodcovské rozhodnutie zo 17. decembra 2010 nepodnietilo k prehodnoteniu jej postoja. Podľa žalobkyne teda žiadna skutková okolnosť nepodporuje hypotézu Komisie, ktorá tvrdí, že konala so zlým úmyslom, teda že pri odstránení železničnej trate 3. októbra 2008 nemala v skutočnosti v úmysle ju zrekonštruovať.

201 Komisia a vedľajší účastník konania spochybňujú túto výhradu.

202 Na úvod treba konštatovať, že druhou výhradou v rámci tretej časti druhého žalobného dôvodu žalobkyňa v podstate spochybňuje posúdenia Komisie uvedené v odôvodnení 192 napadnutého rozhodnutia, ktorých obsah bol pripomenutý v bode 161 vyššie. Žalobkyňa uvádza na podporu svojej druhej výhrady v podstate dve tvrdenia.

i) O prvom tvrdení založenom na údajnom vplyve rozhodcovského rozhodnutia zo 17. decembra 2010 na rozhodnutie nerekonštruovať železničnú trať

203 Svojím prvým tvrdením žalobkyňa uvádza, že tvrdenie o zlom úmysle, ktoré podľa nej vyplýva z odôvodnenia 192 napadnutého rozhodnutia, je veľmi málo pravdepodobné, keďže k tomu, aby ďalej nepokračovala v rekonštrukcii železničnej trate, ju podnietilo práve rozhodcovské rozhodnutie zo 17. decembra 2010. Žalobkyňa spresňuje, že pred týmto rozhodcovským rozhodnutím a najmä v čase skutkových okolností pokračovala v projekte rekonštrukcie, lebo sa domnievala, že má zmluvnú povinnosť zrekonštruovať železničnú trať.

204 V prvom rade treba uviesť, že ako vyplýva z bodov 196 a 197 vyššie, Komisia nezaložila svoje tvrdenie uvedené v odôvodnení 192 napadnutého rozhodnutia na tvrdení o zlom úmysle žalobkyne v súvislosti s jej zámerom zrekonštruovať železničnú trať, ale len poukázala na skutkovú okolnosť, podľa ktorej sa

žalobkyňa po demontáži nesnažila železničnú trať zrekonštruovať. Okrem toho treba uviesť, že konštatovanie Komisie, podľa ktorého sa žalobkyňa po demontáži železničnej trate v skutočnosti nesnažila o jej zrekonštruovanie, len podporuje záver vyvodený v odôvodnení 193 napadnutého rozhodnutia na základe všetkých ďalších skutočností uvedených v odôvodneniach 184 až 191 uvedeného rozhodnutia, podľa ktorého žalobkyňa odstránila železničnú trať veľmi unáhlene a bez toho, aby predtým získala potrebné finančné prostriedky.

205 Z napadnutého rozhodnutia ďalej vyplýva, že žalobkyňa ešte pred prijatím rozhodcovského rozhodnutia zo 17. decembra 2010 viackrát informovala litovskú vládu o nevýhodách rekonštrukcie železničnej trate (odôvodnenia 92 až 95 a 103 napadnutého rozhodnutia).

206 Napokon žalobkyňa nemôže tvrdiť, že pred prijatím rozhodcovského rozhodnutia zo 17. decembra 2010 a najmä v čase skutkových okolností pokračovala v projekte rekonštrukcie železničnej trate. Počas obdobia viac než dvoch rokov, ktoré uplynulo medzi odstránením železničnej trate a vydaním rozhodcovského rozhodnutia, totiž žalobkyňa nevykonala nijaké opravy, a to napriek tomu, že vo viacerých dokumentoch tvrdila, že rekonštrukcia by mohla byť dokončená do cca dvoch rokov.

207 Z predchádzajúcich úvah vyplýva, že prvé tvrdenie žalobkyne treba zamietnuť.

ii) O druhom tvrdení založenom na údajných nesprávnych posúdeniach týkajúcich sa troch skutočností uvedených v odôvodnení 192 napadnutého rozhodnutia

208 Svojím druhým tvrdením žalobkyňa v podstate vytýka Komisii, že sa dopustila nesprávnych posúdení v súvislosti s tromi skutočnosťami uvedenými v odôvodnení 192 napadnutého rozhodnutia. Žalobkyňa predovšetkým spochybňuje jednak dôvodnosť troch skutočností a jednak možnosť zohľadniť tieto tri skutočnosti ako dôkazy spôsobilé preukazovať, že v čase odstránenia železničnej trate nemala v úmysle ju zrekonštruovať.

209 V tejto súvislosti stačí pripomenúť, že ako bolo konštatované v bodoch 196 a 197 vyššie, Komisia v napadnutom rozhodnutí nevychádzala pri odôvodnení svojho záveru o existencii porušenia práva hospodárskej súťaže z úmyslu alebo protisúťažnej stratégie spoločnosti LG.

210 Z toho vyplýva, že druhé tvrdenie druhej výhrady v rámci tretej časti druhého žalobného dôvodu treba zamietnuť ako neúčinné.

211 V dôsledku toho treba druhú výhradu v rámci tretej časti, a teda aj tretiu časť druhého žalobného dôvodu zamietnuť.

d) O štvrtej časti druhého žalobného dôvodu založenej na nesprávnych posúdeniach a nesprávnych právnych posúdeniach pri analýze potenciálnych účinkov predmetného konania na hospodársku súťaž

212 Štvrtou časťou sa žalobkyňa snaží spochybniť konštatovanie uvedené v odôvodneniach 202 a 203 napadnutého rozhodnutia, podľa ktorého v podstate LDZ prišla v dôsledku odstránenia železničnej trate o najkratšiu a najpriamejšiu trasu z rafinérie do lotyšských námorných terminálov v Rige a Ventspils, a toto správanie mohlo mať protisúťažné účinky. Žalobkyňa tiež spochybňuje tri úvahy, na ktorých je podľa nej tento záver založený, a to po prvé, že LDZ mala pred odstránením železničnej trate vierohodnú príležitosť ponúkať služby železničnej prepravy pre ropné produkty spoločnosti Orlen z rafinérie do susedného námorného terminálu a vyvíjať tak konkurenčný tlak na žalobkyňu, po druhé, že po odstránení železničnej trate už LDZ nemala túto príležitosť, a po tretie, že táto situácia viedla k uzatvoreniu trhu poskytovania železničnej prepravy ropných produktov z rafinérie do námorných terminálov Klaipėda, Riga a Ventspils. Podľa žalobkyne tieto závery nie sú podložené nijakou právnou ani skutkovou okolnosťou.

213 Žalobkyňa predovšetkým tvrdí, že argumentácia Komisie je poznačená jednak nesprávnymi právnymi posúdeniami (prvá výhrada) a jednak nesprávnymi posúdeniami (druhá výhrada).

1) O prvej výhrade založenej na nesprávnych právnych posúdeniach

214 Žalobkyňa uvádza na podporu prvej výhrady, ktorá je založená na nesprávnych právnych posúdeniach, v podstate dve tvrdenia. V prvom tvrdení uvádza, že odstránenie železničnej trate 3. októbra 2008 nemohlo mať protisúťažné účinky. V druhom tvrdení žalobkyňa uvádza, že nevykonanie opravy železničnej trate nebránilo spoločnosti LDZ v tom, aby bola efektívnou konkurentkou a aby prepravovala náklad, ktorý sa predtým prepravoval po krátkej trase a bol preto dotknutý odstránením železničnej trate, do Lotyšska po dlhej trase.

i) O prvom tvrdení založenom na neexistencii protisúťažných účinkov spojených s odstránením železničnej trate

215 Žalobkyňa tvrdí, že odstránenie železničnej trate 3. októbra 2008 nemohlo mať protisúťažné účinky, keďže železničná trať nebola k dispozícii na prevádzku už od pozastavenia dopravy 2. septembra 2008. Podľa žalobkyne totiž samotné odstránenie trate nepripravilo LDZ o najkratšiu a najpriamejšiu trasu z rafinérie do lotyšských námorných terminálov v Rige a Ventspils, keďže o ňu prišla už o mesiac skôr pozastavením dopravy. LDZ ani žalobkyňa nemali ani pred odstránením železničnej trate možnosť ponúkať dopravné služby s využitím predmetnej železničnej trate, a to od 2. septembra 2008. Podľa názoru žalobkyne je teda dôvod, prečo viac nebolo možné využívať železničnú trať, bezvýznamný.

216 Okrem toho podľa žalobkyne neexistuje nijaký dôkaz o tom, že situácia spoločnosti LDZ by bola iná, keby sa žalobkyňa rozhodla 18. septembra 2008 pre možnosť č. 1, teda pre rekonštrukciu po etapách, a nie pre možnosť č. 2. Napadnuté rozhodnutie len predpokladá, že v rámci tohto kontrafaktuálneho scenára (teda v prípade neodstránenia železničnej trate 3. októbra 2008) LG mohla uvažovať o vykonaní počiatočných opráv v neskoršej fáze. Žalobkyňa však považuje tento scenár za veľmi nepravdepodobný. V prvom rade vzhľadom na to, že v dôsledku finančnej krízy nezískala finančné prostriedky na investíciu vo výške 40 miliónov LTL na obdobie rokov 2009 - 2010, neexistuje nijaký dôvod predpokladať, že by získala značné finančné prostriedky potrebné na počiatočné opravy vo výške 21,3 milióna LTL. Pri počiatočných opravách by musela postupovať rovnako ako pri samotnej okamžitej rekonštrukcii, vrátane predloženia žiadosti o finančné prostriedky od štátu alebo Únie. Ďalej možnosť č. 1, ktorá zahŕňala počiatočné opravy, bola oveľa menej efektívna ako možnosť č. 2 a bolo by z jej strany mimoriadne iracionálne predsa len si neskôr zvoliť možnosť č. 1. Napokon rozhodcovské rozhodnutie zo 17. decembra 2010 ju pravdepodobne tiež podnietilo k tomu, aby nerealizovala počiatočné opravy. Podľa žalobkyne preto hypotéza Komisie, podľa ktorej mohla v prípade neodstránenia železničnej trate v budúcnosti zvažovať možnosť vykonania obmedzenej opravy, teda počiatočných opráv v rámci rekonštrukcie po etapách, nie je podložená nijakým dôkazom. Stav hospodárskej súťaže v rámci kontrafaktuálneho scenára, v ktorom by nedošlo k odstráneniu železničnej trate, by sa teda pravdepodobne nelíšil od stavu hospodárskej súťaže v existujúcej situácii.

217 Okrem toho žalobkyňa poznamenáva, že ako manažér infraštruktúry má osobitnú zodpovednosť najmä za bezpečnosť svojej železničnej siete z hľadiska projektovania, údržby a prevádzky. Povinnosť minimalizovať poruchy na železničnej sieti teda podlieha nadradenej povinnosti každého manažéra infraštruktúry zabrániť nehodám a zaistiť bezpečnosť dopravy.

218 Komisia a vedľajší účastník konania spochybňujú toto tvrdenie.

219 Na úvod treba pripomenúť, že Komisia v napadnutom rozhodnutí preskúmala správanie žalobkyne spočívajúce v unáhlenom odstránení železničnej trate bez toho, aby mobilizovala potrebné finančné prostriedky a bez toho, aby vykonala bežné prípravné kroky na jej rekonštrukciu (odôvodnenia 182 až 201 napadnutého rozhodnutia). Toto správanie kvalifikovala ako zneužívajúce konanie spočívajúce

v použití iných prostriedkov než tých, ktorými sa vedie obvyklá hospodárska súťaž, ktoré mohlo mať protisúťažné účinky vylúčenia hospodárskej súťaže na trhu poskytovania služieb železničnej prepravy ropných produktov medzi rafinériou a susednými námornými terminálmi tým, že sa vytvorili prekážky vstupu na trh bez objektívneho odôvodnenia.

220 Komisia teda skutočne kvalifikovala samotné odstránenie železničnej trate ako zneužívajúce správanie a domnievala sa, že toto odstránenie mohlo mať protisúťažné účinky na relevantnom trhu bez ohľadu na pozastavenie dopravy na železničnej trati 2. septembra 2008. Komisia sa predovšetkým domnievala, že odstránenie železničnej trate mohlo zabrániť spoločnosti LDZ v tom, aby v pozícii efektívnej konkurentky ponúkala služby na relevantnom odberateľskom trhu a vyvíjala konkurenčný tlak na žalobkyňu.

221 V prejednávanej veci treba po prvé uviesť, že ako zdôrazňuje Komisia, uplatniteľný regulačný rámec ukladal manažérom železničnej infraštruktúry, akým je žalobkyňa, povinnosť minimalizovať poruchy a zlepšiť výkonnosť železničnej siete. V prípade prerušenia železničnej dopravy musel manažér železničnej infraštruktúry prijať všetky opatrenia potrebné na obnovenie bežného stavu.

222 Aj keď žalobkyňa ako manažér infraštruktúry mala, ako to tvrdí, na základe uplatniteľného regulačného rámca osobitnú zodpovednosť najmä za bezpečnosť svojej železničnej siete z hľadiska projektovania, údržby a prevádzky [odôvodnenie 17 smernice 2004/49/ES Európskeho parlamentu a Rady z 29. apríla 2004 o bezpečnosti železníc spoločenstva a o zmene a doplnení smernice Rady 95/18/ES o udeľovaní licencií železničným podnikom a smernici 2001/14 (Smernica o bezpečnosti železníc) (Ú. v. EÚ L 164, 2004, s. 44; Mim. vyd. 07/008, s. 227), a článok 24 zákona o železničnej doprave], možno jedine konštatovať, že na základe toho istého regulačného rámca manažér infraštruktúry nemá len povinnosť zaistiť bezpečnosť dopravy, ale má tiež povinnosť minimalizovať poruchy na železničnej sieti a obnoviť bežný stav po narušení chodu vlakov. Manažér infraštruktúry musí brať do úvahy obe tieto povinnosti. Treba teda konštatovať, že v prejednávanej veci odstránenie celej železničnej trate nemohlo byť odôvodnené len bezpečnostnými dôvodmi, keďže bezpečnosť už bola riadne zabezpečená pozastavením dopravy 2. septembra 2008.

223 Po druhé, keďže žalobkyňa má na relevantnom trhu dominantné postavenie, mala osobitnú zodpovednosť za to, aby svojím správaním nenarušila efektívnu a neskreslenú hospodársku súťaž na tomto trhu. Žalobkyňa mala preto v čase, keď rozhodovala o tom, ako riešiť deformáciu železničnej trate, zohľadniť zodpovednosť, ktorú má podľa článku 102 ZFEÚ, a vyhnúť sa vylúčeniu akejkoľvek možnosti v krátkom čase opätovne uviesť železničnú trať do prevádzky prostredníctvom postupnej rekonštrukcie, a to v súlade so svojou povinnosťou minimalizovať poruchy na železničnej sieti obnovením bežného stavu po vzniku poruchy.

224 Z toho vyplýva, že bez ohľadu na predchádzajúce pozastavenie dopravy žalobkyňa nezohľadnila osobitnú zodpovednosť, ktorú má podľa článku 102 ZFEÚ, keď za skutkových a právnych okolností zohľadnených v napadnutom rozhodnutí odstránila celú železničnú trať.

225 Po tretie treba uviesť, že hoci pozastavenie dopravy na železničnej trati 2. septembra 2008 bezpochyby pripravilo LDZ o možnosť využívať na vstup na litovské územie krátku trasu, nemožno spochybniť, ako uvádza Komisia, že odstránenie železničnej trate zhoršilo situáciu, ktorá existovala po pozastavení dopravy. Odstránením železničnej trate totiž došlo k zmene pozastavenia dopravy, ktorá je svojou povahou dočasnou situáciou, na trvalú situáciu absolútnej nemožnosti využívania železničnej trate. Zmena dočasnej situácie na trvalú pritom môže mať vplyv na stav hospodárskej súťaže, keďže potenciálni konkurenti sa budú správať rozdielne v závislosti od toho, či sa domnievajú, že k obnoveniu „bežného“ stavu môže dôjsť v krátkom čase, v strednodobom časovom horizonte alebo nikdy. V tejto súvislosti treba navyše uviesť, že LDZ stiahla svoju žiadosť o licenciu na prevádzku na litovskej časti krátkej trasy do Lotyšska vtedy, keď Orlen napokon dospela k záveru, že žalobkyňa nemá v úmysle v krátkom čase opraviť železničnú trať (pozri bod 26 vyššie). Okrem toho odstránenie železničnej trate *de facto* znemožnilo realizáciu možnosti č. 1, keďže už nebolo možné uvažovať o jej

prvej etape, teda o lokálnych opravách na tých úsekoch železničnej trate, ktoré neumožňovali bezpečnú železničnú dopravu. Navyše unáhlené odstránenie železničnej trate bez predchádzajúceho získania finančných prostriedkov potrebných na jej rekonštrukciu zvýšilo riziko, ktoré vzniklo v prejednávanej veci, že bezpečná železničná doprava na krátkej trase sa obnoví o viac ako desať rokov neskôr.

226 Toto odstránenie mohlo zahŕňať účinky uzavretia trhu, ktoré spočívali v sťažení prístupu na trh, keďže tento vstup by podliehal menej výhodným podmienkam. Je preto potrebné konštatovať, že odstránenie železničnej trate mohlo mať protisúťažné účinky na relevantnom trhu.

227 Vzhľadom na predchádzajúce úvahy je potrebné dospieť k záveru, že žalobkyňa nesprávne tvrdí, že v rámci kontrafaktuálneho scenára by sa stav hospodárskej súťaže nelíšil od stavu hospodárskej súťaže v existujúcej situácii. Tento stav by totiž mohol byť odlišný, keďže unáhleným odstránením železničnej trate bez zabezpečenia finančných prostriedkov potrebných na jej rekonštrukciu došlo k zhoršeniu situácie existujúcej v čase pozastavenia dopravy tým, že toto pozastavenie, ktoré je svojou povahou dočasné, sa zmenilo na situáciu absolútnej nemožnosti využívania železničnej trate. Toto odstránenie tiež sťažilo opravu železničnej trate, lebo znemožnilo realizáciu možnosti č. 1 a neumožnilo, aby sa možnosť č. 2 zrealizovala komplexným spôsobom.

228 Tento záver nemôžu spochybniť ani ďalšie tvrdenia žalobkyne.

229 Po prvé, pokiaľ ide o tvrdenie, podľa ktorého vzhľadom na to, že žalobkyňa z dôvodu finančnej krízy nezískala finančné prostriedky na rekonštrukciu vo výške 40 miliónov LTL na obdobie rokov 2009 – 2010, nemala dôvod predpokladať, že by získala značné finančné prostriedky potrebné na počiatočné opravy vo výške 21,3 milióna LTL, a to tým menej, že pri počiatočných opravách by musela postupovať rovnako ako pri samotnej okamžitej rekonštrukcii, vrátane predloženia žiadosti o finančné prostriedky od štátu alebo Únie, treba konštatovať, že žalobkyňa sa týmto tvrdením snaží v podstate odôvodniť realizáciu možnosti č. 2. Komisia však žalobkyni nevytýka, že si namiesto možnosti č. 1 zvolila možnosť č. 2, ale skôr spôsob realizácie možnosti č. 2, a najmä skutočnosť, že žalobkyňa začala s prácami na odstraňovaní železničnej trate bez akejkoľvek prípravy na rekonštrukciu, čím znemožnila realizáciu možnosti č. 1. Keďže odstránenie železničnej trate malo za následok obmedzenie výberu z možností a zabránenie obnovenia dopravy na krátkej trase do Lotyšska, žalobkyňa nemohla splniť povinnosti, ktoré má ako podnik v dominantnom postavení, ktorý je zo strany štátu poverený správou železničnej siete. Otázka, či žalobkyňa mohla získať značné finančné prostriedky na počiatočné opravy, preto nemôže spochybniť analýzu Komisie.

230 V každom prípade žalobkyňa týmto tvrdením potvrdzuje, že poznala príslušné kroky, ktoré mala podniknúť po pozastavení dopravy na železničnej trati 2. septembra 2008. V tejto súvislosti Komisia v odôvodnení 49 napadnutého rozhodnutia uviedla, že žalobkyňa vynaložila 107 000 eur na unáhlené odstránenie železničnej trate, a to bez toho, aby požiadala o finančné prostriedky potrebné na jej rekonštrukciu alebo začala administratívny proces na účely ich získania. V prejednávanej veci však žalobkyňa nielen že požiadala o finančné prostriedky zo štátnych zdrojov oneskorene (pozri bod 173 vyššie), ale nedokončila ani administratívny proces potrebný na získanie finančných prostriedkov Únie (pozri bod 175 vyššie).

231 Po druhé tvrdenie, že možnosť č. 1 bola oveľa menej efektívna ako možnosť č. 2 a zo strany žalobkyne by bolo mimoriadne iracionálne predsa len niekedy neskôr realizovať možnosť č. 1, nemožno prijať, keďže Komisia žalobkyni nevytýkala, že si namiesto možnosti č. 1 zvolila možnosť č. 2, ale vytýkala jej skôr to, že unáhlene odstránila železničnú trať bez toho, aby najskôr zabezpečila finančné prostriedky potrebné na jej rekonštrukciu.

232 Po tretie, pokiaľ ide o tvrdenie, podľa ktorého rozhodcovské rozhodnutie zo 17. decembra 2010 pravdepodobne tiež podnietilo žalobkyňu k tomu, aby nerealizovala počiatočné opravy v rámci hypotetickej realizácie možnosti č. 1, treba pripomenúť, ako to uviedla Komisia v odôvodnení 89 napadnutého rozhodnutia, že toto rozhodcovské rozhodnutie malo obmedzený dosah, pokiaľ ide

o predmet jeho analýzy a zohľadňované obdobie. Predmetné rozhodcovské rozhodnutie sa totiž týkalo len výkladu článku obchodnej dohody uzavretej v roku 1999 medzi žalobkyňou a spoločnosťou Orlen a analyzovalo skutkové okolnosti, ktoré nastali do 30. septembra 2008. Toto rozhodcovské rozhodnutie teda neskúmalo odstránenie železničnej trate, ku ktorému došlo v októbri 2008. Okrem toho treba pripomenúť, že žalobkyňa bola v rámci uplatniteľného regulačného rámca povinná prijať po vzniku poruchy všetky opatrenia potrebné na obnovenie bežného stavu na železničnej trati. Žalobkyňa sa preto nemôže odvolávať na rozhodcovské rozhodnutie zo 17. decembra 2010 s cieľom tvrdiť, že bola oprávnená rozhodnúť sa nepožiadať o potrebné finančné prostriedky na vykonanie rekonštrukčných prác na železničnej trati a obnovenie dopravy na tejto trati.

233 Treba preto konštatovať, že Komisia sa nedopustila nesprávneho právneho posúdenia, keď sa v napadnutom rozhodnutí domnievala, že odstránenie železničnej trate ako také mohlo mať protisúťažné účinky na trhu bez ohľadu na predchádzajúce pozastavenie dopravy na tejto trati.

234 Z toho vyplýva, že prvé tvrdenie prvej výhrady v rámci štvrtej časti treba zamietnuť.

ii) O druhom tvrdení založenom na tom, že nevykonanie opravy železničnej trate nebránilo spoločnosti LDZ byť efektívnou konkurentkou

235 Žalobkyňa tvrdí, že nevykonanie opravy železničnej trate nebránilo spoločnosti LDZ v tom, aby bola efektívnou konkurentkou a prepravovala dotknutý náklad po dlhej trase do Lotyšska. Po prvé tvrdí, že po pozastavení dopravy 2. septembra 2008 bolo možné železničnú trať opätovne využívať až po vykonaní veľkých obnovovacích prác, a to bez ohľadu na to, či by sa realizovala možnosť č. 1 alebo možnosť č. 2. V dôsledku toho podľa žalobkyne jediná dôležitá právna otázka spočíva v určení, či nevykonanie opravy železničnej trate mohlo zabrániť spoločnosti LDZ v tom, aby v pozícii efektívnej konkurentky ponúkala služby na relevantnom trhu a vyvíjala konkurenčný tlak na tomto trhu. Napadnuté rozhodnutie však túto otázku neskúmalo, len kvalifikovalo odstránenie železničnej trate ako protisúťažné správanie, hoci toto odstránenie ako také nemalo nijaký vplyv na hospodársku súťaž. Po druhé Komisia nepreukázala, že nevykonanie opravy malo pravdepodobne účinok uzavretia trhu, len nesprávne spomenula oveľa menej striktné právne kritérium, a to kritérium potenciálneho obmedzenia hospodárskej súťaže. Po tretie napadnuté rozhodnutie neskúma ani to, či LDZ mohla po pozastavení dopravy konkurovať spoločnosti LG, pokiaľ ide o dotknutý náklad, na rovnakej trase, teda na dlhej trase do Lotyšska.

236 Komisia a vedľajší účastník konania spochybňujú toto tvrdenie.

237 Pokiaľ ide o skutočnosť, že odstránenie železničnej trate nemalo vplyv na hospodársku súťaž, keďže takýto účinok malo nevykonanie opravy po pozastavení dopravy, v prejednávanej veci treba na úvod konštatovať, že napadnuté rozhodnutie neskúma, či nevykonanie opravy železničnej trate mohlo zabrániť spoločnosti LDZ v tom, aby ponúkala služby na relevantnom trhu a vyvíjala konkurenčný tlak na žalobkyňu. Keďže sa však Komisii podarilo preukázať, že odstránenie železničnej trate ako také môže byť kvalifikované ako potenciálne zneužívajúce konanie, toto preskúmanie nebolo potrebné.

238 Preto v rozpore s tým, čo tvrdí žalobkyňa, v rozsahu, v akom sa Komisii podarilo preukázať, že odstránenie železničnej trate mohlo mať potenciálne účinky na hospodársku súťaž, nebola povinná preskúmať, či takéto účinky mohlo mať aj nevykonanie opravy železničnej trate. V každom prípade treba uviesť, že Komisia zohľadnila nevykonanie opravy železničnej trate v rámci svojej analýzy protisúťažných účinkov odstránenia železničnej trate. Komisia totiž preskúmala vplyv odstránenia železničnej trate na možnosť jej opravy, a teda na možnosť žalobkyne splniť si povinnosť obnoviť po vzniku deformácie bežný stav, čo je povinnosť, ktorú má ako manažér litovskej železničnej infraštruktúry a podnik v dominantnom postavení na trhu.

239 Pokiaľ ide o skutočnosť, že Komisia z právneho hľadiska dostatočne nepreukázala, že nevykonanie opravy železničnej trate mohlo mať protisúťažné účinky, pričom sa uspokojila s menej striktným právnym kritériom, než je kritérium existencie účinku uzavretia trhu, je bez ohľadu na to, či sú pojmy „možný“ (*capable* v angličtine) a „pravdepodobný“ (*likely* v angličtine) zameniteľné, ako tvrdí Komisia, potrebné poznamenať, že Komisia v prejednávanej veci preskúmala pravdepodobné účinky odstránenia železničnej trate (napadnuté rozhodnutie, odôvodnenia 317 až 324 a 363).

240 Pokiaľ ide o skutočnosť, že Komisia mala preskúmať, či nevykonanie opravy železničnej trate po pozastavení dopravy mohlo brániť spoločnosti LDZ v tom, aby v súvislosti s dotknutým nákladom, teda s objemami expedovanými do 2. septembra 2008 po krátkej trase, konkurovala žalobkyni na dlhej trase do Lotyšska, treba rovnako ako Komisia poznamenať, že toto tvrdenie sa zakladá na predpoklade, že odstránenie železničnej trate malo vplyv len na objemy, ktoré boli do 2. septembra 2008 prepravované po krátkej trase do Lotyšska.

241 V odôvodnení 158 napadnutého rozhodnutia však Komisia na základe prístupu O & D definovala relevantný trh ako trh s ropnými produktmi spoločnosti Orlen vyvážanými námornou cestou, teda trh železničnej prepravy ropných produktov z rafinérie do námorných terminálov Klaipėda, Riga a Ventspils. Z tohto dôvodu sa náklad potenciálne dotknutý odstránením železničnej trate neobmedzoval na relatívne malé objemy ropných produktov prepravované po železnici pred pozastavením dopravy v septembri 2008, ale predstavoval veľmi významnú časť produkcie rafinérie spoločnosti Orlen, ktorá bola určená na vývoz po mori na medzinárodné trhy.

242 Keďže žalobkyňa nespochybnila definíciu relevantného trhu navrhnutú v napadnutom rozhodnutí, Komisii nemožno vytýkať nijaké pochybenie z dôvodu, že nepreskúmala, či nevykonanie opravy železničnej trate po pozastavení dopravy mohlo brániť spoločnosti LDZ v tom, aby konkurovala žalobkyni na dlhej trase do Lotyšska len z hľadiska dotknutého nákladu.

243 Vzhľadom na všetky predchádzajúce úvahy treba konštatovať, že Komisii nemožno vytýkať nijaké pochybenie z dôvodu, že nepreskúmala, či nevykonanie opravy železničnej trate mohlo mať protisúťažné účinky na predmetnom trhu.

244 Preto treba zamietnuť druhé tvrdenie uvedené v prvej výhrade v rámci štvrtej časti, a v dôsledku toho aj prvú výhradu v celom rozsahu.

2) O druhej výhrade založenej na nesprávnych posúdeniach v súvislosti s možnosťou spoločnosti LDZ konkurovať spoločnosti LG na dlhej trase do Lotyšska

245 Žalobkyňa svojou druhou výhradou v podstate vytýka Komisii, že sa dopustila nesprávneho posúdenia, keď sa domnievala, že LDZ mala vierohodnú možnosť konkurovať žalobkyni na krátkej trase do Lotyšska, nie však na dlhej trase.

246 Žalobkyňa uvádza na podporu svojej druhej výhrady v podstate dva okruhy tvrdení. Prvým okruhom tvrdení žalobkyňa spochybňuje analýzu napadnutého rozhodnutia týkajúcu sa existencie prekážok vstupu na trh a najmä záver, podľa ktorého LDZ bola na dlhých trasách do lotyšských námorných terminálov vo väčšej miere závislá od spoločnosti LG (odôvodnenia 290 až 308 napadnutého rozhodnutia). Druhým okruhom tvrdení sa žalobkyňa snaží spochybniť záver uvedený v napadnutom rozhodnutí, podľa ktorého dlhé trasy do lotyšských námorných prístavov neboli v porovnaní s trasou do Klaipėdy rentabilné (odôvodnenia 309 až 316 napadnutého rozhodnutia).

i) O tvrdeniach smerujúcich k spochybneniu existencie prekážok vstupu na trh

247 Prvým okruhom tvrdení žalobkyňa spochybňuje existenciu údajných prekážok vstupu na trh a najmä tvrdenie uvedené v napadnutom rozhodnutí, podľa ktorého LDZ bola vo väčšej miere závislá (odôvodnenie 300 napadnutého rozhodnutia) od vertikálne integrovaného (odôvodnenie 293 napadnutého rozhodnutia) etablovaného prevádzkovateľa, t. j. samotnej žalobkyne, nielen na 34-kilometrovom úseku na litovskom území (krátka trasa), ale aj na dlhšom 152-kilometrovom úseku (dlhá trasa). Žalobkyňa spochybňuje aj záver uvedený v napadnutom rozhodnutí, podľa ktorého táto situácia predstavovala z hľadiska *ex ante* výrazne vyššie riziko pre LDZ ako vykonávanie jej činností na krátkych trasách do lotyšských námorných terminálov (odôvodnenie 301 napadnutého rozhodnutia). Žalobkyňa sa konkrétne snaží spochybniť záver uvedený v napadnutom rozhodnutí, podľa ktorého žiadosť o pridelenie kapacity na dlhej trase do Lotyšska, ktorú podala LDZ, sa týkala oveľa dlhších a podstatne frekventovanejších trás v Litve, a bola preto komplexnejšia, čo ešte zvýšilo trenice s manažérom železničnej infraštruktúry, teda spoločnosťou LG (odôvodnenie 297 napadnutého rozhodnutia).

248 Po prvé žalobkyňa v tejto súvislosti tvrdí, že rozhodnutia o pridelení kapacity infraštruktúry v Litve neprijíma ona, ale litovská štátna železničná inšpekcia (ďalej len „VGI“) pod dohľadom ministerstva dopravy a komunikácií. VGI musí prijímať rozhodnutia nediskriminačne a v striktne stanovenej lehote štyroch mesiacov. Po druhé LDZ získala v lehote 28 dní od podania žiadosti všetky regulačné povolenia potrebné na nezávislý výkon jej činností na prvej časti dlhej trasy v Litve, t. j. od lotyšskej hranice po Radviliškis (Litva). Nič nenasvedčuje tomu, že pre LDZ bolo ťažké alebo zložitejšie získať potrebné povolenia aj na druhý úsek dlhej trasy. Po tretie Komisia v napadnutom rozhodnutí uznáva, že na dlhej trase neexistovalo riziko nadmernej kapacity, a teda ani riziko treníc so žalobkyňou. Po štvrté žalobkyňa ako jediný manažér železničnej infraštruktúry v Litve mala povinnosť nediskriminácie aj vo vzťahu k doplnkovým službám železničnej dopravy. Nič nepoukazuje na to, že by si nesplnila svoje povinnosti. Po piate je veľmi málo pravdepodobné, že schvaľovací proces, ako aj poskytovanie doplnkových služieb by bolo jednoduché v prípade 34 kilometrov (krátka trasa) alebo 60 kilometrov (prvý úsek dlhej trasy) na litovskom území, ale veľmi zložité v prípade ďalších 92 kilometrov (druhý úsek dlhej trasy).

249 Okrem toho žalobkyňa spochybňuje skutočnosť, že by LDZ mohla byť od nej vo väčšej miere závislá pri získaní informácií o podmienkach prístupu a poplatkoch týkajúcich sa dlhej trasy ako pri získaní takýchto informácií týkajúcich sa krátkej trasy. Podľa žalobkyne sú totiž všetky relevantné informácie zverejnené v litovskom úradnom vestníku a na internetovej stránke VGI, ktorá je povinná zabezpečiť nediskriminačný prístup k infraštruktúre a stanoviť poplatky. Hoci sa v podmienkach používania siete pre roky 2008 – 2009 neuvádza presná výška poplatkov za doplnkové služby železničnej dopravy, všetky poplatky za infraštruktúru boli zverejnené a verejne známe. V rámci týchto informácií boli navyše uvedené aj vzorce použité na výpočet poplatkov. Tieto poplatky boli po vypočítaní zo strany VGI zverejnené ešte pred zavedením cestovného poriadku konkrétneho vlaku, čo umožnilo každému žiadateľovi jednoducho si vypočítať skutočnú výšku poplatkov. Navyše, aj keby existovala určitá neistota v súvislosti s presnou výškou poplatkov za doplnkové služby, je nepravdepodobné, že táto údajná netransparentnosť nepredstavuje prekážku vstupu na krátku trasu a prvý úsek dlhej trasy v Litve (pre ktorú LDZ získala všetky požadované povolenia), ale predstavuje významnú prekážku vstupu v súvislosti s druhým úsekom dlhej trasy.

250 Komisia a vedľajší účastník konania spochybňujú tento okruh tvrdení.

251 V tejto súvislosti treba uviesť, že Komisia sa v napadnutom rozhodnutí v podstate domnievala, že odstránenie celého 19-kilometrového úseku železničnej trate, v dôsledku ktorého sa najkratšia a najpriamejšia trasa z rafinérie na lotyšskú hranicu stala nedostupnou pre konkurentov, predstavuje konanie spočívajúce v použití prostriedkov iných než tých, ktorými sa vedie obvyklá hospodárska

súťaž, ktoré môže mať potenciálne protisúťažné účinky na odberateľskom trhu poskytovania služieb železničnej prepravy ropných produktov do námorných terminálov Klaipėda, Riga a Ventspils (odôvodnenia 2, 177 a 202 napadnutého rozhodnutia).

252 Komisia sa predovšetkým domnievala, že LDZ mala pred odstránením železničnej trate vierohodnú príležitosť prepravovať ropné produkty spoločnosti Orlen, určené na vývoz po mori, z rafinérie do lotyšských námorných terminálov po krátkej trase do Lotyšska. Komisia tiež uviedla, že žalobkyňa bola vážne znepokojená možnosťou, že by Orlen využila služby železničnej dopravy spoločnosti LDZ. Komisia okrem toho poznamenala, že Orlen a LDZ skúmali túto možnosť dva roky, že predseda správnej rady spoločnosti Orlen vyhlásil, že tieto rokovania mali za následok vyvíjanie tlaku na LG, a že LDZ podala žiadosť o udelenie licencie na prevádzku na litovskej časti krátkej trasy do Lotyšska, nie však na dlhé trasy do lotyšských námorných terminálov. Komisia však následne vykonala analýzu prepravnej kapacity a nákladov. Na účely potvrdenia tohto posúdenia totiž Komisia uviedla po prvé, že na základe technických úvah a kapacity sa ropné produkty spoločnosti Orlen môžu prepravovať do lotyšských námorných terminálov, po druhé, že lotyšské námorné terminály sú pre manipuláciu s ropnými produktmi dôveryhodnou alternatívou k prístavu Klaipėda, po tretie, že pre Orlen je otázka ceny železničnej prepravy hlavným faktorom pri výbere trasy, po štvrté, že cena železničnej prepravy závisí od dĺžky trasy a členského štátu, v ktorom sa preprava uskutočňuje, a po piate, že LDZ bola schopná predložiť konkurenčnú ponuku na krátkej trase do lotyšských námorných terminálov.

253 Komisia sa ďalej domnievala, že po odstránení železničnej trate LDZ nemala viac túto možnosť ponúkať konkurencieschopné služby železničnej prepravy ropných produktov spoločnosti Orlen z rafinérie do susedných námorných terminálov, a teda už viac nemohla vyvíjať konkurenčný tlak na LG, a to z dôvodu existencie významných prekážok vstupu v odvetví železničnej dopravy a konkurenčných znevýhodnení spojených s týmto odvetvím, ktorým čelia prevádzkovatelia železničnej dopravy konkurujúci prevádzkovateľovi, ktorí už na trhu aktívne pôsobí a ktorý je zároveň poverený správou železničnej infraštruktúry.

254 Podľa Komisie jedinou možnosťou pre LDZ ponúkať konkurencieschopné služby železničnej prepravy ropných produktov spoločnosti Orlen bolo pokúsiť sa o prevádzku na trase do Klaipėdy alebo na dlhých trasách do lotyšských námorných terminálov. Komisia však uviedla, že celá trasa do Klaipėdy dlhá 228 km sa nachádza na území Litvy a že dlhé trasy do lotyšských námorných terminálov prechádzajú z veľkej časti územím Litvy (152 km). Komisia sa teda domnievala, že žalobkyňa má konkurenčnú výhodu vo svojej vlastnej sieti a že konkurenčné postavenie spoločnosti LDZ na trase do Klaipėdy a na dlhých trasách do lotyšských námorných terminálov je slabšie ako na krátkych trasách do týchto námorných terminálov.

255 Komisia tiež podrobne opísala prekážky vstupu a konkurenčné nevýhody, ktorým mohol čeliť potenciálny konkurent, akým je LDZ, v sieti žalobkyne. Komisia sa zamerala na najdôležitejšie prekážky vstupu na trh, a to prístup k železničnej infraštruktúre a k doplnkovým službám železničnej dopravy (odôvodnenia 293 až 304 napadnutého rozhodnutia) a nedostatok informácií a transparentnosti, pokiaľ ide o podmienky vstupu na trh (odôvodnenia 305 až 308 napadnutého rozhodnutia). Dodala, že aj keby LDZ bola schopná poskytovať služby železničnej prepravy ropných produktov spoločnosti Orlen na dlhých trasách do lotyšských námorných terminálov bez toho, aby narazila na prekážky vstupu na trh, tieto trasy by boli v porovnaní s trasou do Klaipėdy menej výnosné, takže tieto dlhé trasy do lotyšských námorných terminálov nepredstavujú konkurencieschopnú alternatívu trasy do Klaipėdy.

256 Komisia napokon dospela k záveru, že dôsledkom toho bolo uzatvorenie trhu s poskytovaním služieb železničnej prepravy ropných produktov z rafinérie do námorných terminálov Klaipėda, Riga a Ventspils.

257 V prvom rade treba v prejednávanej veci na úvod uviesť, že žalobkyňa sa svojou argumentáciou snaží len spochybniť doplňujúce posúdenia, ktoré Komisia uviedla v odôvodnení 208 a nasl. napadnutého rozhodnutia, nespochybňuje však hlavné posúdenia, ktoré sú uvedené v odôvodneniach 205 až 207 napadnutého rozhodnutia, a podľa ktorých v podstate LDZ mala pred odstránením železničnej trate vierohodnú príležitosť prepravovať ropné produkty spoločnosti Orlen, určené na vývoz po mori, z rafinérie do lotyšských námorných terminálov po krátkej trase do Lotyšska. Pokiaľ ide o rozhodnutia o pridelení kapacity železničnej infraštruktúry, treba uviesť, podobne ako to urobila Komisia, že napadnuté rozhodnutie nespochybňuje skutočnosť, že tieto rozhodnutia prijíma VGI. V tejto súvislosti Komisia v odôvodnení 296 napadnutého rozhodnutia uznala, že pokiaľ ide o prideľovanie kapacity v Litve, žiadosti o prístup k železničnej infraštruktúre sa predkladajú VGI, ktorá overuje ich úplnosť. Komisia však ďalej vysvetlila, pričom žalobkyňa jej v tomto bode neodporovala, že technické posúdenie žiadostí a prípravu návrhu cestovného poriadku vlakov pripravuje pre VGI práve žalobkyňa. Preto, ako tvrdí Komisia, žiadosť spoločnosti LDZ o pridelenie kapacity závisela konkrétne od posúdenia vykonaného žalobkyňou. Okrem toho žiadosť o pridelenie kapacity sa líši od žiadosti smerujúcej k získaniu regulačných povolení, akým je bezpečnostné osvedčenie potrebné na prevádzku v Litve. V dôsledku toho, ako správne uvádza Komisia, nie je dôležité, že spoločnosti LDZ trvalo získanie všetkých potrebných regulačných povolení v nadväznosti na jej žiadosť podanú s cieľom nezávislej prevádzky na časti litovského úseku dlhých trás do lotyšských námorných terminálov 28 dní, ako to uvádza žalobkyňa. Posúdenie prekážok vstupu vykonané v napadnutom rozhodnutí sa totiž nezakladá na ťažkostiach pri získaní regulačných povolení, ale na ťažkostiach pri pridelení kapacity.

258 V druhom rade, pokiaľ ide o tvrdenie týkajúce sa údajných obmedzení kapacity na dlhých trasách do lotyšských námorných terminálov, treba uviesť, rovnako ako to urobila Komisia, že napadnuté rozhodnutie nepotvrdilo, že na týchto trasách existovali takéto obmedzenia. V napadnutom rozhodnutí bolo naopak uvedené, že žiadosti o kapacity boli zložitejšie. Tieto žiadosti totiž záviseli od hodnotenia žalobkyne týkajúceho sa dlhšej trasy v Litve, ktorá je frekventovanejšia ako litovská časť krátkej trasy do Lotyšska (odôvodnenie 297 napadnutého rozhodnutia). Riziká konfliktov vlakových trás boli vyššie na dlhých trasách do lotyšských námorných terminálov, keďže tieto trasy sa už využívali, zatiaľ čo litovská časť krátkej trasy sa využívala výlučne na prepravu ropných produktov spoločnosti Orlen (odôvodnenie 298 napadnutého rozhodnutia).

259 V treťom rade, pokiaľ ide o tvrdenie, že žalobkyňa mala povinnosť nediskriminácie aj vo vzťahu k doplnkovým službám železničnej dopravy, treba uviesť, že napadnuté rozhodnutie v odôvodneniach 293 až 300 a 303 uviedlo, že prebratie zásady zákazu diskriminácie zakotvenej v smernici 2001/14 do litovského práva ponecháva žalobkyni rozhodovací priestor, ktorý jej umožňuje stanoviť nepriaznivé podmienky pre prístup k železničnej infraštruktúre a poskytovanie doplnkových služieb železničnej dopravy. Osobitne v odôvodneniach 293 a 294 napadnutého rozhodnutia Komisia spresnila, že poskytovanie doplnkových služieb železničnej dopravy nie je nevyhnutne regulované, resp. je regulované spôsobom, ktorý ponecháva určitý rozhodovací priestor, pokiaľ ide o ceny a kvalitu poskytovanej služby. Ide o niektoré služby údržby (pre koľajové vozidlá), prístup k určitým zariadeniam (ako sú zriaďovacie stanice alebo depá a zariadenia na čistenie koľajových vozidiel) alebo záchranné služby (najmä v prípade, keď má vlak poruchu a naruší dopravu). Preto keby nový prevádzkovateľ, ako napríklad LDZ, využíval služby etablovaného prevádzkovateľa, v prejednávanej veci žalobkyne, tento etablovaný prevádzkovateľ by mohol do veľkej miery stanoviť podmienky, za akých by sa tieto služby poskytovali, čo by viedlo k vzniku neistoty z hľadiska kvality a ceny týchto služieb. Treba pritom poznamenať, že žalobkyňa nenamietala ani jedno z týchto konštatovaní, obmedzila sa len na tvrdenie, že nič nepoukazuje na to, že by si neplnila svoje povinnosti.

260 V štvrtom rade, pokiaľ ide o tvrdenia smerujúce k spochybneniu záveru uvedeného v napadnutom rozhodnutí, podľa ktorého bola LDZ závislejšia od žalobkyne pri získaní informácií o podmienkach prístupu a o poplatkoch týkajúcich sa dlhej trasy než pri získaní informácií týkajúcich sa krátkej trasy, treba spresniť, podobne ako to urobila Komisia, že napadnuté rozhodnutie uznáva, že vzorce použité na výpočet poplatkov za infraštruktúru boli zverejnené. Domnievala sa však tiež, že v súvislosti s dlhšou trasou v Litve čelila LDZ ešte väčšiemu nedostatku informácií a transparentnosti, pokiaľ ide

o podmienky prístupu a ceny za doplnkové služby železničnej dopravy. Osobitne v odôvodnení 308 napadnutého rozhodnutia Komisia zdôraznila, že podmienky používania siete pre roky 2008 - 2009 (Network Statement of 2008 – 2009) definovali len vzorec výpočtu poplatkov za prístup k litovskej železničnej infraštruktúre. Tento dokument totiž presne neuvádzal skutočné poplatky za doplnkové služby železničnej dopravy, spomínalo sa v ňom len, že tieto doplnkové služby sa účtujú v súlade s platnou legislatívou. Toto tvrdenie pritom, zdá sa, nie je spochybnené žalobkyňou, ktorá vo svojich písomných podaniach uvádza, že hoci pretrvávala určitá neistota v súvislosti s presnou výškou poplatkov za doplnkové služby železničnej dopravy, nebolo pravdepodobné, že tento údajný nedostatok transparentnosti nepredstavoval prekážku vstupu na krátku trasu a prvý úsek dlhej trasy v Litve, ale predstavoval významnú prekážku vstupu v prípade druhého úseku dlhej trasy. Okrem toho žalobkyňa tvrdením, že v podmienkach používania siete pre roky 2008 - 2009 sa neuvádzala presná výška poplatkov za doplnkové služby železničnej dopravy a že všetky poplatky za infraštruktúru boli zverejnené a verejne známe, implicitne potvrdzuje, že v tomto dokumente sa presne neuvádzali skutočné poplatky za doplnkové služby železničnej dopravy. V tejto súvislosti je potrebné uviesť, že tento dokument bol predložený Všeobecnému súdu v odpovedi na jedno z opatrení na zabezpečenie priebehu konania, ktoré boli prijaté v tejto veci (pozri bod 65 vyššie), a že v tomto dokumente sa skutočne presne neuvádza výška skutočných poplatkov za doplnkové služby železničnej dopravy. Navyše treba uviesť, ako to urobila Komisia, že napadnuté rozhodnutie nedospelo k záveru, že existuje len nedostatok transparentnosti v prípade dlhej trasy do Lotyšska, ale že nedostatok transparentnosti cien účtovaných za doplnkové služby železničnej dopravy zvyšoval riziko pre LDZ na dlhej trase, ale súčasne aj na trase do Klaipėdy, hoci v prípade krátkej trasy to tak nebolo, keďže na tejto trase LDZ nebola závislá od doplnkových služieb žalobkyne alebo prinajmenšom bola od týchto služieb závislá v menšej miere (odôvodnenie 307 napadnutého rozhodnutia).

261 Komisia sa preto v rozpore s tvrdením žalobkyne nedopustila nesprávneho posúdenia, keď sa domnievala, že nedostatok transparentnosti v súvislosti s presnou výškou poplatkov za doplnkové služby predstavuje prekážku vstupu na dlhú trasu, ako aj na trasu do Klaipėdy.

262 V piatom a poslednom rade, pokiaľ ide o tvrdenie žalobkyne uvedené v replike, podľa ktorého sa nedatovaná rukou písaná poznámka, na ktorú poukázala Komisia vo svojom vyjadrení k žalobe, nezaoberala otázkou, či prevádzkovanie dopravy na dlhej trase predstavuje vyššie riziko pre LDZ (odôvodnenie 283 napadnutého rozhodnutia), treba hneď na úvod zdôrazniť, že hoci sa predmetný dokument spomína v odôvodneniach 97 až 99, ako aj v odôvodnení 316 bode 3 napadnutého rozhodnutia, žalobkyňa ho spochybnila až vo svojej replike. Okrem toho, hoci sa dokument netýkal výslovne spoločnosti LDZ, ale lotyšského prevádzkovateľa – potenciálneho konkurenta spoločnosti LG, preskúmava možné hrozby pre záujmy námorného terminálu Klaipėda a v časti „Obrana Lotyšska“ vymenúva rôzne prekážky vstupu, ktoré by žalobkyňa mohla vytvoriť voči akémukoľvek konkurentovi z Lotyšska, vrátane spoločnosti LDZ. Preto v rozpore s tým, čo tvrdí žalobkyňa, predmetný dokument mohol byť v napadnutom rozhodnutí považovaný za jeden z dôkazov o tom, že prevádzkovanie dopravy na dlhej trase predstavovalo pre LDZ podstatne vyššie riziko.

263 Zo všetkých predchádzajúcich úvah vyplýva, že žiadne z tvrdení predložených žalobkyňou nemôže spochybniť zistenia uvedené v napadnutom rozhodnutí týkajúce sa prekážok vstupu na trh a najmä záver, podľa ktorého bola LDZ vo väčšej miere závislá od žalobkyne ako vertikálne integrovaného etablovaného prevádzkovateľa.

264 Z toho vyplýva, že prvý okruh tvrdení uvedených v druhej výhrade v rámci štvrtej časti treba zamietnuť.

ii) O tvrdeniach spochybňujúcich skutočnosť, že dlhé trasy do lotyšských námorných terminálov neboli v porovnaní s trasou do Klaipėdy konkurencieschopné

265 Druhým okruhom tvrdení žalobkyňa spochybňuje tvrdenie uvedené v napadnutom rozhodnutí, podľa ktorého dlhé trasy do lotyšských námorných terminálov neboli v porovnaní s trasou do Klaipėdy konkurencieschopné (odôvodnenia 288 a 310 napadnutého rozhodnutia), takže LDZ mohla vyvíjať konkurenčný tlak na LG len na krátkych trasách do týchto terminálov, teda v prípade, keby bola železničná trať opravená.

266 V prvom rade toto tvrdenie nie je podľa žalobkyne prijateľné, a to z rôznych dôvodov.

267 Po prvé LDZ po pozastavení dopravy ponúkla spoločnosti Orlen listom z 29. septembra 2008, že jej bude poskytovať služby železničnej prepravy do Rigy tak na krátkej, ako aj na dlhej trase do Lotyšska. Samotná LDZ teda zjavne predpokladala, že môže efektívne konkurovať na dlhej trase, aj pokiaľ ide o produkciu spoločnosti Orlen prepravovanú spoločnosťou LG do Klaipėdy. Po druhé LG v internom dokumente z roku 2009 dospela k záveru, že rozdiely medzi krátkou a dlhou trasou nie sú z hľadiska vzdialenosti a ceny podstatné. V dôsledku toho nie je pravdepodobné, že by LDZ mohla konkurovať spoločnosti LG iba na krátkej trase, ale nie na dlhej trase. Po tretie medzi danými tromi trasami neexistujú významné rozdiely v nákladoch, čo sa tiež zdá byť prirodzené, keďže všetky sú súčasťou toho istého geografického trhu. Skutočnosť, že LDZ mohla vyvíjať tlak na žalobkyňu v prípade produkcie spoločnosti Orlen prepravovanej do Klaipėdy iba po krátkej trase (za predpokladu, že by bola železničná trasa zrekonštruovaná alebo opravená), je preto veľmi málo pravdepodobná.

268 V druhom rade žalobkyňa uvádza, že porovnanie nákladov, ktoré vykonala Komisia, obsahuje aj množstvo chýb.

269 Podľa žalobkyne už samotné výrazy použité Komisiou preukazujú, že porovnanie nákladov nebolo založené na dôkladnej a spoľahlivej analýze. Komisia tak uznáva, že „nemôže presne kvantifikovať dopad týchto štrukturálnych rozdielov na náklady na dopravu“ a že „metódy rozdelenia nákladov používané spoločnosťami LG a LDZ mohli byť odlišné, čo môže mať vplyv na ich odhady [nákladov]“. Uvádza tiež, že nie je jasné, „či“ lotyšské prístavy mali významnú konkurenčnú výhodu v porovnaní s prístavom Klaipėda, pokiaľ ide o celkové náklady na námornú dopravu, a spresňuje, že krátka trasa do Rigy „sa zdá byť najzaujímavejšia“. Okrem toho, keď Komisia porovnala rozpis nákladov žalobkyne a spoločnosti LDZ, najväčšou nákladovou položkou spoločnosti LDZ na lotyšskom úseku dlhej trasy do Rigy bola kategória „ostatné“, zatiaľ čo „ostatné“ náklady žalobkyne predstavovali len oveľa nižšie percento z celkových jej nákladov na litovskom úseku dlhej trasy smerom do Rigy alebo Ventspils. Okrem toho Komisia nezohľadnila skutočnosť, že žalobkyňa a LDZ používajú úplne odlišné metódy rozdelenia nákladov, v dôsledku čoho je akékoľvek porovnanie nákladov svojvoľné. Napríklad na základe údajov použitých Komisiou náklady žalobkyne na tonokilometer (tkm) boli dosť statické a nemenili sa v závislosti od vzdialenosti, zatiaľ čo odhadované náklady spoločnosti LDZ klesali na dlhších trasách, a to z dôvodu odhadu, podľa ktorého náklady na nakládku a vykládku nákladu boli fixnými nákladmi, ku ktorým sa následne pripočítavali skutočné náklady na dopravu pomerne k dĺžke trasy a objemu nákladu.

270 Okrem toho žalobkyňa tvrdí, že hoci údaje uvedené v tabuľke č. 5 napadnutého rozhodnutia, nazvanej „Náklady na prepravu ropných produktov spoločnosti Orlen v prepočte na tonu (dlhé trasy a trasa do Klaipėdy)“, boli založené na porovnateľných metódach rozdelenia nákladov, nepodporujú tvrdenie, že LDZ nemohla vierohodne konkurovať na dlhej trase v súvislosti s produkciou spoločnosti Orlen prepravovanou do Klaipėdy. Okrem toho žalobkyňa zdôrazňuje, že Komisia v napadnutom rozhodnutí uznala, že náklady uvedené v tabuľke č. 5 pre dlhé trasy sú pravdepodobne nadhodnotené. Bez ohľadu na to sa zdá, že náklady na tieto trasy sú do veľkej miery porovnateľné s nákladmi na trasu do Klaipėdy, takže LDZ by bola schopná vyvíjať konkurenčný tlak najmä vzhľadom na všeobecné výhody z hľadiska nákladov, ktoré podľa Komisie mala, napríklad pokiaľ ide o ceny energií a mzdové náklady, ako aj náklady na námornú dopravu. Podľa názoru žalobkyne všetky tieto skutočnosti potvrdzuje fakt, že LDZ

v septembri 2008 ponúkla spoločnosti Orlen prepravu jej produkcie z Klaipėdy do lotyšských námorných terminálov po dlhej trase. Navyše údaje o nákladoch použité v tabuľke č. 5 sú oveľa nižšie ako ceny v prepočte za tonu, ktoré Orlen skutočne zaplatila za služby železničnej prepravy po trase do Klaipėdy v rokoch 2008 a 2009.

271 Komisia a vedľajší účastník konania spochybňujú tento okruh tvrdení.

272 V prejednávanej veci po prvé, pokiaľ ide o list z 29. septembra 2008, ktorým LDZ predložila spoločnosti Orlen ponuku na služby železničnej prepravy do Rigy tak po krátkej trase, ako aj po dlhej trase do lotyšských námorných terminálov, je potrebné spresniť, že LDZ v tomto liste predložila návrh cien prepravy ropných produktov cez územie Lotyšska do prístavu v Rige pre rok 2008. Z obsahu tohto listu predovšetkým vyplýva, že návrh cien predložený spoločnosťou LDZ sa týkal len lotyšských úsekov dlhej a krátkej trasy do Rigy. V liste sa totiž spomínali trasy Maitene – Mangali (Riga) a Rengė – Mangali (Riga). Žalobkyňa preto nemohla len na základe predmetného listu dospieť k záveru o konkurencieschopnosti ponuky spoločnosti LDZ, keďže v tejto ponuke neboli zohľadnené ceny, ktoré uplatňovala na litovských úsekoch oboch trás. Okrem toho žalobkyňa nepredložila nijaký dôkaz na podporu svojho tvrdenia uvedeného v replike, podľa ktorého LDZ v čase predloženia ponuky spoločnosti Orlen veľmi dobre poznala stav hospodárskej súťaže na trhu a príslušné ceny a náklady. Navyše samotná existencia ponuky neznamená, že táto ponuka je skutočne konkurencieschopná, a v každom prípade tak konkurencieschopná, ako by mohla byť v prípade, keby nedošlo k odstráneniu železničnej trate. Žalobkyňa preto nemôže z tohto listu vyvodiť nijaký záver týkajúci sa schopnosti spoločnosti LDZ vyvíjať na ňu efektívny konkurenčný tlak na dlhej trase.

273 Po druhé, pokiaľ ide o interný dokument z roku 2009, v ktorom žalobkyňa dospela k záveru, že rozdiely medzi krátkou a dlhou trasou nie sú z hľadiska vzdialenosti a ceny podstatné, treba zdôrazniť, že predmetný dokument má referenčné číslo ES 9/VJ6. Záver, na ktorý žalobkyňa odkazuje, je uvedený na tretej a poslednej strane tohto dokumentu, kde žalobkyňa porovnávala prepravu produktov spoločnosti Orlen do mesta Jelgava (Lotyšsko) cez Šiauliai (Litva) s priamou dopravou cez Rengė. Tento záver preto neporovnáva náklady na celé trasy do lotyšských námorných terminálov a netýka sa prepravy ropných produktov spoločnosti Orlen na účely vývozu po mori. Navyše skutočnosť, že žalobkyňa nevníma rozdiely medzi krátkou a dlhou trasou z hľadiska vzdialenosti a ceny ako podstatné, nevyhnutne neplatí aj pre LDZ.

274 Z toho vyplýva, že ani ponuka spomenutá v bode 272 vyššie, ani interný dokument spomenutý v bode 273 vyššie nemôžu spochybniť konštatovanie Komisie, podľa ktorého dlhé trasy do lotyšských námorných terminálov boli v porovnaní s trasou do Klaipėdy menej výnosné.

275 Po tretie, pokiaľ ide o tvrdenie, že neexistujú významné rozdiely v nákladoch medzi dlhými trasami do lotyšských námorných terminálov, krátkymi trasami do lotyšských námorných terminálov a trasou do Klaipėdy, treba uviesť, že hoci je pravda, že dlhá trasa do Rigy zahŕňala na rozdiel od trasy do Klaipėdy podstatný úsek (86 km) v Lotyšsku, kde boli podľa napadnutého rozhodnutia náklady na železničnú dopravu, a to najmä cena energií a mzdové náklady, nižšie ako v Litve (odôvodnenie 253 napadnutého rozhodnutia), pravdou je aj to, že dlhá trasa do Rigy zahŕňala úsek v Litve, konkrétne v dĺžke 152 km. Vzhľadom na to, že Komisia vypočítala náklady na trasy do lotyšských námorných terminálov ako súčet nákladov žalobkyne a spoločnosti LDZ na ich jednotlivé etapy trasy, aby posúdila rozdiel v nákladoch medzi trasami, náklady vzťahujúce sa na lotyšský úsek dlhej trasy do Rigy sa preto musia pripočítať k nákladom vzťahujúcim sa na litovský úsek tejto trasy. To isté navyše platí aj pre výpočet nákladov na dlhú trasu do Ventspils. Okrem toho žalobkyňa nespochybňuje náklady, ktoré Komisia uviedla v tabuľke č. 5 v odôvodnení 311 napadnutého rozhodnutia. Táto tabuľka ukazuje, že na rozdiel od toho, čo tvrdí žalobkyňa, v rokoch 2008 a 2009 boli náklady na prepravu ropných produktov spoločnosti Orlen v prepočte na tonu od [*dôverné*] do [*dôverné*] % vyššie na dlhej trase do Rigy ako na trase do Klaipėdy a od [*dôverné*] do [*dôverné*] % vyššie na dlhej trase do Ventspils ako na

trase do Klaipėdy. V dôsledku toho v rozpore s tvrdením žalobkyne neexistujú dostatočne presvedčivé dôkazy preukazujúce, že LDZ mohla ako efektívny konkurent ponúkať služby na relevantnom trhu, ktoré by konkurovali žalobkyni na dlhej trase, a vyvíjať tak na ňu konkurenčný tlak.

276 Po štvrté, pokiaľ ide o tvrdenia smerujúce k spochybneniu porovnania nákladov vykonaného Komisiou, treba uviesť nasledujúce skutočnosti.

277 Na jednej strane, pokiaľ ide o úvahy súvisiace s výrazmi použitými Komisiou v jej analýze týkajúcej sa porovnania nákladov, treba uviesť, že z niektorých použitých výrazov nie je možné vyvodiť, že porovnanie nákladov nie je založené na dôkladnej a spoľahlivej analýze. Okrem toho treba zdôrazniť, podobne ako to urobila Komisia, že vyjadrenie týkajúce sa nemožnosti presného kvantifikovania dopadu týchto štrukturálnych rozdielov na náklady na dopravu (odôvodnenie 253 napadnutého rozhodnutia) je súčasťou analýzy faktorov, ktoré majú vplyv na náklady na železničnú dopravu, a nijakým spôsobom nemení záver analýzy týkajúci sa výnosnosti krátkej trasy do Rigy (odôvodnenia 254 a 255 napadnutého rozhodnutia). Zmienka o tom, že metódy rozdelenia nákladov používané žalobkyňou a spoločnosťou LDZ sa mohli líšiť, čo mohlo mať vplyv na ich odhady nákladov (odôvodnenia 271 až 273 napadnutého rozhodnutia), je v napadnutom rozhodnutí objasnená v rozsahu, v akom sa v ňom vysvetľuje, prečo je tento prvok irelevantný a nemá vplyv na porovnanie nákladov žalobkyne a spoločnosti LDZ. Okrem toho jedna z viet napadnutého rozhodnutia, ktorú žalobkyňa spochybňuje, je vytrhnutá z kontextu. Celá veta rozhodnutia totiž znela takto: „prístavy Riga a Ventspils teda mohli predstavovať prinajmenšom vierohodné alternatívne riešenie k prístavu Klaipėda, a to bez ohľadu na skutočnosť, že sa tiež mohli považovať za prístavy s významnou konkurenčnou výhodou z hľadiska celkových nákladov na námornú dopravu“ (odôvodnenie 240 napadnutého rozhodnutia). Napokon, pokiaľ ide o poznámku uvedenú v inej časti napadnutého rozhodnutia, že na základe analýzy faktorov, ktoré majú vplyv na náklady na železničnú dopravu, sa krátka trasa do Rigy javí ako najatraktívnejšia, toto tvrdenie je ďalej podložené podrobnejším porovnaním nákladov na trasy v odôvodneniach 255 až 266 napadnutého rozhodnutia, ktoré preukazuje, že krátka trasa do Rigy je skutočne najatraktívnejšia.

278 Na druhej strane, pokiaľ ide o tvrdenie žalobkyne, že napadnuté rozhodnutie neporovnáva „jablká s jablkami“, Komisia správne uvádza, že napadnuté rozhodnutie obsiahlym spôsobom reaguje na tvrdenia žalobkyne týkajúce sa analýzy nákladov, a najmä na námietky týkajúce sa možnosti ich porovnania. Z odôvodnenia 269 napadnutého rozhodnutia totiž vyplýva, že žalobkyňa už vo svojej odpovedi na oznámenie o výhradách tvrdila, že jej náklady a náklady spoločnosti LDS sú neporovnateľné. Komisia podrobne vyvrátila tvrdenia žalobkyne v odôvodneniach 270 až 284 napadnutého rozhodnutia. V odôvodneniach 272 a 273 tohto rozhodnutia predovšetkým vysvetlila, že zohľadnila okolnosť, že metódy výpočtu nákladov žalobkyne a spoločnosti LDZ mohli byť odlišné a že to mohlo mať vplyv na ich odhady nákladovej položky, akou sú administratívne výdavky. Rovnako však tiež spresnila, že takýto rozdiel v metóde môže viesť len k miernemu rozdielu z hľadiska nákladov. V odôvodnení 274 napadnutého rozhodnutia Komisia rovnako tak vysvetlila dôvod, prečo sa domnievala, že prinajmenšom pre rok 2009 sa odhad nákladov žalobkyne a spoločnosti LDZ vzťahoval na rovnaké služby a obsahoval rovnaké nákladové položky. Ako totiž vyplýva z poznámky pod čiarou 406 napadnutého rozhodnutia, keďže žalobkyňa nepredložila rozpis nákladov pre rok 2008, Komisia analyzovala údaje týkajúce sa nákladov žalobkyne pre rok 2009.

279 Žalobkyňa sa teda nemôže odvolávať na tvrdenie, že metóda odhadu nákladov je nesprávna, aby spochybnila porovnanie nákladov vykonané Komisiou v napadnutom rozhodnutí a tvrdila, že toto porovnanie je svojvoľné.

280 Ostatné tvrdenia žalobkyne nemôžu spochybniť tento záver.

281 Po prvé, pokiaľ ide o tvrdenie, že aj keby boli údaje uvedené v tabuľke č. 5 napadnutého rozhodnutia založené na porovnateľných metódach rozdelenia nákladov, nepodložili by tvrdenie, že LDZ nemohla byť vierohodnou konkurentkou na dlhých trasách do lotyšských námorných terminálov, treba

konštatovať, že žalobkyňa nepredložila dôkazy, ktoré by preukazovali, že [*dôverné*] % rozdiel medzi nákladmi na dlhú trasu do Rigy v roku 2008 [*dôverné*] a nákladmi na trasu do Klaipėdy [*dôverné*] by musel úplne zaniknúť vzhľadom na skutočnosť, že náklady uvedené Komisiou v tabuľke č. 5 napadnutého rozhodnutia pre dlhé trasy boli „pravdepodobne nadhodnotené“. Okrem toho v rozsahu, v akom žalobkyňa svojím tvrdením uvádza, že [*dôverné*] % rozdiel medzi nákladmi na dlhú trasu do Rigy v roku 2008 [*dôverné*] a nákladmi na trasu do Klaipėdy [*dôverné*] nie je významný, je potrebné zdôrazniť, ako to urobila Komisia, že napadnuté rozhodnutie tiež preukázalo, že aj pri uplatnení opatrného prístupu boli náklady na dlhú trasu do Ventspils v roku 2008 vyššie o [*dôverné*] % a v roku 2009 o [*dôverné*] % ako náklady na trasu do Klaipėdy. Rozdiel vo výške [*dôverné*] % alebo [*dôverné*] % je pritom významný a len ťažko ho možno spochybniť nadhodnotením.

282 Po druhé, pokiaľ ide o tvrdenie, že údaje o nákladoch použité v tabuľke č. 5 [*dôverné*] sú oveľa nižšie ako ceny v prepočte za tonu, ktoré Orlen skutočne zaplatila za služby železničnej prepravy po trase do Klaipėdy v rokoch 2008 [*dôverné*] a 2009 [*dôverné*], takže v súlade s logikou, ktorú Komisia uplatnila v odôvodneniach 281 až 284 napadnutého rozhodnutia, LDZ mohla vyvíjať konkurenčný tlak na žalobkyňu, keby sa rozhodla tak urobiť, treba uviesť, že v rozpore s tvrdením žalobkyne sú náklady vypočítané Komisiou pre dlhú trasu do Rigy len mierne nižšie ako ceny, ktoré Orlen skutočne zaplatila za služby železničnej prepravy po trase do Klaipėdy. Pokiaľ však ide o náklady a nie o ceny, treba k nim pripočítať hoci aj nízke ziskové rozpätie, ktoré ešte viac znižuje rozdiel oproti cenám, ktoré Orlen skutočne zaplatila za služby železničnej prepravy na trase do Klaipėdy.

283 Vzhľadom na všetky predchádzajúce úvahy treba konštatovať, že Komisii nemožno vytýkať nijaké nesprávne posúdenie v rozsahu, v akom dospela k záveru, že dlhé trasy do lotyšských námorných terminálov neboli v porovnaní s trasou do Klaipėdy konkurencieschopné.

284 V dôsledku toho treba zamietnuť druhú výhradu v rámci štvrtej časti, a teda aj štvrtú časť druhého žalobného dôvodu v celom rozsahu.

285 Zo všetkých predchádzajúcich úvah vyplýva, že druhý žalobný dôvod treba zamietnuť ako nedôvodný.

3. O treťom žalobnom dôvode založenom na porušení článku 296 ZFEÚ a článku 2 nariadenia č. 1/2003 z dôvodu nedostatku dôkazov a nedostatku odôvodnenia

286 Svojím tretím žalobným dôvodom žalobkyňa v podstate tvrdí, že Komisia porušila článok 296 ZFEÚ z dôvodu nedostatku odôvodnenia, ako aj článok 2 nariadenia č. 1/2003 v rozsahu, v akom neposkytla dostatok dôkazov na podporu svojho konštatovania o porušení článku 102 ZFEÚ, uvedeného v napadnutom rozhodnutí.

287 Komisia a vedľajší účastník konania spochybňujú túto argumentáciu.

288 Tretí žalobný dôvod sa v podstate skladá z dvoch častí, pričom žalobkyňa sa prvou časťou domáha porušenia článku 296 ZFEÚ z dôvodu nedostatku odôvodnenia a druhou časťou namieta porušenie článku 2 nariadenia č. 1/2003.

a) O prvej časti tretieho žalobného dôvodu založenej na porušení článku 296 ZFEÚ z dôvodu nedostatku odôvodnenia

289 Žalobkyňa uvádza na podporu prvej časti v podstate dve výhrady, ktoré je potrebné preskúmať spoločne. Prvá výhrada je založená na tom, že Komisia neuviedla, prečo sa odklonila od ustálenej judikatúry v oblasti odmietnutia poskytnutia prístupu k základnej infraštruktúre, a druhá výhrada je založená na tom, že Komisia neposkytla dostatočné dôkazy preukazujúce, že v prejednávanej veci existovali v súvislosti so železničnou traťou mimoriadne okolnosti, ktoré odôvodňovali konštatovanie zneužívajúceho konania.

290 Na úvod treba uviesť, že tvrdenia uvedené žalobkyňou na podporu týchto dvoch výhrad prvej časti sa netýkajú chýbajúceho alebo nedostatočného odôvodnenia napadnutého rozhodnutia. Tieto tvrdenia sa totiž v skutočnosti prekrývajú s kritikou dôvodnosti napadnutého rozhodnutia. Povinnosť odôvodniť rozhodnutia je pritom podstatnou formálnou náležitosťou, ktorú je potrebné odlišovať od otázky dôvodnosti odôvodnenia, ktorá súvisí s legálnosťou sporného aktu z meritórneho hľadiska. Odôvodnenie rozhodnutia je formálnym vyjadrením dôvodov, na ktorých toto rozhodnutie spočíva. Pokiaľ sú tieto dôvody postihnuté chybami, je nimi postihnutá legálnosť rozhodnutia z meritórneho hľadiska, ale nie jeho odôvodnenie, ktoré môže byť dostatočné, aj keď obsahuje chybné dôvody (pozri rozsudok z 10. júla 2008, Bertelsmann a Sony Corporation of America/Impala, C-413/06 P, EU:C:2008:392, bod 181 a citovanú judikatúru). Navyše je potrebné poznamenať, že takéto tvrdenia už boli predložené, preskúmané a zamietnuté v rámci prvého a druhého žalobného dôvodu.

291 Z toho vyplýva, že prvú časť tretieho žalobného dôvodu treba zamietnuť.

b) O druhej časti tretieho žalobného dôvodu založenej na porušení článku 2 nariadenia č. 1/2003

292 Na úvod je potrebné konštatovať, podobne ako to urobila Komisia, že okrem stručnej zmienky o článku 2 nariadenia č. 1/2003 v bode 143 žaloby žalobkyňa nepodložila svoje tvrdenie poukázaním na tie častí napadnutého rozhodnutia, ktoré podľa nej trpia nedostatkom dôkazov. Žalobkyňa však spresnila svoje tvrdenie v bodoch 28 a 29 svojich pripomienok k vyjadreniu vedľajšieho účastníka konania. Konkrétne v bode 29 týchto pripomienok tvrdí, že Komisia sa neopierala o presné a presvedčivé priame alebo listinné dôkazy, ktoré by z právneho hľadiska dostatočne preukazovali porušenie. V každom prípade žalobkyňa tvrdí, že v súlade s judikatúrou uviedla argumentáciu, ktorá stavia skutočnosti preukázané Komisiou do iného svetla a ktorá tak umožňuje nahradiť vysvetlenie skutkového stavu, na základe ktorého Komisia vyvodila záver o existencii porušenia, iným prijateľným vysvetlením.

293 V tejto súvislosti treba uviesť, že z článku 2 nariadenia č. 1/2003, ako aj z ustálenej judikatúry vyplýva, že v oblasti práva hospodárskej súťaže je Komisia v prípade sporu o existencii protiprávneho konania povinná preukázať porušenia, ktoré konštatuje, a zaobstarať dôkazy, ktorými môže z právneho hľadiska dostatočne preukázať existenciu skutočností zakladajúcich porušenie (pozri rozsudok z 12. apríla 2013, GEMA/Komisia, T-410/08, neuverejnený, EU:T:2013:171, bod 68 a citovanú judikatúru).

294 Hoci je potrebné, aby Komisia na podporu pevného presvedčenia, že došlo k porušeniu, predložila presné a zhodujúce sa dôkazy, treba zdôrazniť, že každý dôkaz predložený Komisiou nemusí so zreteľom na každý bod porušenia nutne zodpovedať týmto kritériám. Postačuje, ak súbor nepriamych dôkazov, o ktoré sa inštitúcia opiera, zodpovedá tejto požiadavke pri celkovom posúdení, ako to uvádza judikatúra týkajúca sa uplatňovania článku 101 ZFEÚ. Táto zásada sa uplatňuje aj vo veciach týkajúcich sa uplatňovania článku 102 ZFEÚ (pozri v tomto zmysle rozsudok z 1. júla 2010, AstraZeneca/Komisia, T-321/05, EU:T:2010:266, bod 477 a citovanú judikatúru).

295 Pokiaľ ide o dôkaznú silu dôkazov použitých Komisiou, treba rozlišovať dve situácie.

296 Na jednej strane, ak Komisia konštatuje porušenie pravidiel hospodárskej súťaže, pričom sa opiera o domnienku, že preukázané skutočnosti nemožno objasniť inak než z hľadiska existencie protisúťažného správania, súd Únie musí zrušiť predmetné rozhodnutie, pokiaľ dotknuté podniky predložia argumentáciu, ktorá stavia skutočnosti preukázané Komisiou do iného svetla a ktorá tak umožňuje nahradiť objasnenie týchto skutočností iným prijateľným vysvetlením, než je to, ktoré si zvolila Komisia na vyvodenie záveru o existencii porušenia. V tomto prípade sa totiž nedá dospieť k záveru, že Komisia predložila dôkaz o existencii porušenia práva hospodárskej súťaže (pozri v tomto zmysle rozsudky z 28. marca 1984, Compagnie royale asturienne des mines a Rheinzink/Komisia, 29/83 a 30/83, EU:C:1984:130, bod 16, a z 31. marca 1993, Ahlström Osakeyhtiö a i./Komisia, C-89/85, C-104/85, C-114/85, C-116/85, C-117/85 a C-125/85 až C-129/85, EU:C:1993:120, body 126 a 127).

297 Na druhej strane, ak sa Komisia opiera o dôkazy, ktoré sú v zásade dostatočné na preukázanie existencie porušenia, nestačí, aby dotknutý podnik uviedol, že mohla nastať udalosť, ktorá by mohla mať vplyv na dôkaznú hodnotu týchto dôkazov, na to, aby Komisia niesla bremeno na účely preukázania, že táto udalosť nemohla mať takýto vplyv. Naopak, okrem prípadov, keď dotknutý podnik takýto dôkaz nemôže predložiť z dôvodu správania samotnej Komisie, prináleží mu z právneho hľadiska dostatočne preukázať jednak existenciu okolnosti, na ktorú sa odvoláva, a jednak to, že táto okolnosť vedie k pochybnostiam o dôkaznej hodnote dôkazov, o ktoré sa opiera Komisia (pozri rozsudok z 15. decembra 2010, E.ON Energie/Komisia, T-141/08, EU:T:2010:516, bod 56 a citovanú judikatúru).

298 V prejednávanej veci z analýzy druhého žalobného dôvodu vyplýva, že Komisia nekonštatovala zneužitie dominantného postavenia opierajúc sa o domnienku, že preukázané skutočnosti nemožno vysvetliť inak než z dôvodu existencie protisúťažného správania. Naopak, opierala sa o dôkazy, ktoré boli v zásade dostatočné na preukázanie existencie vytýkaného porušenia. Okrem toho argumentácia, ktorú žalobkyňa uviedla s cieľom postaviť skutočnosti preukázané Komisiou do iného svetla, neumožňuje nahradiť vysvetlenie skutkového stavu, na základe ktorého Komisia vyvodila záver o existencii porušenia, iným prijateľným vysvetlením.

299 Vzhľadom na judikatúru spomenutú v bodoch 292 až 297 vyššie treba preto konštatovať, že Komisia neporušila článok 2 nariadenia č. 1/2003.

300 Z toho vyplýva, že treba zamietnuť druhú časť tretieho žalobného dôvodu, a teda aj tretí žalobný dôvod v celom rozsahu.

4. O piatom žalobnom dôvode založenom na porušení článku 7 nariadenia č. 1/2003 v rozsahu, v akom rozhodnutie nariadilo neprimerané opatrenie na nápravu

301 Svojím piatym žalobným dôvodom žalobkyňa tvrdí, že napadnuté rozhodnutie porušuje článok 7 nariadenia č. 1/2003 v rozsahu, v akom jej ukladá neprimerané opatrenie na nápravu.

302 Žalobkyňa konkrétne po prvé tvrdí, že podľa článku 7 nariadenia č. 1/2003 mohla byť povinná len obnoviť stav hospodárskej súťaže, ktorý existoval pred odstránením železničnej trate, a že pred týmto odstránením sa táto železničná trať nemohla využívať už od pozastavenia dopravy 2. septembra 2008. Požadovaná investícia do novej infraštruktúry, ktorá nie je základná, ide nad rámec obnovenia predchádzajúceho stavu, je nová a neprimeraná.

303 Po druhé žalobkyňa tvrdí, že vzhľadom na to, že pred pozastavením dopravy využíval železničnú trať iba jediný zákazník a len na malú časť svojej produkcie, pričom tento zákazník v súčasnosti využíva inú trasu, nie je isté, či by tento zákazník využíval novú železničnú trať.

304 Po tretie žalobkyňa tvrdí, že predmetná rekonštrukcia by si vyžadovala veľmi veľkú investíciu, v rámci ktorej by bola nútená vyčleniť svoje zdroje v prospech jediného zákazníka s obmedzeným dopytom, a to na úkor iných vlakových trás.

305 Po štvrté žalobkyňa tvrdí, že povinnosť zrekonštruovať železničnú trať by bola neprimeraným opatrením, keby nebola oprávnená požadovať, aby jediné dva subjekty potenciálne využívajúce novú infraštruktúru zaplatili spravodlivú a primeranú časť nákladov na rekonštrukciu.

306 Po piate žalobkyňa v odpovedi na vyjadrenie Komisie k žalobe tvrdí, že na rozdiel od „veci Microsoft“, na ktorú sa odvoláva Komisia, ide v tomto prípade o investíciu do úplne novej infraštruktúry a nie o rozdelenie existujúcej infraštruktúry.

307 Okrem toho treba uviesť, že žalobkyňa uverejnila 9. marca 2018 tlačovú správu, v ktorej uviedla, že po dohode s Komisiou uzavrela akčný plán, podľa ktorého bude železničná trať obnovená do konca roka 2019. Podľa informácií uverejnených v tlači navyše žalobkyňa a Orlen podpísali 14. augusta 2018 dohodu, ktorej predmetom bolo opätovné obnovenie prevádzky na železničnej trati. Na pojednávaní žalobkyňa a vedľajší účastník konania potvrdili, že rekonštrukčné práce na železničnej trati boli dokončené v decembri 2019 a že v nadväznosti na skúšky, ktoré ku dňu pojednávania ešte stále prebiehali, má byť železničná trať opätovne uvedená do prevádzky do konca februára 2020.

308 Komisia a vedľajší účastník konania spochybňujú argumentáciu žalobkyne.

309 Na úvod treba pripomenúť, že článok 7 ods. 1 nariadenia č. 1/2003 okrem iného stanovuje, že ak Komisia konajúc na základe sťažnosti alebo z vlastného podnetu zistí porušovanie článkov 101 a 102 ZFEÚ, môže rozhodnutím zaviazať príslušné podniky a združenia podnikov, aby ukončili takéto porušovanie. Tento odsek ďalej stanovuje, že ak má Komisia na tom oprávnený záujem, môže tiež konštatovať, že k porušeniu došlo v minulosti (rozsudok z 9. septembra 2015, Philips/Komisia, T-92/13, neuverejnený, EU:T:2015:605, bod 132).

310 Zásada proporcionality, ktorá je súčasťou všeobecných zásad práva Únie, vyžaduje, aby akty inštitúcií neprekračovali hranice toho, čo je primerané a potrebné na uskutočnenie legitímnych cieľov sledovaných predmetnou právnou úpravou, pričom v situácii, keď existuje výber medzi viacerými primeranými opatreniami, treba zvoliť také opatrenie, ktoré je najmenej obmedzujúce, a spôsobené nevýhody nesmú byť neprimerané sledovaným cieľom (pozri rozsudok z 24. mája 2012, MasterCard a i./Komisia, T-111/08, EU:T:2012:260, bod 323 a citovanú judikatúru).

311 Súdny dvor už v tejto súvislosti rozhodol, že článok 7 nariadenia č. 1/2003 uvádza výslovne dosah použitia zásady proporcionality v situáciách, ktoré patria do jeho pôsobnosti. Podľa článku 7 ods. 1 nariadenia č. 1/2003 totiž Komisia môže príslušným podnikom uložiť akékoľvek štrukturálne nápravné opatrenia alebo nápravné opatrenia z hľadiska trhového správania, ktoré sú primerané spáchanému porušeniu a nevyhnutné na jeho účinné ukončenie (rozsudok z 29. júna 2010, Komisia/Alrosa, C-441/07 P, EU:C:2010:377, bod 39).

312 Okrem toho bolo spresnené, že aj keď má Komisia právomoc konštatovať porušenie a nariadiť dotknutým účastníkom skončiť toto porušenie, neprináleží jej nanútiť im svoj výber spomedzi rôznych možností správania sa, ktoré sú v súlade so Zmluvou (rozsudok z 18. septembra 1992, Automec/Komisia, T-24/90, EU:T:1992:97, bod 52), ani prijať rozhodnutie o presných spôsoboch realizácie rôznych možností správania (pozri v tomto zmysle uznesenie z 20. novembra 2008, SIAE/Komisia, T-433/08 R, neuverejnené, EU:T:2008:520, bod 37).

313 V prejednávanej veci napadnuté rozhodnutie okrem toho, že v súlade s článkom 23 ods. 2 nariadenia č. 1/2003 uložilo pokutu vo výške 27 873 000 eur, na základe článku 7 toho istého nariadenia stanovilo požiadavku, aby žalobkyňa ukončila porušovanie a v lehote troch mesiacov predložila Komisii návrh opatrení v tomto zmysle (odôvodnenie 395 a článok 3 napadnutého rozhodnutia). Konkrétne v odôvodnení 394 napadnutého rozhodnutia Komisia uviedla, že existuje niekoľko štrukturálnych riešení alebo behaviorálnych riešení, ktoré by mohli umožniť ukončenie porušovania obnovením stavu hospodárskej súťaže, ktorý existoval pred odstránením železničnej trate, a to buď jej rekonštrukciou, alebo odstránením znevýhodnení konkurentov na alternatívnych trasách do námorných terminálov Klaipėda, Riga a Ventspils, ktoré sú opísané v bode 7.4.2 napadnutého rozhodnutia.

314 Napadnuté rozhodnutie preto nariadilo žalobkyni účinne ukončiť porušovanie a s konštatovaním, že na tento účel existuje viacero možných štrukturálnych alebo behaviorálnych riešení, navrhlo dve možnosti, ako pripúšťa žalobkyňa, a to rekonštrukciu železničnej trate, alebo odstránenie znevýhodnení konkurentov na alternatívnych trasách do námorných terminálov Klaipėda, Riga a Ventspils. Z toho vyplýva, že v súlade s judikatúrou uvedenou v bodoch 311 a 312 vyššie napadnuté rozhodnutie stanovilo rôzne nápravné opatrenia spôsobilé ukončiť porušovanie, pričom nenanútilo konkrétny výber

spomedzi týchto opatrení. Komisia totiž tým, že vyzvala žalobkyňu na predloženie opatrení na nápravu, ponechala jej voľnosť pri rozhodovaní o tom, ako bude postupovať s cieľom ukončiť porušovanie. Komisia predovšetkým ponechala žalobkyni voľnosť vybrať si, akým spôsobom odstráni znevýhodnenia konkurentov na alternatívnych trasách do námorných terminálov Klaipėda, Riga a Ventspils v prípade, že by sa nerozhodla pre rekonštrukciu železničnej trate.

315 V prvom rade žalobkyňa tvrdí, že druhá možnosť, teda odstránenie znevýhodnení konkurentov na alternatívnych trasách do námorných terminálov Klaipėda, Riga a Ventspils, nebola realizovateľným riešením. Odstránenie týchto znevýhodnení a najmä závislosti spoločnosti LDZ od žalobkyne ako vertikálne integrovaného etablovaného prevádzkovateľa by totiž zahŕňalo jej oddelenie s cieľom previesť funkcie manažéra železničnej infraštruktúry na iný subjekt a udržať si len činnosti vykonávané v postavení poskytovateľa služieb železničnej dopravy. Takéto oddelenie si podľa žalobkyne vyžaduje prijatie novej právnej úpravy litovským parlamentom, na ktorý nemá žiadny vplyv. Okrem toho pri takomto scenári by nemohla prežiť ekonomicky, lebo by musela čeliť konkurencii dopravcov železničnej nákladnej dopravy pochádzajúcich z krajín Spoločenstva nezávislých štátov (SNŠ). Jedinou realizovateľnou možnosťou bola preto rekonštrukcia železničnej trate. Žalobkyňa vo svojej replike dodáva, že na jej zbavenie zodpovednosti za predloženie technického posúdenia VGI, ktorú má podľa § 24 bodu 6 zákona o železničnej doprave, by bolo potrebné legislatívne opatrenie.

316 V tejto súvislosti treba uviesť, ako už bolo konštatované v bode 314 vyššie, že Komisia v súlade s judikatúrou pripomenutou v bode 312 vyššie nestanovila ani neurčila osobitné postupy na odstránenie znevýhodnení konkurentov na alternatívnych trasách do námorných terminálov Klaipėda, Riga a Ventspils v prípade, že by sa žalobkyňa nerozhodla pre rekonštrukciu železničnej trate. Komisia predovšetkým neuložila povinnosť oddelenia podniku ani prijatia novej právnej úpravy.

317 V každom prípade je potrebné konštatovať, ako to urobila Komisia, že tvrdenie žalobkyne, podľa ktorého by odstránenie znevýhodnení, ktorým čelia konkurenti na alternatívnych trasách vedúcich do námorných terminálov Klaipėda, Riga a Ventspils, nevyhnutne vyžadovalo úplné oddelenie vlastníctva, nie je podložené. Okolnosť, že Komisia počas správneho konania vyžadovala takéto oddelenie vlastníctva ako podmienku rozhodnutia o záväzkoch založeného na článku 9 nariadenia č. 1/2003, ani za predpokladu jej preukázania nedokazuje, že takéto oddelenie bolo jediným spôsobom odstránenia znevýhodnení, ktorým čelia konkurenti na alternatívnych trasách vedúcich do námorných terminálov Klaipėda, Riga a Ventspils, a najmä závislosti spoločnosti LDZ od žalobkyne. To isté platí, aj pokiaľ ide o neúspech návrhu pôvodne predloženého Komisiou v rámci štvrtého železničného balíka zaviesť striktné oddelenie manažéra infraštruktúry a prevádzkovateľa železničnej dopravy, spôsobený nátlakom zo strany rôznych zainteresovaných strán. Hoci totiž dokument Európskeho parlamentu z marca 2016 nazvaný „štvrtý železničný balík“, na ktorý žalobkyňa odkazuje, uvádza, že konečná verzia návrhu štvrtého železničného balíka nestanovuje „povinné oddelenie“, dodáva, že vertikálne integrované podniky sú povolené pod podmienkou, že manažér infraštruktúry je úplne nezávislý a má účinné rozhodovacie práva. Z toho vyplýva, že dokument spomenutý samotnou žalobkyňou potvrdzuje, že existuje alternatíva k úplnému oddeleniu vlastníctva.

318 Treba konštatovať, že vzhľadom na analýzu protisúťažných účinkov, ktorú vykonala Komisia v napadnutom rozhodnutí, odstránenie znevýhodnení konkurentov na alternatívnych trasách do námorných terminálov Klaipėda, Riga a Ventspils, opísaných v bode 7.4.2 napadnutého rozhodnutia, predstavovalo primerané nápravné opatrenie na ukončenie vytýkaného porušovania. Toto nápravné opatrenie ako jedna z možností ukončenia porušovania (odôvodnenie 394 napadnutého rozhodnutia) teda predstavovalo primerané opatrenie na ukončenie vytýkaného porušovania.

319 V druhom rade žalobkyňa tvrdí, že rekonštrukcia železničnej trate predstavuje neprimerané a bezprecedentné opatrenie na nápravu.

320 V tejto súvislosti treba uviesť, podobne ako to urobila Komisia, že nápravné opatrenie spočívajúce v rekonštrukcii železničnej trate ako jedna z možností na zabezpečenie účinnosti napadnutého rozhodnutia (odôvodnenie 394) predstavuje priamy dôsledok konštatovania protiprávnosti, ktorej sa dopustila žalobkyňa, konkrétne odstránenia tejto trate, o obmedzuje sa na to, aby bolo ukončené predmetné porušovanie (pozri v tomto zmysle rozsudok z 24. mája 2012, MasterCard a i./Komisia, T-111/08, EU:T:2012:260, bod 325).

321 Tento záver nemôžu vyvrátiť ani ďalšie tvrdenia žalobkyne.

322 Po prvé, pokiaľ ide o tvrdenie, že železničná trať bola pred jej odstránením vo veľmi zlom stave a nemohla sa využívať už od pozastavenia dopravy 2. septembra 2008 a že Komisia nepreskúmala, či bola žalobkyňa podľa článku 102 ZFEÚ povinná vykonať opravy, treba konštatovať, že toto tvrdenie sa zakladá na nesprávnom predpoklade. Ide o predpoklad, podľa ktorého Komisia mala kvalifikovať neexistenciu opravy železničnej trate po pozastavení dopravy na tejto trati ako zneužívajúce správanie a preskúmať túto vec z hľadiska judikatúry týkajúcej sa prístupu k základnej infraštruktúre. Vzhľadom na pripomienky uvedené v rámci analýzy prvého žalobného dôvodu preto toto tvrdenie nemožno prijať.

323 Po druhé, pokiaľ ide o tvrdenie, podľa ktorého napadnuté rozhodnutie zrejme vyžaduje, aby žalobkyňa investovala do novej infraštruktúry, ktorej dostupnosť by pomohla len jednému konkurentovi, čo je nad rámec jednoduchého obnovenia predchádzajúceho stavu a je nielen bezprecedentné, ale aj neprimerané, treba uviesť, že napadnuté rozhodnutie v rozpore s tvrdením žalobkyne nevyžadovalo, aby investovala svoje prostriedky do novej infraštruktúry, ktorej dostupnosť by pomohla len jednému konkurentovi. Naopak, z napadnutého rozhodnutia vyplýva, že žalobkyňa bola na základe platnej právnej úpravy povinná zabezpečiť dobré podmienky pre prevádzku na železničnej trati a príslušné financovanie mal zabezpečiť štát. Z vnútroštátnej právnej úpravy predovšetkým vyplýva, že žalobkyňa bola povinná prijať všetky potrebné opatrenia na opravu železničnej trate, vrátane toho, aby sa obrátila na litovskú vládu s cieľom získať kladné rozhodnutie o vykonaní opráv alebo rekonštrukcie železničnej trate, ako aj získať verejné finančné prostriedky potrebné na výkon týchto prác. V rozpore s tým, čo tvrdí žalobkyňa, preto napadnuté rozhodnutie svojou požiadavkou na rekonštrukciu železničnej trate nejde nad rámec jednoduchého obnovenia pôvodného stavu.

324 Okrem toho rozhodnutia Komisie, ktoré žalobkyňa spomína s cieľom preukázať bezprecedentnú povahu predmetného opatrenia na nápravu, nemôžu spochybniť toto konštatovanie, keďže sa na rozdiel od prejednávanej veci týkajú odmietnutia poskytnutia prístupu k základnej infraštruktúre. Navyše je irelevantné, že pred pozastavením dopravy 2. septembra 2008 využíval železničnú trať iba jeden zákazník a len na údajne malú časť svojej produkcie. Rovnako tak je irelevantné, že existuje iná trasa, ktorú tento zákazník využíval okamžite po pozastavení dopravy.

325 Okrem toho žalobkyňa sa na účely namietania neprimeranosti uloženého prostriedku nápravy nemôže odvolávať na tvrdenie, že rekonštrukcia železničnej trate by si vyžadovala veľmi veľkú investíciu (približne 40 miliónov LTL v roku 2008) a nútila by ju vyčleniť jej veľmi obmedzené zdroje v prospech jediného zákazníka. Hoci je totiž žalobkyňa povinná zrekonštruovať železničnú trať, pričom nedisponuje potrebnými prostriedkami, je to len dôsledok jej správania, a to konkrétne rozhodnutia urýchlene odstrániť železničnú trať bez požiadania o súhlas štátu alebo bez zabezpečenia finančných prostriedkov potrebných na jej rekonštrukciu.

326 Po tretie, pokiaľ ide o tvrdenie žalobkyne, že povinnosť zrekonštruovať železničnú trať by bola neprimeraná, keby nebola oprávnená požadovať, aby sa jediné dva potenciálne subjekty využívajúce túto novú infraštruktúru, t. j. spoločnosti Orlen a LDZ, podieľali na nákladoch na rekonštrukciu, treba uviesť nasledujúce.

327 V prvom rade, ako vyplýva z odôvodnení 73 a 74 napadnutého rozhodnutia, 22. októbra 2009 Orlen kontaktovala žalobkyňu listom, pričom vyhlásila, že je pripravená pokryť náklady na rekonštrukciu železničnej trate a diskutovať o možnostiach spätného získania svojej investície. Orlen nikdy nedostala oficiálnu odpoveď na svoju ponuku a bola len ústne informovaná o jej odmietnutí, a to na stretnutí s predsedom predstavenstva žalobkyne (a v tom čase námestníkom ministra dopravy a komunikácií). Žalobkyňa predovšetkým spresnila, že v súlade so zákonom upravujúcim činnosť správy železničnej infraštruktúry vybudovanie, modernizácia a rozvoj verejnej železničnej infraštruktúry nemôžu byť financované súkromnými investíciami. Okrem toho žalobkyňa vo svojom strategickom pláne činnosti na obdobie rokov 2010 – 2012, vypracovanom v roku 2009, poskytla ďalšie dve vysvetlenia pre odmietnutie ponuky spoločnosti Orlen. Spresnila totiž jednak, že na to, aby mohla uzavrieť zmluvu o pôžičke, by musela vyhlásiť otvorené verejné obstarávanie, v ktorom nebolo možné zaručiť úspech spoločnosti Orlen, a jednak, že dosiahla svoj úverový limit a bez súhlasu svojich veriteľov si už nemohla viac požičať. Žalobkyňa sa preto nemôže dovolávať údajnej neprimeranosti uloženého nápravného opatrenia z dôvodu, že nebola oprávnená požadovať, aby sa spoločnosti Orlen a LDZ podieľali na nákladoch na rekonštrukciu.

328 V druhom rade žalobkyňa nemohla od Komisie očakávať, že jej povolí požiadať spoločnosti Orlen a LDZ o podieľanie sa na nákladoch na rekonštrukciu, keďže takéto povolenie by jej umožnilo premeniť výhody vyplývajúce zo zneužívania na odmenu (pozri v tomto zmysle rozsudok z 27. júna 2012, Microsoft/Komisia, T-167/08, EU:T:2012:323, body 141 a 142). V tejto súvislosti nie je porovnanie zo strany žalobkyne s vecou, v ktorej bol vydaný rozsudok zo 6. apríla 1995, RTE a ITP/Komisia (C-241/91 P a C-242/91 P, EU:C:1995:98), relevantné. Zneužitie zistené vo veci, v ktorej bol vydaný tento rozsudok, sa totiž týkalo odmietnutia poskytnutia prístupu k nespracovaným informáciám obsiahnutým v zoznamoch televíznych programov. Tento prístup však bežne podlieha zaplateniu poplatku.

329 Z toho vyplýva, že Komisia neporušila článok 7 nariadenia č. 1/2003 tým, že žalobkyni uložila povinnosť ukončiť porušovanie buď obnovením stavu hospodárskej súťaže, ktorý existoval pred odstránením železničnej trate, alebo odstránením znevýhodnení konkurentov na alternatívnych trasách do námorných terminálov Klaipėda, Riga a Ventspils.

330 Piaty žalobný dôvod treba preto zamietnuť v celom rozsahu.

5. O štvrtom žalobnom dôvode založenom na porušení článku 23 ods. 3 nariadenia č. 1/2003 v rozsahu, v akom je napadnuté rozhodnutie poznačené nesprávnymi právnymi posúdeniami a nesprávnymi posúdeniami v súvislosti so stanovením výšky pokuty

331 Žalobkyňa na podporu svojho štvrtého žalobného dôvodu vytýka Komisii, že sa dopustila rôznych nesprávnych právnych posúdení a nesprávnych posúdení tým, že jej uložila pokutu.

332 Tento žalobný dôvod sa v podstate delí na dve časti. V prvej časti žalobkyňa tvrdí, že Komisia sa dopustila nesprávneho právneho posúdenia a nesprávneho posúdenia tým, že jej uložila pokutu. V druhej časti, ktorú uvádza subsidiárne a ktorá smeruje k zníženiu pokuty, žalobkyňa vytýka Komisii nesprávne právne posúdenie a nesprávne posúdenie z dôvodu stanovenia neprimeranej výšky pokuty. Táto druhá časť s výnimkou tvrdenia uvedeného v rámci druhej výhrady, ktoré sa týka údajne neprimeranej dĺžky konania a smeruje k zrušeniu napadnutého rozhodnutia, bude preto preskúmaná ďalej, a to v časti tohto rozsudku venovanej subsidiárne uvedeným návrhom smerujúcim k zníženiu pokuty.

333 Na podporu prvej časti štvrtého žalobného dôvodu žalobkyňa uvádza, že Komisia sa dopustila nesprávneho právneho posúdenia a nesprávneho posúdenia tým, že jej uložila pokutu. Žalobkyňa v tejto súvislosti pripomenula, že podľa článku 23 nariadenia č. 1/2003 Komisia môže, avšak nie je povinná uložiť pokutu podniku, ktorý porušil článok 102 ZFEÚ, a tvrdí, že uloženie pokuty je

neprimerané, ak ide o novú vec, čo je prípad prejednávanej veci. Komisia a Súdny dvor Európskej únie predovšetkým potvrdili, že vo veciach, ktoré predstavujú nové teórie ujmy, pokuty nie sú primerané. Okrem toho Komisia potvrdila, že pokuta nie je primeraná, keď sa domnievala, že vo veci je možné vydať rozhodnutie o záväzkoch.

334 Na jednej strane žalobkyňa tvrdí, že táto vec je nová a bezprecedentná v rozsahu, v akom sa predpokladalo, že podnik v dominantnom postavení má povinnosť investovať do infraštruktúry, aj keď prístup k nej nie je podstatný ani nevyhnutný na to, aby mal iný podnik možnosť konkurovať mu. Okrem toho žalobkyňa nemohla predvídať, že pochybnosti o závažnosti nedostatkov železničnej trate a jej úmysly by sa mohli považovať za okolnosti postačujúce na preukázanie zneužívajúceho konania.

335 Na druhej strane žalobkyňa namieta, že by konala prinajmenšom z nedbanlivosti. Tvrdí naopak, že rozhodnutie o odstránení železničnej trate bolo prijaté v dobrej viere s úmyslom neskôr ju zrekonštruovať. Nová povaha teórie, na ktorej je napadnuté rozhodnutie založené, vylučuje existenciu úmyslu spáchať porušenie alebo existenciu nedbanlivosti v tejto súvislosti.

336 Druhou výhradou v rámci druhej časti štvrtého žalobného dôvodu žalobkyňa tvrdí, že Komisia sa dopustila nesprávneho právneho posúdenia a nesprávneho posúdenia v súvislosti s dĺžkou trvania údajného porušenia, keď uviedla, že porušovanie začalo prinajmenšom od začiatku prác na odstránení železničnej trate v októbri 2008 a v čase prijatia napadnutého rozhodnutia ešte stále trvalo. V prvom rade podľa žalobkyne mohlo predmetné porušovanie začať najskôr až vo chvíli, keď sa rozhodla aktívne nepokračovať v projekte rekonštrukcie, teda po vydaní rozhodcovského rozhodnutia zo 17. decembra 2010. V druhom rade sa žalobkyňa domnieva, že správne konanie pred Komisiou malo neprimeranú dĺžku, ktorá jednak príliš predĺžila dĺžku trvania údajného porušenia a jednak porušila jej právo na obhajobu v rozsahu, v akom niektorí z jej zamestnancov podieľajúcich sa na rozhodovacom procese počas tohto obdobia odišli z podniku, čo zasiahlo do prípravy jej žaloby. V dôsledku toho sa žalobkyňa domnieva, že výška pokuty by mala byť podstatne znížená.

337 Komisia spochybňuje argumentáciu žalobkyne.

a) O prvej výhrade v rámci prvej časti založenej na novej povahe právnej teórie, na ktorej je založené napadnuté rozhodnutie

338 Svojou prvou výhradou žalobkyňa v podstate tvrdí, že správanie vytýkané v napadnutom rozhodnutí predstavuje novú kategóriu zneužitia, o ktorom nevedela, že je protiprávne.

339 V tejto súvislosti treba v prvom rade uviesť, že tvrdenie žalobkyne o údajne novej povahe vytýkaného zneužívajúceho správania sa zakladá na nesprávnom výklade napadnutého rozhodnutia. V rozpore s vyjadrením žalobkyne a ako už bolo uvedené, napadnuté rozhodnutie jej totiž neuložilo povinnosť investovať do infraštruktúry, ktorá nie je základná ani nevyhnutná na to, aby umožnila konkurentovi konkurovať jej. Rovnako ani neuložilo žalobkyni ako podniku v dominantnom postavení povinnosť dotovať konkurenta výlučne s cieľom znížiť jeho riziká vstupu na trh. Ako už bolo viackrát konštatované, Komisia v napadnutom rozhodnutí správne uviedla, že žalobkyňa tým, že unáhlene odstránila železničnú trať bez toho, aby mobilizovala potrebné finančné prostriedky a vykonala bežné prípravné kroky na jej rekonštrukciu (odôvodnenia 182 až 201 napadnutého rozhodnutia), správala sa zneužívajúcim spôsobom, ktorý spočíval v použití iných prostriedkov než tých, ktorými sa vedie obvyklá hospodárska súťaž. Komisia tiež konštatovala, že toto správanie mohlo mať potenciálne protisúťažné účinky vylúčenia hospodárskej súťaže na trhu poskytovania služieb železničnej prepravy ropných produktov medzi rafinériou a susednými námornými terminálmi tým, že sa vytvorili prekážky vstupu na trh bez objektívneho odôvodnenia. V tejto súvislosti treba pritom uviesť, že súdy Únie už odsúdili zneužívajúcu povahu správania, akým je správanie žalobkyne, ktorého cieľom je udržať

konkurentov mimo trhu (pozri v tomto zmysle rozsudok zo 6. decembra 2012, AstraZeneca/Komisia, C-457/10 P, EU:C:2012:770, bod 164). Zneužívajúcu povahu takéhoto správania preto nemožno kvalifikovať ako novú.

340 V druhom rade treba poznamenať, že možnosť Komisie kvalifikovať vytýkané správanie ako nové nevylučuje uloženie pokuty. Všeobecný súd už totiž konštatoval, že hoci existujú veci, v ktorých Komisia neuložila žiadnu pokutu alebo uložila symbolickú pokutu, keď neexistovali skoršie rozhodnutia, v iných veciach Komisia uložila vysoké pokuty aj v situáciách, keď neexistovali skoršie rozhodnutia týkajúce sa správania, ktoré má rovnaké znaky (pozri v tomto zmysle rozsudok z 26. októbra 2017, Marine Harvest/Komisia, T-704/14, EU:T:2017:753, bod 392). Okrem toho treba spresniť, že rozhodnutie, ktoré žalobkyňa spomína na podporu svojej argumentácie, a to rozhodnutie Komisie C(2014) 2892 final z 29. apríla 2014 týkajúce sa konania podľa článku 102 [ZFEÚ] a článku 54 Dohody o EHP (Vec AT.39985 – Motorola – Presadzovanie patentov nevyhnutných pre normu GPRS, bod 561), sa nezdá byť relevantné. Toto rozhodnutie sa totiž opiera nielen o skutočnosť, že súd Únie doposiaľ nikdy nekvalifikoval predmetné správanie ako zneužívajúce, ale aj o skutočnosť, že vnútroštátne súdy dospeli v tejto otázke k odlišným záverom.

341 Okrem toho z judikatúry vyplýva, že okolnosť, že zneužitie je nové, nemôže spochybniť závažnosť porušenia ani viesť k zníženiu pokuty. Všeobecný súd už dokonca aj v oblasti výpočtu pokút konkrétne rozhodol, že skutočnosť, že správanie s takými istými charakteristikami nebolo ešte v predchádzajúcich rozhodnutiach preskúmané, nezbavuje podnik zodpovednosti (pozri v tomto zmysle rozsudky z 9. novembra 1983, Nederlandsche Banden-Industrie-Michelin/Komisia, 322/81, EU:C:1983:313, bod 107, a z 1. júla 2010, AstraZeneca/Komisia, T-321/05, EU:T:2010:266, body 901 až 903).

342 Vzhľadom na predchádzajúce úvahy je potrebné prvú výhradu v rámci prvej časti zamietnuť.

b) O druhej výhrade v rámci prvej časti založenej na tom, že žalobkyňa nekonala z nedbanlivosti

343 Pokiaľ ide o druhú výhradu, ktorá je založená na tom, že žalobkyňa nekonala prinajmenšom z nedbanlivosti, treba pripomenúť, že Komisia sa v odôvodnení 371 napadnutého rozhodnutia domnievala, že na základe skutočností opísaných v napadnutom rozhodnutí a v ňom uvedeného posúdenia došlo k porušenia buď s úmyslom vylúčiť hospodársku súťaž, alebo prinajmenšom z nedbanlivosti, keďže žalobkyňa nevzala do úvahy skutočnosť, že odstránením železničnej trate zabránila hospodárskej súťaži na trhu poskytovania služieb železničnej prepravy ropných produktov medzi rafinériou a námornými terminálmi Klaipėda, Riga a Ventspils.

344 Žalobkyňa spochybňuje tento záver, pričom v podstate tvrdí, že keď zrealizovala svoje rozhodnutie zvoliť si možnosť č. 2 prostredníctvom odstránenia železničnej trate, ktoré bolo podľa nej prvou nevyhnutnou etapou tejto voľby, konala v dobrej viere a s úmyslom železničnú trať neskôr zrekonštruovať.

345 V tejto súvislosti treba pripomenúť, že podľa ustálenej judikatúry je podmienka, podľa ktorej k porušeniu došlo úmyselne alebo z nedbanlivosti, splnená, ak daný podnik nemôže nevedieť o protisúťažnej povahe svojho konania, či už si uvedomoval porušovanie súťažných pravidiel Zmluvy alebo nie. Podnik si je vedomý protisúťažnej povahy svojho konania, ak pozná podstatné skutočnosti odôvodňujúce jednak konštatovanie o existencii dominantného postavenia na dotknutom trhu a jednak posúdenie Komisie o zneužívaní tohto postavenia (rozsudok z 29. marca 2012, Telefónica a Telefónica de España/Komisia, T-336/07, EU:T:2012:172, body 319 a 320; pozri tiež rozsudok z 13. júla 2018, Stührk Delikatessen Import/Komisia, T-58/14, neuverejnený, EU:T:2018:474, bod 226 a citovanú judikatúru).

346 Z judikatúry rovnako vyplýva, že obozretný hospodársky subjekt nemôže pochybovať o tom, že vlastníctvo veľkých podielov na trhu, hoci nie je nevyhnutne vo všetkých prípadoch jediným prvkom určujúcim existenciu dominantného postavenia, má značný význam, ktorý musí tento subjekt nevyhnutne zohľadniť, pokiaľ ide o jeho prípadné správanie na trhu (rozsudok z 13. februára 1979, Hoffmann-La Roche/Komisia, 85/76, EU:C:1979:36, bod 133). LG ako etablovaný prevádzkovateľ železničnej dopravy a manažér jedinej infraštruktúry existujúcej v Litve na účely poskytovania služieb železničnej nákladnej dopravy tak musela vedieť, že má dominantné postavenie na relevantných trhoch.

347 Okrem toho treba uviesť, že úmysel alebo údajná dobrá viera žalobkyne nie sú relevantné na účely vyvrátenia zistenia, že k porušeniu došlo úmyselne alebo z nedbanlivosti, a z tohto dôvodu je možné ho sankcionovať pokutou v zmysle článku 23 ods. 2 nariadenia č. 1/2003 (pozri v tomto zmysle rozsudok zo 6. apríla 1995, Boël/Komisia, T-142/89, EU:T:1995:63, bod 116 a citovanú judikatúru). LG ako obozretný hospodársky subjekt mala totiž vedieť o zásadách, ktorými sa riadi právo hospodárskej súťaže, a prípadne využiť odborné poradenstvo s cieľom posúdiť spôsobom primeraným okolnostiam prípadu dôsledky, ktoré môžu vyplynúť z daného aktu, akým je v prejednávanej veci odstránenie železničnej trate. Ide najmä o odborníkov zvyknutých na povinnosť vynakladať veľkú obozretnosť pri výkone svojej profesie. Je tiež možné od nich očakávať, že s osobitnou obozretnosťou posúdia riziká, ktoré táto profesia zahŕňa (pozri v tomto zmysle rozsudok z 29. marca 2012, Telefónica a Telefónica de España/Komisia, T-336/07, EU:T:2012:172, bod 323 a citovanú judikatúru).

348 Všeobecný súd sa preto domnieva, že žalobkyňa nemohla nevedieť, že predmetné konanie môže viesť k závažným obmedzeniam hospodárskej súťaže, a to najmä vzhľadom na jej zákonné alebo *de facto* monopolné postavenie na relevantných trhoch, takže Komisia sa oprávnene domnievala, že k predmetnému porušovaniu došlo prinajmenšom z nedbanlivosti, a preto odôvodňovalo uloženie sankcie formou pokuty.

349 Navyše žalobkyňa sa nemôže odvolávať na údajne novú povahu teórie, na ktorej je napadnuté rozhodnutie založené, s cieľom vylúčiť existenciu úmyslu spáchať porušenie alebo existencie nedbanlivosti v tejto súvislosti. Treba totiž konštatovať, že cieľom takejto argumentácie je len preukázať, že nevedela o protiprávnej povahe správania vytýkaného v napadnutom rozhodnutí z hľadiska článku 102 ZFEÚ. Na základe judikatúry uvedenej v bode 341 vyššie musí byť preto zamietnutá. V každom prípade z dôvodov uvedených v bode 339 vyššie žalobkyňa v prejednávanej veci nemohla nevedieť o protisúťažnej povahe svojho správania.

350 Z toho vyplýva, že Komisia sa nedopustila nesprávnych právnych posúdení alebo nesprávneho posúdenia, keď sa domnievala, že žalobkyňa konala prinajmenšom z nedbanlivosti (odôvodnenie 371 napadnutého rozhodnutia).

351 Tento záver navyše nemôže spochybniť ani okolnosť, že Komisia sa počas správneho konania domnievala, že vo veci je možné vydať rozhodnutie o záväzkoch. Ako uvádza Komisia, skutočnosť, že v rámci správneho konania mohla uvažovať o prijatí návrhu záväzkov zo strany žalobkyne ako prostriedku, ktorým by sa vyhla pokute, totiž neznamená, že považovala stanovenie takejto pokuty za neprimerané, znamená len, že nevylúčila možnosť nekonštatovať porušenie a neuložiť pokutu. Táto okolnosť teda nebránila Komisii v tom, aby v konečnom dôsledku dospela k záveru, že je potrebné konštatovať existenciu porušenia a uložiť pokutu.

352 Vzhľadom na všetky predchádzajúce úvahy je potrebné druhú výhradu, a teda aj prvú časť štvrtého žalobného dôvodu zamietnuť.

c) O druhej výhrade v rámci druhej časti v rozsahu, v akom sa týka údajne neprimeranej dĺžky konania

353 Pokiaľ ide o tvrdenie týkajúce sa údajne neprimeranej dĺžky správneho konania, treba uviesť, že žalobkyňa tvrdí jednak, že táto dĺžka konania zasiahla do jej práva na obhajobu, a jednak, že by mala viesť k zníženiu pokuty, ktorá jej bola uložená v napadnutom rozhodnutí.

354 Na úvod treba pripomenúť, že podľa ustálenej judikatúry predstavuje dodržanie primeranej lehoty pri vedení správnych konaní vo veciach politiky v oblasti hospodárskej súťaže všeobecnú zásadu práva Únie, ktorej dodržiavanie zabezpečujú súdy Únie (pozri rozsudok z 19. decembra 2012, Heineken Nederland a Heineken/Komisia, C-452/11 P, neuverejnený, EU:C:2012:829, bod 97 a citovanú judikatúru).

355 Zásada primeranej lehoty v rámci správneho konania bola potvrdená článkom 41 ods. 1 Charty základných práv Európskej únie, podľa ktorého „každý má právo, aby inštitúcie, orgány, úrady a agentúry Únie vybavovali jeho záležitosti nestranne, spravodlivo a v primeranej lehote“ (pozri rozsudok z 5. júna 2012, Imperial Chemical Industries/Komisia, T-214/06, EU:T:2012:275, bod 284 a citovanú judikatúru).

356 Navyše z judikatúry vyplýva, že ak mohlo mať porušenie zásady primeranej lehoty vplyv na výsledok konania, také porušenie môže viesť k zrušeniu napadnutého rozhodnutia (pozri v tomto zmysle rozsudok z 21. septembra 2006, Technische Unie/Komisia, C-113/04 P, EU:C:2006:593, bod 48 a citovanú judikatúru).

357 Je potrebné spresniť, že pokiaľ ide o uplatnenie pravidiel hospodárskej súťaže, prekročenie primeranej lehoty môže predstavovať dôvod na zrušenie len v prípade rozhodnutí, ktorými sa konštatujú porušenia, pokiaľ bolo preukázané, že porušením zásady primeranej lehoty došlo k zásahu do práva dotknutých podnikov na obhajobu. S výnimkou tohto osobitného predpokladu nemá nerešpektovanie povinnosti konať v primeranej lehote vplyv na platnosť správneho konania podľa nariadenia č. 1/2003 (rozsudok z 21. septembra 2006, Nederlandse Federatieve Vereniging voor de Groothandel op Elektrotechnisch Gebied/Komisia, C-105/04 P, EU:C:2006:592, bod 42).

358 Z toho vyplýva, že aj keby sa konštatovala prípadná neprimeranosť celkovej dĺžky správneho konania a porušenie zásady primeranej lehoty, takéto konštatovanie by vzhľadom na judikatúru citovanú v bodoch 356 až 357 vyššie nebolo samo osebe dostatočné na to, aby viedlo k zrušeniu napadnutého rozhodnutia.

359 Okrem toho treba pripomenúť, že bolo rozhodnuté, že neprimeraná dĺžka prvej fázy správneho konania môže mať vplyv na možnosti budúcej obhajoby dotknutých podnikov, najmä znížením účinnosti práv na obhajobu, keď dôjde k ich uplatneniu v rámci druhej fázy konania, a to z dôvodu uplynutia času a z toho vyplývajúcich ťažkostí so zabezpečením dôkazov svedčiacich v ich prospech. V takom prípade je však potrebné, aby dotknuté podniky s dostatočnou presnosťou preukázali, že mali ťažkosti pri obhajobe proti tvrdeniam Komisie, a upresnili, ktoré dokumenty alebo svedectvá už nemôžu požadovať, a dôvody, prečo by táto skutočnosť mala byť spôsobilá poškodiť ich obhajobu (pozri v tomto zmysle rozsudky z 21. septembra 2006, Technische Unie/Komisia, C-113/04 P, EU:C:2006:593, body 54 a 60 až 71, a z 29. marca 2011, ArcelorMittal Luxembourg/Komisia a Komisia/ArcelorMittal Luxembourg a i., C-201/09 P a C-216/09 P, EU:C:2011:190, bod 118).

360 Hoci v prejednávanej veci žalobkyňa uviedla tvrdenie založené na ťažkostiach so zabezpečením niektorých dôkazov v jej prospech z dôvodu odchodu niektorých jej zamestnancov, nepodložila toto tvrdenie konkrétnymi dôkazmi. Spresnila síce dátum, ku ktorému dotknutí zamestnanci odišli z podniku, neuviedla však presné dôvody, pre ktoré by bolo získanie informácií od týchto osôb

rozhodujúce pre výkon práva na obhajobu, a najmä okolnosti, prečo už nebolo možné získať informácie od týchto osôb (pozri v tomto zmysle rozsudok zo 16. júna 2011, Bavaria/Komisia, T-235/07, EU:T:2011:283, bod 331).

361 Za týchto podmienok treba konštatovať, že žalobkyňa nepreukázala existenciu zásahu do jej práva na obhajobu, vyplývajúceho z neprimeranej dĺžky správneho konania.

362 Vzhľadom na všetky predchádzajúce úvahy treba druhú výhradu v rámci druhej časti štvrtého žalobného dôvodu zamietnuť v rozsahu, v akom sa týka údajne neprimeranej dĺžky správneho konania.

363 Zo všetkých predchádzajúcich úvah vyplýva, že hlavné návrhy smerujúce k zrušeniu napadnutého rozhodnutia musia byť zamietnuté v celom rozsahu.

B. O subsidiárnych návrhoch týkajúcich sa výšky pokuty

364 Svojou druhou časťou žalobných návrhov žalobkyňa subsidiárne navrhuje, aby Všeobecný súd znížil pokutu, ktorá jej bola uložená podľa článku 2 napadnutého rozhodnutia, a to z dôvodu stanovenia tejto pokuty v neprimeranej výške. Namieta v podstate po prvé percentuálny podiel hodnoty predaja, ktorý Komisia použila ako faktor závažnosti, po druhé dĺžku trvania porušenia a po tretie rozhodnutie zahrnúť do základnej výšky pokuty dodatočnú sumu na účely odstrašenia. Žalobkyňa svojimi návrhmi spochybňuje výšku pokuty z dôvodu porušenia zásady proporcionality a navrhuje, aby Všeobecný súd znížil výšku pokuty, ktorá jej bola uložená.

1. O výhradách týkajúcich sa proporcionality výšky pokuty

a) O prvej výhrade založenej na údajnej neprimeranosti koeficientu závažnosti vo výške [dôverné] % uplatneného Komisiou

365 Žalobkyňa na podporu prvej výhrady tvrdí, že Komisiou uplatnený koeficient závažnosti vo výške [*dôverné*] % je neprimeraný, a že nebol uvedený nijaký dôvod týkajúci sa povahy alebo závažnosti vytýkaného správania. V prvom rade žalobkyňa poukazuje na novú povahu predmetného správania. V druhom rade, keďže prevádzka na železničnej trati nebola možná už od pozastavenia dopravy 2. septembra 2008, odstránenie tejto trate nemalo nijaký účinok uzavretia trhu ani nijaký iný negatívny vplyv na ďalšiu konsolidáciu jednotného európskeho železničného priestoru, na ktorý sa odvoláva Komisia v napadnutom rozhodnutí. V treťom rade neexistuje žiadna istota, pokiaľ ide o pravdepodobnosť, že keby nedošlo k odstráneniu železničnej trate, potrebné opravy by boli skutočne vykonané. V štvrtom rade použitý koeficient závažnosti je s prihliadnutím na prax Komisie v porovnateľných prípadoch uplatnenia článku 102 ZFEÚ neprimeraný.

366 V tejto súvislosti treba pripomenúť, že Komisia v odôvodneniach 377 až 380 napadnutého rozhodnutia zohľadnila na účely určenia stupňa závažnosti predmetného porušenia tieto štyri skutočnosti:

– po prvé povahu porušenia, najmä skutočnosť, že správanie spočívajúce v odstránení verejnej železničnej trate nachádzajúcej sa medzi dvoma členskými štátmi spôsobilo ujmu konsolidácii jednotného trhu, najmä jednotného európskeho železničného trhu,

– po druhé situáciu na relevantných trhoch žalobkyne, konkrétne skutočnosť, že žalobkyňa bola jediným poskytovateľom služieb v Litve tak na dodávateľskom trhu správy železničnej infraštruktúry, ako aj na odberateľskom trhu poskytovania služieb železničnej prepravy ropných produktov,

– po tretie geografický rozsah porušenia, ktorý sa vzťahoval na železničné spojenia medzi rafinériou a námornými terminálmi Klaipėda, Riga a Ventspils v dvoch členských štátoch, konkrétne v Litve a Lotyšsku,

– po štvrté spôsoby skutočnej realizácie porušenia, teda že zneužívajúce správanie spočívajúce v odstránení železničnej trate začalo 3. októbra 2008.

367 V odôvodnení 381 napadnutého rozhodnutia Komisia po zvážení na jednej strane obmedzeného geografického rozsahu porušenia a na druhej strane veľmi významných trhových podielov žalobkyne, ako aj negatívneho vplyvu predmetného porušenia na konsolidáciu jednotného trhu dospela k záveru, že časť hodnoty predaja, ktorá sa má zohľadniť ako faktor závažnosti, je vo výške [*dôverné*] %, čo ju viedlo k stanoveniu sumy vo výške [*dôverné*] eur.

368 V prejednávanej veci po prvé v rozsahu, v akom žalobkyňa odkazuje na tvrdenia uvedené na podporu prvej časti štvrtého žalobného dôvodu týkajúce sa údajne novej a bezprecedentnej povahy veci, a to s cieľom spochybniť údajne neprimeranú povahu koeficientu závažnosti vo výške [*dôverné*] % uplatneného Komisiou, stačí uviesť, že ako už bolo uvedené v bode 339 vyššie, súdy Únie opakovane odsúdili zneužívajúcu povahu takého správania, akým je správanie žalobkyne, ktorého cieľom je udržať konkurentov mimo trhu (pozri v tomto zmysle rozsudok zo 6. decembra 2012, AstraZeneca/Komisia, C-457/10 P, EU:C:2012:770, bod 164). Takéto správanie preto nemožno kvalifikovať ako nové a žalobkyňa nemôže oprávnene tvrdiť, že ide o novú kategóriu zneužitia, o ktorej nevedela, že je protiprávna. Argumentácia žalobkyne v tejto súvislosti teda nemôže viesť k záveru, že koeficient závažnosti vo výške [*dôverné*] % je neprimeraný.

369 Po druhé, pokiaľ ide o tvrdenie, že odstránenie železničnej trate nemalo nijaký účinok uzavretia trhu ani nijaký iný negatívny vplyv na ďalšiu konsolidáciu jednotného európskeho železničného priestoru, treba uviesť, že ako bolo uvedené v bode 233 vyššie, Komisia sa v napadnutom rozhodnutí správne domnievala, že odstránenie železničnej trate ako také mohlo mať protisúťažné účinky na trh bez ohľadu na predchádzajúce pozastavenie dopravy na tejto trati. Predovšetkým z preskúmania druhého žalobného dôvodu vyplýva, že ako konštatovala Komisia v napadnutom rozhodnutí, odstránenie železničnej trate viedlo k uzavretiu trhu poskytovania služieb železničnej prepravy ropných produktov z rafinérie do námorných terminálov Klaipėda, Riga a Ventspils. Za týchto podmienok sa žalobkyňa nemôže oprávnene odvolávať na neexistenciu účinkov uzavretia trhu alebo negatívnych vplyvov s cieľom preukázať, že koeficient závažnosti vo výške [*dôverné*] % je neprimeraný.

370 Okrem toho žalobkyňa nesprávne tvrdí, že odstránenie železničnej trate nemalo nijaký účinok uzavretia trhu ani nijaký iný negatívny vplyv na ďalšiu konsolidáciu jednotného európskeho železničného priestoru. Ako uviedla Komisia v odôvodnení 361 napadnutého rozhodnutia, odstránenie 19-kilometrového úseku železničnej trate spájajúcej dva členské štáty (Litva a Lotyšsko) bez objektívneho odôvodnenia, ktoré môže brániť významnému zákazníkovi vo využívaní služieb iného prevádzkovateľa železničnej dopravy, ovplyvňuje obchod medzi členskými štátmi a predstavuje správanie, ktoré je zrejme v rozpore s cieľmi konsolidácie jednotného trhu železničných služieb a osobitne trhu železničnej nákladnej dopravy Únie. Konsolidácia takého trhu by totiž bola narušená, keby sa prevádzkovateľ železničnej dopravy s dominantným postavením na trhu mohol brániť hospodárskej súťaži tým, že by bez akéhokoľvek objektívneho odôvodnenia odstránil verejnú železničnú infraštruktúru spájajúcu dva členské štáty.

371 Komisia sa teda nedopustila pochybenia, keď sa v odôvodnení 381 napadnutého rozhodnutia vzhľadom na povahu porušenia a najmä na skutočnosť, že odstránenie verejnej železničnej trate nachádzajúcej sa medzi dvoma členskými štátmi spôsobilo ujmu konsolidácii jednotného európskeho železničného trhu, ako aj vzhľadom na obmedzený geografický rozsah porušenia mohla domnievať, že časť hodnoty predaja, ktorá sa má zohľadniť ako faktor závažnosti v prejednávanej veci, môže byť vo výške [*dôverné*] %.

372 Po tretie, pokiaľ ide o tvrdenie, že koeficient závažnosti vo výške [*dôverné*] % je neprimeraný aj s prihliadnutím na prax Komisie v porovnateľných prípadoch uplatnenia článku 102 ZFEÚ, a preto porušuje zásadu rovnosti zaobchádzania, treba pripomenúť, že podľa ustálenej judikatúry predchádzajúca rozhodovacia prax Komisie nemôže slúžiť ako právny rámec pre pokuty v oblasti hospodárskej súťaže a rozhodnutia týkajúce sa iných vecí majú, pokiaľ ide o prípadnú existenciu porušenia zásady rovnosti zaobchádzania, iba orientačnú povahu, keďže je málo pravdepodobné, že by okolnosti charakteristické pre tieto rozhodnutia, ako sú trhy, výrobky, podniky a dotknuté obdobia, boli rovnaké (pozri v tomto zmysle rozsudky z 21. septembra 2006, JCB Service/Komisia, C-167/04 P, EU:C:2006:594, body 201 a 205, zo 7. júna 2007, Britannia Alloys & Chemicals/Komisia, C-76/06 P, EU:C:2007:326, bod 60, a zo 16. júna 2011, Caffaro/Komisia, T-192/06, EU:T:2011:278, bod 46).

373 Komisia je však povinná dodržiavať zásadu rovnosti zaobchádzania, ktorá bráni tomu, aby sa s porovnateľnými situáciami zaobchádzalo odlišne a s odlišnými situáciami rovnako, ibaže by takéto zaobchádzanie bolo objektívne odôvodnené, ak ukladá pokutu podniku za porušenie pravidiel hospodárskej súťaže, tak ako aj každá iná inštitúcia pri všetkých svojich činnostiach. Nič to však nemení na tom, že skoršie rozhodnutia Komisie vo veci pokuty môžu byť relevantné vzhľadom na dodržiavanie zásady rovnosti zaobchádzania len vtedy, ak je preukázané, že okolnosti vecí týkajúce sa týchto iných rozhodnutí, akými sú dotknuté trhy, výrobky, krajiny, podniky a obdobia, sú porovnateľné s okolnosťami v prejednávanej veci (pozri rozsudok z 29. júna 2012, E.ON Ruhrgas a E.ON/Komisia, T-360/09, EU:T:2012:332, body 261 a 262 a citovanú judikatúru).

374 V prejednávanej veci však žalobkyňa nepreukázala, že okolnosti vecí týkajúce sa skorších rozhodnutí, na ktoré sa odvoláva, sú porovnateľné s okolnosťami v prejednávanej veci. Žalobkyňa sa totiž odvoláva na rozhodnutie Komisie z 20. septembra 2016 týkajúce sa konania podľa článku 102 ZFEÚ a článku 54 Dohody o EHP [(Vec AT.39759 – ARA Foreclosure (Obmedzovanie konkurencie spoločnosťou ARA). V tejto súvislosti však treba konštatovať, že toto rozhodnutie sa týkalo zneužívajúceho správania, ktoré v rozpore s tvrdením žalobkyne nie je porovnateľné so správaním, ktoré je predmetom prejednávanej veci. Táto predchádzajúca vec sa totiž týkala odmietnutia prístupu k základnej infraštruktúre, zatiaľ čo v prejednávanej veci bolo v rámci preskúmania prvého žalobného dôvodu preukázané, že odstránenie železničnej trate s cieľom udržať konkurentov mimo trhu tým, že sa im poskytne prístup na trh za menej výhodných podmienok, nemožno považovať za takéto odmietnutie prístupu. Rovnako tak, pokiaľ ide o rozhodnutie Komisie z 13. mája 2009 týkajúce sa konania podľa článku [102 ZFEÚ] a článku 54 Dohody o EHP (Vec COMP/C-3/37.990 – Intel), sama žalobkyňa zdôraznením, že správanie vytýkané týmto rozhodnutím sa týkalo podmienených zliav, preukazuje, že okolnosti tejto veci nie sú porovnateľné s okolnosťami v prejednávanej veci. V dôsledku toho tieto rozhodnutia nie sú z hľadiska dodržiavania zásady rovnosti zaobchádzania relevantné.

375 S prihliadnutím na všetky predchádzajúce úvahy treba konštatovať, že Komisia neporušila zásadu proporcionality tým, že na účely určenia základnej výšky pokuty uloženej žalobkyni stanovila časť hodnoty predaja, ktorú použila ako faktor závažnosti, na [*dôverné*] %.

b) O druhej výhrade v rozsahu, v akom sa týka neprimeranej dĺžky trvania porušenia z dôvodu nesprávne zvoleného dátumu jeho začiatku

376 Pokiaľ ide o tvrdenia smerujúce k spochybneniu dĺžky trvania porušenia z dôvodu dátumu jeho začiatku, ktorý zvolila Komisia, je potrebné pripomenúť, že Komisia v napadnutom rozhodnutí po tom, čo konštatovala, že porušovanie začalo 3. októbra 2008 a k dátumu prijatia napadnutého rozhodnutia stále trvá, stanovila násobiaci koeficient, ktorý sa má uplatniť na použitú časť hodnoty predaja, na hodnotu deväť.

377 Je postačujúce uviesť, že tvrdenie žalobkyne, podľa ktorého sa rozhodla nerekonštruovať železničnú trať až po vydaní rozhodcovského rozhodnutia zo 17. decembra 2010, už bolo zamietnuté v rámci analýzy druhého žalobného dôvodu. Žalobkyňa sa preto nemôže odvolávať na toto rozhodcovské rozhodnutie s cieľom tvrdiť, že už viac nebola povinná rekonštruovať železničnú trať.

378 Z toho vyplýva, že Komisia v napadnutom rozhodnutí správne konštatovala, že porušovanie začalo 3. októbra 2008, keď žalobkyňa začala s odstraňovaním železničnej trate, a že práve odstránenie železničnej trate mohlo mať nezávisle od pozastavenia dopravy protisúťažné účinky. Komisia sa teda nedopustila pochybenia, keď na účely zohľadnenia dĺžky trvania porušenia stanovila násobiaci koeficient, ktorý sa má uplatniť na zvolenú časť hodnoty predaja, na hodnotu deväť.

379 Pokiaľ ide o návrh žalobkyne o podstatné zníženie pokuty, ktorá jej bola uložená, z dôvodu neprimeranej dĺžky správneho konania, na zamietnutie tohto návrhu stačí pripomenúť, že Súdny dvor už rozhodol, že hoci porušenie zásady primeranej lehoty zo strany Komisie môže odôvodniť zrušenie rozhodnutia prijatého Komisiou v správnom konaní na základe článkov 101 alebo 102 ZFEÚ, pokiaľ zahŕňa aj porušenie práva dotknutého podniku na obhajobu, takéto porušenie zásady primeranej dĺžky, za predpokladu, že je preukázané, nemôže viesť k zníženiu uloženej pokuty (pozri rozsudok z 26. januára 2017, Villeroy & Boch/Komisia, C-644/13 P, EU:C:2017:59, bod 79 a citovanú judikatúru).

380 Okrem toho bolo tiež rozhodnuté, že žaloba o náhradu škody podaná proti Únii na základe článku 268 ZFEÚ a článku 340 druhého odseku ZFEÚ predstavuje, v rozsahu, v akom sa môže vzťahovať na všetky prípady prekročenia primeranej lehoty, účinný a všeobecný prostriedok nápravy na uplatnenie a sankcionovanie takéhoto porušenia (pozri v tomto zmysle rozsudok z 26. novembra 2013, Groupe Gascogne/Komisia, C-58/12 P, EU:C:2013:770, bod 82).

c) O tretej výhrade založenej na údajnej neprimeranosti dodatočnej sumy vo výške [dôverné] % uplatnenej Komisiou

381 Svojou treťou výhradou žalobkyňa tvrdí, že uplatnenie dodatočnej odstrašujúcej sumy vo výške [*dôverné*] % je tiež neprimerané. V prvom rade, keďže vec je podľa žalobkyne nová, nemohla predvídať uplatnenie nového a oveľa menej striktného právneho kritéria. Ďalej, Komisia v nijakej inej veci neuložila dodatočnú sumu v súvislosti so samostatným porušením podľa článku 102 ZFEÚ a neuviedla nijakú skutočnosť, ktorá by umožňovala vysvetliť, prečo sa odklonila od svojej predchádzajúcej praxe. Okrem toho vzhľadom na veľkosť podniku, spôsob jeho financovania a jeho zisk je odstrašujúca už samotná suma pokuty. Napokon akýkoľvek faktor odstrašenia by mal byť znížený z dôvodov uvedených v súvislosti s faktorom závažnosti.

382 Na úvod treba pripomenúť, že v odôvodnení 383 napadnutého rozhodnutia Komisia zdôraznila, že v súlade s bodom 25 usmernení z roku 2006 mohla bez ohľadu na dĺžku trvania účasti dotknutého podniku na porušení zahrnúť do základnej výšky pokuty dodatočnú sumu nepresahujúcu 25 % hodnoty predaja na účely odstrašenia. V tom istom odôvodnení tiež pripomenula, že pri určení hodnoty predaja, ktorá sa má vziať do úvahy v predmetnej veci, zohľadnila určitý počet faktorov a najmä tie, ktoré sú uvedené v bode 22 usmernení z roku 2006. Komisia teda v odôvodnení 384 napadnutého rozhodnutia uložila s ohľadom na povahu porušenia (pozri odôvodnenie 377 napadnutého rozhodnutia) dodatočnú sumu vo výške [*dôverné*] % hodnoty predaja, t. j. [*dôverné*] eur.

383 Pokiaľ ide o prvé tvrdenie, treba konštatovať, že sa nelíši od tvrdenia uvedeného na podporu prvej výhrady v rámci druhej časti štvrtého žalobného dôvodu s cieľom spochybniť závažnosť porušenia. V rozsahu, v akom bolo toto tvrdenie zamietnuté v rámci preskúmania prvej výhrady v rámci druhej časti štvrtého žalobného dôvodu, treba ho zamietnuť aj v rozsahu, v akom spochybňuje neprimeranosť dodatočnej sumy vo výške [*dôverné*] %.

384 Pokiaľ ide o druhé tvrdenie, založené na tom, že Komisia v nijakej inej veci neuložila dodatočnú sumu v súvislosti so samostatným porušením podľa článku 102 ZFEÚ a neuviedla nijakú skutočnosť, ktorá by umožňovala vysvetliť, prečo sa odklonila od svojej predchádzajúcej praxe, treba pripomenúť, že ku dňu prijatia napadnutého rozhodnutia už Komisia uplatnila dodatočnú sumu v súvislosti so samostatným porušením podľa článku 102 ZFEÚ najmenej v jednom rozhodnutí prijatom k skoršiemu dátumu, a to konkrétne v rozhodnutí C(2017) 4444 final z 27. júna 2017 týkajúcom sa konania podľa článku 102 Zmluvy o fungovaní Európskej únie a článku 54 Dohody o EHP [Vec AT.39740 – Google Search (Shopping)]. Okrem toho treba pripomenúť jednak, že podľa ustálenej judikatúry a s výhradou dodržiavania zásady rovnosti zaobchádzania predchádzajúca rozhodovacia prax Komisie neslúži ako právny rámec pre pokuty v oblasti hospodárskej súťaže, a jednak, že Komisia disponuje v rámci nariadenia č. 1/2003 mierou voľnej úvahy pri stanovovaní výšky pokút, aby usmerňovala správanie podnikov v zmysle dodržiavania pravidiel hospodárskej súťaže a aby mohla kedykoľvek prispôsobiť výšku pokút potrebám tejto politiky (rozsudok zo 16. júna 2011, Bavaria/Komisia, T-235/07, EU:T:2011:283, bod 288; pozri tiež rozsudok zo 16. júna 2011, Heineken Nederland a Heineken/Komisia, T-240/07, EU:T:2011:284, bod 345 a citovanú judikatúru). Z toho vyplýva, že táto prax Komisie nebola nová a že Komisia v každom prípade nebola povinná uviesť v napadnutom rozhodnutí dôvody s cieľom vysvetliť, prečo sa prípadne odchýlila od svojej predchádzajúcej praxe.

385 Okrem toho bod 25 usmernení z roku 2006 stanovuje, že dodatočnú sumu možno uložiť v prípade porušení, ktoré sa netýkajú kartelov. Tento bod totiž stanovuje:

„Komisia nezávisle od trvania účasti podniku na porušení zahrnie do základnej výšky pokuty sumu pohybujúcu sa medzi 15 % až 25 % hodnoty predaja podľa definície v časti A, aby podniky odradila od akejkoľvek účasti na horizontálnych dohodách o stanovení cien, rozdelení trhu a obmedzení produkcie. Komisia môže takisto uplatniť takúto dodatočnú sumu aj v prípade iných porušení. Komisia pri rozhodovaní o pomere hodnoty predaja, ktorý [časti hodnoty predaja, ktorá – *neoficiálny preklad*] sa má brať do úvahy v konkrétnom prípade zohľadní určitý počet faktorov, najmä tie, ktoré sú uvedené v bode 22.“

386 V prejednávanej veci Komisia v súlade s bodom 22 usmernení z roku 2006 odôvodnila uplatnenie dodatočnej sumy s ohľadom na povahu porušenia a najmä na skutočnosť, že toto porušenie spočívajúce v odstránení verejnej železničnej trate nachádzajúcej sa medzi dvoma členskými štátmi spôsobuje ujmu konsolidácii jednotného trhu a osobitne jednotného európskeho železničného trhu (odôvodnenia 377 a 384 napadnutého rozhodnutia).

387 Pokiaľ ide o tretie tvrdenie žalobkyne, podľa ktorého je rozsah pokuty pre malú železničnú spoločnosť, ktorá dosahuje len minimálny alebo dokonca žiadny zisk, bezprecedentný, treba pripomenúť, že žalobkyňa je národnou železničnou spoločnosťou Litvy, má v Litve zákonný monopol na správu železničnej infraštruktúry a *de facto* monopol na trhu železničnej nákladnej dopravy v Litve a ako vyplýva z odôvodnenia 5 napadnutého rozhodnutia, v roku 2016 jej celkový obrat dosiahol 409,5 milióna eur. Vzhľadom na tieto skutočnosti ju nemožno kvalifikovať ako malú železničnú spoločnosť. V každom prípade Komisia nie je povinná znížiť výšku pokút, ak dotknuté podniky patria medzi malé a stredné podniky. Veľkosť podniku je už totiž zohľadnená stropom, ktorý stanovuje článok 23 ods. 2 nariadenia č. 1/2003 a ustanovenia usmernení z roku 2006. Okrem týchto úvah o veľkosti neexistuje nijaký dôvod, aby sa s malými a so strednými podnikmi zaobchádzalo odlišne ako s ostatnými podnikmi. Skutočnosť, že podniky patria medzi malé a stredné podniky, ich nezbavuje povinnosti dodržiavať pravidlá hospodárskej súťaže (rozsudok z 28. apríla 2010, Amann & Söhne a Cousin Filterie/Komisia, T-446/05, EU:T:2010:165, bod 200).

388 Napokon v rozsahu, v akom sa žalobkyňa svojím štvrtým tvrdením domáha zníženia dodatočnej sumy zahrnutej do základnej výšky pokuty z dôvodu údajne neprimeranej dĺžky správneho konania, treba konštatovať, že toto tvrdenie treba zamietnuť z rovnakých dôvodov, z akých boli zamietnuté tvrdenia uvedené v bodoch 379 a 380 vyššie.

2. O stanovení konečnej výšky pokuty uloženej žalobkyni v rámci neobmedzenej súdnej právomoci

389 Na úvod treba pripomenúť, že až po tom, ako súd Únie dokončil preskúmanie zákonnosti rozhodnutia, ktoré mu bolo predložené, a to vzhľadom na žalobné dôvody, ktoré mu boli predložené, ako aj tie, ktoré prípadne uplatnil *ex offo*, mu prináleží, aby v prípade, že uvedené rozhodnutie nezruší, uplatnil svoju neobmedzenú právomoc s cieľom jednak vyvodiť dôsledky zo svojho posúdenia zákonnosti tohto rozhodnutia, a jednak určiť, v závislosti od skutočností, ktoré mu boli predložené na preskúmanie, či je ku dňu prijatia jeho rozhodnutia namieste, aby svojím vlastným posúdením nahradil posúdenie Komisie tak, aby výška pokuty bola primeraná (pozri rozsudky zo 17. decembra 2015, Orange Polska/Komisia, T-486/11, EU:T:2015:1002, bod 67 a citovanú judikatúru, a z 12. júla 2019, Hitachi-LG Data Storage a Hitachi-LG Data Storage Korea/Komisia, T-1/16, EU:T:2019:514, bod 56 a citovanú judikatúru).

390 Treba tiež pripomenúť, že Súd Únie, ktorý vykonáva neobmedzenú súdnu právomoc, je oprávnený, aby nad rámec samotného preskúmania zákonnosti sankcie nahradil posúdenie Komisiou, teda autora aktu, v ktorom bola táto suma pôvodne stanovená, svojím posúdením na účely stanovenia výšky sankcie, avšak s výnimkou akejkoľvek úpravy skutočností zakladajúcich protiprávne konanie, ktoré Komisia v súlade s právom konštatovala v rozhodnutí, ktoré bolo Všeobecnému súdu predložené (pozri v tomto zmysle rozsudok z 21. januára 2016, Galp Energía España a i./Komisia, C-603/13 P, EU:C:2016:38, body 75 až 77).

391 Súd Únie teda môže – a to aj v prípade, ak ho nezruší –, zmeniť napadnuté rozhodnutie s cieľom zrušiť, znížiť alebo zvýšiť uloženú pokutu, keďže výkon tejto právomoci znamená, že právomoc ukladať sankcie s konečnou platnosťou prechádza na súd Únie (pozri v tomto zmysle rozsudky z 15. októbra 2002, Limburgse Vinyl Maatschappij a i./Komisia, C-238/99 P, C-244/99 P, C-245/99 P, C-247/99 P, C-250/99 P až C-252/99 P a C-254/99 P, EU:C:2002:582, body 692 a 693, z 3. septembra 2009, Prym a Prym Consumer/Komisia, C-534/07 P, EU:C:2009:505, bod 86, a uznesenie zo 7. júla 2016, Westfälische Drahtindustrie a Pampus Industriebeteiligungen/Komisia, C-523/15 P, EU:C:2016:541, body 32 až 34).

392 Posúdenie primeranosti výšky pokút Všeobecným súdom vzhľadom na kritériá stanovené v článku 23 ods. 3 nariadenia č. 1/2003 môže odôvodňovať predloženie a zohľadnenie doplňujúcich informácií, ktoré nie sú uvedené v rozhodnutí Komisie, ktorým sa ukladá pokuta (pozri v tomto zmysle rozsudky zo 16. novembra 2000, Stora Kopparbergs Bergslags/Komisia, C-286/98 P, EU:C:2000:630, bod 57, a z 12. júla 2011, Fuji Electric/Komisia, T-132/07, EU:T:2011:344, bod 209).

393 Všeobecnému súdu teda v rámci výkonu jeho neobmedzenej súdnej právomoci prislúcha určiť výšku pokuty s prihliadnutím na všetky okolnosti prejednávanej veci (pozri v tomto zmysle rozsudky z 26. septembra 2013, Alliance One International/Komisia, C-679/11 P, neuverejnený, EU:C:2013:606, bod 104, a zo 16. júna 2011, Putters International/Komisia, T-211/08, EU:T:2011:289, bod 75).

394 Podľa článku 23 ods. 3 nariadenia č. 1/2003 tento postup predpokladá, že sa zohľadní závažnosť porušenia zo strany žalobkyne, ako aj jeho dĺžka trvania, pričom je potrebné dodržať najmä zásady proporcionality, individualizácie sankcií a rovnosti zaobchádzania, pričom Všeobecný súd nie je naopak viazaný indikatívnymi pravidlami, ktoré Komisia stanovila vo svojich usmerneniach z roku 2006 (pozri v tomto zmysle rozsudok z 21. januára 2016, Galp Energía España a i./Komisia, C-603/13 P, EU:C:2016:38, bod 90 a citovanú judikatúru).

395 Z toho vyplýva, že v rámci hornej hranice, ktorú predstavuje 10 % celkového obratu dotknutého podniku počas predchádzajúceho účtovného obdobia, je diskrečná právomoc Všeobecného súdu obmedzená jedine kritériami týkajúcimi sa závažnosti a dĺžky trvania porušenia, ktoré sú uvedené v článku 23 ods. 3 nariadenia č. 1/2003, ktorý priznáva príslušnému orgánu širokú mieru voľnej úvahy, pričom však musia byť dodržané zásady spomenuté v bode 394 vyššie.

396 Vzhľadom na to je Všeobecný súd v rámci svojej povinnosti odôvodnenia povinný podrobne uviesť faktory, ktoré zohľadní pri stanovení výšky pokuty (pozri v tomto zmysle rozsudok zo 14. septembra 2016, Trafilerie Meridionali/Komisia, C-519/15 P, EU:C:2016:682, bod 52).

397 V prejednávanej veci, pokiaľ ide po prvé o uplatnenie kritéria závažnosti porušenia, podľa ustálenej judikatúry platí, že stanovenie pokuty Všeobecným súdom nie je presným aritmetickým výpočtom (rozsudky z 5. októbra 2011, Romana Tabacchi/Komisia, T-11/06, EU:T:2011:560, bod 266, a z 15. júla 2015, SLM a Ori Martin/Komisia, T-389/10 a T-419/10, EU:T:2015:513, bod 436).

398 Všeobecný súd však musí stanoviť výšku pokuty, ktorá bude vzhľadom na kritériá, ktoré považuje za vhodné, primeraná závažnosti porušenia, ktorého sa dopustila žalobkyňa, a ktorá bude tiež dostatočne odstrašujúca.

399 Všeobecný súd považuje za vhodné zohľadniť v rámci výkonu svojej neobmedzenej právomoci povahu porušenia, situáciu spoločnosti LG na relevantných trhoch, ako aj geografický rozsah tohto porušenia.

400 V prvom rade, pokiaľ ide o povahu porušenia, treba uviesť, že zo skutočností uvedených v spise vyplýva, že úplná demontáž 19-kilometrového úseku krátkej trasy, na ktorej bola doprava pôvodne pozastavená a ktorá umožňovala využívať najkratšiu a najlacnejšiu trasu spájajúcu rafinériu vedľajšieho účastníka konania s lotyšským námorným terminálom, mohla mať protisúťažný účinok vylúčenia hospodárskej súťaže na trhu poskytovania služieb železničnej prepravy ropných produktov medzi rafinériou a susednými námornými terminálmi tým, že sa vytvorili prekážky vstupu na trh bez objektívneho odôvodnenia.

401 Ďalej, pokiaľ ide o situáciu spoločnosti LG na relevantných trhoch, treba uviesť, že táto spoločnosť mala monopolné postavenie na dodávateľskom trhu správy železničnej infraštruktúry v Litve a bola jediným podnikom pôsobiacim na odberateľskom trhu poskytovania služieb železničnej prepravy ropných produktov, čím teda získala monopolné postavenie na tomto trhu. LG mala z dôvodu tohto postavenia osobitnú zodpovednosť nenarušiť svojím správaním efektívnu a neskreslenú hospodársku súťaž na trhu.

402 Napokon, pokiaľ ide o geografický rozsah porušenia, je potrebné konštatovať, že toto porušenie, hoci malo dopad na časť územia dvoch členských štátov, zostáva pomerne obmedzené. Odstránenie železničnej trate sa totiž týkalo len úseku trate umožňujúcej zabezpečiť jedno z rôznych možných železničných spojení medzi Lotyšskom a Litvou.

403 Na druhej strane, pokiaľ ide o dĺžku trvania porušenia, treba uviesť, že porušovanie začalo 3. októbra 2008 a ku dňa prijatia napadnutého rozhodnutia stále trvalo.

404 Všeobecný súd sa preto domnieva, že spravodlivým posúdením závažnosti porušenia a dĺžky jeho trvania je stanovenie výšky pokuty na 20 068 650 eur.

405 Okrem toho Všeobecný súd konštatuje, že výška pokuty je primeraná vzhľadom na potrebu uložiť žalobkyni pokutu v odstrašujúcej výške.

406 V dôsledku toho treba stanoviť výšku pokuty, ktorá je uložená žalobkyni, na 20 068 650 eur.

O trovách

407 Podľa článku 134 ods. 3 rokovacieho poriadku, ak mali účastníci konania úspech len v časti predmetu konania, každý z nich znáša vlastné trovy konania.

408 V prejednávanej veci je potrebné zaviazať žalobkyňu a Komisiu, aby znášali svoje vlastné trovy konania.

409 Okrem toho podľa článku 138 ods. 3 rokovacieho poriadku môže Všeobecný súd nariadiť, že vedľajší účastník konania, iný ako tí, ktorí sú uvedení v odsekoch 1 a 2 tohto článku, znáša svoje vlastné trovy konania. V prejednávanej veci je vhodné rozhodnúť, že Orlen znáša svoje vlastné trovy konania.

Z týchto dôvodov

VŠEOBECNÝ SÚD (prvá rozšírená komora)

rozhodol takto:

1. **Výška pokuty uložená spoločnosti Lietuvos geležinkeliai AB článkom 2 rozhodnutia Európskej komisie C(2017) 6544 final z 2. októbra 2017 týkajúceho sa konania podľa článku 102 ZFEÚ (vec AT.39813 – Baltská železničná doprava) sa stanovuje na 20 068 650 eur.**

2. **V zostávajúcej časti sa žaloba zamieta.**

3. **Lietuvos geležinkeliai a Komisia znášajú svoje vlastné trovy konania.**

4. **Orlen Lietuva AB znáša svoje vlastné trovy konania.**

Papasavvas Kanninen Półtorak

Porchia Stancu

Rozsudok bol vyhlásený na verejnom pojednávaní v Luxemburgu dňa 18. novembra 2020.

Podpisy

Obsah

I. Okolnosti predchádzajúce sporu . . . 2

A. Skutkový stav . . . 2

B. Správne konanie . . . 4

C. Napadnuté rozhodnutie . . . 5

1. Definícia relevantných trhov a dominantné postavenie žalobkyne na týchto trhoch . . . 5

2. Zneužívajúce správanie . . . 6

3. Pokuta a príkaz . . . 7

4. Výrok napadnutého rozhodnutia . . . 7

II. Konanie a návrhy účastníkov konania . . . 7

III. Právny stav . . . 9

A. O hlavných návrhoch smerujúcich k zrušeniu napadnutého rozhodnutia . . . 9

1. O prvom žalobnom dôvode založenom na nesprávnom posúdení a nesprávnom právnom posúdení pri uplatnení článku 102 ZFEÚ, pokiaľ ide o zneužívajúci charakter správania žalobkyne . . . 9

2. O druhom žalobnom dôvode založenom na nesprávnom posúdení a nesprávnom právnom posúdení pri uplatnení článku 102 ZFEÚ, pokiaľ ide o posúdenie predmetného konania . . . 14

a) O prvej časti druhého žalobného dôvodu založenej na nesprávnosti „pochybností“, ktoré Komisia vyjadrila v súvislosti so skutočnou existenciou nedostatkov železničnej trati . . . 15

1) O prvej výhrade v rámci prvej časti založenej na existencii pochybností o vzniku deformácie železničnej trate . . . 15

2) O druhej výhrade v rámci prvej časti založenej na nesprávnom posúdení tvrdenia, podľa ktorého bola železničná trať odstránená výlučne v dôsledku deformácie . . . 15

3) O tretej výhrade v rámci prvej časti založenej na nesprávnom posúdení rozdielov medzi správami z 5. septembra 2008 a listami zo 4. a 5. septembra 2008 . . . 16

4) O štvrtej výhrade v rámci prvej časti založenej na tom, že Komisia nesprávne zamietla tvrdenia týkajúce sa systémových problémov podvalového podložia . . . 18

b) O druhej časti druhého žalobného dôvodu založenej na nesprávnych posúdeniach v rozsahu, v akom Komisia považovala odstránenie železničnej trate za „mimoriadne neobvyklé“ . . . 20

c) O tretej časti druhého žalobného dôvodu založenej na tom, že Komisia nesprávne posúdila úmysly spoločnosti LG v čase odstránenia železničnej trate . . . 26

1) O prvej výhrade v rámci tretej časti založenej na nesprávnom právnom posúdení v súvislosti so zohľadnením protisúťažného úmyslu žalobkyne . . . 26

2) O druhej výhrade v rámci tretej časti založenej na vecných nepresnostiach skutkových okolností zohľadnených pri posúdení zlého úmyslu žalobkyne 28

i) O prvom tvrdení založenom na údajnom vplyve rozhodcovského rozhodnutia zo 17. decembra 2010 na rozhodnutie nerekonštruovať železničnú trať 28

ii) O druhom tvrdení založenom na údajných nesprávnych posúdeniach týkajúcich sa troch skutočností uvedených v odôvodnení 192 napadnutého rozhodnutia 29

d) O štvrtej časti druhého žalobného dôvodu založenej na nesprávnych posúdeniach a nesprávnych právnych posúdeniach pri analýze potenciálnych účinkov predmetného konania na hospodársku súťaž 29

1) O prvej výhrade založenej na nesprávnych právnych posúdeniach 30

i) O prvom tvrdení založenom na neexistencii protisúťažných účinkov spojených s odstránením železničnej trate 30

ii) O druhom tvrdení založenom na tom, že nevykonanie opravy železničnej trate nebránilo spoločnosti LDZ byť efektívnou konkurentkou 33

2) O druhej výhrade založenej na nesprávnych posúdeniach v súvislosti s možnosťou spoločnosti LDZ konkurovať spoločnosti LG na dlhej trase do Lotyšska 34

i) O tvrdeniach smerujúcich k spochybneniu existencie prekážok vstupu na trh 35

ii) O tvrdeniach spochybňujúcich skutočnosť, že dlhé trasy do lotyšských námorných terminálov neboli v porovnaní s trasou do Klaipėdy konkurencieschopné 39

3. O treťom žalobnom dôvode založenom na porušení článku 296 ZFEÚ a článku 2 nariadenia č. 1/2003 z dôvodu nedostatku dôkazov a nedostatku odôvodnenia 42

a) O prvej časti tretieho žalobného dôvodu založenej na porušení článku 296 ZFEÚ z dôvodu nedostatku odôvodnenia 42

b) O druhej časti tretieho žalobného dôvodu založenej na porušení článku 2 nariadenia č. 1/2003 43

4. O piatom žalobnom dôvode založenom na porušení článku 7 nariadenia č. 1/2003 v rozsahu, v akom rozhodnutie nariadilo neprimerané opatrenie na nápravu 44

5. O štvrtom žalobnom dôvode založenom na porušení článku 23 ods. 3 nariadenia č. 1/2003 v rozsahu, v akom je napadnuté rozhodnutie poznačené nesprávnymi právnymi posúdeniami a nesprávnymi posúdeniami v súvislosti so stanovením výšky pokuty 48

a) O prvej výhrade v rámci prvej časti založenej na novej povahe právnej teórie, na ktorej je založené napadnuté rozhodnutie 49

b) O druhej výhrade v rámci prvej časti založenej na tom, že žalobkyňa nekonala z nedbanlivosti 50

c) O druhej výhrade v rámci druhej časti v rozsahu, v akom sa týka údajne neprimeranej dĺžky konania 52

B. O subsidiárnych návrhoch týkajúcich sa výšky pokuty 53

1. O výhradách týkajúcich sa proporcionality výšky pokuty 53

a) O prvej výhrade založenej na údajnej neprimeranosti koeficientu závažnosti vo výške [dôverné] % uplatneného Komisiou 53

b) O druhej výhrade v rozsahu, v akom sa týka neprimeranej dĺžky trvania porušenia z dôvodu nesprávne zvoleného dátumu jeho začiatku 55

c) O tretej výhrade založenej na údajnej neprimeranosti dodatočnej sumy vo výške [dôverné] % uplatnenej Komisiou 56

2. O stanovení konečnej výšky pokuty uloženej žalobkyni v rámci neobmedzenej súdnej právomoci 58

O trovách 59