Zbirka odločb sodne prakse

SODBA SPLOŠNEGA SODIŠČA (prvi razširjeni senat)

z dne 18. novembra 2020 *

„Konkurenca – Zloraba prevladujočega položaja – Trg železniškega tovornega prevoza – Sklep o ugotovitvi kršitve člena 102 PDEU – Dostop tretjih podjetij do infrastrukture, ki jo upravlja litovska nacionalna železniška družba – Podrtje železniškega odseka – Pojem ‚zloraba‘ – Dejansko ali verjetno izrinjenje konkurenta – Izračun zneska globe – Smernice o načinu določanja glob iz leta 2006 – Popravni ukrepi – Sorazmernost – Neomejena pristojnost“

V zadevi T-814/17,

Lietuvos geležinkeliai AB s sedežem v Vilni (Litva), ki jo zastopajo W. Deselaers, K. Apel in P. Kirst, odvetniki,

tožeča stranka,

proti

Evropski komisiji, ki jo zastopajo A. Cleenewerck de Crayencour, A. Dawes, H. Leupold in G. Meessen, agenti,

tožena stranka,

ob sodelovanju

Orlen Lietuva AB s sedežem v Mažeikiaiju (Litva), ki jo zastopata C. Thomas in C. Conte, odvetnika,

intervenientka,

zaradi predloga na podlagi člena 263 PDEU, primarno, za razglasitev ničnosti Sklepa Komisije C(2014) 6544 final z dne 2. oktobra 2017 v zvezi s postopkom na podlagi člena 102 PDEU (Zadeva AT.39813 – Baltic Rail) in, podredno, za zmanjšanje zneska globe, naložene tožeči stranki,

SPLOŠNO SODIŠČE (prvi razširjeni senat),

v sestavi S. Papasavvas, predsednik, H. Kanninen, sodnik, N. Półtorak (poročevalka), O. Porchia in M. Stancu, sodnice,

sodna tajnica: E. Artemiou, administratorka,

* Jezik postopka: angleščina.

na podlagi pisnega dela postopka in obravnave z dne 5. februarja 2020

izreka naslednjo

Sodbo

I. Dejansko stanje

A. Dejanske okoliščine

1 Lietuvos geležinkeliai AB (v nadaljevanju: tožeča stranka ali LG) je litovska nacionalna železniška družba s sedežem v Vilni (Litva). LG je javno podjetje, katerega edini delničar je litovska država. Kot vertikalno integrirano podjetje je LG hkrati upravljavec železniške infrastrukture, ki pa ostaja v lasti litovske države, in ponudnik storitev železniškega prevoza tovora in potnikov v Litvi.

2 Orlen Lietuva AB (v nadaljevanju: intervenientka ali Orlen) je podjetje s sedežem v Juodeikiaiju, v okrožju Mažeikiai (Litva), specializirano za rafiniranje surove nafte in distribucijo rafiniranih naftnih derivatov. Orlen je 100-odstotna hčerinska družba poljskega podjetja PKN Orlen SA.

3 Družba Orlen v okviru svojih dejavnosti upravlja različne obrate v Litvi, med drugim veliko rafinerijo (v nadaljevanju: rafinerija) v Bugeniaiju v okrožju Mažeikiai na severozahodu Litve v bližini meje z Latvijo. Ta rafinerija je edini tovrstni obrat v vseh treh baltskih državah. Konec prvega desetletja 21. stoletja se je 90 % proizvodnje rafiniranih naftnih derivatov iz te rafinerije prepeljalo po železnici, tako da je bila družba Orlen ena od najpomembnejših strank tožeče stranke.

4 V tem obdobju je družba Orlen v rafineriji proizvedla približno osem milijonov ton rafiniranih naftnih derivatov na leto. Tri četrtine te proizvodnje so bile namenjene izvozu, predvsem po morju v zahodnoevropske države. Tako je bilo od 4,5 do 5,5 milijona ton rafiniranih naftnih derivatov z vlakom prepeljanih prek Litve do pomorskega terminala v Klaipėdi (Litva).

5 Preostanek izvožene proizvodnje, to je približno od 1 do 1,5 milijona ton, je bil prav tako z vlakom prepeljan v Latvijo ali prek nje in je bil v glavnem namenjen potrošnji na estonskem in latvijskem notranjem trgu. Približno 60 % te proizvodnje, ki je bila z vlakom prepeljana v Latvijo ali prek nje, je potovalo po železniški progi „Bugeniai-Mažeikiai-Rengė“, to je poti, ki vodi od rafinerije v bližini železniškega vozlišča v Mažeikiaiju do mesta Rengė v Latviji in katere 34 km teče po litovskem ozemlju (v nadaljevanju: kratka pot do Latvije). Preostanek te proizvodnje, ki je bil z vlakom prepeljan v Latvijo ali prek nje, je potoval po železniški progi „Bugeniai-Kužiai-Joniškis-Meitene“, to je daljši poti, katere 152 km teče po litovskem ozemlju (v nadaljevanju: dolga pot do Latvije).

6 Družba Orlen je za prevoz svojih proizvodov po kratki poti do Latvije uporabljala storitve tožeče stranke za litovski del poti, to je od rafinerije do latvijske meje. Družba LG je nato sklenila podizvajalsko pogodbo z Latvijas dzelzceļš, latvijsko nacionalno železniško družbo (v nadaljevanju: LDZ), za prevoz na tem litovskem delu poti. Ker družba LDZ ni imela potrebnih regulativnih dovoljenj za neodvisno opravljanje dejavnosti na litovskem ozemlju, je delovala kot podizvajalec tožeče stranke. Ko je družba LDZ prečkala mejo, je prevoz proizvodov družbe Orlen na latvijskem ozemlju nadaljevala na podlagi različnih pogodb.

7 Poslovne odnose med družbo Orlen in tožečo stranko v zvezi s prevoznimi storitvami zadnjenavedene v litovskem železniškem omrežju, vključno s storitvami prevoza po kratki poti do Latvije, je do septembra 2008 urejal sporazum, podpisan leta 1999 (v nadaljevanju: sporazum iz leta 1999).

8 Poleg tega, da je sporazum iz leta 1999 določal cene, ki jih je tožeča stranka uporabljala za prevozne storitve, je med drugim vseboval posebno zavezo tožeče stranke, da bo prevažala tovor družbe Orlen po kratki poti do Latvije. Člen 6.1 tega sporazuma je namreč družbi Orlen dovoljeval, da „uporablja pot Bugeniai-Rengė (približno 34 km) za prevoz tovora v Latviji, Estoniji ali Skupnosti neodvisnih držav“ za celotno trajanje sporazuma, to je do leta 2024.

9 V začetku leta 2008 je med tožečo stranko in družbo Orlen prišlo do poslovnega spora v zvezi s cenami, ki jih je zadnjenavedena plačevala za prevoz svojih naftnih derivatov.

10 Zaradi poslovnega spora s tožečo stranko v zvezi s cenami je družba Orlen razmišljala o možnosti, da sklene pogodbo neposredno z družbo LDZ za storitve železniškega prevoza njenega tovora po kratki poti do Latvije in preusmeri svoje pomorske izvozne dejavnosti iz Klaipėde v Litvi na pomorska terminala v Rigi in Ventspilsu v Latviji.

11 Družba Orlen je v ta namen 4. aprila 2008 pisala latvijskemu ministrstvu za promet in komunikacije, da bi ga obvestila o svojem načrtu prenosa svojih pomorskih izvoznih dejavnosti na latvijski pomorski terminal v Ventspilsu z uporabo storitev železniškega prevoza družbe LDZ, in predlagala sestanek, na katerem bi o tem načrtu govorila z ministrstvom. Družba Orlen je zaprosila tudi za informacije o cenah, ki bi jih lahko pričakovala za storitve železniškega prevoza družbe LDZ. Ministrstvo je v odgovoru z dne 7. maja 2008 družbi Orlen sporočilo, da se ne bo vmešavalo v poslovne odločitve družbe LDZ, pri čemer pa je izrazilo velik interes za razvoj tovornega prometa v Latviji.

12 Tožeča stranka in družba Orlen sta se sestali 12. junija 2008, na tem sestanku pa je bil omenjen ta načrt preusmeritve izvoznih dejavnosti družbe Orlen. Ker se je poleg tega družba Orlen od pomladi 2008 enostransko odločila, da bo uporabljala nižjo ceno od tiste, ki jo je zahtevala tožeča stranka, in zadržala razliko, je tožeča stranka 17. julija 2008 sprožila arbitražni postopek proti družbi Orlen.

13 Družba LG je 28. julija 2008 obvestila družbo Orlen, da bo sporazum iz leta 1999 odpovedala s 1. septembrom 2008. Družba Orlen je v upravnem postopku pred Komisijo Evropskih skupnosti pojasnila, da je družba LG odpoved sporazuma iz leta 1999 s 1. septembrom 2008 napovedala tri dni po tem, ko je družba Orlen družbo LDZ uradno zaprosila za predračun, da bi zamenjala storitve tožeče stranke za prevoz približno od 4,5 milijona do 5 milijonov ton rafiniranih naftnih derivatov iz rafinerije do pomorskih terminalov na latvijskem ozemlju po kratki poti do Latvije. Družba Orlen je namignila tudi, da je tožeča stranka lahko bila o prošnji za predračun obveščena neposredno s strani družbe LDZ.

14 Družba LG je 2. septembra 2008 po odkritju deformacije na nekaj deset metrih železniške proge (v nadaljevanju: deformacija) ustavila promet na 19-kilometrskem odseku kratke poti do Latvije med Mažeikiaijem in mejo z Latvijo (v nadaljevanju: železniška proga), pri čemer se je sklicevala predvsem na varnostne razloge.

15 Tožeča stranka je 3. septembra 2008 imenovala inšpekcijsko komisijo, ki so jo sestavljali vodstveni delavci njene lokalne hčerinske družbe, da bi raziskala razloge za deformacijo. Inšpekcijska komisija je predstavila dve poročili, in sicer poročilo o preiskavi z dne 5. septembra 2008 in tehnično poročilo z dne 5. septembra 2008 (v nadaljevanju skupaj: poročili z dne 5. septembra 2008).

16 Glede na poročilo o preiskavi z dne 5. septembra 2008 naj bi deformacijo povzročilo fizično propadanje številnih elementov, ki sestavljajo zgornji ustroj železniške proge. V poročilu o preiskavi z dne 5. septembra 2008 je bilo potrjeno tudi, da mora promet ostati ustavljen, „dokler se ne končajo vsa obnovitvena dela in popravila“.

17 Ugotovitve v poročilu o preiskavi z dne 5. septembra 2008 so bile potrjene v tehničnem poročilu z dne 5. septembra 2008, ki se je tako kot prvonavedeno poročilo nanašalo le na mesto deformacije in v katerem so bile kot razlog za deformacijo opredeljene različne težave v zvezi z zgornjim ustrojem železniške proge. V tehničnem poročilu z dne 5. septembra 2008 je bilo ugotovljeno, da je treba prometno nesrečo, ki se je zgodila v obliki deformacije na železniški progi, opredeliti kot incident, do katerega je prišlo zaradi fizične izrabe zgornjih elementov zgornjega ustroja železniške proge.

18 Družba LDZ je družbi Orlen ponudbo za prevoz njenih naftnih derivatov dala 29. septembra 2008, in sicer po sestanku, ki je bil 22. septembra 2008. Po navedbah družbe Orlen je bila ta ponudba „konkretna in privlačna“.

19 Družba LG je 3. oktobra 2008 začela podirati celotno železniško progo. Konec oktobra 2008 je bila železniška proga v celoti podrta.

20 Družba Orlen je 17. oktobra 2008 družbi LDZ poslala dopis, v katerem je potrdila svojo namero o prevozu približno 4,5 milijona ton naftnih derivatov iz rafinerije do latvijskih pomorskih terminalov, temu je 20. februarja 2009 sledilo srečanje, spomladi 2009 pa so potekali obsežnejši pogovori.

21 Januarja 2009 je bil med tožečo stranko in družbo Orlen sklenjen nov splošni sporazum o prevozu za 15-letno obdobje do 1. januarja 2024 (v nadaljevanju: sporazum iz leta 2009). Ta sporazum je nadomestil začasni sporazum, ki je bil podpisan 1. oktobra 2008.

22 Sporazum iz leta 2009 je temeljil na standardni cenovni politiki tožeče stranke na področju določanja cen, s katero je bila vsaki železniški progi v Litvi dodeljena osnovna cena. Poleg tega je bil v sporazumu iz leta 2009 uporabljen sistem popustov na te cene [*zaupno*] [1].

23 [*zaupno*]

24 Pogajanja med družbama Orlen in LDZ so se nadaljevala do konca junija 2009, ko je družba LDZ vložila vlogo za pridobitev licence za opravljanje dejavnosti na litovskem delu kratke poti do Latvije.

25 Arbitražno sodišče je 10. novembra 2009 ugotovilo, da je enostranska odpoved sporazuma iz leta 1999 s strani tožeče stranke nezakonita in da je treba za ta sporazum šteti, da je veljal do 1. oktobra 2008, ko sta družba Orlen in tožeča stranka sklenili začasni sporazum o prevozu.

[1] Prikriti zaupni podatki.

26 Po navedbah družbe Orlen so bili pogovori z družbo LDZ prekinjeni sredi leta 2010, ko je končno ugotovila, da tožeča stranka ne namerava v kratkem času popraviti železniške proge. Takrat je družba LDZ umaknila vlogo za pridobitev licence za opravljanje dejavnosti na litovskem delu kratke poti do Latvije.

B. Upravni postopek

27 Družba Orlen je 14. julija 2010 pri Komisiji vložila pritožbo na podlagi člena 7 Uredbe Sveta (ES) št. 1/2003 z dne 16. decembra 2002 o izvajanju pravil konkurence iz členov [101] in [102 PDEU] (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 8, zvezek 2, str. 205).

28 Družba Orlen je v pritožbi v bistvu navedla, da je po poslovnem sporu med njo in družbo LG slednja odstranila železniško progo, zaradi česar kratka pot do Latvije ni bila na voljo, to pa jo je prisililo v uporabo edine razpoložljive poti, to je dolge poti do Latvije, da je z vlakom prepeljala del svoje proizvodnje, namenjene prevozu do Latvije in prek nje.

29 Natančneje, družba Orlen je pojasnila, da se je zadevni poslovni spor nanašal na cene, ki jih je družba LG uporabljala za železniški tovorni prevoz, ter da je zaradi tega spora začela preučevati možnost, da bi za prevoz svojih rafiniranih naftnih derivatov po kratki poti do Latvije in za to, da bi po tej poti svoje pomorske izvozne dejavnosti preusmerila s pomorskega terminala v Klaipėdi na pomorska terminala v Rigi in Ventspilsu, uporabljala izključno storitve družbe LDZ, s čimer je bila družba LG seznanjena. Družba Orlen je tako trdila, da ukrepa, ki ju je sprejela tožeča stranka, in sicer ustavitev prometa ter nato odstranitev železniške proge, nista bila objektivno utemeljena in sta bila namenjena le temu, da se družbi Orlen prepreči, da svoj pomorski izvoz preusmeri na latvijska pomorska terminala z uporabo storitev železniškega prevoza družbe LDZ.

30 Komisija je od 8. do 10. marca 2011 ob pomoči nacionalnih organov Republike Latvije in Republike Litve, pristojnih za konkurenco, opravila preglede na podlagi člena 20 Uredbe št. 1/2003 v prostorih tožeče stranke v Vilni in družbe LDZ v Rigi. Komisija je med temi pregledi med drugim zasegla dokumente, ki po njenem mnenju dokazujejo, da se je tožeča stranka zavedala potencialne konkurence, ki bi jo lahko izvajala družba LDZ, in tveganja, da bi družba Orlen svoj pomorski izvoz preusmerila na latvijska pomorska terminala.

31 Komisija je 6. marca 2013 odločila, da glede družbe LG začne postopek v smislu člena 2 Uredbe Komisije (ES) št. 773/2004 z dne 7. aprila 2004 v zvezi z vodenjem postopkov Komisije v skladu s členoma [101] in [102 PDEU] (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 8, zvezek 3, str. 81).

32 Komisija je 5. januarja 2015 tožeči stranki poslala obvestilo o ugotovitvah o možnih kršitvah. Komisija je v tem obvestilu o ugotovitvah o možnih kršitvah uvodoma ugotovila, da je tožeča stranka morda kršila člen 102 PDEU.

33 Družba Orlen je 25. marca 2015 predložila pripombe glede nezaupne različice obvestila o ugotovitvah o možnih kršitvah.

34 Tožeča stranka je 8. aprila 2015 odgovorila na obvestilo o ugotovitvah o možnih kršitvah in predložila pripombe glede pripomb družbe Orlen. Nato je bilo 27. maja 2015 organizirano zaslišanje.

35 Komisija je 23. oktobra 2015 tožeči stranki poslala dopis o ugotovljenih dejstvih, ta pa je nanj odgovorila 2. decembra 2015. Tožeča stranka je 29. februarja 2016 Komisiji znova predložila pripombe.

36 Komisija je 2. oktobra 2017 sprejela Sklep C(2017) 6544 final o postopku na podlagi člena 102 PDEU (zadeva AT.39813 – Baltic Rail) (v nadaljevanju: izpodbijani sklep), katerega povzetek je bil objavljen v *Uradnem listu Evropske unije* (UL 2017, C 383, str. 7).

C. Izpodbijani sklep

37 Komisija je v izpodbijanem sklepu v bistvu ugotovila, da je tožeča stranka zlorabila svoj prevladujoči položaj, ki ga je imela kot upravljavka železniške infrastrukture v Litvi, s tem da je odstranila železniško progo in tako družbi LDZ preprečila vstop na litovski trg. Komisija je tožeči stranki naložila globo in ji odredila, naj to kršitev odpravi.

1. Opredelitev upoštevnih trgov in prevladujoči položaj tožeče stranke na teh trgih

38 Komisija je v izpodbijanem sklepu opredelila dva zadevna trga, in sicer:

– predhodni trg upravljanja železniške infrastrukture;

– nadaljnji trg opravljanja storitev železniškega prevoza naftnih derivatov.

39 Upoštevni geografski trg za upravljanje železniške infrastrukture je bil litovski nacionalni trg. Glede upoštevnega geografskega trga za železniški prevoz naftnih derivatov pa je Komisija na podlagi pristopa „odhodni kraj-namembni kraj“, imenovanega „pristop O&N“, menila, da gre za trg železniškega tovornega prevoza od rafinerije do treh pomorskih terminalov v Klaipėdi, Rigi in Ventspilsu.

40 Komisija je ugotovila, da ima na podlagi nacionalne zakonodaje tožeča stranka zakonski monopol na predhodnem trgu upravljanja železniške infrastrukture v Litvi. V zvezi s tem je člen 5(1) Lietuvos Respublikos geležinkeliu transporto kodekso patvirtinimo, isigaliojimo ir taikymo istatymas (zakonik o železniškem prometu Republike Litve) z dne 22. aprila 2004 (Žin., 2004, št. IX-2152, v nadaljevanju: zakonik o železniškem prometu) določal, da je javna železniška infrastruktura v lasti litovske države in da je zaupana v upravljanje tožeči stranki.

41 Komisija je ugotovila tudi, da je bila družba LG, z izjemo zelo majhnih količin, ki jih je prevažala družba LDZ, edino dejavno podjetje na nadaljnjem trgu opravljanja storitev železniškega prevoza naftnih derivatov, kar ji je posledično zagotavljalo prevladujoči položaj na tem trgu.

2. Zloraba

42 Komisija je v izpodbijanem sklepu menila, da je tožeča stranka zlorabila svoj prevladujoči položaj, ki ga je imela kot upravljavka železniške infrastrukture v Litvi, s tem, da je odstranila železniško progo, kar je lahko imelo protikonkurenčne učinke izrinjenja konkurence na trgu opravljanja storitev železniškega prevoza naftnih derivatov med rafinerijo in sosednjimi pomorskimi terminali, ker je pomenilo ovire za vstop na trg, ne da bi obstajala objektivna utemeljitev. Natančneje, Komisija je v točkah od 182 do 201 obrazložitve izpodbijanega sklepa menila, da je

družba LG z odstranitvijo celotne železniške proge uporabila druge metode od tistih v okviru normalne konkurence. Komisija je v zvezi s tem poudarila, prvič, da je družba LG vedela za načrt družbe Orlen, da se preusmeri k pomorskima terminaloma v Latviji z uporabo storitev družbe LDZ, drugič, da je družba LG v naglici odstranila progo, ne da bi si zagotovila potrebna finančna sredstva in sprejela običajne pripravljalne ukrepe za njeno ponovno izgradno, tretjič, da je odstranitev železniške proge v nasprotju z običajnimi praksami v sektorju, četrtič, da se je družba LG zavedala tveganja izgube vsakršne dejavnosti prevoza proizvodov družbe Orlen v primeru ponovne izgradnje železniške proge ter, petič, da si je družba LG prizadevala prepričati litovsko vlado, naj železniške proge ne izgradi ponovno.

43 Komisija je ugotovila, da je železniška proga omogočala uporabo najkrajše in najcenejše poti za povezavo rafinerije z latvijskim pomorskim terminalom. Po mnenju Komisije je ta pot, ker je bila blizu Latvije in logistične baze družbe LDZ, tudi tej družbi ponujala zelo ugodno možnost za vstop na litovski trg.

44 V zvezi s protikonkurenčnimi učinki, ki izhajajo iz ravnanja tožeče stranke, je Komisija po analizi, opravljeni v točkah od 202 do 324 obrazložitve izpodbijanega sklepa, menila, da je odstranitev železniške proge družbi LDZ lahko preprečila ali vsaj precej otežila vstop na trg, in to čeprav je po mnenju Komisije družba LDZ pred odstranitvijo železniške proge imela kredibilno priložnost prevažati naftne derivate družbe Orlen, namenjene pomorskemu izvozu, od rafinerije do latvijskih pomorskih terminalov po kratki poti do Latvije. Zaradi odstranitve železniške proge je bilo treba za ves železniški prevoz od rafinerije do latvijskega pomorskega terminala uporabiti precej daljšo pot po ozemlju Litve. Natančneje, Komisija je menila, da bi bila po odstranitvi železniške proge edina možnost za družbo LDZ, da konkurira tožeči stranki, ta, da poskusi biti dejavna na poti do Klaipėde ali na dolgi poti do Latvije. Družba LDZ naj bi bila zato prisiljena izvajati svoje dejavnosti daleč od svoje logistične baze v Latviji in bila odvisna od storitev upravljanja infrastrukture, ki jih je opravljal njen konkurent, družba LG. V teh okoliščinah je Komisija menila, da je bila s predhodnega vidika družba LDZ izpostavljena velikim poslovnim tveganjem, ki jih je bila manj verjetno pripravljena sprejeti.

45 Komisija je v točkah od 325 do 357 obrazložitve izpodbijanega sklepa menila tudi, da tožeča stranka ni predložila nobene objektivne utemeljitve za odstranitev železniške proge, ker se navedena pojasnila med seboj niso ujemala in so bila včasih protislovna in niso bila prepričljiva.

3. Globa in odredba

46 Komisija je na podlagi Smernic o načinu določanja glob, naloženih v skladu s členom 23(2)(a) Uredbe št. 1/2003 (UL 2006, C 210, str. 2, v nadaljevanju: Smernice iz leta 2006), tožeči stranki ob upoštevanju teže in trajanja kršitve naložila globo v višini 27.873.000 EUR.

47 Komisija je menila tudi, da bo z več ravnalnimi ali strukturnimi popravnimi ukrepi mogoče znova vzpostaviti konkurenčne razmere, ki so obstajale pred odstranitvijo železniške proge, ali odpraviti pomanjkljivosti, s katerimi se spopadajo potencialni konkurenti na drugih poteh do pomorskih terminalov. Za to je Komisija družbi LG odredila, naj odpravi kršitev in ji v treh mesecih od vročitve izpodbijanega sklepa predloži predlog ukrepov v tej smeri.

4. Izrek izpodbijanega sklepa

48 V izreku izpodbijanega sklepa je navedeno:

„Člen 1

[Družba LG] je kršila člen 102 PDEU s tem, da je odstranila železniško progo med Mažeikiaijem v Litvi in latvijsko mejo. Kršitev se je začela 3. oktobra 2008 in se je nadaljevala do datuma sprejetja tega sklepa.

Člen 2

Za kršitev iz člena 1 se [družbi LG] naloži globa v višini 27.873.000 EUR.

[…]

Člen 3

[Družba LG] mora odpraviti kršitev iz člena 1 in Komisiji v treh mesecih predložiti predlog ukrepov v tej smeri. Ta predlog mora biti dovolj podroben, da bo Komisija lahko opravila predhodno oceno in ugotovila, ali bo s predlaganimi ukrepi zagotovljeno dejansko spoštovanje sklepa.

[Družba LG] se mora vzdržati ponovitve vsakršnega ravnanja, ki ima podoben cilj ali posledico kot ravnanje iz člena 1 […].“

II. Postopek in predlogi strank

49 Tožeča stranka je 14. decembra 2017 v sodnem tajništvu Splošnega sodišča vložila to tožbo.

50 Družba Orlen je 5. aprila 2018 v sodnem tajništvu Splošnega sodišča vložila predlog za intervencijo v tem postopku v podporo predlogom Komisije.

51 Na predlog Komisije je bil rok za vložitev predloga za zaupno obravnavo podaljšan in določen na 4. junij 2018.

52 Komisija in tožeča stranka sta v sodnem tajništvu Splošnega sodišča 1. oziroma 4. junija 2018 vložili dopisa, s katerima sta predlagali, naj se nekatere informacije v tožbi in odgovoru na tožbo ter v nekaterih prilogah k njima v razmerju do intervenientke obravnavajo zaupno. Tožeča stranka in Komisija sta vložili skupni nezaupni različici tožbe in odgovora na tožbo.

53 Tožeča stranka je v dopisu z dne 15. junija 2018 predlagala zaupno obravnavo nekaterih informacij v repliki in prilogi k njej v razmerju do intervenientke.

54 Predsednik tretjega senata Splošnega sodišča je s sklepom z dne 13. julija 2018 družbi Orlen dovolil intervencijo v podporo predlogom Komisije. Odločitev o utemeljenosti predlogov za zaupno obravnavo je bila pridržana in družbi Orlen so bile poslane nezaupne različice različnih procesnih dokumentov, ki sta jih pripravili glavni stranki.

55 Komisija je v dopisu z dne 31. julija 2018 predlagala zaupno obravnavo nekaterih informacij v repliki v razmerju do intervenientke. Isti dan sta tožeča stranka in Komisija vložili skupno nezaupno različico replike.

56 Intervenientka je z dopisom z dne 5. avgusta 2018 izpodbijala zaupnost nekaterih prikritih odlomkov v nezaupnih različicah nekaterih procesnih dokumentov, in sicer prilog A.14 in A.26.

57 Tožeča stranka je v dopisu z dne 30. avgusta 2018 predlagala zaupno obravnavo nekaterih informacij v dupliki v razmerju do intervenientke. Glavni stranki sta v sodnem tajništvu vložili skupno nezaupno različico duplike.

58 Intervenientka je 15. septembra 2018 vložila svojo intervencijsko vlogo.

59 Intervenientka je v dopisu z dne 22. septembra 2018 sporočila, da ne ugovarja predlogom za zaupno obravnavo, ki sta jih glavni stranki vložili v zvezi z nekaterimi informacijami v repliki in dupliki.

60 Splošno sodišče (tretji senat) je 24. septembra 2018 v okviru ukrepov procesnega vodstva iz člena 89(3) Poslovnika tožeči stranki in intervenientki postavilo pisna vprašanja. Ti sta na ta vprašanja odgovorili v za to določenem roku.

61 Splošno sodišče (tretji senat) je 13. decembra 2018 v okviru ukrepov procesnega vodstva iz člena 89(3) Poslovnika tožeči stranki in intervenientki postavilo pisna vprašanja.

62 Intervenientka je 21. decembra 2018 odgovorila na vprašanja Splošnega sodišča in umaknila ugovore v zvezi s Prilogo A.26, medtem ko je tožeča stranka 7. januarja 2019 umaknila predlog za zaupno obravnavo Priloge A.14. Zato ni več ugovorov v zvezi s predlogi za zaupno obravnavo, ki jih je vložila tožeča stranka.

63 Ker se je sestava senatov Splošnega sodišča spremenila, je bila sodnica poročevalka na podlagi člena 27(5) Poslovnika razporejena v prvi senat, ki mu je bila zato ta zadeva dodeljena.

64 Splošno sodišče je na predlog prvega senata na podlagi člena 28 Poslovnika odločilo, da zadevo predodeli razširjeni sestavi.

65 Splošno sodišče (prvi razširjeni senat) je na predlog sodnice poročevalke 28. novembra 2019 odločilo, da začne ustni del postopka, ter v okviru ukrepov procesnega vodstva iz člena 89 Poslovnika strankam postavilo pisna vprašanja in zahtevalo predložitev enega dokumenta. Stranke so ti zahtevi izpolnile v za to določenih rokih.

66 Stranke so na obravnavi 5. februarja 2020 podale ustne navedbe in odgovorile na ustna vprašanja Splošnega sodišča.

67 Tožeča stranka Splošnemu sodišču predlaga, naj:

– izpodbijani sklep razglasi za ničen;

– podredno, zmanjša znesek globe, ki ji je bila naložena s členom 2 izpodbijanega sklepa;

– Komisiji naloži plačilo stroškov.

68 Komisija in intervenientka Splošnemu sodišču predlagata, naj:

– tožbo v celoti zavrne;

– tožeči stranki naloži plačilo stroškov.

III. Pravo

A. Primarni predlogi za razglasitev ničnosti izpodbijanega sklepa

69 Tožeča stranka v podporo svojim primarnim predlogom za razglasitev ničnosti izpodbijanega sklepa navaja pet tožbenih razlogov. V bistvu se prvi tožbeni razlog nanaša na očitne napake pri presoji in napačno uporabo prava pri uporabi člena 102 PDEU v zvezi z ravnanjem tožeče stranke, ki naj bi pomenilo zlorabo, drugi na napake pri presoji in napačno uporabo prava pri uporabi člena 102 PDEU v zvezi s presojo zadevne prakse, tretji na kršitev člena 296 PDEU in člena 2 Uredbe št. 1/2003 zaradi nezadostnih dokazov in neobrazložitve, četrti le s svojim prvim delom na napake pri določitvi zneska globe in peti na napake v zvezi z naložitvijo popravnega ukrepa.

1. Prvi tožbeni razlog: napake pri presoji in napačna uporaba prava pri uporabi člena 102 PDEU v zvezi z ravnanjem tožeče stranke, ki naj bi pomenilo zlorabo

70 Tožeča stranka v podporo prvemu tožbenemu razlogu v bistvu izpodbija pravno merilo, ki ga je Komisija v izpodbijanem sklepu uporabila za opredelitev njenega ravnanja kot zlorabe prevladujočega položaja v smislu člena 102 PDEU. Po mnenju tožeče stranke bi Komisija morala to zadevo presojati z vidika ustaljene sodne prakse glede zavrnitve dostopa do bistvene infrastrukture, s katero se za ugotovitev, da neka praksa pomeni zlorabo, določa precej višji prag od tistega, ki je bil uporabljen v izpodbijanem sklepu.

71 Najprej, tožeča stranka meni, da ni odstranitev železniške proge tista, ki ima protikonkurenčne učinke. V resnici naj bi te učinke imela ustavitev prometa, do katere je prišlo en mesec prej. Po mnenju tožeče stranke družba LDZ, tudi če železniška proga ne bi bila odstranjena 3. oktobra 2008 in neodvisno od dejstva, da po ustavitvi prometa 2. septembra 2008 ni bila popravljena, te proge nikakor ne bi mogla uporabljati. Zato tožeča stranka meni, da je pravno vprašanje pravzaprav to, ali ji je v okoliščinah te zadeve člen 102 PDEU nalagal obveznost, da popravi železniško progo. Če take obveznosti ni bilo, se naj vprašanje obstoja ali neobstoja objektivnih utemeljitev za odstranitev železniške proge ne bi postavljalo.

72 Dalje, tožeča stranka v bistvu trdi, da ji je obveznost popravila infrastrukture, za dostop do katere lahko zaprosi konkurentka, ali vlaganja vanjo lahko na podlagi člena 102 PDEU naložena le, če bi bila železniška proga bistvena infrastruktura, se pravi, če bi bila nujna za to, da bi družba LDZ lahko opravljala svoje dejavnosti na upoštevnem nadaljnjem trgu, ali če bi to, da tožeča stranka proge ne bi popravila, z nadaljnjega trga odstranilo vso konkurenco. Vendar po mnenju tožeče stranke ta pogoja v obravnavani zadevi nista izpolnjena. Natančneje, dostop do železniške proge naj ne bi bil nujen za to, da bi družba LDZ konkurirala na upoštevnem nadaljnjem trgu.

73 Tožeča stranka splošneje trdi, da to, da je nadomestna rešitev lahko s stališča konkurenta manj ugodna, ne pomeni, da je infrastruktura „bistvena“ ali „nujna“. Tožeči stranki naj bi bile tako neupravičeno omejene svoboda gospodarske pobude in njene lastninske pravice, če bi morala na podlagi člena 102 PDEU vlagati visoke zneske v nebistveno infrastrukturo, ki je v celoti v slabem stanju in ne obratuje, samo zato, da bi se eni konkurentki omogočil vstop na trg s tem, da bi se ji dala na voljo zanimivejša pot za opravljanje storitev za eno samo stranko in za majhen del njene proizvodnje.

74 Nazadnje, tožeča stranka ugotavlja, da je pravno merilo, ki temelji na sodni praksi o bistveni infrastrukturi, tisto, ki ga je Komisija sama nameravala uporabiti pred obvestilom o ugotovitvah o možnih kršitvah. Službe Komisije naj bi na sestanku s tožečo stranko 25. marca 2013 namreč pojasnile, da teorija škode temelji na premisi, v skladu s katero odstranitev železniške proge pomeni zavrnitev opravljanja bistvenih infrastrukturnih storitev za družbo LDZ.

75 Komisija in intervenientka izpodbijata te trditve.

76 V zvezi s tem je treba spomniti, da člen 102 PDEU podjetju s prevladujočim položajem prepoveduje zlasti izvajanje ravnanj, ki imajo učinek izrinjenja njegovih konkurentov, za katere se šteje, da so prav tako učinkoviti kot to podjetje, in s katerimi se okrepi njegov prevladujoči položaj z uporabo drugih sredstev kot tistih, ki temeljijo na konkurenci na podlagi učinkovitosti (glej sodbo z dne 6. septembra 2017, Intel/Komisija, C-413/14 P, EU:C:2017:632, točka 136 in navedena sodna praksa).

77 Iz ustaljene sodne prakse izhaja, da je podjetju, ki ima prevladujoč položaj, naložena posebna odgovornost, da s svojim ravnanjem ne ogroža učinkovite in neizkrivljene konkurence na notranjem trgu (glej sodbo z dne 6. septembra 2017, Intel/Komisija, C-413/14 P, EU:C:2017:632, točka 135 in navedena sodna praksa).

78 V zvezi s tem je odločeno, da je zloraba prevladujočega položaja, prepovedana s členom 102 PDEU, objektiven pojem, ki se nanaša na ravnanja podjetja s prevladujočim položajem, zaradi katerih se na trgu, na katerem je konkurenca že šibka prav zaradi prisotnosti zadevnega podjetja, z drugačnimi sredstvi od tistih, ki so značilna za normalno konkurenco med proizvodi ali storitvami na podlagi dejavnosti gospodarskih subjektov, ovira ohranjanje še obstoječe konkurence na trgu ali razvoj te konkurence (glej sodbi z dne 19. aprila 2012, Tomra Systems in drugi/Komisija, C-549/10 P, EU:C:2012:221, točka 17 in navedena sodna praksa, ter z dne 9. septembra 2009, Clearstream/Komisija, T-301/04, EU:T:2009:317, točka 140 in navedena sodna praksa).

79 Člen 102 PDEU se ne nanaša le na ravnanje, ki potrošnikom povzroči takojšno škodo, ampak tudi na tisto, ki jih oškoduje tako, da posega v konkurenco (glej sodbo z dne 27. marca 2012, Post Danmark, C-209/10, EU:C:2012:172, točka 20 in navedena sodna praksa; glej v tem smislu tudi sodbo z dne 29. marca 2012, Telefónica in Telefónica de España/Komisija, T-336/07, EU:T:2012:172, točka 171).

80 To se ne nanaša nujno na konkreten učinek prijavljenega ravnanja, ki pomeni zlorabo. Za ugotovitev kršitve člena 102 PDEU je treba dokazati, da skuša podjetje s prevladujočim položajem z ravnanjem, ki pomeni zlorabo, omejiti konkurenco ali, drugače povedano, da bi to ravnanje lahko imelo tak učinek (sodba z dne 19. aprila 2012, Tomra Systems in drugi/Komisija, C-549/10 P, EU:C:2012:221, točka 68; glej tudi sodbi z dne 9. septembra 2009, Clearstream/Komisija, T-301/04, EU:T:2009:317, točka 144 in navedena sodna praksa, ter z dne

29. marca 2012, Telefónica in Telefónica de España/Komisija, T-336/07, EU:T:2012:172, točka 268 in navedena sodna praksa). Poleg tega dejstvo, da ima ravnanje podjetja s prevladujočim položajem, ki pomeni zlorabo, neugodne učinke na trgih, na katerih nima prevladujočega položaja, ne ovira uporabe člena 102 PDEU (glej v tem smislu sodbo z dne 14. novembra 1996, Tetra Pak/Komisija, C-333/94 P, EU:C:1996:436, točka 25).

81 Trditve, ki jih je tožeča stranka navedla v podporo prvemu tožbenemu razlogu, je treba preučiti z vidika teh načel.

82 V obravnavani zadevi je treba pojasniti, da se trditve, ki jih tožeča stranka navaja v okviru prvega tožbenega razloga, nanašajo samo na pravno merilo, ki ga je Komisija uporabila, da bi njeno ravnanje opredelila kot zlorabo prevladujočega položaja.

83 Komisija je v točkah 177 in 178 obrazložitve izpodbijanega sklepa menila, da je tožeča stranka s tem, ko je železniško progo odstranila brez objektivne utemeljitve, zlorabila svoj prevladujoči položaj na litovskem trgu upravljanja železniške infrastrukture. Natančneje, Komisija je menila, da v zadevnih pravnih in dejanskih okoliščinah odstranitev železniške proge ni praksa, ki bi bila v skladu s praksami v okviru normalne konkurence. Po mnenju Komisije je imela ta odstranitev potencialne protikonkurenčne učinke na trgu opravljanja storitev železniškega prevoza naftnih derivatov med rafinerijo in pomorskimi terminali v Klaipėdi, Rigi in Ventspilsu, in to zato, ker je ustvarila ovire za vstop na ta trg.

84 Iz tega sledi, da v obravnavani zadevi ravnanje, ki je v izpodbijanem sklepu inkriminirano, zajema odstranitev železniške proge kot tako, neodvisno od ustavitve prometa na tej progi 2. septembra 2008 in od nepopravila te proge.

85 V zvezi s tem je treba spomniti – najprej, v delu, v katerem tožeča stranka s svojimi trditvami izpodbija dejstvo, da je odstranitev železniške proge kot taka lahko opredeljena kot ravnanje, ki lahko pomeni zlorabo – da seznam praks, ki pomenijo zlorabo, iz člena 102 PDEU ni izčrpen, tako da njihovo naštevanje v tej določbi ne pomeni taksativnega seznama vrst zlorabe prevladujočega položaja, ki jih pravo Evropske unije prepoveduje (glej sodbo z dne 17. februarja 2011, TeliaSonera Sverige, C-52/09, EU:C:2011:83, točka 26 in navedena sodna praksa). Zato se načeloma vsako ravnanje podjetja s prevladujočim položajem, ki bi lahko omejevalo konkurenco na trgu, lahko opredeli kot zloraba. Iz tega izhaja, da ni mogoče izključiti, da je odstranitev železniške proge lahko sama po sebi, neodvisno od ustavitve prometa in nepopravila, opredeljena kot ravnanje, ki lahko pomeni zlorabo.

86 Posledično je treba preveriti, ali je v obravnavani zadevi Komisija v izpodbijanem sklepu uporabila ustrezno pravno pravilo za ugotovitev, da zadevna praksa, to je odstranitev železniške proge, pomeni zlorabo prevladujočega položaja v smislu člena 102 PDEU.

87 Uvodoma je treba poudariti, da se sodna praksa v zvezi z bistveno infrastrukturo v bistvu nanaša na okoliščine, v katerih lahko zavrnitev dobave s strani podjetja s prevladujočim položajem, zlasti na podlagi uresničevanja lastninske pravice, pomeni zlorabo prevladujočega položaja. Ta sodna praksa se torej nanaša zlasti na položaje, v katerih se prosto izvrševanje izključne pravice, ki pripada za izvedeno naložbo ali ustvarjeno inovacijo, lahko omeji v interesu neizkrivljene konkurence na notranjem trgu (glej sodbo z dne 1. julija 2010, AstraZeneca/Komisija, T-321/05, EU:T:2010:266, točka 679 in navedena sodna praksa).

88 Natančneje, ta omejitev, ki se v končni fazi kaže v naložitvi obveznosti dobave, je dovoljena pod pogojem, da so izpolnjene tri izjemne okoliščine, ki jih je Sodišče natančno opredelilo zlasti v sodbi z dne 26. novembra 1998, Bronner (C-7/97, EU:C:1998:569).

89 V zadevi, v kateri je bila izdana sodba z dne 26. novembra 1998, Bronner (C-7/97, EU:C:1998:569), je Sodišče presodilo, da je za to, da lahko zavrnitev dostopa do storitve s strani podjetja s prevladujočim položajem pomeni zlorabo v smislu člena 102 PDEU, potrebno, da se s to zavrnitvijo lahko izloči vsa konkurenca na trgu, ki jo ustvarja povpraševalec po storitvi, da te zavrnitve ni mogoče objektivno utemeljiti in da je sama storitev nepogrešljiva za opravljanje dejavnosti povpraševalca (sodba z dne 26. novembra 1998, Bronner, C-7/97, EU:C:1998:569, točka 41; glej tudi sodbo z dne 9. septembra 2009, Clearstream/Komisija, T-301/04, EU:T:2009:317, točka 147 in navedena sodna praksa).

90 Namen izjemnih okoliščin, določenih v sodbi z dne 26. novembra 1998, Bronner (C-7/97, EU:C:1998:569), je zagotoviti, da obveznost, naložena podjetju s prevladujočim položajem, da zagotavlja dostop do svoje infrastrukture, ne nazadnje ne ovira konkurence s tem, da zmanjšuje prvotno spodbudo tega podjetja za gradnjo take infrastrukture. Podjetje s prevladujočim položajem bi bilo namreč manj spodbujeno k vlaganju v infrastrukturo, če bi njegovi konkurenti lahko na zahtevo uživali koristi te infrastrukture (glej v tem smislu sklepne predloge generalnega pravobranilca F. G. Jacobsa v zadevi Bronner, C-7/97, EU:C:1998:264, točka 57).

91 Vendar taka zahteva glede zaščite spodbude podjetju s prevladujočim položajem k vlaganju v gradnjo bistvene infrastrukture ni podana, kadar regulativni okvir, ki se uporablja, podjetju s prevladujočim položajem že nalaga obveznost dobave ali kadar prevladujoči položaj, ki ga je podjetje pridobilo na trgu, izhaja iz nekdanjega državnega monopola.

92 V sodni praksi je bilo tako priznano, da so bile izjemne okoliščine, razdelane v sodbi z dne 26. novembra 1998, Bronner (C-7/97, EU:C:1998:569), določene in uporabljene v okviru zadev, v katerih je šlo za vprašanje, ali se lahko s členom 102 PDEU od podjetja s prevladujočim položajem zahteva, da drugim podjetjem zagotovi dostop do proizvoda ali storitve, tudi če ni regulativne obveznosti v tem smislu (sodba z dne 13. decembra 2018, Slovak Telekom/Komisija, T-851/14, v pritožbenem postopku, EU:T:2018:929, točka 118). Kadar namreč obstaja pravna obveznost dobave, je potrebno uravnoteženje ekonomskih spodbud, katerih zaščita utemeljuje uporabo izjemnih okoliščin, določenih v sodbi z dne 26. novembra 1998, Bronner (C-7/97, EU:C:1998:569), opravil že zakonodajalec, ko je bila taka obveznost naložena.

93 V sodni praksi je tudi priznano, da je treba obstoj prevladujočega položaja, ki izvira iz zakonskega monopola, upoštevati pri uporabi člena 102 PDEU (glej v tem smislu sodbo z dne 27. marca 2012, Post Danmark, C-209/10, EU:C:2012:172, točka 23 in navedena sodna praksa). To še toliko bolj velja, kadar v položaju, ko obstaja zakonski monopol, podjetje ni vlagalo v gradnjo infrastrukture, saj se je ta gradila in razvijala z javnimi sredstvi.

94 V obravnavani zadevi je treba na prvem mestu poudariti, da ima tožeča stranka prevladujoči položaj na trgu upravljanja železniške infrastrukture, ki izhaja iz zakonskega monopola. Tožeča stranka poleg tega ni vlagala v litovsko železniško omrežje, ki je v lasti litovske države ter se je gradilo in razvijalo z javnimi sredstvi.

95 Na drugem mestu, spomniti je treba, da tožeča stranka ne more prosto izvrševati izključne lastninske pravice, ki pripada za izvedeno naložbo ali ustvarjeno inovacijo. Kot upravljavka litovske železniške infrastrukture ima namreč na podlagi prava Unije in nacionalnega prava

nalogo, da omogoči dostop do javne železniške infrastrukture, da zagotavlja dobro tehnično stanje te infrastrukture ter varen in neprekinjen železniški promet, v primeru motenj železniškega prometa pa, da sprejme vse potrebne ukrepe za vzpostavitev normalnega stanja.

96 Poudariti je namreč treba, da je člen 10 Direktive Sveta 91/440/EGS z dne 29. julija 1991 o razvoju železnic Skupnosti (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 7, zvezek 1, str. 341) prevoznikom v železniškem prometu s sedežem v Uniji na podlagi pravičnih pogojev dodelil dostop do železniške infrastrukture za opravljanje takih storitev v vseh državah članicah. Poleg tega je člen 5 Direktive 2001/14/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 26. februarja 2001 o dodeljevanju železniških infrastrukturnih zmogljivosti, naložitvi uporabnin za uporabo železniške infrastrukture in podeljevanju varnostnega spričevala (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 7, zvezek 5, str. 404) določal, da so prevozniki v železniškem prometu brez razlikovanja upravičeni do minimalnega paketa dostopa do infrastrukture in do dostopa po tirih do objektov, potrebnih za izvajanje železniških storitev, ki jih navaja Priloga II k tej direktivi. Kot je bilo poudarjeno v točki 131 obrazložitve izpodbijanega sklepa, pravila o dodeljevanju javnih železniških infrastrukturnih zmogljivosti na nacionalni ravni opredeljujejo kategorije infrastrukturnih storitev, ki se ujemajo s seznamom storitev v Prilogi II k Direktivi 2001/14. Natančneje, v skladu z odstavkom 57 navedenih pravil se morata „minimalni paket dostopa“ in dostop do železniške infrastrukture zagotavljati brez razlikovanja.

97 Poleg tega je, kot izhaja iz točke 122 obrazložitve izpodbijanega sklepa, člen 29(1) Direktive 2001/14 določal, da mora „[v] primeru motenj voženj vlaka zaradi tehnične napake ali nesreče […] upravljavec infrastrukture sprejeti vse potrebne ukrepe za vzpostavitev normalnega stanja“. Dalje, v skladu s členom 8(1), točka 4, Lietuvos Respublikos geležinkeliu transporto sektoriaus reformos istatyma (zakon o reformi sektorja železniškega prometa v Republiki Litvi) z dne 27. aprila 2004 (Žin., 2004, št. 61-2182), ki je veljal do 8. oktobra 2011, je morala tožeča stranka zagotavljati dobro tehnično stanje javne železniške infrastrukture ter varen in neprekinjen železniški promet. Poleg tega odstavek 69 pravil o dodeljevanju javnih železniških infrastrukturnih zmogljivosti, sprejetih s sklepom št. 611 vlade Republike Litve 19. maja 2004, spremenjenim s sklepom št. 167 z dne 15. februarja 2006, določa, da mora v primeru motenj železniškega prometa zaradi železniške prometne nesreče upravljavec infrastrukture sprejeti vse potrebne ukrepe za vzpostavitev normalnega stanja.

98 Ob upoštevanju navedenega je treba ugotoviti, da – v nasprotju s tem, kar trdi tožeča stranka – glede na upoštevni regulativni okvir zadevnega ravnanja, to je odstranitve celotne železniške proge, ni mogoče analizirati z vidika ustaljene sodne prakse o zavrnitvi dostopa do bistvene infrastrukture, ampak ga je treba analizirati kot ravnanje, ki lahko ovira vstop na trg s tem, da otežuje dostop do njega, in ima torej učinek protikonkurenčnega izrinjenja. Iz tega sledi, da vprašanje, ali je člen 102 PDEU tožeči stranki nalagal obveznost, da železniško progo popravi, za to zadevo ni upoštevno.

99 Iz tega sledi, da Komisija ni storila napake, ko ni presodila, ali sporno ravnanje izpolnjuje pogoja glede nujnosti storitve, do katere je bil dostop zavrnjen, in glede odstranitve vsakršne konkurence, ki sta določena v točki 41 sodbe z dne 26. novembra 1998, Bronner (C-7/97, EU:C:1998:569). S pridržkom morebitne objektivne utemeljitve je bilo namreč dovolj dokazati, da gre za ravnanje, ki lahko omejuje konkurenco in zlasti pomeni oviro za vstop na trg (glej v tem smislu sodbo z dne 6. decembra 2012, AstraZeneca/Komisija, C-457/10 P, EU:C:2012:770, točki 149 in 153).

100 Tožeča stranka v odgovor na trditev Komisije poskuša izpodbiti to ugotovitev in trdi, da ji s členom 102 PDEU ni bila naložena obveznost, da svoja sredstva vloži v novo infrastrukturo, ker je bila celotna železniška proga v slabem stanju in je ni bilo več mogoče uporabljati. Natančneje, po mnenju tožeče stranke ji ni bila z nobeno določbo nacionalnega prava naložena absolutna obveznost, da svoja zelo omejena sredstva vloži v novo infrastrukturo, ki bi nadomestila železniško progo, ki je bila v celoti v slabem stanju, medtem ko so bile v omrežju na voljo druge poti.

101 V zvezi s tem je treba poudariti, da ta trditev temelji na premisi, v skladu s katero bi Komisija, namesto da je odstranitev železniške proge preučila kot prakso, ki pomeni zlorabo, morala preučiti, ali je z vidika sodne prakse o bistveni infrastrukturi nepopravilo te proge mogoče opredeliti kot prakso, ki pomeni zlorabo. Vendar je iz analize v točkah 98 in 99 zgoraj razvidno, da je ta premisa napačna.

102 Glede trditve, da je bilo pravno merilo, ki temelji na sodni praksi o dostopu do bistvene infrastrukture, tisto, o katerem je Komisija sama razmišljala pred obvestilom o ugotovitvah o možnih kršitvah, ker so službe Komisije na sestanku s tožečo stranko 25. marca 2013 pojasnile, da teorija škode v tej zadevi temelji na premisi, v skladu s katero odstranitev železniške proge pomeni, da je bil družbi LDZ zavrnjen dostop do bistvenih infrastrukturnih storitev, je dovolj poudariti, da to, da je v zapisniku sestanka s predstavniki služb Komisije pred obvestilom o ugotovitvah o možnih kršitvah, ki ga je sestavil izključno pravni svetovalec tožeče stranke in ga Komisija ni odobrila, navedeno, da bi „teorija škode“, ki jo je predhodno uporabljala, lahko bila zavrnitev opravljanja bistvenih storitev za družbo LDZ, ne more biti zavezujoče za presojo Komisije v izpodbijanem sklepu. Poleg tega je iz zadevnega zapisnika izrecno razvidno, da so bila mnenja, izražena na sestanku, le predhodna mnenja in da je Komisija lahko razmišljala tudi o drugih teorijah škode. Natančneje, iz drugega odstavka oddelka „Teorija škode“ tega zapisnika je razvidno, da se je po mnenju Komisije odstranitev železniške proge lahko štela tudi za omejitev konkurence zaradi cilja, ker bi to lahko preprečilo konkurenco pri opravljanju storitev železniškega prevoza.

103 Ob upoštevanju navedenega je treba ugotoviti, da Komisiji ni bilo treba presoditi združljivosti ravnanja tožeče stranke s členom 102 PDEU z vidika ustaljene sodne prakse glede zavrnitve dostopa do bistvene infrastrukture.

104 Posledično je treba prvi tožbeni razlog zavrniti kot neutemeljen.

2. Drugi tožbeni razlog: napake pri presoji in napačna uporaba prava pri uporabi člena 102 PDEU v zvezi s presojo zadevne prakse

105 Tožeča stranka z drugim tožbenim razlogom v bistvu trdi, da je bil kršen člen 102 PDEU in da so bile storjene očitne napake pri presoji zadevne prakse, saj po njenem mnenju v pravnih in dejanskih okoliščinah obravnavane zadeve odstranitev železniške proge, ki je bila nebistvena infrastruktura v slabem stanju, ne pomeni zlorabe prevladujočega položaja. Natančneje, tožeča stranka meni, da tudi če bi odstranitev take infrastrukture v zelo izjemnih okoliščinah lahko bila praksa, ki pomeni zlorabo, čeprav pogoji, določeni v sodni praksi in omenjeni v okviru prvega tožbenega razloga, niso izpolnjeni, Komisija ni pravno zadostno dokazala, da so v obravnavani zadevi v zvezi z zadevno železniško progo obstajale take zelo izjemne okoliščine.

106 Tožeča stranka je drugi tožbeni razlog razdelila na štiri dele.

107 Uvodoma je treba spomniti, da se obseg nadzora zakonitosti iz člena 263 PDEU razteza na vse elemente odločb Komisije v zvezi s postopki izvajanja členov 101 in 102 PDEU, nad katerimi Splošno sodišče zagotavlja poglobljen nadzor, tako glede prava kot glede dejstev, glede na razloge, ki jih navede tožeča stranka, in ob upoštevanju vseh elementov, ki jih ta predloži (glej sodbo z dne 21. januarja 2016, Galp Energía España in drugi/Komisija, C-603/13 P, EU:C:2016:38, točka 72 in navedena sodna praksa).

a) Prvi del drugega tožbenega razloga: napake v zvezi z „dvomom“, ki ga je Komisija izrazila glede resničnosti poškodb na železniški progi

108 Tožeča stranka s prvim delom drugega tožbenega razloga Komisiji očita, da je napačno uporabila pravo in storila napako pri presoji, ker je dvom, ki ga je izrazila glede obstoja poškodb na železniški progi in njihovega pomena za varnost prometa, neutemeljen. Tožeča stranka Komisiji zlasti očita izjavo, da odstranitev železniške proge „ni bila utemeljena“ in da tehnična pojasnila, ki jih je zagotovila v zvezi z železniško progo in njenimi poškodbami, „niso bila prepričljiva“. Trdi tudi, da je bil v resnici razlog za „dvom“, izražen glede obstoja in pomena poškodb na železniški progi, okoliščina, da je Komisija sumila, da je tožeča stranka varnostne težave uporabila kot izgovor za prikritje svojega ravnanja.

109 Tožeča stranka v podporo temu prvemu delu uveljavlja štiri očitke.

1) Prvi očitek prvega dela: obstoj dvoma o nastanku deformacije na železniški progi

110 Tožeča stranka s prvim očitkom trdi, da je dvom, ki ga je Komisija izrazila glede nastanka deformacije, popolnoma neutemeljen. Tožeča stranka trdi, da je bil razlog za dvom, ki ga je Komisija izrazila glede obstoja deformacije, sum, povezan z okoliščino, da se je tožeča stranka za utemeljitev svojega ravnanja sklicevala na varnostne težave. V zvezi s tem trdi, da je o deformaciji dejansko hitro poročalo več njenih zaposlenih, ki so sodelovali pri preverjanju železniške proge ali bili odgovorni za to preverjanje, in da so bila vsa njihova poročila skladna glede opisa deformacije. Zato po mnenju tožeče stranke ni absolutno nobenega razloga za sum, da so lahko vsi „spletkarili“, da bi „si izmislili“ deformacijo, ki ni obstajala.

111 Komisija in intervenientka izpodbijata ta očitek.

112 V obravnavani zadevi je dovolj ugotoviti, da je Komisija, kot priznava sama tožeča stranka, v točki 181 obrazložitve izpodbijanega sklepa navedla, da je kljub dvomu o obstoju deformacije svojo analizo oprla na predpostavko, da je deformacija nastala tako, kot jo je predstavila tožeča stranka. Natančneje, Komisija je menila, da ni dovolj dokazov za zavrnitev trditev tožeče stranke o nastanku in obsegu deformacije, kar je znova potrdila na obravnavi v odgovor na vprašanje Splošnega sodišča. Poleg tega je Komisija tako kot tožeča stranka priznala, da je bila deformacija zabeležena v različnih pisnih dokumentih, ki jih je predložila tožeča stranka. Iz točke 179 obrazložitve izpodbijanega sklepa izhaja tudi, da Komisija okoliščine pojava deformacije ni preučila zato, ker bi poskušala dokazati, da je tožeča stranka s tem, da si je deformacijo preprosto izmislila, ravnala v slabi veri, ampak zato, ker je intervenientka trdila, da deformacija ni mogla nastati na način, kot ga je opisala tožeča stranka, kar je ta odločno zavrnila.

113 Posledično je treba ugotoviti, da je treba trditve tožeče stranke glede obstoja domnevnega dvoma, ki ga je Komisija izrazila glede obstoja deformacije na železniški progi, zavrniti.

2) Drugi očitek prvega dela: napake pri presoji trditve, da je bila odstranitev železniške proge posledica zgolj deformacije

114 Tožeča stranka z drugim očitkom izpodbija trditev v točki 329 obrazložitve izpodbijanega sklepa, v skladu s katero je v odgovoru na prvo zahtevo po informacijah z dne 6. januarja 2012 prvotno trdila, da je bila odstranitev celotne železniške proge posledica zgolj nastanka deformacije. V zvezi s tem trdi, da se je v odgovoru sklicevala na podroben opis postopka, ki je pripeljal do zaprtja in odstranitve železniške proge. Zato tožeča stranka meni, da je v odgovoru na prvo zahtevo po informacijah in v svojih pripombah na obvestilo o ugotovitvah o možnih kršitvah navedla iste trditve, in sicer, da čeprav je zaradi deformacije pregledala celotno železniško progo, je njeno odstranitev utemeljevalo splošno stanje te proge, ne pa nastanek le te deformacije.

115 Komisija in intervenientka izpodbijata ta očitek.

116 V obravnavani zadevi je treba poudariti, da je tožeča stranka, kot je bilo ugotovljeno v točki 329 obrazložitve izpodbijanega sklepa, v odgovoru na prvo zahtevo po informacijah trdila, da sta bila „[z]aprtje in poznejša odstranitev litovskega dela [železniške] proge […] posledica incidenta, ki se je na železniški progi zgodil 2. septembra 2008“. Vendar je tožeča stranka takoj za tem stavkom napotila na „podroben opis postopka, ki je pripeljal do zaprtja in odstranitve [železniške proge]“.

117 Tudi ob domnevi, da navedba v izpodbijanem sklepu, v skladu s katero je tožeča stranka prvotno trdila, da je bila odstranitev železniške proge posledica nastanka deformacije, ni – kot trdi tožeča stranka – pravilno prikazana, pa je treba ugotoviti, da ta okoliščina ni upoštevna, ker Komisija v izpodbijanem sklepu svoje analize ni oprla na to trditev, temveč na utemeljitev, ki jo je tožeča stranka navedla v odgovoru na obvestilo o ugotovitvah o možnih kršitvah. Sporna trditev se je namreč uporabila le za izključitev možnosti, da bi sama deformacija utemeljevala odstranitev celotne železniške proge.

118 Iz tega sledi, da je treba očitek tožeče stranke zavrniti.

3) Tretji očitek prvega dela: napake pri presoji razlik med poročiloma z dne 5. septembra 2008 ter dopisoma z dne 4. in 5. septembra 2008

119 Tožeča stranka s tretjim očitkom trdi, da so domnevne nepojasnjene razlike, ki jih je Komisija izpostavila v točki 334 obrazložitve izpodbijanega sklepa med poročiloma z dne 5. septembra 2008 ter dopisoma lokalnega direktorja podružnice tožeče stranke (v nadaljevanju: lokalni direktor) z dne 4. in 5. septembra 2008 ter v skladu s katerimi je bilo na eni strani v poročilih navedeno, da lokalno popravilo mesta deformacije zadostuje, medtem ko je na drugi strani v dopisih lokalnega direktorja omenjena potreba po celovitejših delih na železniški progi, posledica tega, da je bila naloga štirih članov inšpekcijske komisije omejena na analizo deformacije in da so preučili izključno mesto deformacije, ne pa celotne železniške proge. Nasprotno pa naj naloga lokalnega direktorja, kateremu so člani inšpekcijske komisije izročili poročili, ne bi bila omejena. Bil naj bi namreč najbolj izkušen delavec, ker je bil odgovoren za infrastrukturo in varnost prometa v svoji regiji in ker je bila njegova glavna odgovornost oceniti, kaj incident pomeni za varnost celotne železniške proge. Na podlagi svojih izkušenj z železniško progo in ob upoštevanju dejstva, da vsi prej sprejeti ukrepi, zlasti manjša popravila in zmanjšanja hitrosti na 25 km/h, niso preprečili tako hudega incidenta, kot je deformacija, ki bi lahko imela potencialno uničujoč učinek na okolje (naftno onesnaženje) in bi se lahko zgodila tudi na katerem koli drugem delu železniške proge, naj bi ta direktor moral sklepati, da je za popolnoma varno ponovno vzpostavitev prometa potrebna obnova, to je rekonstrukcija celotne železniške

proge. Poleg tega tožeča stranka pojasnjuje, da je vedela za omejitev hitrosti na železniški progi, tako da Komisija ni mogla izpeljati nobenega sklepa iz okoliščine, da lokalni direktor v dopisih z dne 4. in 5. septembra 2008 ni izrecno omenil, da zmanjšanje najvišje dovoljene hitrosti ni preprečilo deformacije.

120 Komisija in intervenientka izpodbijata ta očitek.

121 V zvezi s tem je treba spomniti, da je tožeča stranka 3. septembra 2008 imenovala inšpekcijsko komisijo, ki so jo sestavljali vodstveni delavci njene lokalne hčerinske družbe, da bi raziskala razloge za deformacijo. Inšpekcijska komisija je obiskala in pregledala le mesto deformacije. Zato so se njene ugotovitve nanašale na stanje železniške proge le na tem mestu. Inšpekcijska komisija je predložila dve poročili, in sicer poročilo o preiskavi z dne 5. septembra 2008 in tehnično poročilo z dne 5. septembra 2008.

122 Glede na poročilo o preiskavi z dne 5. septembra 2008 naj bi deformacijo povzročilo fizično propadanje številnih elementov, ki sestavljajo zgornji ustroj železniške proge. V tem poročilu o preiskavi je bilo potrjeno tudi, da mora promet ostati ustavljen, „dokler se ne končajo vsa obnovitvena dela in popravila“.

123 Ugotovitve v poročilu o preiskavi z dne 5. septembra 2008 so bile potrjene v tehničnem poročilu z dne 5. septembra 2008, ki se je tako kot prvonavedeno poročilo nanašalo le na mesto deformacije in v katerem so bile kot razlog za deformacijo opredeljene različne težave v zvezi z zgornjim ustrojem železniške proge. V tehničnem poročilu z dne 5. septembra 2008 je bilo ugotovljeno, da je treba prometno nesrečo, ki se je zgodila v obliki deformacije na železniški progi, opredeliti kot incident, do katerega je prišlo zaradi fizične izrabe zgornjih elementov zgornjega ustroja železniške proge.

124 Lokalni direktor je 4. septembra 2008, to je en dan preden je inšpekcijska komisija izročila poročili z dne 5. septembra 2008, poslal dopis direkciji družbe LG za železniško infrastrukturo. V tem dopisu je lokalni direktor navedel iste ugotovitve, kot sta jih vsebovali poročili z dne 5. septembra 2008, vendar je ugotovil, da „delno popravilo železniške proge ne bo odpravilo težave“, ter zaprosil za dovoljenje in potrebna finančna sredstva za izvedbo projekta popravila celotne železniške proge.

125 Lokalni direktor je svoje ugotovitve povzel v drugem dopisu z dne 5. septembra 2008, v katerem je stroške del ocenil na 38 milijonov litovskih litasov (LTL), kar je bilo približno 11,2 milijona EUR.

126 Tako je treba, prvič, poudariti, da iz vsebine dopisov lokalnega direktorja z dne 4. in 5. septembra 2008 ni razvidno, da njegovo pooblastilo, kot trdi tožeča stranka, ni bilo omejeno na mesto deformacije, kar naj bi bil razlog, da je moral oceniti stanje celotne železniške proge, medtem ko je inšpekcijska komisija z dne 3. septembra 2008 svoj pregled omejila na mesto deformacije. Avtor je namreč v dopisu z dne 4. septembra 2008 zgolj opozoril, da je bila deformacija na 18. kilometru železniške proge javljena ob rednem pregledu, nato je naštel rezultate pregleda v zvezi z vzrokom deformacije in zaključil z ugotovitvijo, da „delna popravila ne bodo odpravila težave“. Na koncu je zaprosil tudi za dovoljenje in potrebna finančna sredstva za izvedbo projekta za popravilo celotne železniške proge. Dalje, dopis z dne 5. septembra 2008 je kratek, v njem pa je lokalni direktor navedel datum in uro nastanka deformacije ter menil, da so za ponovno vzpostavitev prometa na železniški progi potrebna dela na tej celotni progi. Poleg tega je ocenil stroške dela, in sicer na 38 milijonov LTL, in naslovnika zaprosil za pomoč pri dodelitvi sredstev za izvedbo teh del.

127 Drugič, kot poudarja Komisija, je treba ugotoviti, da so bili člani inšpekcijske komisije z dne 3. septembra 2008, ki so pripravili poročili z dne 5. septembra 2008 in priporočili lokalno popravilo deformacije, višji vodstveni delavci iz iste podružnice družbe LG kot lokalni direktor in ki so tako kot on morali poznati zgodovino železniške proge.

128 Tretjič, kot je ugotovljeno v točki 332 obrazložitve izpodbijanega sklepa, je treba ugotoviti, da je iz primerjave poročil z dne 5. septembra 2008 in dopisa lokalnega direktorja z dne 4. septembra 2008, kot je povzeta v preglednici št. 2 v točki 46 obrazložitve izpodbijanega sklepa, razvidno, da so v vseh treh dokumentih omenjene iste težave na zgornjem ustroju železniške proge. Zato je težko razumeti razloge, iz katerih so bila v poročilih z dne 5. septembra 2008 priporočena lokalna popravila na mestu deformacije, medtem ko so bila v dopisih z dne 4. in 5. septembra 2008 priporočena celovita popravila na celotni železniški progi.

129 Četrtič, ugotoviti je treba, da tožeča stranka neutemeljeno trdi, da je lokalni direktor na podlagi svojih izkušenj s to progo in dejstva, da prej sprejeti ukrepi, zlasti zmanjšanje hitrosti, niso preprečili nastanka deformacije, ugotovil, da sta potrebni popolna odstranitev in rekonstrukcija železniške proge. V dopisih lokalnega direktorja z dne 4. in 5. septembra 2008 namreč ni omenjen domnevni neuspeh prejšnjih ukrepov, kot je omejitev hitrosti. Natančneje, lokalni direktor je v dopisu z dne 4. septembra 2008 brez nadaljnjih pojasnil ugotovil le, da „delna popravila ne bodo odpravila težave“. Poleg tega okoliščina, da je družba LG dobro vedela za omejitev hitrosti na železniški progi, ob domnevi, da je dokazana, ne more nadomestiti neomembe neuspeha prejšnjih ukrepov in nikakor ne more utemeljiti nedoslednosti med poročiloma z dne 5. septembra 2008 in dopisoma lokalnega direktorja.

130 Iz tega sledi, da utemeljitve, ki jih je tožeča stranka navedla za pojasnitev razlik med poročiloma z dne 5. septembra 2008 in dopisoma lokalnega direktorja z dne 4. in 5. septembra 2008, niso dovolj za ovrženje ugotovljenih nedoslednosti, ki jih je Komisija poudarila v izpodbijanem sklepu.

131 Posledično je treba očitek tožeče stranke zavrniti.

4) Četrti očitek prvega dela: Komisija naj bi neupravičeno zavrnila trditve o sistemskih težavah na tirni gredi železniške proge

132 Tožeča stranka s četrtim očitkom trdi, da trditve, ki jih je navedla v zvezi s sistemskimi težavami na tirni gredi železniške proge, niso nedosledne ali neprepričljive, kot je Komisija menila v izpodbijanem sklepu. Po mnenju tožeče stranke jih je mogoče pojasniti s posebno okoliščino, da je posebni izvedenec za tirne grede in nasipe lahko šele pozno, to je 11. septembra 2008, analiziral železniško progo. Izredna komisija, ustanovljena 10. septembra 2018, ki je pregledala železniško progo, naj bi med drugim ugotovila resno propadanje nasipa, štiri „jarke“, ki dokazujejo „poškodbe progovnega telesa“, in širino tirne grede, ki ne ustreza tehničnim predpisom. Na podlagi teh ugotovitev je izredna komisija sklenila, da so v tem primeru deformacijo morale povzročiti sistemske težave na pritrditvenem priboru in tirni gredi. Po mnenju tožeče stranke ta ugotovitev ni zahtevala odstranitve nasipa. Te dobro vidne poškodbe zlasti v zvezi s stanjem in obliko nasipa, ki so bile močni kazalniki slabega splošnega stanja tirne grede, naj bi bile namreč same po sebi dovolj, da so izvedenci prišli do svojih ugotovitev.

133 Po mnenju tožeče stranke je bila železniška proga poleg tega v zelo slabem splošnem stanju in nastanek deformacije je izredni komisiji jasno pokazal, da do takrat sprejeti občasni ukrepi (manjša popravila zgornjega ustroja in zmanjšanja hitrosti) niso bili dovolj za odpravo resnih varnostnih težav, ki so se pojavile. Na podlagi jasnih tehničnih ugotovitev izvedenca za tirne

grede in nasipe ter ugotovitev izredne komisije v celoti zato s stališča tožeče stranke ni bilo drugih rešitev, razen rekonstrukcije celotne železniške proge, da bi preprečili nastanek drugih nevarnih dogodkov ali celo nesreč. Zato je bila po mnenju tožeče stranke ta nova celovita in podrobna ocena celotne železniške proge podlaga za odločitev, da se železniška proga odstrani.

134 Komisija in intervenientka izpodbijata ta očitek.

135 V obravnavani zadevi je treba spomniti, da je Komisija v točki 336 obrazložitve izpodbijanega sklepa ugotovila, da je tožeča stranka v korespondenci z ministrom za promet in komunikacije ter v pripombah, ki jih je predložila v upravnem postopku, pogosto trdila, da je treba glavni razlog za odstranitev celotne železniške proge iskati v sistemski težavi na tirni gredi te proge, in sicer v propadanju nasipa, ki naj bi povzročilo zoženje tirne grede, za popravilo katere je bilo treba odstraniti zgornji ustroj. Vendar je Komisija v točki 337 obrazložitve izpodbijanega sklepa poudarila, da je bilo stanje železniške proge znano vsaj od prejšnjega poročila z dne 3. septembra 2004 in da vseeno v tem obdobju in do priprave poročila o izrednem inšpekcijskem pregledu 12. septembra 2008 ni bila javljena nobena sistemska težava na tirni gredi, čeprav so se na progi med tema datuma redno opravljali pregledi.

136 Poleg tega je Komisija v točki 338 obrazložitve izpodbijanega sklepa pojasnila, da je tožeča stranka v odgovoru na obvestilo o ugotovitvah o možnih kršitvah izjavila, da je v nasprotju z inšpekcijsko komisijo, ki je pripravila poročili z dne 5. septembra 2008 in ni ugotovila nobene težave na tirni gredi železniške proge, izredna inšpekcijska komisija, ustanovljena 10. septembra 2008, vključevala strokovnjake za tirne grede in nasipe, ki so menili, da bi bilo treba „za analizo tirne grede […] odstraniti nasip, ker slabo stanje tirne grede ni vidno“.

137 Vendar iz točke 339 obrazložitve izpodbijanega sklepa izhaja, da ko je Komisija nato želela dobiti natančnejše informacije o tem novem pojasnilu, je tožeča stranka navedla, da izredna inšpekcijska komisija ni odstranila nobenega nasipa na železniški progi.

138 Poleg tega je iz točke 340 obrazložitve izpodbijanega sklepa razvidno, da je tožeča stranka v odgovoru na dopis o ugotovljenih dejstvih znova spremenila svoja pojasnila in trdila, da je bil glavni cilj izredne inšpekcijske komisije opraviti vizualno oceno železniške proge, da bi na njej odkrila vidne poškodbe. Po mnenju tožeče stranke bi bilo mogoče opraviti posebno analizo šele po odkritju teh vidnih poškodb. V isti točki obrazložitve izpodbijanega sklepa je vseeno navedeno, da v poročilu o izrednem inšpekcijskem pregledu z dne 12. septembra 2008 ni bila navedena nobena od teh poškodb in da je bila odločitev o odstranitvi železniške proge sprejeta, preden je inšpekcijska komisija opravila kakršno koli posebno analizo, ki bi domnevno vključevala odstranitev nasipa.

139 Tako je treba na prvem mestu ugotoviti, da je poročilo o izrednem inšpekcijskem pregledu z dne 12. septembra 2008 vsebovalo dva različna oddelka, od katerih se je eden nanašal na glavne značilnosti železniške proge in drugi na poškodbe, ugotovljene vzdolž te proge po deformaciji. V tem poročilu o inšpekcijskem pregledu med poškodbami, ugotovljenimi vzdolž železniške proge, ni bila omenjena raven propadanja nasipa, je pa bil ta element naveden v delu o glavnih značilnostih železniške proge poleg drugih elementov, kot so med drugim tip tirnic, tip železniških pragov in intenzivnost prometa. Iz tega izhaja, da propadanje nasipa, kot je navedeno v poročilu o izrednem inšpekcijskem pregledu z dne 12. septembra 2008, in sicer med stalnimi in objektivnimi značilnostmi železniške proge, ni upoštevno za pojasnitev potrebe po odstranitvi celotne železniške proge.

140 Poleg tega so edine poškodbe na tirni gredi železniške proge, omenjene v zadevnem poročilu, štirje „jarki“, ki dokazujejo „poškodbe tirne grede“, in širina tirne grede, ki ne ustreza tehničnim predpisom. Vendar tožeča stranka, kot ugotavlja Komisija, ne pojasnjuje, zakaj bi nastanek štirih jarkov vzdolž železniške proge zahteval odstranitev celotne proge.

141 Na drugem mestu, glede trditve, da ni bilo treba odstraniti nasipa, da bi izredna komisija lahko ugotovila obstoj težav na tirni gredi, je treba poudariti, da je taka trditev – ob domnevi, da je dokazana – v nasprotju s trditvijo, ki jo je tožeča stranka navedla v odgovoru na obvestilo o ugotovitvah o možnih kršitvah ter v skladu s katero slabo stanje tirne grede ni bilo vidno in je pregled grede zahteval odstranitev nasipa. To protislovje pa potrjuje težave, ki jih je tožeča stranka imela pri predložitvi dosledne utemeljitve za odstranitev železniške proge.

142 Na tretjem in zadnjem mestu, ugotoviti je treba, da trditve, ki jih tožeča stranka navaja v podporo četrtemu očitku, niso dovolj za pojasnitev drugih nedoslednosti, ki jih je Komisija poudarila v izpodbijanem sklepu, zlasti v točki 340 njegove obrazložitve.

143 Ob upoštevanju navedenega je treba ugotoviti, da Komisija ni storila napake pri presoji, ko je sklenila, da so trditve tožeče stranke o sistemskih težavah na tirni gredi železniške proge nedosledne ali neprepričljive.

144 Ta ugotovitev ni vprašljiva zaradi trditve tožeče stranke, da je zaradi zelo slabega splošnega stanja železniške proge v povezavi z novo podrobno in celovito oceno te proge kot celote, ki jo je izredna komisija opravila po ugotovitvi deformacije, morala meniti, da je potrebna rekonstrukcija celotne železniške proge, da bi se znova in popolnoma varno zagnal promet. Taka trditev namreč ni upoštevna za izpodbijanje dvoma, ki ga je Komisija izrazila glede sistemskih težav na tirni gredi železniške proge, na podlagi dokumentov, ki jih je predložila tožeča stranka. Ker je bila ta trditev ponovljena v okviru drugega dela drugega tožbenega razloga, bo vsekakor analizirana v okviru navedenega dela.

145 Posledično je treba očitek tožeče stranke zavrniti.

146 Z vidika vsega navedenega je treba ugotoviti, da z nobenim od očitkov, ki jih je tožeča stranka navedla v podporo prvemu delu drugega tožbenega razloga, ni mogoče podvomiti o ugotovitvi, do katere je Komisija prišla v izpodbijanem sklepu in v skladu s katero so pojasnila, ki so bila navedena v zvezi z obstojem poškodb na železniški progi in njihovim pomenom za varnost prometa, medsebojno nezdružljiva, protislovna in neprepričljiva.

147 Zato je treba prvi del drugega tožbenega razloga zavrniti.

b) Drugi del drugega tožbenega razloga: napake pri presoji, ker je Komisija menila, da je odstranitev železniške proge „izjemno neobičajna“

148 Tožeča stranka – potem ko je spomnila, da je imela na podlagi tehničnih ugotovitev, sprejetih po inšpekcijskem pregledu, ki ga je opravila izredna komisija, na voljo dve možnosti, in sicer na eni strani ciljno usmerjena začetna popravila, ki bi jim sledila popolna rekonstrukcija celotne železniške proge v petih letih (v nadaljevanju: možnost 1), ali na drugi strani takojšnjo popolno rekonstrukcijo železniške proge (v nadaljevanju: možnost 2) – trdi, da v posebnih okoliščinah te zadeve takojšnja izvedba možnosti 2 ni bila „izjemno neobičajna“, tako da te okoliščine ni bilo mogoče uporabiti kot sestavni del prakse, ki pomeni zlorabo.

149 V zvezi s tem, prvič, tožeča stranka trdi, da je bila železniška proga „izjemno neobičajna“, ker je bila v času dejanskega stanja stara skoraj 140 let in ker od leta 1972 na njej ni bila opravljena nobena obsežna obnova. Na celotni železniški progi naj bi bilo odkritih več poškodb, vendar naj bi bila opravljena le manjša popravila, ob tem pa je bila hitrost vlakov zmanjšana na 25 km/h. Taki ukrepi – daleč od tega, da bi bili skladni s prakso sektorja v Evropi – so bili po mnenju tožeče stranke izraz zelo občutljivega finančnega položaja nje same in njenega edinega delničarja, to je litovske države.

150 Drugič, po nastanku deformacije in podrobni oceni stanja celotne železniške proge, ki jo je opravila izredna komisija, tožeča stranka trdi, da je postalo očitno, da novo delno in poceni popravilo ne bi rešilo varnostnih težav na železniški progi. Iz tega razloga se je tožeča stranka 19. septembra 2008 odločila, da je rekonstrukcija železniške proge (naj bo to v okviru možnosti 1 ali možnosti 2) edini način za zagotovitev varnosti prometa.

151 Tretjič, tožeča stranka trdi, da je bila med obema možnostma, med katerima je morala izbirati, možnost 2 edina upoštevna in ekonomsko razumna rešitev. Po njenem mnenju začetna popravila ne bi resnično odpravila različnih težav, ker bi bila tudi ob izvedbi možnosti 1 v petih letih potrebna rekonstrukcija celotne železniške proge. Poleg tega naj bi bila možnost 1 nenazadnje dražja od možnosti 2. Dalje, možnost 1 naj bi zahtevala precejšnje podvajanje del, medtem ko naj bi bila dela v primeru možnosti 2 opravljena samo enkrat. Tudi ves material, uporabljen za začetna popravila, naj bi bilo treba ob poznejši rekonstrukciji znova zamenjati.

152 Četrtič, tožeča stranka trdi, da je bila možnost 2 edina upoštevna in ekonomsko razumna rešitev, zato ni imela razloga, da bi odložila njeno izvedbo. Družba LDZ naj bi sicer sama pojasnila, da se železniška proga običajno odstrani, kadar ni nobenega razloga za sklepanje, da se bo znova uporabljala. Družba LDZ naj bi tudi potrdila, da je odstranitev običajna praksa, ki se zahteva, če je treba obstoječe tirnice zamenjati z drugimi ali če so potrebna obnovitvena dela, na primer obnova tirne grede in nasipa, ki je s tehničnega vidika ni mogoče opraviti, dokler se tirnice ne odstranijo. Poleg tega tožeča stranka trdi, da se je odločila določen material z železniške proge znova uporabiti za popravilo drugih prog. Po mnenju tožeče stranke bi bil ta material pozimi poškodovan, če ga oktobra 2008 ne bi hitro odstranili in varno skladiščili. Nazadnje, tožeča stranka trdi, da je s hitro odstranitvijo železniške proge in hkratno prošnjo za sredstva za njeno rekonstrukcijo družbi Orlen, ki je nanjo izvajala stalen pritisk, zadostno dokazala svojo odločenost, da progo rekonstruira v skladu s pogodbenimi obveznostmi, ki so veljale.

153 Petič, tožeča stranka trdi, da je ob odstranitvi železniške proge, in sicer 3. oktobra 2008, razumno pričakovala, da bo dobila potrebna sredstva za rekonstrukcijo železniške proge, saj še ni čutila učinkov finančne krize, ki jo je sprožil stečaj banke Lehman Brothers septembra 2008. Natančneje, po mnenju tožeče stranke v času dejanskega stanja ni mogla predvideti tako neugodnega razvoja razmer, zaradi katerega je morala konec leta 2008 ustaviti izvajanje svojih glavnih projektov obnove, od katerih se je eden nanašal na to železniško progo. Poleg tega tožeča stranka poudarja, da so v času dejanskega stanja še obstajala sredstva Unije, ki so bila na voljo za velike naložbe v železniško infrastrukturo v obdobju 2007–2013, in da je upravičeno pričakovala, da jih bo prejela za financiranje rekonstrukcije železniške proge. Trditev v izpodbijanem sklepu, v skladu s katero si v dopisu z dne 2. oktobra 2008, naslovljenem na ministrstvo za promet in komunikacije, ni resnično prizadevala za pridobitev finančnih sredstev za obnovo železniške proge, naj bi bila posledično neutemeljena.

154 Tožeča stranka v stališču glede intervencijske vloge pojasnjuje, da ni imela na voljo zadostnih sredstev za izvedbo vseh velikih obnovitvenih del na svojem omrežju in da je morala določiti, kako svoja zelo omejena sredstva uporabiti čim bolj učinkovito. V času odstranitve železniške proge naj bi bila na voljo sredstva Unije in vprašanje je bilo le, ali del teh sredstev nameniti za železniško progo. Vendar naj bi se zaradi incidenta popolnoma spremenila analiza prednostnih nalog. Poleg tega so po mnenju tožeče stranke ob upoštevanju čistega dobička, ustvarjenega leta 2008, njena lastna sredstva zadostovala in bila na voljo za celotno financiranje rekonstrukcije železniške proge, če ne bi dobila finančnih sredstev Unije ali države.

155 Komisija in intervenientka izpodbijata te trditve.

156 Ugotoviti je treba, da tožeča stranka s svojimi trditvami izpodbija presoje, ki jih je Komisija navedla v točkah od 184 do 198 obrazložitve izpodbijanega sklepa in v skladu s katerimi je bila v bistvu železniška proga odstranjena v naglici, ne da bi bil sprejet kakršen koli pripravljalni ukrep za rekonstrukcijo (točke od 184 do 193 obrazložitve izpodbijanega sklepa), in je bila ta odstranitev v nasprotju z običajno prakso v železniškem sektorju (točke od 194 do 198 obrazložitve izpodbijanega sklepa).

157 V zvezi s tem je treba spomniti, prvič, da je Komisija v točki 184 obrazložitve izpodbijanega sklepa menila, da je tožeča stranka železniško progo odstranila v naglici, ne da bi zbrala potrebna sredstva in izvedla običajne pripravljalne korake za njeno rekonstrukcijo. Iz točke 185 obrazložitve izpodbijanega sklepa izhaja, da je tožeča stranka v odgovor na zahtevo Komisije po informacijah navedla, da je bil „[l]itovski del [železniške proge] odstranjen […] zaradi izvedbe rekonstrukcije in ponovne vzpostavitve prometa, takoj ko bi bilo mogoče, ker je bila proga pomembna za družbo Orlen, eno od njenih največjih strank“. Tožeča stranka pojasnjuje tudi, da je „ravnala pod stalnim pritiskom družbe Orlen, naj pospeši rekonstrukcijo te proge, in je posledično storila vse, kar je bilo mogoče, da bi čim prej opravila potrebna dela“.

158 Drugič, Komisija je v točki 186 obrazložitve izpodbijanega sklepa poudarila, da je tožeča stranka takrat menila, da nima zadostnih sredstev za obnovo železniške proge, in da je očitno, da je treba končati dolgotrajen upravni postopek, preden je za tako obsežen projekt mogoče pridobiti sredstva. Glede na pravila, ki jih je takrat določala litovska država, so se velika infrastrukturna dela financirala s sredstvi Unije, medtem ko so se omejena sredstva tožeče stranke lahko uporabila le za tekoče vzdrževanje infrastrukture. Prošnja za financiranje Unije je morala biti podprta s pripravljalnimi ukrepi, vključno s študijo izvedljivosti, za izvedbo katere sta bili v obravnavani zadevi potrebni dve leti. Končno odločitev o dodelitvi strukturnih sredstev Unije določenemu projektu je moralo sprejeti ministrstvo za promet in komunikacije. Torej ni bilo nobenega jamstva, da bodo sredstva pridobljena, tako da ni bilo nobene nuje za odstranitev železniške proge. Nazadnje, Komisija je v točki 187 obrazložitve izpodbijanega sklepa ugotovila tudi, da z odstranitvijo celotne železniške proge ne bi bilo mogoče pridobiti veliko časa, ker bi se resnična rekonstrukcija lahko začela šele po dokončanju vseh predhodnih upravnih korakov.

159 Poleg tega je iz točke 188 obrazložitve izpodbijanega sklepa razvidno, da je Komisija tožečo stranko prosila, naj ji pojasni, kako bi odstranitev železniške proge oktobra 2008 lahko pospešila rekonstrukcijo, ker je bilo treba še dokončati dolgotrajen in negotov postopek v zvezi s prošnjo po potrebnih sredstvih. Iz iste točke obrazložitve je razvidno tudi, da je tožeča stranka v odgovoru v bistvu ponovila svojo trditev, v skladu s katero je bila odstranitev železniške proge potreben korak k njeni rekonstrukciji in bi morala skrajšati potrebni čas za preostala dela. Dodala je, da postopek ni dolgotrajen, temveč preprost, in da „[k]o je zaprosila za financiranje, je lahko razumno pričakovala, da bodo sredstva za ta projekt odobrena“, ter da je bilo „[t]o pričakovanje

[…] močnejše zaradi okoliščine, da je bila zaprošena, naj predloži študijo izvedljivosti za ta projekt“. V skladu s točko 189 obrazložitve izpodbijanega sklepa je tožeča stranka v odgovoru na obvestilo o ugotovitvah o možnih kršitvah ponovila, da je progo odstranila zgolj z namenom, da jo čim hitreje popravi. Trdila je, da odstranitev železniške proge ni izreden ukrep, ampak potreben ukrep, preden bi bila kratka pot lahko v celoti popravljena in bi promet lahko spet stekel.

160 Tretjič, Komisija je v točki 190 obrazložitve izpodbijanega sklepa poudarila, da je tožeča stranka prošnjo za financiranje 2. oktobra 2008 izrazila v kratkem dopisu, naslovljenem na ministra za promet in komunikacije, v katerem je zaprosila za 620 milijonov LTL (približno 179,71 milijona EUR) za obnovo osmih različnih železniških prog, med katerimi je bila tudi zadevna železniška proga, ne da bi glede zadnjenavedene navedla kar koli posebnega. Komisija je poleg tega poudarila, da je običajni postopek odobritve dolgotrajen in da njegovega izida ni mogoče zagotoviti. Vseeno je tožeča stranka začela odstranjevati železniško progo že naslednji dan, to je 3. oktobra 2008, ne da bi sploh počakala na odgovor ministra za promet in komunikacije. Iz točke 191 obrazložitve izpodbijanega sklepa izhaja, da je ministrstvo za promet in komunikacije v odgovoru, ki ga je tožeča stranka prejela 28. oktobra 2008, poudarilo, da ni bilo predvideno nobeno financiranje, ker ti projekti v preteklosti niso bili odobreni. Poleg tega je ministrstvo za promet in komunikacije tožečo stranko opozorilo, da so sredstva Unije še vedno na voljo, in jo pozvalo, naj opredeli projekte za financiranje. Ker pa je bil uspeh prošnje za financiranje odvisen od rezultatov študije izvedljivosti in odločitve ministrstva za promet in komunikacije, tožeča stranka po mnenju Komisije ni mogla razumno pričakovati, da bodo sredstva Unije, če bodo dodeljena, dodeljena v kratkem času.

161 Četrtič, Komisija je v točki 192 obrazložitve izpodbijanega sklepa menila, da poznejša dejanja tožeče stranke prav tako dokazujejo, da železniške proge ni poskušala rekonstruirati. V zvezi s tem je med drugim poudarila, da je tožeča stranka pripravila obvestila za litovsko vlado, v katerih je govorila proti rekonstrukciji železniške proge, in da je priporočila, naj se obnova železniške proge doda na seznam prednostnega financiranja, le ker je to od nje zahtevala vlada.

162 Poleg tega je Komisija v točki 194 in naslednjih točkah obrazložitve izpodbijanega sklepa podrobno navedla razloge, iz katerih je menila, da je odstranitev železniške proge „izjemno neobičajna“ in v nasprotju z „običajno prakso“ v železniškem sektorju. Komisija je namreč na eni strani poudarila, da čeprav je bilo v Litvi več železniških prog, na katerih je bil promet ustavljen, tožeča stranka ni mogla predstaviti drugega primera proge, ki bi bila odstranjena, preden so se lahko začela obnovitvena dela.

163 Na drugi strani je Komisija opozorila, da je poslala zahteve po informacijah upravljavcem železniških infrastruktur v drugih dveh baltskih državah, to je Republiki Estoniji in Republiki Latviji. Estonski upravljavec železniške infrastrukture ji je lahko navedel le en primer odstranitve dolgega odseka proge. V tem primeru je bila proga odstranjena, ker je bila sama pot zaprta, opuščena in nadomeščena z drugo. Estonski upravljavec železniške infrastrukture je navedel še, da dela, potrebna za odstranitev tirnic, niso bila izvedena hkrati na celotni progi, temveč v presledkih, v katerih je bil promet prekinjen za največ 12 ur. Večja popravila, vključno z odstranitvijo proge, se niso začela, dokler ni bil končan upravni postopek, v katerem so bila ta dela odobrena. Družba LDZ, ki je latvijski upravljavec železniške infrastrukture, je navedla, da se proga običajno odstrani šele po večletnem obdobju, v katerem se ne uporablja, in le če ni nobenega drugega razloga za sklepanje, da se bo še kdaj znova uporabljala. V obeh primerih, ki ju je navedla družba LDZ, je bila proga odstranjena po desetih oziroma 13 letih zaprtja. Poleg tega naj bi se odstranitev proge za namene obnove v Latviji izvajala po korakih. Taka dela naj se ne bi začela, dokler ni končan upravni postopek in zagotovljeno financiranje.

164 Na prvem mestu, v obravnavani zadevi Splošno sodišče v zvezi z vprašanjem odstranitve železniške proge v naglici, ne da bi bil sprejet kakršen koli pripravljalni ukrep za rekonstrukcijo, prvič, ugotavlja, da iz analize prvega dela drugega tožbenega razloga izhaja, da tožeča stranka ni dokazala, da je bila – po nastanku deformacije in podrobni oceni stanja celotne železniške proge – ta proga v stanju, ki je upravičevalo njeno takojšnjo celotno odstranitev. Nasprotno, ugotoviti je treba, da izredna komisija, ki je železniško progo pregledala v celoti, v poročilu o inšpekcijskem pregledu z dne 12. septembra 2008 ni odkrila poškodb na celotni progi, ampak le, kot je Komisija ugotovila na podlagi informacij, ki jih je zagotovila tožeča stranka, na 1,6 kilometra dolgem odseku železniške proge. Poleg tega je bilo v dopisu, ki ga je 18. septembra 2008 direkcija družbe LG za železniško infrastrukturo poslala svetu za strateško načrtovanje te družbe in je bil pripravljen na podlagi poročila o inšpekcijskem pregledu izredne komisije z dne 12. septembra 2008, pojasnjeno, da je treba nemudoma rekonstruirati le 1,6 kilometra železniške proge. Kot pa je bilo pravilno ugotovljeno v točki 348 obrazložitve izpodbijanega sklepa, težave na 1,6 kilometra dolgem odseku 19-kilometrske železniške proge ne morejo upravičiti njene celotne in takojšnje odstranitve. Res je, da je bilo v istem dopisu z dne 18. septembra 2008 navedeno tudi, da je treba pritrdilne elemente tirnic zamenjati na 19 kilometrih železniške proge, da je treba tirno gredo proge popraviti, da je treba komunikacijske kable zamenjati na celotni dolžini proge in da bi bilo treba za zagotovitev varnosti prometa železniško progo v celoti popraviti v petih letih. Vendar v tem dopisu ni bilo navedeno, da mora tako popravilo vključevati takojšnjo in celotno odstranitev železniške proge.

165 Drugič, poudariti je treba, da tožeča stranka ni zadostno podprla trditve, v skladu s katero so bile poškodbe, ki so povzročile incident z dne 2. septembra 2008, ugotovljene na številnih drugih mestih na celotni železniški progi. Ta trditev se namreč opira na „poročilo Wacetob“, ki ga je pripravil center za napredek znanosti in organizacijo v gradbeništvu v Varšavi (Poljska) ter za katero Komisija v točkah od 349 do 356 obrazložitve izpodbijanega sklepa, ne da bi ji tožeča stranka nasprotovala, meni, da nima dokazne vrednosti in ne more podpirati trditev tožeče stranke. Poleg tega se ugotovitev, da novo „poceni delno popravilo“ ne bi rešilo varnostnih težav na železniški progi, ki je izhajala iz dopisa lokalnega direktorja z dne 4. septembra 2008, pravilno – kot je razvidno iz točk od 126 do 130 zgoraj – ni štela za skladno s poročiloma z dne 5. septembra 2008, v skladu s katerima bi lokalno popravilo v bistvu omogočilo popolnoma varno ponovno vzpostavitev prometa.

166 Zato je treba ugotoviti, da na podlagi trditve, ki se v bistvu nanaša na potrebo po odstranitvi železniške proge zaradi skrbi, povezanih z varnostjo železniškega prometa, ni mogoče ugotoviti, da je Komisija storila napako pri presoji.

167 O tej ugotovitvi ni mogoče podvomiti s trditvijo, da je bila možnost 2 edina upoštevna in ekonomsko razumna možnost, tako da tožeča stranka ni imela nobenega razloga za čakanje, da bi uresničila svojo odločitev.

168 Tudi ob domnevi, kot trdi tožeča stranka, da je bila možnost 2 edina upoštevna in ekonomsko razumna možnost, to namreč ni nujno zahtevalo odstranitve železniške proge v naglici. V zvezi s tem je treba poudariti, da s takojšnjo odstranitvijo železniške proge ne bi bilo mogoče – kot poudarja Komisija v točki 187 obrazložitve izpodbijanega sklepa – prihraniti časa, ker se bi rekonstrukcija lahko začela šele po dokončanju vseh predhodnih upravnih korakov, ki vključujejo med drugim pridobitev potrebnega financiranja. Zato tožeča stranka, ki še ni imela potrebnih finančnih sredstev za začetek rekonstrukcije železniške proge, ni imela nobenega razloga, da to progo v naglici odstrani. Torej ne more trditi, da ni bilo nobenega razloga za čakanje, da uresniči svojo odločitev v zvezi z izvedbo možnosti 2 ali celo da odstrani železniško progo.

169 Tretjič, tudi domnevni pritisk, ki naj bi ga družba Orlen izvajala na tožečo stranko, ne more utemeljiti nagle odstranitve železniške proge. V zvezi s tem je treba poudariti, da to trditev izpodbije dejstvo, da se je tožeča stranka odločila, da družbe Orlen ne bo predhodno obvestila o svojem načrtu za odstranitev železniške proge. Taka opustitev glede na naravo začetih del ni utemeljena, zlasti ker je bila družba Orlen edina stranka, ki je uporabljala železniško progo. Poleg tega te ugotovitve ni mogoče izpodbiti s stališčem tožeče stranke glede intervencije vloge, v katerem je trdila, da ravnanja njene uprave leta 2008 niso bila nobena skrivnost. Kot je razvidno iz točke 55 obrazložitve izpodbijanega sklepa, so železniške postaje družbo Orlen 5. septembra 2008 namreč obvestile zgolj o „začasnem zaprtju“ železniške proge. O odstranitvi železniške proge ni bila obveščena. Iz pojasnil, ki so jih stranke navedle na obravnavi, je med drugim razvidno, da je direkcija tožeče stranke za železniško infrastrukturo poslala telegram z obvestilom o „začasni ustavitvi prometa“ na železniški progi do dokončanja rekonstrukcije in popravil, s katerim je železniške postaje in družbo LDZ obvestila o ustavitvi prometa, vendar ta dokument ni bil nikoli naslovljen na družbo Orlen.

170 Četrtič, enako velja za domnevno nujnost odstranitve primernega materiala železniške proge, da se pozimi ne bi poškodoval, s katero tudi ni mogoče utemeljiti odstranitve železniške proge v naglici. V zvezi s tem je namreč dovolj ugotoviti, kot je storila Komisija, da ta trditev ni podprta.

171 Petič, trditev, v skladu s katero je tožeča stranka v času odstranitve železniške proge razumno pričakovala, da bo dobila potrebna sredstva za rekonstrukcijo te proge, je treba zavrniti iz različnih razlogov.

172 Najprej je treba ugotoviti, da tožeča stranka sama v stališču v odgovor na intervencijsko vlogo priznava, da ni imela zadostnih sredstev za izvedbo vseh velikih obnovitvenih del na svojem omrežju.

173 Dalje, v odgovoru na zahtevo po informacijah, s katero je Komisija želela izvedeti, ali je tožeča stranka načrtovala izvedbo večjih obnovitvenih del na železniški progi pred 2. septembrom 2008, je tožeča stranka poudarila, da zadevna železniška proga ni med prednostnimi železniškimi progami in da na splošno litovska država za posodabljanje železniške infrastrukture ne namenja dovolj sredstev iz splošnega proračuna. Poleg tega je dodala, da strukturna sredstva Unije in njena lastna sredstva ne zadostujejo za posodobitev prednostnih nacionalnih železniških prog. Iz tega sledi, da se je tožeča stranka zavedala dejstva, da po odstranitvi železniške proge ne bo imela lastnih sredstev za njeno rekonstrukcijo in da bo od države ali Unije težko dobila potrebna sredstva za to rekonstrukcijo.

174 Natančneje, v zvezi z državnimi sredstvi ni sporno, kot je bilo poudarjeno v točki 190 obrazložitve izpodbijanega sklepa, da je tožeča stranka prošnjo za financiranje 2. oktobra 2008 izrazila v kratkem dopisu, naslovljenem na ministra za promet in komunikacije, v katerem je zaprosila za 620 milijonov LTL (približno 179,71 milijona EUR) za obnovo osmih različnih železniških prog, med katerimi je bila tudi zadevna železniška proga. V zvezi s to progo ni bilo navedenega nič specifičnega. Poleg tega, kot je bilo ugotovljeno tudi v točki 190 obrazložitve izpodbijanega sklepa, je bil običajni postopek odobritve dolgotrajen in njegovega izida ni bilo mogoče zagotoviti. Kljub tem preudarkom je tožeča stranka začela odstranjevati železniško progo že naslednji dan, to je 3. oktobra 2008, ne da bi sploh počakala na odgovor ministra za promet in komunikacije, ki ga je prejela 28. oktobra 2008 in v katerem je bilo navedeno, da ni bilo predvideno nobeno financiranje, ker ti projekti v preteklosti niso bili odobreni.

175 V zvezi s tem je treba poudariti, da čeprav je minister za promet in komunikacije tožečo stranko res opozoril, da so sredstva Unije za velike naložbe v železniško infrastrukturo za obdobje 2007–2013 še vedno na voljo, in jo je pozval, naj opredeli projekte za financiranje, pa ostaja dejstvo, da Komisija ni storila napake pri presoji, ko je v točki 191 obrazložitve izpodbijanega sklepa menila, da tožeča stranka ni mogla razumno pričakovati, da bo prejela sredstva, ne da bi pravočasno začela potrebni predhodni upravni postopek za njihovo pridobitev. Kot Komisija ugotavlja v točkah 63 in 64 obrazložitve izpodbijanega sklepa, je tožeča stranka začela pripravljati študijo izvedljivosti v zvezi z rekonstrukcijo in razvojem osmih železniških prog, vendar je po odobritvi njenega tehničnega sveta trajalo osem mesecev, da je 29. julija 2009 dobila odobritev generalnega direktorja, in še tri dodatne mesece, da je bil objavljen javni razpis.

176 Nazadnje, tožeča stranka se ne more uspešno sklicevati na trditev, da je finančna kriza, ki je sledila stečaju banke Lehman Brothers septembra 2008, povzročila poslabšanje njenega finančnega položaja, kar je imelo takojšnje posledice za njeno sposobnost lotiti se velikih obnovitvenih del, kot je rekonstrukcija zadevne železniške proge. Glede tega je treba poudariti, da iz trditev tožeče stranke o poškodovanosti železniške proge izhaja, da je bila v negotovem ekonomskem položaju že pred finančno krizo septembra 2008. Tožeča stranka namreč sama trdi, da prav zaradi njenega težkega finančnega položaja od leta 1972 niso bila na železniški progi izvedena nobena velika popravila in da so bila kljub temu, da je bilo pred septembrom 2008 na celotni železniški progi odkritih več poškodb, izvedena le manjša popravila, ob tem pa so bili sprejeti ukrepi za zmanjšanje hitrosti na 25 km/h. Poleg tega je treba ob domnevi, da je finančna kriza leta 2008 lahko vplivala na sposobnost tožeče stranke, da začne velika obnovitvena dela, kot je rekonstrukcija zadevne železniške proge, po zgledu Komisije ugotoviti, da finančna kriza ni vplivala na dostop do sredstev Unije. Tožeča stranka bi lahko dobila taka sredstva, če bi pravočasno začela potrebni upravni postopek.

177 Iz tega sledi, da Komisija ni storila napake pri presoji, ko je menila, da je bila železniška proga odstranjena v naglici in brez predhodne pridobitve potrebnih sredstev.

178 Na drugem mestu, Splošno sodišče glede neobičajne narave podrtja železniške proge glede na prakso v železniškem sektorju na eni strani ugotavlja, kot je Komisija poudarila v točki 186 obrazložitve izpodbijanega sklepa, da čeprav je bilo v Litvi več železniških prog, na katerih je bil promet ustavljen, tožeča stranka ni mogla predstaviti drugega primera proge, ki bi bila odstranjena pred začetkom obnovitvenih del. Poleg tega, kot ugotavlja Komisija, tožeča stranka ni nikoli odstranila proge Bugeniai-Skuodas-Klaipėda, čeprav je bila ta zaprta od leta 1995, in to kljub neobstoju povpraševanja po prevozu na tej progi.

179 Na drugi strani je treba poudariti, da je Komisija poslala zahteve po informacijah upravljavcem železniških infrastruktur v drugih dveh baltskih državah, to je Republiki Estoniji in Republiki Latviji. Estonski upravljavec železniške infrastrukture ji je lahko navedel le en primer odstranitve dolgega odseka proge. V tem primeru je bila proga odstranjena, ker je bila sama pot zaprta, opuščena in nadomeščena z drugo. Estonski upravljavec železniške infrastrukture je navedel še, da dela, potrebna za odstranitev tirnic, niso bila izvedena hkrati na celotni progi, temveč v presledkih, v katerih je bil promet prekinjen za največ 12 ur. Večja popravila, vključno z odstranitvijo proge, se poleg tega niso začela, dokler ni bil končan upravni postopek, v katerem so bila ta dela odobrena.

180 Družba LDZ, ki je latvijski upravljavec železniške infrastrukture, je odgovorila, da se proga običajno odstrani šele po večletnem obdobju, v katerem se ne uporablja, in če ni nobenega drugega razloga za sklepanje, da se bo še kdaj znova uporabljala. V obeh primerih, ki ju je navedla

družba LDZ, je bila proga odstranjena po desetih oziroma 13 letih zaprtja. Tako kot v Estoniji se v Latviji odstranitev proge za namene obnove izvaja po korakih. Po navedbah družbe LDZ se taka dela ne začnejo, dokler ni končan upravni postopek in zagotovljeno financiranje.

181 Iz navedenega izhaja, da je treba ugotoviti, da Komisija ni storila napake pri presoji, ko je v izpodbijanem sklepu menila, da je odstranitev železniške proge, obravnavana v tej zadevi, „izjemno neobičajna“.

182 Zato je treba drugi del drugega tožbenega razloga zavrniti.

c) Tretji del drugega tožbenega razloga: napake pri presoji Komisije glede namenov družbe LG v času odstranitve železniške proge

183 Tožeča stranka s tretjim delom drugega tožbenega razloga očita, da je bilo v izpodbijanemu sklepu pravo napačno uporabljeno in je bila v njem storjena napaka pri presoji, ker je ob odstranitvi železniške proge v nasprotju s tem, kar je menila Komisija v izpodbijanem sklepu, to progo nameravala rekonstruirati.

184 Natančneje, tožeča stranka zatrjuje, da je Komisija s trditvijo, da železniške proge ni nikoli poskušala rekonstruirati, domnevala, da je odstranitev te proge del protikonkurenčne strategije, ki naj bi bila sprejeta 19. septembra ali 3. oktobra 2008, da bi preprečila konkuriranje s strani družbe LDZ. Tožeča stranka trdi, da domneva, da je ravnala v slabi veri, temelji na treh elementih, ki jih je upoštevala Komisija, in sicer, prvič, da je zaprosila za prestavitev načrta za rekonstrukcijo zadevne železniške proge na rezervni seznam za sredstva Unije, drugič, da je pripravila tri obvestila za litovsko vlado, v katerih je govorila proti rekonstrukciji zadevne železniške proge, in tretjič, da je priporočila, naj se obnova zadevne železniške proge doda na seznam prednostnih nalog, le ker ji je to naročila vlada.

1) Prvi očitek tretjega dela: napačna uporaba prava, povezana z upoštevanjem protikonkurenčnega namena tožeče stranke

185 Tožeča stranka v podporo temu prvemu očitku v bistvu trdi, da je bilo v izpodbijanem sklepu pravo napačno uporabljeno, ker je Komisija poudarila, da ima zadevna praksa naravo zlorabe, pri čemer se je med drugim oprla na njen protikonkurenčni namen, čeprav je v skladu s sodno prakso pojem zlorabe objektiven pojem, ki se nanaša na ravnanje podjetja s prevladujočim položajem, ki lahko vpliva na strukturo trga in ki ovira ohranitev ravni konkurence, ki še obstaja na trgu, ali razvoj te konkurence, in to neodvisno od subjektivnega namena tega podjetja.

186 Poleg tega tožeča stranka trdi, da je Komisija morala konkretno dokazati, da je v času dejanskega stanja, to je 3. oktobra 2008, ravnala v slabi veri z namenom družbi LDZ preprečiti, da ji konkurira, in da železniške proge ni nameravala rekonstruirati. Po mnenju tožeče stranke so njeni nameni po času dejanskega stanja neupoštevni za oceno zadevne prakse.

187 Komisija in intervenientka izpodbijata ta očitek.

188 V zvezi s tem je treba spomniti, da je v skladu z ustaljeno sodno prakso zloraba prevladujočega položaja, prepovedana s členom 102 PDEU, objektiven pojem, ki se nanaša na ravnanja podjetja s prevladujočim položajem, zaradi katerih se na trgu, na katerem je konkurenca že šibka prav zaradi prisotnosti zadevnega podjetja, z drugačnimi sredstvi od tistih, ki so značilna za normalno

konkurenco med proizvodi ali storitvami na podlagi dejavnosti gospodarskih subjektov, ovira ohranjanje še obstoječe konkurence na trgu ali razvoj te konkurence (glej sodbi z dne 19. aprila 2012, Tomra Systems in drugi/Komisija, C-549/10 P, EU:C:2012:221, točka 17 in navedena sodna praksa, ter z dne 9. septembra 2009, Clearstream/Komisija, T-301/04, EU:T:2009:317, točka 140 in navedena sodna praksa).

189 Iz objektivne narave pojma zlorabe izhaja, da je treba sporno ravnanje presojati na podlagi objektivnih dejavnikov ter da dokaz namernosti tega ravnanja in slabe vere podjetja s prevladujočim položajem ni potreben za ugotovitev zlorabe prevladujočega položaja (glej v tem smislu sodbo z dne 1. julija 2010, AstraZeneca/Komisija, T-321/05, EU:T:2010:266, točka 356).

190 Kljub temu mora Komisija pri preizkusu ravnanja podjetja s prevladujočim položajem in zaradi odkrivanja morebitne zlorabe takega položaja upoštevati vse upoštevne dejanske okoliščine tega ravnanja (sodba z dne 19. aprila 2012, Tomra Systems in drugi/Komisija, C-549/10 P, EU:C:2012:221, točka 18).

191 Glede tega je treba navesti, da se od Komisije, kadar presoja ravnanje podjetja s prevladujočim položajem – tak preizkus je nujen za ugotovitev, ali gre za zlorabo takega položaja – zahteva, da presodi tudi poslovno strategijo tega podjetja. Pri tem je običajno, da se Komisija sklicuje na subjektivne dejavnike, to je nagibe, na katerih temelji zadevna poslovna strategija (sodba z dne 19. aprila 2012, Tomra Systems in drugi/Komisija, C-549/10 P, EU:C:2012:221, točka 19).

192 Tako je v nasprotju s tem, kar trdi tožeča stranka, obstoj morebitne protikonkurenčne namere lahko le ena od številnih dejanskih okoliščin, ki jih je mogoče upoštevati pri ugotavljanju zlorabe prevladujočega položaja (glej v tem smislu sodbo z dne 19. aprila 2012, Tomra Systems in drugi/Komisija, C-549/10 P, EU:C:2012:221, točka 20).

193 V obravnavani zadevi je treba ugotoviti, da je Komisija v izpodbijanem sklepu ugotovila zlorabo prevladujočega položaja s strani tožeče stranke, pri čemer je upoštevala različne dejanske okoliščine odstranitve železniške proge in analizirala potencialne učinke na konkurenco, ki jih je taka odstranitev lahko imela.

194 Komisija je v točkah od 182 do 201 obrazložitve izpodbijanega sklepa med drugim menila, da je družba LG uporabila druge metode od tistih v okviru normalne konkurence, ker je v bistvu, prvič, ta družba vedela za načrt družbe Orlen, da se preusmeri k pomorskima terminaloma v Latviji z uporabo storitev družbe LDZ, drugič, ker je družba LG v naglici odstranila progo, ne da bi si zagotovila potrebna finančna sredstva in sprejela običajne pripravljalne ukrepe za njeno rekonstrukcijo, tretjič, ker je bila odstranitev železniške proge v nasprotju z običajnimi praksami v sektorju in, četrtič, ker je družba LG sprejela ukrepe, da bi litovsko vlade prepričala, naj železniške proge ne rekonstruira.

195 Natančneje, kar zadeva ugotovitev, da je družba LG v naglici odstranila progo, ne da bi si zagotovila potrebna finančna sredstva in sprejela običajne pripravljalne ukrepe za njeno rekonstrukcijo, je bilo v točkah od 157 do 161 zgoraj že ugotovljeno, da je Komisija razlikovala na eni strani v točkah od 184 do 191 obrazložitve izpodbijanega sklepa ravnanje tožeče stranke pred začetkom podiranja železniške proge, in sicer do 2. oktobra 2008, ter na drugi strani v točki 192 obrazložitve izpodbijanega sklepa, kot zgolj potrditev že dokazanih ugotovitev, ravnanje tožeče stranke po 2. oktobru 2008.

196 Potem ko je Komisija ugotovila vse te različne dejanske okoliščine odstranitve železniške proge, je v točkah od 202 do 324 obrazložitve izpodbijanega sklepa menila, da je ta odstranitev, preučena v njenem kontekstu, lahko ovirala konkurenco na trgu opravljanja storitev železniškega prevoza naftnih derivatov. Zato je mogoče zgolj ugotoviti, da se Komisija za utemeljitev svoje ugotovitve obstoja kršitve konkurenčnega prava nikakor ni oprla na namero, na protikonkurenčno strategijo ali na slabo vero družbe LG.

197 Kar zadeva ugotovitev v točki 192 obrazložitve izpodbijanega sklepa, in sicer, da tožeča stranka železniške proge po njenem podrtju ni poskušala rekonstruirati, iz sistematike tega sklepa izhaja, da je namen te ugotovitve le podpreti ugotovitev, do katere je Komisija prišla v točki 193 obrazložitve tega sklepa na podlagi sklopa drugih dejavnikov ter v skladu s katero je tožeča stranka železniško progo odstranila v naglici in ne da bi pred tem pridobila potrebna sredstva. Drugače povedano, ta ugotovitev se nanaša na objektivno dejansko okoliščino, ki med drugim zadeva inkriminirano prakso, in ne na subjektivno presojo ciljev, ki jih je uresničevala tožeča stranka. Iz nje torej ni mogoče sklepati, da se je Komisija oprla na dejavnik, povezan s protikonkurenčno namero tožeče stranke. V teh okoliščinah je treba tudi zavrniti kritiko tožeče stranke, ki temelji na tem, da so njeni nameni po času dejanskega stanja neupoštevni za oceno zadevne prakse.

198 Iz tega sledi, da je treba prvi očitek tretjega dela zavrniti.

2) Drugi očitek tretjega dela: vsebinske netočnosti dejstev, upoštevanih pri presoji slabe vere tožeče stranke

199 Kar zadeva domnevno vsebinsko netočnost dejstev, ki naj bi jih Komisija upoštevala, ko je na podlagi dejavnikov, nastalih po 2. oktobru 2008, menila, da je tožeča stranka v času dejanskega stanja ravnala v slabi veri in ne da bi resnično nameravala rekonstruirati železniško progo, tožeča stranka na prvem mestu trdi, da je trditev o slabi veri zelo malo verjetna, ker jo je – kot naj bi Komisija priznala v točki 90 obrazložitve izpodbijanega sklepa – arbitražna odločba z dne 17. decembra 2010, izdana potem, ko je družba Orlen začela postopek v okviru poslovnega spora med njo in tožečo stranko, spodbudila k temu, da si ni več prizadevala za rekonstrukcijo železniške proge. Tožeča stranka trdi, da je pred to arbitražno odločbo in zlasti v času dejanskega stanja, to je 3. oktobra 2008, peljala načrt rekonstrukcije, ker je menila, da ima pogodbeno obveznost rekonstruirati železniško progo.

200 Na drugem mestu, tožeča stranka v bistvu trdi, da so tri dejanske okoliščine, ki naj bi se zgodile po 2. oktobru 2008 in na katere je Komisija oprla svojo domnevo slabe vere, hipotetične in očitno netočne. Spis naj bi, nasprotno, vseboval številne dokaze, ki v okviru izpodbijanega sklepa niso bili preučeni in ki dokazujejo, da je tožeča stranka v času dejanskega stanja železniško progo nameravala rekonstruirati, kar zlasti velja za dokumente, predložene kot priloge A.10, A.30 in A.31. Tudi poznejša dejanja po mnenju tožeče stranke zagotavljajo trdne dokaze, da je v času dejanskega stanja železniško progo resnično nameravala rekonstruirati, dokler je ni arbitražna odločba z dne 17. decembra 2010 spodbudila, da znova razmisli o svojem stališču. Zato po mnenju tožeče stranke nobena dejanska okoliščina ne podpira domneve Komisije, da je ravnala v slabi veri, se pravi, da ob odstranitvi železniške proge 3. oktobra 2008 ni imela resničnega namena, da bi jo rekonstruirala.

201 Komisija in intervenientka izpodbijata ta očitek.

202 Najprej je treba ugotoviti, da tožeča stranka z drugim očitkom tretjega dela drugega tožbenega razloga v bistvu izpodbija presoje, ki jih je Komisija navedla v točki 192 obrazložitve izpodbijanega sklepa in katerih vsebina je predstavljena v točki 161 zgoraj. Tožeča stranka v utemeljitev drugega očitka v bistvu navaja dve trditvi.

i) Prva trditev: domnevni vpliv arbitražne odločbe z dne 17. decembra 2010 na odločitev, da železniške proge ne rekonstruira

203 Tožeča stranka s prvo trditvijo navaja, da je trditev o slabi veri, ki je po njenem mnenju razvidna iz točke 192 obrazložitve izpodbijanega sklepa, zelo malo verjetna, ker jo je arbitražna odločba z dne 17. decembra 2010 spodbudila, naj si ne prizadeva več za rekonstrukcijo železniške proge. Tožeča stranka pojasnjuje, da je pred to arbitražno odločbo in zlasti v času dejanskega stanja izvajala načrt rekonstrukcije, ker je menila, da jo zavezuje pogodbena obveznost glede rekonstrukcije železniške proge.

204 Najprej, poudariti je treba, da Komisija – kot izhaja iz točk 196 in 197 zgoraj – svoje trditve v točki 192 obrazložitve izpodbijanega sklepa ni oprla na trditev o slabi veri tožeče stranke glede njenega namena, da rekonstruira železniško progo, temveč je zgolj navedla dejansko okoliščino, da tožeča stranka železniške proge po njenem podrtju ni poskušala rekonstruirati. Poleg tega je treba poudariti, da ugotovitev Komisije, v skladu s katero tožeča stranka železniške proge po njenem podrtju v resnici ni poskušala rekonstruirati, zgolj podpira ugotovitev, do katere je Komisija prišla v točki 193 obrazložitve izpodbijanega sklepa na podlagi sklopa drugih dejavnikov, navedenih v točkah od 184 do 191 obrazložitve tega sklepa, in sicer, da je tožeča stranka železniško progo odstranila v naglici in ne da bi pred tem pridobila potrebna sredstva.

205 Dalje, iz izpodbijanega sklepa izhaja, da je tožeča stranka še pred sprejetjem arbitražne odločbe z dne 17. decembra 2010 litovsko vlado večkrat obvestila o slabih straneh rekonstrukcije železniške proge (točke od 92 do 95 in 103 obrazložitve izpodbijanega sklepa).

206 Nazadnje, tožeča stranka ne more trditi, da je pred sprejetjem arbitražne odločbe z dne 17. decembra 2010 in zlasti v času dejanskega stanja izvajala načrt rekonstrukcije železniške proge. V več kot dveletnem obdobju, ki je preteklo med odstranitvijo železniške proge in arbitražno odločbo, tožeča stranka namreč ni začela popravil, in to kljub svojim trditvam v več dokumentih, da bi bila rekonstrukcija lahko končana bolj ali manj v dveh letih.

207 Ob upoštevanju navedenega je treba prvo trditev tožeče stranke zavrniti.

ii) Druga trditev: domnevne napake pri presoji v zvezi s tremi okoliščinami, omenjenimi v točki 192 obrazložitve izpodbijanega sklepa

208 Tožeča stranka z drugo trditvijo Komisiji v bistvu očita, da je storila napake pri presoji v zvezi s tremi okoliščinami, omenjenimi v točki 192 obrazložitve izpodbijanega sklepa. Natančneje, tožeča stranka izpodbija na eni strani utemeljenost treh okoliščin in na drugi strani možnost upoštevanja teh treh okoliščin kot dokazov, da ob odstranitvi železniške proge te ni imela namena rekonstruirati.

209 V zvezi s tem je dovolj spomniti, da se Komisija, kot je bilo ugotovljeno v točkah 196 in 197 zgoraj, za utemeljitev svoje ugotovitve obstoja kršitve konkurenčnega prava v izpodbijanem sklepu ni oprla na protikonkurenčno namero ali strategijo družbe LG.

210 Iz tega izhaja, da je treba drugo trditev drugega očitka tretjega dela drugega tožbenega razloga zavrniti kot brezpredmetno.

211 Iz tega sledi, da je treba drugi očitek tretjega dela in posledično tretji del drugega tožbenega razloga zavrniti.

d) Četrti del drugega tožbenega razloga: napake pri presoji in napačna uporaba prava pri analizi potencialnih učinkov zadevne prakse na konkurenco

212 Tožeča stranka poskuša s četrtim delom izpodbiti ugotovitev iz točk 202 in 203 obrazložitve izpodbijanega sklepa, da je bila z odstranitvijo železniške proge družbi LDZ v bistvu odvzeta najkrajša in najbolj neposredna pot od rafinerije do latvijskih pomorskih terminalov v Rigi in Ventspilsu ter da je to ravnanje lahko imelo protikonkurenčne učinke. Izpodbija tudi tri preudarke, na katerih po njenem mnenju temelji ta ugotovitev, in sicer, prvič, da je družba LDZ pred odstranitvijo železniške proge imela kredibilno možnost ponujati storitve železniške prevoza za naftne derivate družbe Orlen od rafinerije do sosednjega pomorskega terminala in tako izvajati protikonkurenčni pritisk na tožečo stranko, drugič, da družba LDZ po odstranitvi železniške proge ni več imela te možnosti in, tretjič, da je ta položaj pripeljal do omejevanja dostopa do trga opravljanja storitev železniškega prevoza naftnih derivatov od rafinerije do pomorskih terminalov v Klaipėdi, Rigi in Ventspilsu. Po mnenju tožeče stranke teh ugotovitev ne podpira nobena pravna ali dejanska okoliščina.

213 Natančneje, tožeča stranka trdi, da utemeljitev Komisije vsebuje na eni strani napačno uporabo prava (prvi očitek) in na drugi strani napake pri presoji (drugi očitek).

1) Prvi očitek: napačna uporaba prava

214 Tožeča stranka v podporo prvemu očitku, ki se nanaša na napačno uporabo prava, v bistvu navaja dve trditvi. S prvo trditvijo navaja, da odstranitev železniške proge 3. oktobra 2008 ni mogla imeti protikonkurenčnih učinkov. Tožeča stranka z drugo trditvijo trdi, da to, da železniška proga ni bila popravljena, družbi LDZ ni preprečilo, da bi bila učinkovita konkurentka in da bi tovor, ki se je prej prevažal po kratki poti in na katerega je posledično vplivala odstranitev železniške proge, v Latvijo prevažala po dolgi poti (v nadaljevanju: zadevni tovor).

i) Prva trditev: neobstoj protikonkurenčnih učinkov, povezanih z odstranitvijo železniške proge

215 Tožeča stranka trdi, da odstranitev železniške proge 3. oktobra 2008 ni mogla imeti protikonkurenčnih učinkov, ker železniška proga že od ustavitve prometa 2. septembra 2008 ni bila na voljo za promet. Po mnenju tožeče stranke sama odstranitev družbi LDZ ni odvzela najkrajše in najbolj neposredne poti od rafinerije do latvijskih pomorskih terminalov v Rigi in Ventspilsu, ker ji je bila ta pot odvzeta z ustavitvijo prometa en mesec prej. Niti družba LDZ niti tožeča stranka tudi pred odstranitvijo železniške proge nista imeli možnosti ponujati prevozne storitve na železniški progi, in to od 2. septembra 2008. Po mnenju tožeče stranke je razlog, iz katerega železniške proge ni bilo več mogoče uporabljati, torej nepomemben.

216 Poleg tega tožeča stranka meni, da ni nobenega dokaza, da bi bil položaj za družbo LDZ drugačen, če bi se 18. septembra 2008 odločila za možnost 1, to je postopno rekonstrukcijo, ki bi vključevala začetna popravila, namesto za možnost 2. V izpodbijanem sklepu naj bi se zgolj domnevalo, da bi družba LG v okviru tega hipotetičnega scenarija (in sicer če železniška proga 3. oktobra 2008 ne bi

bila odstranjena) lahko razmišljala, da bi začetna popravila začela pozneje. Vendar tožeča stranka meni, da je ta scenarij zelo malo verjeten. Najprej, ker zaradi finančne krize ni dobila sredstev za naložbo 40 milijonov LTL za obdobje 2009–2010, ni nobenega razloga za domnevo, da bi prejela obsežna sredstva, potrebna za začetna popravila, v višini 21,3 milijona LTL. Za začetna popravila bi morala izvesti isti postopek kot za samo takojšnjo rekonstrukcijo, vključno s tem, da bi morala zaprositi za sredstva države ali Unije. Dalje, možnost 1, ki vključuje začetna popravila, je bila veliko manj učinkovita od možnosti 2, zato naj bi bilo izjemno nerazumno, če bi se pozneje vseeno odločila za možnost 1. Nazadnje, tudi arbitražna odločba z dne 17. decembra 2010 naj bi jo verjetno spodbudila k temu, da si ni več prizadevala za začetna popravila. Zato po mnenju tožeče stranke noben element ne podpira domneve Komisije, v skladu s katero bi, če železniška proga ne bi bila odstranjena, lahko pozneje razmišljala o možnosti omejenega popravila, to je začetnih popravil v okviru postopne rekonstrukcije. Konkurenčni položaj v okviru hipotetičnega scenarija, ko železniška proga ne bi bila odstranjena, naj torej verjetno ne bi bil drugačen od *statusa quo*.

217 Poleg tega tožeča stranka ugotavlja, da ima kot upravljavka infrastrukture posebno odgovornost – zlasti glede varnosti njenega železniškega omrežja – v zvezi z zasnovo, vzdrževanjem in obratovanjem. Obveznost minimiziranja motenj v železniškem omrežju naj bi bila torej podrejena višji obveznosti vsakega upravljavca infrastrukture, ki je preprečiti nesreče in zagotavljati varnost prometa.

218 Komisija in intervenientka izpodbijata to trditev.

219 Uvodoma je treba spomniti, da je Komisija v izpodbijanem sklepu preučila ravnanje tožeče stranke, to je odstranitev železniške proge v naglici, ne da bi zbrala potrebna sredstva in izvedla običajne pripravljalne korake za njeno rekonstrukcijo (glej točke od 182 do 201 obrazložitve izpodbijanega sklepa). To ravnanje je opredelila kot prakso, ki pomeni zlorabo in ki zajema uporabo drugih sredstev od tistih v okviru normalne konkurence ter ki ima lahko protikonkurenčne učinke izrinjenja konkurence na trgu opravljanja storitev železniškega prevoza naftnih derivatov med rafinerijo in sosednjimi pomorskimi terminali, ker postavlja ovire za vstop na trg, ne da bi obstajala objektivna utemeljitev.

220 Komisija je torej odstranitev železniške proge kot tako dejansko opredelila kot ravnanje, ki pomeni zlorabo, in menila, da je ta odstranitev, neodvisno od ustavitve prometa na železniški progi 2. septembra 2008, lahko imela protikonkurenčne učinke na upoštevnem trgu. Natančneje, Komisija je menila, da odstranitev železniške proge družbi LDZ, ki deluje kot učinkovita konkurentka, lahko preprečuje ponujanje storitev na upoštevnem nadaljnjem trgu in izvajanje konkurenčnega pritiska na tožečo stranko.

221 V obravnavani zadevi je treba, prvič, poudariti, da je, kot poudarja Komisija, regulativni okvir, ki se uporablja, upravljavcem železniške infrastrukture, kot je tožeča stranka, nalagal obveznost, da čim bolj zmanjšajo motnje in izboljšajo učinkovitost železniškega omrežja. V primeru motenj v železniškem prometu je upravljavec železniške infrastrukture moral sprejeti vse potrebne ukrepe za vzpostavitev normalnega stanja.

222 Čeprav je tožeča stranka, kakor trdi sama, kot upravljavka infrastrukture na podlagi regulativnega okvira, ki se uporablja, imela posebno odgovornost zlasti kar zadeva varnost njenega železniškega omrežja v zvezi z zasnovo, vzdrževanjem in obratovanjem tega omrežja (uvodna izjava 17 Direktive 2004/49/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 29. aprila 2004 o varnosti na železnicah Skupnosti ter o spremembi Direktive Sveta 95/18/ES o izdaji licence prevoznikom v železniškem prometu in Direktive 2001/14/ES (Direktiva o varnosti na železnici) (UL, posebna

izdaja v slovenščini, poglavje 7, zvezek 8, str. 227) in člen 24 zakonika o železniškem prometu), se lahko zgolj ugotovi, da upravljavec infrastrukture na podlagi istega regulativnega okvira nima le obveznosti zagotavljati varnost prometa, ampak tudi obveznost, da čim bolj zmanjša motnje v železniškem omrežju in po motnji v vlakovnem prometu vzpostavi normalno stanje. Upravljavec infrastrukture mora upoštevati ti obveznosti. Torej je treba ugotoviti, da v obravnavani zadevi odstranitve celotne železniške proge ni bilo mogoče utemeljiti le z varnostnimi razlogi, saj je bila varnost ustrezno zagotovljena z ustavitvijo prometa 2. septembra 2008.

223 Drugič, ker je imela tožeča stranka prevladujoč položaj na upoštevnem trgu, je imela posebno odgovornost, da s svojim ravnanjem ne ogroža dejanske in neizkrivljene konkurence na tem trgu. Zato bi tožeča stranka, ko se je odločala, kako rešiti deformacijo na železniški progi, morala upoštevati odgovornost, ki jo je imela na podlagi člena 102 PDEU, in se izogniti izničenju vsake možnosti za to, da bi se v kratkem s postopno rekonstrukcijo zagotovilo ponovno obratovanje železniške proge, tako da bi izpolnila svojo obveznost, da čim bolj zmanjša motnje v železniškem omrežju z vzpostavitvijo normalnega stanja po motnji.

224 Iz tega sledi, da neodvisno od ustavitve prometa, do katere je prišlo prej, tožeča stranka z odstranitvijo celotne železniške proge v dejanskih in pravnih okoliščinah, upoštevanih v izpodbijanem sklepu, ni upoštevala posebne odgovornosti, ki jo je imela na podlagi člena 102 PDEU.

225 Tretjič, poudariti je treba, da čeprav je bila res že z ustavitvijo prometa na železniški progi 2. septembra 2008 družbi LDZ odvzeta možnost uporabe kratke poti za vstop na litovsko ozemlje, kot trdi tožeča stranka, ne more biti sporno, da je, kot poudarja Komisija, odstranitev železniške proge poslabšala položaj, ki je bil podan po ustavitvi prometa. Z odstranitvijo železniške proge je namreč ustavitev prometa, ki je po naravi začasna, postala stalna, v teh razmerah pa je bilo popolnoma nemogoče uporabljati železniško progo. Sprememba začasnega položaja v stalnega pa lahko vpliva na konkurenčni položaj, ker potencialni konkurenti ne bodo ravnali enako glede na to, ali menijo, da bo do ponovne vzpostavitve „normalnega“ stanja prišlo kratko- ali srednjeročno ali pa nikoli. V zvezi s tem je treba poleg tega poudariti, da je družba LDZ takrat, ko je družba Orlen nazadnje ocenila, da tožeča stranka železniške proge ne namerava v kratkem popraviti, umaknila vlogo za pridobitev licence za opravljanje dejavnosti na litovskem delu kratke poti do Latvije (glej točko 26 zgoraj). Poleg tega je odstranitev železniške proge *de facto* onemogočila izvedbo možnosti 1, ker prve faze te možnosti, se pravi lokalnih popravil na mestih železniške proge, ki niso omogočala varnega železniškega prometa, odtlej ni bilo več mogoče načrtovati. Dalje, odstranitev železniške proge v naglici in brez predhodne pridobitve potrebnih sredstev za njeno rekonstrukcijo je povečala tveganje – ki se je v obravnavani zadevi uresničilo – da bo varen železniški promet na kratki poti ponovno vzpostavljen šele več kot deset let pozneje.

226 Ta odstranitev je lahko vključevala učinke izrinjenja s trga v obliki težjega dostopa do tega trga, ker so za dostop veljali manj ugodni pogoji. Zato je treba ugotoviti, da je odstranitev železniške proge lahko imela protikonkurenčne učinke na upoštevnem trgu.

227 Ob upoštevanju navedenega je treba ugotoviti, da tožeča stranka napačno trdi, da v okviru hipotetičnega scenarija konkurenčni položaj ne bi bil drugačen od *statusa quo*. Ta položaj bi namreč lahko bil drugačen, ker se je zaradi odstranitve železniške proge v naglici in brez zagotovitve potrebnih sredstev za njeno rekonstrukcijo poslabšal položaj, ki je obstajal ob ustavitvi

prometa, saj se je ta po naravi začasna ustavitev spremenila v položaj, v katerem je uporaba železniške proge postala popolnoma nemogoča. Prav tako je odstranitev železniške proge otežila njeno popravilo, saj je možnost 1 postala nemogoča, možnosti 2 pa ni bilo mogoče izvesti v celoti.

228 Te ugotovitve ni mogoče ovreči z drugimi trditvami, ki jih navaja tožeča stranka.

229 Prvič, glede trditve, da tožeča stranka zaradi finančne krize ni dobila sredstev za naložbo v rekonstrukcijo v višini 40 milijonov LTL za obdobje 2009–2010 in da zato ni imela razloga za domnevo, da bo prejela obsežna sredstva, zahtevana za začetna popravila, v višini 21,3 milijona LTL, in to toliko manj, ker bi za ta začetna popravila morala izvesti isti postopek kot za samo takojšnjo rekonstrukcijo, vključno s tem, da bi morala zaprositi za sredstva države ali Unije, je treba ugotoviti, da hoče tožeča stranka s to trditvijo v bistvu utemeljiti izvedbo možnosti 2. Vendar Komisija tožeči stranki ne očita, da se je odločila za možnost 2 namesto za možnost 1, temveč ji očita način izvajanja možnosti 2, zlasti dejstvo, da je tožeča stranka dela za odstranitev železniške proge začela brez vsakršne priprave na rekonstrukcijo, kar je onemogočilo izvedbo možnosti 1. Ker je odstranitev železniške proge omejila izbiro možnosti in preprečila ponovno vzpostavitev prometa na kratki poti do Latvije, tožeča stranka ni mogla izpolniti obveznosti, ki jih je imela kot podjetje, ki ima monopol in ki ga je država pooblastila za upravljanje železniškega omrežja. Zato vprašanje, ali bi tožeča stranka lahko prejela obsežna sredstva za začetna popravila, ne more izpodbiti analize Komisije.

230 Tožeča stranka s to trditvijo vsekakor potrjuje, da se je zavedala, kako bi morala ustrezno ravnati po ustavitvi prometa na železniški progi 2. septembra 2008. Komisija je v zvezi s tem v točki 49 obrazložitve izpodbijanega sklepa poudarila, da je tožeča stranka za hitro odstranitev železniške proge porabila 107.000 EUR, ne da bi zaprosila za potrebna sredstva za njeno rekonstrukcijo in ne da bi začela upravni postopek za njihovo pridobitev. V obravnavani zadevi pa je tožeča stranka ne le prepozno zaprosila za državna sredstva (glej točko 173 zgoraj), ampak tudi ni dokončala upravnega postopka, potrebnega za pridobitev sredstev Unije (glej točko 175 zgoraj).

231 Drugič, trditve, da je bila možnost 1 veliko manj učinkovita od možnosti 2 in da bi bilo izjemno nerazumno, če bi tožeča stranka vseeno pozneje izvedla možnost 1, ni mogoče sprejeti, ker Komisija tožeči stranki ni očitala, da se je odločila za možnost 2 namesto za možnost 1, ampak to, da je v naglici odstranila železniško progo, ne da bi predhodno pridobila potrebna sredstva za njeno rekonstrukcijo.

232 Tretjič, glede trditve, da je tudi arbitražna odločba z dne 17. decembra 2010 tožečo stranko verjetno spodbudila k temu, da si ni več prizadevala za začetna popravila v okviru hipotetične izvedbe možnosti 1, je treba spomniti, kot je Komisija poudarila v točki 89 obrazložitve izpodbijanega sklepa, da je bila ta arbitražna odločba omejena, kar zadeva predmet njene analize in upoštevano obdobje. Zadevna arbitražna odločba se je namreč nanašala le na razlago člena poslovnega sporazuma, ki sta ga leta 1999 sklenili tožeča stranka in družba Orlen, v njej pa so bila analizirana dejstva iz obdobja pred 30. septembrom 2008. Tako v tej arbitražni odločbi ni bila preučena odstranitev železniške proge, do katere je prišlo oktobra 2008. Poleg tega je treba spomniti, da je morala tožeča stranka na podlagi regulativnega okvira, ki se uporablja, sprejeti vse potrebne ukrepe, da na železniški progi po motnji vzpostavi normalno stanje. Zato se tožeča stranka ne more sklicevati na arbitražno odločbo z dne 17. decembra 2010 kot podlago za trditev, da se je lahko odločila, da ne zaprosi za potrebna sredstva za izvedbo rekonstrukcije železniške proge in ponovno vzpostavitev prometa na tej progi.

233 Zato je treba ugotoviti, da Komisija ni napačno uporabila prava, ko je v izpodbijanem sklepu menila, da je odstranitev železniške proge kot taka, neodvisno od predhodne ustavitve prometa na njej, lahko imela protikonkurenčne učinke na trgu.

234 Iz tega sledi, da je treba prvo trditev prvega očitka četrtega dela zavrniti.

ii) Druga trditev: neobstoj popravil železniške proge družbi LDZ ni preprečil, da bi bila učinkovita konkurentka

235 Tožeča stranka trdi, da to, da železniška proga ni bila popravljena, družbi LDZ ni preprečilo, da bi bila učinkovita konkurentka in da bi zadevni tovor prevažala po dolgi poti do Latvije. Prvič, tožeča stranka trdi, da bi bilo po ustavitvi prometa 2. septembra 2008 železniško progo mogoče znova uporabljati šele po obsežnih obnovitvenih delih ne glede na to, ali bi se izvedla možnost 1 ali možnost 2. Zato je po mnenju tožeče stranke edino pomembno pravno vprašanje, ali bi to, da železniška proga ni bila popravljena, družbi LDZ, ki bi delovala kot učinkovita konkurentka, lahko preprečilo ponujanje storitev na upoštevnem trgu in izvajanje konkurenčnega pritiska na tem trgu. Vendar naj to vprašanje ne bi bilo preučeno v izpodbijanem sklepu, v katerem je bila odstranitev železniške proge zgolj opredeljena kot protikonkurenčno ravnanje, medtem ko naj ta odstranitev kot taka ne bi imela nobenega učinka na konkurenco. Drugič, Komisija naj ne bi dokazala, da bi neobstoj popravila verjetno imel učinek izrinjenja, ampak naj bi le napačno omenila precej manj strogo pravno merilo, in sicer merilo potencialnega omejevanja konkurence. Tretjič, v izpodbijanem sklepu naj tudi ne bi bilo preučeno, ali bi družba LDZ po ustavitvi prometa lahko konkurirala družbi LG v zvezi z zadevnim tovorom na isti poti, to je na dolgi poti do Latvije.

236 Komisija in intervenientka izpodbijata to trditev.

237 V obravnavani zadevi je treba v zvezi s trditvijo, da odstranitev železniške proge ni imela učinka na konkurenco, ker naj bi tak učinek imel neobstoj popravila po ustavitvi prometa, najprej ugotoviti, da v izpodbijanem sklepu ni bilo preučeno, ali je neobstoj popravila železniške proge družbi LDZ lahko preprečil ponujanje storitev na upoštevnem trgu in izvajanje konkurenčnega pritiska na tožečo stranko. Ker pa je Komisija uspela dokazati, da je odstranitev železniške proge kot tako mogoče opredeliti kot prakso, ki ima lahko naravo zlorabe, ta preučitev ni bila potrebna.

238 Zato v nasprotju s tem, kar trdi tožeča stranka, Komisiji, ker je uspela dokazati, da ima odstranitev železniške proge lahko potencialne učinke na konkurenco, ni bilo treba preučiti, ali bi tudi neobstoj popravila železniške proge lahko imel take učinke. Vsekakor je treba poudariti, da je Komisija pri analizi protikonkurenčnih učinkov odstranitve železniške proge upoštevala neobstoj popravila železniške proge. Komisija je namreč preučila vpliv odstranitve železniške proge na možnost njenega popravila in torej na možnost, da bi tožeča stranka izpolnila obveznost, da po deformaciji vzpostavi normalno stanje, to je obveznost, ki jo ima kot upravljavec litovske železniške infrastrukture in podjetje s prevladujočim položajem na trgu.

239 Kar zadeva to, da naj Komisija ne bi pravno zadostno dokazala, da je neobstoj popravila železniške proge lahko imel protikonkurenčne učinke, s tem da je uporabila le manj strogo pravno pravilo od pravila obstoja učinka izrinjenja, je treba neodvisno od vprašanja, ali sta izraza „zmožen“ (*capable* v angleščini) in „verjeten“ (*likely* v angleščini), kot trdi Komisija, medsebojno zamenljiva, ugotoviti, da je v obravnavani zadevi preučila verjetne učinke odstranitve železniške proge (točke od 317 do 324 in 363 obrazložitve izpodbijanega sklepa).

240 Glede tega, da naj bi Komisija morala preučiti, ali je neobstoj popravila železniške proge po ustavitvi prometa družbi LDZ lahko preprečil, da bi tožeči stranki konkurirala na dolgi poti do Latvije v zvezi z zadevnim tovorom, to je količinami, ki so se do 2. septembra 2008 prevažale po kratki poti, je treba po zgledu Komisije ugotoviti, da ta trditev temelji na predpostavki, da je odstranitev železniške proge vplivala le na količine, ki so se po kratki poti do Latvije prevažale do 2. septembra 2008.

241 Vendar je Komisija v točki 158 obrazložitve izpodbijanega sklepa upoštevni trg na podlagi pristopa O&N (izvorni in namembni kraj) opredelila kot trg naftnih derivatov družbe Orlen, ki so se izvažali po morski poti, to je trg železniškega prevoza naftnih derivatov od rafinerije do pomorskih terminalov v Klaipėdi, Rigi in Ventspilsu. Zato tovor, ki ga je potencialno prizadela odstranitev železniške proge, ni bil omejen na razmeroma majhne količine naftnih derivatov, ki so se prevažale po železniški progi pred ustavitvijo prometa septembra 2008, temveč je predstavljal zelo velik del proizvodnje rafinerije družbe Orlen, ki je bil namenjen izvozu po morski poti na mednarodne trge.

242 Ker tožeča stranka ni izpodbijala opredelitve upoštevnega trga v izpodbijanem sklepu, Komisiji ni mogoče očitati nobene napake, ker ni preučila, ali je neobstoj popravila železniške proge po ustavitvi prometa družbi LDZ lahko preprečil, da konkurira tožeči stranki na dolgi poti do Latvije samo v zvezi z zadevnim tovorom.

243 Ob upoštevanju navedenega je treba ugotoviti, da Komisiji ni mogoče očitati nobene napake, ker ni preučila, ali je neobstoj popravila železniške proge lahko imel protikonkurenčne učinke na zadevnem trgu.

244 Zato je treba zavrniti drugo trditev prvega očitka četrtega dela in posledično prvi očitek v celoti.

2) Drugi očitek: napake pri presoji v zvezi z možnostjo, ki jo je imela družba LDZ, da družbi LG konkurira na dolgi poti do Latvije

245 Tožeča stranka z drugim očitkom Komisiji v bistvu očita, da je storila napako pri presoji s tem, da je menila, da je družba LDZ imela kredibilno možnost, da ji konkurira na kratki poti do Latvije, ne pa na dolgi poti.

246 Tožeča stranka v podporo drugemu očitku v bistvu navaja dva sklopa trditev. Tožeča stranka s prvim sklopom trditev izpodbija analizo v izpodbijanem sklepu v zvezi z obstojem ovir za vstop na trg in zlasti ugotovitev, da je bila družba LDZ na dolgih poteh do latvijskih pomorskih terminalov bolj odvisna od družbe LG (točke od 290 do 308 obrazložitve izpodbijanega sklepa). Tožeča stranka poskuša z drugim sklopom trditev ovreči ugotovitev v izpodbijanem sklepu, da dolge poti do latvijskih pomorskih terminalov niso bile donosne v primerjavi s potjo do Klaipėde (točke od 309 do 316 obrazložitve izpodbijanega sklepa).

i) Trditve, s katerimi se izpodbija obstoj ovir za vstop na trg

247 Tožeča stranka s prvim sklopom trditev zanika obstoj domnevnih ovir za vstop na trg in zlasti navedbo v izpodbijanem sklepu, da je bila družba LDZ bolj odvisna (točka 300 obrazložitve izpodbijanega sklepa) od prvotnega vertikalno integriranega izvajalca (točka 293 obrazložitve izpodbijanega sklepa), to je od same tožeče stranke, ne le na 34 kilometrih na litovskem ozemlju (kratka pot), ampak tudi na daljši 152-kilometrski razdalji (dolga pot). Tožeča stranka izpodbija

tudi ugotovitev v izpodbijanem sklepu, da je s predhodnega vidika ta položaj pomenil bistveno večje tveganje za družbo LDZ kot pa izvajanje njenih dejavnosti na kratkih poteh do latvijskih pomorskih terminalov (točka 301 obrazložitve izpodbijanega sklepa). Natančneje, tožeča stranka poskuša vzbuditi dvom o ugotovitvi v izpodbijanem sklepu, v skladu s katero se je prošnja za dodelitev zmogljivosti v zvezi z dolgo potjo do Latvije, ki jo je vložila družba LDZ, nanašala na precej daljše in bistveno bolj prometne poti v Litvi ter je bila zato bolj zapletena, kar je povečalo napetosti med to družbo in upravljavcem železniške infrastrukture, to je družbo LG (točka 297 obrazložitve izpodbijanega sklepa).

248 V zvezi s tem tožeča stranka trdi, prvič, da odločitev o razdelitvi infrastrukturnih zmogljivosti v Litvi ne sprejema ona, ampak litovski inšpektorat za železnice (v nadaljevanju: VGI) pod nadzorom ministrstva za promet in komunikacije. VGI mora odločitve sprejeti nediskriminatorno in v strogem štirimesečnem roku. Drugič, družba LDZ naj bi v 28 dneh po vložitvi prošnje dobila vsa potrebna regulativna dovoljenja za neodvisno opravljanje dejavnosti na prvem delu dolge poti v Litvi, to je od latvijske meje do Radviliškisa (Litva). Nič naj ne bi kazalo, da je bilo družbi LDZ težko ali bolj zapleteno dobiti tudi potrebna dovoljenja za drugi odsek dolge poti. Tretjič, Komisija naj bi v izpodbijanem sklepu priznala, da ni bilo tveganj presežne zmogljivosti na dolgi poti in posledično tveganja napetosti v odnosu s tožečo stranko. Četrtič, za tožečo stranko naj bi kot za edino upravljavko železniške infrastrukture v Litvi veljala obveznost prepovedi diskriminacije tudi v zvezi z dodatnimi železniškimi storitvami. Na podlagi ničesar naj ne bi bilo mogoče domnevati, da ne bi spoštovala svojih obveznosti. Petič, izjemno malo verjetno naj bi bilo, da sta bila postopek odobritve in opravljanje dodatnih storitev preprosta na 34 kilometrih (kratka pot) oziroma 60 kilometrih (prvi odsek dolge poti) na litovskem ozemlju, vendar zelo težavna na dodatnih 92 kilometrih (drugi odsek dolge poti).

249 Poleg tega tožeča stranka zanika, da je bila družba LDZ lahko bolj odvisna od nje pri pridobivanju informacij o pogojih dostopa in pristojbinah v zvezi z dolgo potjo kot pri pridobivanju informacij v zvezi s kratko potjo. Po mnenju tožeče stranke so namreč vse upoštevne informacije objavljene v litovskem uradnem listu in na spletnem mestu VGI, ki mora zagotavljati nediskriminatoren dostop do infrastrukture in določiti pristojbine. Čeprav v programu omrežja za obdobje 2008–2009 ni naveden točen znesek pristojbin za dodatne železniške storitve, so bile vse pristojbine za infrastrukturo objavljene in javno znane. Med temi informacijami naj bi bile tudi formule, uporabljene za izračun pristojbin. Ko je VGI izračunal te pristojbine, so bile objavljene, preden je bil uveden poseben vozni red, kar je vsakemu prosilcu omogočilo, da je zlahka izračunal dejanske pristojbine. Poleg tega, tudi če bi še obstajala določena negotovost glede točnega zneska pristojbin za dodatne storitve, naj ne bi bilo verjetno, da ta domnevna nepreglednost ne pomeni ovire za vstop na kratko pot in prvi odsek dolge poti v Litvi (za katerega je družba LDZ dobila vsa zahtevana dovoljenja), pomeni pa pomembno oviro za vstop na drugi odsek dolge poti.

250 Komisija in intervenientka izpodbijata ta sklop trditev.

251 V zvezi s tem je treba poudariti, da je Komisija v izpodbijanem sklepu v bistvu menila, da je odstranitev vseh 19 kilometrov železniške proge, zaradi česar je bila krajša in bolj neposredna pot od rafinerije do latvijske meje nedostopna konkurentom, ravnanje, pri katerem so bila uporabljena drugačna sredstva od tistih v okviru normalne konkurence in ki je lahko imelo potencialne protikonkurenčne učinke na nadaljnjem trgu opravljanja storitev železniškega prevoza naftnih derivatov do pomorskih terminalov v Klaipėdi, Rigi in Ventspilsu (točke 2, 177 in 202 obrazložitve izpodbijanega sklepa).

252 Najprej, Komisija je menila, da je družba LDZ pred odstranitvijo železniške proge imela kredibilno priložnost prevažati naftne derivate družbe Orlen, namenjene pomorskemu izvozu, od rafinerije do latvijskih pomorskih terminalov po kratki poti do Latvije. Komisija je poudarila tudi, da je tožečo stranko resno skrbela možnost, da bi družba Orlen uporabila storitve železniškega prevoza družbe LDZ. Poleg tega je Komisija ugotovila, da sta družbi Orlen in LDZ dve leti preučevali to možnost, da je predsednik upravnega odbora družbe Orlen izjavil, da so ta pogajanja pomenila pritisk na družbo LG, in da je družba LDZ vložila vlogo za pridobitev licence za opravljanje dejavnosti na litovskem delu kratke poti do Latvije, ne pa na dolgih poteh do latvijskih pomorskih terminalov. Vendar je Komisija nato opravila analizo prevoznih zmogljivosti in stroškov prevoza. Komisija je namreč za potrditev te presoje ugotovila, prvič, da se na podlagi tehničnih preudarkov in preudarkov o zmogljivostih naftni derivati družbe Orlen lahko prevažajo do latvijskih pomorskih terminalov, drugič, da sta latvijska pomorska terminala kredibilna alternativa pristanišču Klaipėda pri ravnanju z naftnimi derivati, tretjič, da je za družbo Orlen vprašanje stroškov železniškega prevoza glavni dejavnik pri izbiri poti, četrtič, da so stroški železniškega prevoza odvisni od dolžine poti in države članice, v kateri se prevoz opravlja, ter petič, da je družba LDZ lahko oddala konkurenčno ponudbo na kratki poti do latvijskih pomorskih terminalov.

253 Dalje, Komisija je menila, da družba LDZ po odstranitvi železniške proge nima več te možnosti ponujati konkurenčne storitve železniškega prevoza za naftne derivate družbe Orlen od rafinerije do sosednjih pomorskih terminalov ter posledično ne more izvajati konkurenčnega pritiska na družbo LG zaradi velikih ovir za vstop v železniški sektor in konkurenčnih neugodnosti, ki so lastne temu sektorju in s katerimi se spopadajo prevozniki v železniškem prometu, ki konkurirajo subjektu, ki je že dejaven na trgu in je zadolžen tudi za upravljanje infrastrukture.

254 Po mnenju Komisije je bila edina možnost, da bi družba LDZ ponujala konkurenčne storitve železniškega prevoza za naftne derivate družbe Orlen, ta, da poskusi biti dejavna na poti do Klaipėde ali na dolgih poteh do latvijskih pomorskih terminalov. Vendar je Komisija ugotovila, da se pot do Klaipėde, dolga 228 kilometrov, v celoti nahaja na ozemlju Litve in da precejšen del dolgih poti do latvijskih pomorskih terminalov prečka ozemlje Litve (152 km). Komisija je torej menila, da ima tožeča stranka konkurenčno prednost na lastnem omrežju ter da je konkurenčni položaj družbe LDZ na poti do Klaipėde in dolgih poteh do latvijskih pomorskih terminalov šibkejši kot na kratkih poteh do teh pomorskih terminalov.

255 Komisija je podrobno predstavila tudi ovire za vstop na trg in konkurenčne neugodnosti, s katerimi se lahko potencialni konkurent, kot je družba LDZ, spopada v omrežju tožeče stranke. Komisija se je osredotočila na največje ovire za vstop, in sicer na dostop do železniške infrastrukture in dodatnih železniških storitev (točke od 293 do 304 obrazložitve izpodbijanega sklepa) ter na pomanjkanje informacij o pogojih vstopa na trg in njihovo nepreglednost (točke od 305 do 308 obrazložitve izpodbijanega sklepa). Dodala je, da tudi če bi družba LDZ lahko ponujala storitve železniškega prevoza za naftne derivate družbe Orlen na dolgih poteh do latvijskih pomorskih terminalov, ne da bi naletela na ovire pri vstopu, bi bile te poti manj donosne v primerjavi s potjo do Klaipėde, tako da te dolge poti do latvijskih pomorskih terminalov niso bile konkurenčna alternativa za pot do Klaipėde.

256 Nazadnje, Komisija je ugotovila, da je to povzročilo omejevanje dostopa do trga opravljanja storitev železniškega prevoza naftnih derivatov od rafinerije do pomorskih terminalov v Klaipėdi, Rigi in Ventspilsu.

257 Na prvem mestu, v obravnavani zadevi je treba najprej poudariti, da želi tožeča stranka s svojimi trditvami le izpodbijati dodatne presoje, ki jih je Komisija opravila v točki 208 in naslednjih točkah obrazložitve izpodbijanega sklepa, ne dvomi pa o glavnih presojah, predstavljenih v točkah od 205 do 207 obrazložitve izpodbijanega sklepa, v skladu s katerimi je družba LDZ pred odstranitvijo železniške proge v bistvu imela kredibilno priložnost prevažati naftne derivate družbe Orlen, namenjene pomorskemu izvozu, od rafinerije do latvijskih pomorskih terminalov po kratki poti do Latvije. Glede odločitev o odobritvi železniških infrastrukturnih zmogljivosti je treba tako kot Komisija poudariti, da se v izpodbijanem sklepu ne izpodbija dejstvo, da te odločitve sprejme VGI. V zvezi s tem je Komisija v točki 296 obrazložitve izpodbijanega sklepa priznala, da so bile za dodelitev zmogljivosti v Litvi prošnje za dostop do železniške infrastrukture vložene pri VGI, ki je preveril, ali so popolne. Vendar je Komisija v nadaljevanju pojasnila, ne da bi ji tožeča stranka pri tem nasprotovala, da je ta stranka opravila tehnično oceno prošenj in pripravila osnutek voznega reda za VGI. Zato je bila, kot trdi Komisija, prošnja družbe LDZ za dodelitev zmogljivosti dejansko odvisna od ocene, ki jo je opravila tožeča stranka. Poleg tega se je prošnja za dodelitev zmogljivosti razlikovala od vloge za pridobitev regulativnih dovoljenj, kot je varnostno spričevalo, potrebno za opravljanje dejavnosti v Litvi. Zato, kot pravilno poudarja Komisija, ni pomembno, da je družba LDZ, kot trdi tožeča stranka, potrebovala 28 dni za pridobitev vseh potrebnih regulativnih dovoljenj po vložitvi vloge za neodvisno delovanje na delu litovskega odseka dolgih poti do latvijskih pomorskih terminalov. Ocena ovir za vstop, opravljena v izpodbijanem sklepu, namreč ne temelji na težavah pri pridobitvi regulativnih dovoljenj, ampak na težavah pri pridobitvi zmogljivosti.

258 Na drugem mestu, glede trditve o domnevnih omejitvah zmogljivosti na dolgih poteh do latvijskih pomorskih terminalov je treba poudariti, kot je storila Komisija, da se v izpodbijanem sklepu ni navajalo, da na teh poteh obstajajo take omejitve. V izpodbijanem sklepu je bilo nasprotno navedeno, da so bile prošnje za zmogljivosti bolj zapletene. Te prošnje so bile namreč odvisne od ocene, ki jo je tožeča stranka opravila v zvezi z daljšo potjo v Litvi, ki je bolj prometna kot litovski del kratke poti do Latvije (točka 297 obrazložitve izpodbijanega sklepa). Tveganja za navzkrižja vlakovnih poti so bila večja na dolgih poteh do latvijskih pomorskih terminalov, ker so se te poti že uporabljale, medtem ko se je litovski del kratke poti uporabljal izključno za prevoz naftnih derivatov družbe Orlen (točka 298 obrazložitve izpodbijanega sklepa).

259 Na tretjem mestu, glede trditve, da je za tožečo stranko veljala obveznost prepovedi diskriminacije tudi v zvezi z dodatnimi železniškimi storitvami, je treba poudariti, da je bilo v točkah od 293 do 300 in 303 obrazložitve izpodbijanega sklepa navedeno, da prenos načela prepovedi diskriminacije, določenega v Direktivi 2001/14, v litovsko pravo tožeči stranki pušča manevrski prostor, zaradi katerega je lahko določila neugodne pogoje za dostop do železniške infrastrukture in zagotavljanje dodatnih železniških storitev. Natančneje, Komisija je v točkah 293 in 294 obrazložitve izpodbijanega sklepa pojasnila, da zagotavljanje dodatnih železniških storitev ni nujno regulirano ali da je regulirano na način, ki pušča določen manevrski prostor glede cen in kakovosti storitve, ki se opravlja. To naj bi veljalo za nekatere storitve vzdrževanja (za vozni park), za dostop do nekaterih objektov in naprav (kot so ranžirne postaje ali parkirišča in čistilne naprave za vozni park) ali za pomoč (zlasti v primeru okvare vlaka, ki moti promet). Torej, če bi novi subjekt, kot je družba LDZ, uporabljal storitve prvotnega izvajalca, v obravnavani zadevi tožeče stranke, bi ta lahko večinoma določil pogoje, pod katerimi bi se te storitve zagotavljale, kar bi vodilo do negotovosti glede kakovosti in stroškov teh storitev. Vendar je treba ugotoviti, da tožeča stranka ne nasprotuje vsem tem ugotovitvam, ampak trdi le, da ni mogoče na podlagi ničesar domnevati, da ne bi spoštovala svojih obveznosti.

260 Na četrtem mestu, glede trditev, s katerimi se izpodbija ugotovitev v izpodbijanem sklepu, v skladu s katero je bila družba LDZ bolj odvisna od tožeče stranke pri pridobivanju informacij o pogojih dostopa in pristojbinah v zvezi z dolgo potjo kot pri pridobivanju teh informacij o kratki poti, je treba tako kot Komisija pojasniti, da se v izpodbijanem sklepu priznava, da so bile formule, uporabljene za izračun infrastrukturnih pristojbin, javne. Vendar je Komisija menila tudi, da bi bila družba LDZ na daljši poti v Litvi toliko bolj izpostavljena pomanjkanju informacij o pogojih dostopa do in cenah dodatnih železniških storitev ter njihovi nepreglednosti. Natančneje, Komisija je v točki 308 obrazložitve izpodbijanega sklepa poudarila, da je v programu omrežja za obdobje 2008–2009 (Network Statement of 2008-2009) tožeče stranke opredeljena le formula za izračun pristojbin za dostop do litovske železniške infrastrukture. V tem dokumentu namreč niso bile navedene dejanske pristojbine za dodatne železniške storitve, ampak je bilo navedeno le, da se te dodatne storitve zaračunajo v skladu z veljavnimi predpisi. Vendar se zdi, da tožeča stranka ne izpodbija te trditve, saj v svojih pisanjih trdi, da tudi če bi še obstajala določena negotovost glede točnega zneska pristojbin za dodatne storitve, ne bi bilo verjetno, da ta domnevna nepreglednost ne pomeni ovire za vstop na kratko pot in prvi odsek dolge poti v Litvi, pomeni pa pomembno oviro za vstop na drugi odsek dolge poti. Poleg tega tožeča stranka s trditvijo, da čeprav v programu omrežja za obdobje 2008–2009 ni bil naveden točen znesek pristojbin za dodatne železniške storitve, so bile vse pristojbine za infrastrukturo objavljene in javno znane, implicitno potrjuje, da v tem dokumentu niso bile navedene dejanske pristojbine za dodatne železniške storitve. V zvezi s tem je treba poudariti, da je bil ta dokument predložen Splošnemu sodišču v odgovor na ukrepe procesnega vodstva, sprejete v tej zadevi (glej točko 65 zgoraj), in da v njem v resnici ni naveden znesek dejanskih pristojbin za dodatne železniške storitve. Poleg tega je treba, kot je storila Komisija, poudariti, da v izpodbijanem sklepu ni bilo ugotovljeno, da obstaja nepreglednost le glede dolge poti do Latvije, ampak da nepreglednost cen, zaračunanih za dodatne železniške storitve, povečuje tveganje za družbo LDZ na dolgi poti, pa tudi na poti do Klaipėde, medtem ko to ne velja za kratko pot, ker družba LDZ na tej poti ni odvisna od dodatnih storitev tožeče stranke oziroma je kvečjemu precej manj odvisna od teh storitev (točka 307 obrazložitve izpodbijanega sklepa).

261 Zato v nasprotju s tem, kar trdi tožeča stranka, Komisija ni storila napake pri presoji s tem, da je menila, da nepreglednost glede točnega zneska pristojbin za dodatne storitve pomeni oviro za vstop na dolgo pot in na pot do Klaipėde.

262 Na petem in zadnjem mestu, glede trditve, ki jo je tožeča stranka navedla v repliki in v skladu s katero rokopis brez datuma, na katerega se Komisija sklicuje v odgovoru na tožbo, ne obravnava vprašanja, ali opravljanje dejavnosti na dolgi poti pomeni večje tveganje za družbo LDZ (točka 283 obrazložitve izpodbijanega sklepa), je treba najprej poudariti, da čeprav je zadevni dokument omenjen v točkah od 97 do 99 ter točki 316, podtočka 3, obrazložitve izpodbijanega sklepa, ga tožeča stranka ni izpodbijala le v repliki. Poleg tega, čeprav se dokument ne nanaša izrecno na družbo LDZ, ampak na latvijskega izvajalca, ki je potencialni konkurent družbe LG, so v njem preučene morebitne grožnje za interese pomorskega terminala v Klaipėdi, v rubriki „Obramba Latvije“ pa naštete različne ovire za vstop, ki bi jih tožeča stranka lahko postavila za vse konkurente iz Latvije, vključno z družbo LDZ. Zato je bil v nasprotju s tem, kar trdi tožeča stranka, zadevni dokument v izpodbijanem sklepu lahko obravnavan kot eden od dokazov, da opravljanje dejavnosti na dolgi poti pomeni bistveno večje tveganje za družbo LDZ.

263 Iz vsega navedenega izhaja, da z nobeno od trditev tožeče stranke ni mogoče izpodbiti ugotovitev v izpodbijanem sklepu v zvezi z ovirami za vstop na trg in zlasti ugotovitve, da bi bila družba LDZ bolj odvisna od tožeče stranke kot prvotnega vertikalno integriranega izvajalca.

264 Iz tega sledi, da je treba prvi sklop trditev drugega očitka četrtega dela zavrniti.

ii) Trditve, s katerimi se izpodbija dejstvo, da dolge poti do latvijskih pomorskih terminalov niso bile konkurenčne v primerjavi s potjo do Klaipėde

265 Tožeča stranka z drugim sklopom trditev izpodbija navedbo v izpodbijanem sklepu, da dolge poti do latvijskih pomorskih terminalov niso bile konkurenčne v primerjavi s potjo do Klaipėde (točki 288 in 310 obrazložitve izpodbijanega sklepa), tako da bi družba LDZ lahko izvajala konkurenčni pritisk na družbo LG le na kratkih poteh do teh terminalov, to je, če bi bila železniška proga popravljena.

266 Na prvem mestu, po mnenju tožeče stranke ta trditev ni verjetna iz več razlogov.

267 Prvič, družba LDZ naj bi družbi Orlen po ustavitvi prometa v dopisu z dne 29. septembra 2008 predlagala, da bo storitve železniškega prevoza do Rige zanjo opravljala tako po kratki poti kot po dolgi poti do Latvije. Družba LDZ naj bi torej sama očitno domnevala, da lahko učinkovito konkurira na dolgi poti tudi v zvezi s proizvodi družbe Orlen, ki jih je družba LG prevažala do Klaipėde. Drugič, družba LG naj bi v internem dokumentu iz leta 2009 ugotovila, da razlike med kratko in dolgo potjo z vidika razdalje in cen niso bistvene. Zato naj ne bi bilo verjetno, da bi družba LDZ lahko konkurirala družbi LG le na kratki poti, ne pa tudi na dolgi poti. Tretjič, med tremi potmi naj ne bi bilo velikih razlik v ceni, kar se tudi zdi običajno, ker so vse del istega geografskega trga. Okoliščina, da bi družba LDZ lahko izvajala pritisk na tožečo stranko v zvezi s proizvodi družbe Orlen, ki se prevažajo do Klaipėde, le po kratki poti (če bi bila železniška proga rekonstruirana ali popravljena), naj bi bila zato izjemno malo verjetna.

268 Na drugem mestu, tožeča stranka meni, da tudi primerjava stroškov, ki jo je opravila Komisija, vsebuje številne napake.

269 Po mnenju tožeče stranke že izrazi, ki jih je uporabila Komisija, dokazujejo, da primerjava stroškov ni temeljila na trdni in zanesljivi analizi. Komisija tako priznava, da „ne more točno opredeliti učinka teh strukturnih razlik na stroške prevoza“ in da so bile „metode razčlenitve stroškov, ki sta jih uporabljali družbi LG in LDZ, […] lahko različne, kar je lahko vplivalo na njune ocene [stroškov]“. Navaja tudi, da ni jasno, „ali“ imajo latvijska pristanišča veliko konkurenčno prednost v primerjavi s Klaipėdo, kar zadeva skupne stroške pomorskega prevoza, in pojasnjuje, da se kratka pot do Rige „zdi najbolj zanimiva“. Poleg tega, ko je Komisija primerjala razčlenitev stroškov tožeče stranke in družbe LDZ, je bil največji element stroškov družbe LDZ na latvijskem odseku dolge poti do Rige kategorija „drugo“, medtem ko so „drugi“ stroški tožeče stranke predstavljali le precej manjši odstotni delež vseh njenih stroškov na litovskem odseku dolge poti do Rige ali Ventspilsa. Poleg tega naj Komisija ne bi upoštevala dejstva, da sta tožeča stranka in družba LDZ uporabljali popolnoma različni metodi razčlenitve stroškov, zaradi česar je bila vsaka primerjava stroškov samovoljna. Na primer, na podlagi podatkov, ki jih je uporabila Komisija, so bili stroški tožeče stranke na tonski kilometer (tkm) precej statični in se niso spreminjali glede na razdaljo, medtem ko so se ocenjeni stroški družbe LDZ zniževali na daljših poteh zaradi ocene, v skladu s katero so bili stroški natovarjanja in raztovarjanja tovora fiksni stroški, katerim so se nato prišteli dejanski stroški prevoza sorazmerno z dolžino poti in količino tovora.

270 Poleg tega tožeča stranka meni, da tudi če so podatki v preglednici št. 5 izpodbijanega sklepa, naslovljeni „Stroški na tono za prevoz naftnih derivatov družbe Orlen (dolge poti in pot do Klaipėde)“, temeljili na primerljivih metodah razčlenitve stroškov, niso potrjevali trditve, da družba LDZ ne bi mogla kredibilno konkurirati na dolgi poti v zvezi s proizvodi družbe Orlen, ki

so se prevažali do Klaipėde. Dalje, tožeča stranka poudarja, da je Komisija v izpodbijanem sklepu priznala, da so bili stroški, uporabljeni v preglednici št. 5 za dolge poti, verjetno previsoko ocenjeni. Kljub temu naj bi se stroški na teh poteh zdeli zelo primerljivi s stroški na poti do Klaipėde, tako da naj bi družba LDZ lahko izvajala konkurenčni pritisk, zlasti ob upoštevanju splošnih prednosti z vidika stroškov, ki jih je po mnenju Komisije imela v primerjavi s tožečo stranko, kar zadeva na primer cene energije ter stroške dela in stroške pomorskega prevoza. Po mnenju tožeče stranke vse te elemente potrjuje dejstvo, da je družba LDZ družbi Orlen septembra 2008 predlagala prevoz njenih proizvodov iz Klaipėde do latvijskih pomorskih terminalov po dolgi poti. Poleg tega naj bi bili podatki o stroških, uporabljeni v preglednici št. 5, bistveno nižji od cen, ki jih je družba Orlen dejansko plačevala na tono za storitve železniškega prevoza po poti do Klaipėde v letih 2008 in 2009.

271 Komisija in intervenientka izpodbijata ta sklop trditev.

272 V obravnavani zadevi je treba, prvič, glede dopisa z dne 29. septembra 2008, v katerem je družba LDZ družbi Orlen predstavila ponudbo za storitve železniškega prevoza do Rige tako po kratki poti kot po dolgi poti do latvijskih pomorskih terminalov, pojasniti, da je družba LDZ v tem dopisu predlagala osnutek cen za leto 2008 za prevoz naftnih derivatov po ozemlju Latvije v smeri pristanišča v Rigi. Natančneje, iz vsebine tega dopisa izhaja, da se je osnutek cen, ki ga je ponudila družba LDZ, nanašal le na latvijska odseka dolge in kratke poti do Rige. V dopisu sta bili namreč omenjeni poti Maitene-Mangali (Riga) in Rengė-Mangali (Riga). Zato tožeča stranka le na podlagi zadevnega dopisa ni mogla sklepati o konkurenčnosti ponudbe družbe LDZ, ker v tej ponudbi niso bile upoštevane cene, ki jih je uporabljala na litovskih odsekih obeh poti. Poleg tega tožeča stranka ni predložila nobenega dokaza v podporo trditvi, ki jo je navedla v repliki in v skladu s katero je bila družba LDZ ob predložitvi ponudbe družbi Orlen očitno v celoti seznanjena s konkurenčnim položajem ter upoštevnimi cenami in stroški. Dalje, zgolj obstoj ponudbe ne pomeni, da je ta dejansko konkurenčna in vsekakor tako konkurenčna, kot bi lahko bila, če železniška proga ne bi bila odstranjena. Zato tožeča stranka iz tega dopisa ne more izpeljati nobenega sklepa o sposobnosti družbe LDZ, da nanjo na dolgi poti izvaja dejanski konkurenčni pritisk.

273 Drugič, glede internega dokumenta iz leta 2009, v katerem naj bi tožeča stranka ugotovila, da razlike med kratko in dolgo potjo z vidika razdalje in cen niso bistvene, je treba poudariti, da ima zadevni dokument referenčno oznako ES 9/VJ6. Ugotovitev, na katero se sklicuje tožeča stranka, je predstavljena na tretji, zadnji strani tega dokumenta, na kateri je primerjala prevoz proizvodov družbe Orlen do Jelgave (Latvija) prek Šiauliaija (Litva) z neposrednim prevozom prek Rengėja. Zato ta ugotovitev ne vsebuje primerjave stroškov celih poti do latvijskih pomorskih terminalov in se ne nanaša na prevoz naftnih derivatov družbe Orlen za izvoz po morski poti. Poleg tega okoliščina, da po mnenju tožeče stranke razlike med kratko in dolgo potjo do latvijskih pomorskih terminalov z vidika razdalje in cen niso bistvene, ne velja nujno za družbo LDZ.

274 Iz tega izhaja, da ugotovitve Komisije, da bi bile dolge poti do latvijskih pomorskih terminalov manj donosne v primerjavi s potjo do Klaipėde, ni mogoče ovreči niti s ponudbo, omenjeno v točki 272 zgoraj, niti z internim dokumentom, omenjenim v točki 273 zgoraj.

275 Tretjič, glede trditve, da naj ne bi bilo bistvenih razlik v stroških med dolgimi potmi do latvijskih pomorskih terminalov, kratkimi potmi do latvijskih pomorskih terminalov in potjo do Klaipėde, je treba poudariti, da čeprav je res, da v nasprotju s potjo do Klaipėde dolga pot do Rige vključuje velik del (86 km) v Latviji, kjer so glede na izpodbijani sklep stroški železniškega prevoza, zlasti cena energije in stroški dela, nižji kot v Litvi (točka 253 obrazložitve izpodbijanega sklepa), je res

tudi, da dolga pot do Rige vključuje del v Litvi, in sicer 152 km. Ker je Komisija stroške v zvezi s potmi do latvijskih pomorskih terminalov izračunala tako, da je seštela stroške tožeče stranke in stroške družbe LDZ na njunih delih poti, da bi presodila razliko v stroških med potmi, je treba stroškom latvijskega dela dolge poti do Rige prišteti stroške litovskega dela iste poti. Poleg tega enako velja za izračun stroškov dolge poti do Ventspilsa. Za povrh tožeča stranka ne izpodbija stroškov, ki jih je Komisija predstavila v preglednici št. 5 v točki 311 obrazložitve izpodbijanega sklepa. Ta preglednica prikazuje, da so bili v nasprotju s tem, kar trdi tožeča stranka, v letih 2008 in 2009 stroški prevoza naftnih derivatov družbe Orlen na tono med [*zaupno*] in [*zaupno*] % višji na dolgi poti do Rige kot na poti do Klaipėde ter med [*zaupno*] in [*zaupno*] % višji na dolgi poti do Ventspilsa kot na poti do Klaipėde. Zato v nasprotju s tem, kar trdi tožeča stranka, ni zadostnih dokazov, da bi družba LDZ lahko kot učinkovita konkurentka ponujala storitve na upoštevnem trgu in s tem konkurirala tožeči stranki na dolgi poti ter tako izvajala konkurenčni pritisk nanjo.

276 Četrtič, glede trditev, s katerimi se izpodbija primerjava stroškov, ki jo je opravila Komisija, je treba poudariti naslednje.

277 Na eni strani, glede preudarkov o izrazih, ki jih je Komisija uporabila v analizi primerjave stroškov, je treba poudariti, da iz nekaterih uporabljenih izrazov ni mogoče sklepati, da primerjava stroškov ne temelji na trdni in zanesljivi analizi. Poleg tega je treba enako kot Komisija poudariti, da je omemba nezmožnosti točno opredeliti učinek teh strukturnih razlik na stroške prevoza (točka 253 obrazložitve izpodbijanega sklepa) del analize dejavnikov, ki vplivajo na stroške železniškega prevoza, in v ničemer ne spreminja sklepne ugotovitve analize o donosnosti kratke poti do Rige (točki 254 in 255 obrazložitve izpodbijanega sklepa). Omemba, da bi metodologiji razčlenitve stroškov, ki sta ju uporabili tožeča stranka in družba LDZ, lahko bili različni, kar bi lahko vplivalo na njuni oceni stroškov (točke od 271 do 273 obrazložitve izpodbijanega sklepa), je pojasnjena v izpodbijanem sklepu, v katerem je razloženo, zakaj ta element ni pomemben in ne vpliva na primerjavo stroškov tožeče stranke in družbe LDZ. Poleg tega je eden od stavkov iz izpodbijanega sklepa, ki ga izpodbija tožeča stranka, vzet iz konteksta. Celotni stavek iz sklepa je namreč naslednji: „[p]ristanišči v Rigi in Ventspilsu bi torej lahko bili vsaj kredibilna alternativa za pristanišče v Klaipėdi, neodvisno od dejstva, da se zanju lahko šteje tudi, da imata veliko konkurenčno prednost na ravni skupnih stroškov pomorskega prevoza“ (točka 240 obrazložitve izpodbijanega sklepa). Nazadnje, glede omembe v drugem delu izpodbijanega sklepa, da se na podlagi analize dejavnikov, ki vplivajo na stroške železniškega prevoza, kratka pot do Rige zdi najbolj privlačna, je ta trditev v nadaljevanju v točkah od 255 do 266 obrazložitve izpodbijanega sklepa podprta s podrobnejšo primerjavo stroškov poti, ki dokazuje, da je kratka pot do Rige dejansko najbolj privlačna.

278 Na drugi strani, glede trditve tožeče stranke, da izpodbijani sklep ne vsebuje primerjave „jabolk z jabolki“, Komisija pravilno poudarja, da izpodbijani sklep obširno odgovarja na trditve tožeče stranke o analizi stroškov in zlasti na ugovore zoper možnost njihove primerjave. Iz točke 269 obrazložitve izpodbijanega sklepa je namreč razvidno, da je tožeča stranka že v odgovoru na obvestilo o ugotovitvah o možnih kršitvah trdila, da njeni stroški in stroški družbe LDZ niso primerljivi. Komisija je trditve tožeče stranke podrobno ovrgla v točkah od 270 do 284 obrazložitve izpodbijanega sklepa. V točkah 272 in 273 obrazložitve tega sklepa je med drugim pojasnila, da je upoštevala okoliščino, da sta metodi izračuna stroškov tožeče stranke in družbe LDZ lahko različni in da je to lahko vplivalo na njuni oceni določenega elementa stroškov, kot so administrativni izdatki. Vendar je pojasnila tudi, da lahko taka razlika v metodologiji povzroči le majhno razliko v stroških. Komisija je v točki 274 obrazložitve izpodbijanega sklepa pojasnila še, iz katerega razloga je menila, da ocena stroškov tožeče stranke in družbe LDZ zajema iste storitve

in vsebuje iste elemente stroškov, vsaj za leto 2009. Kot je razvidno iz opombe 406 v izpodbijanem sklepu, je namreč Komisija, ker tožeča stranka ni predložila razčlenitve stroškov za leto 2008, analizirala podatke o stroških tožeče stranke za leto 2009.

279 Zato se tožeča stranka, da bi izpodbijala primerjavo stroškov, ki jo je Komisija opravila v izpodbijanem sklepu, ne more opirati na utemeljitev, da je metodologija ocene stroškov napačna, in trditi, da je ta primerjava samovoljna.

280 Te ugotovitve ne ovržejo druge trditve, ki jih navaja tožeča stranka.

281 Prvič, glede trditve, da tudi če bi podatki v preglednici št. 5 v izpodbijanem sklepu temeljili na primerljivih metodah razčlenitve stroškov, ne bi potrjevali trditve, da družba LDZ ne bi mogla biti kredibilna konkurentka na dolgih poteh do latvijskih pomorskih terminalov, je treba ugotoviti, da tožeča stranka ni predložila dokazov, da bi morala razlika [*zaupno*] % med stroški dolge poti do Rige leta 2008 [*zaupno*] in stroški poti do Klaipėde [*zaupno*] popolnoma izginiti ob upoštevanju dejstva, da so bili stroški, ki jih je Komisija uporabila v preglednici št. 5 v izpodbijanem sklepu za dolge poti, „verjetno previsoko ocenjeni“. Poleg tega je treba v delu, v katerem želi tožeča stranka s tem trditi, da razlika [*zaupno*] % med stroški dolge poti do Rige leta 2008 [*zaupno*] in stroški poti do Klaipėde [*zaupno*] ni bila velika, enako kot Komisija poudariti, da je v izpodbijanem sklepu dokazano tudi, da so bili celo z uporabo previdnega pristopa stroški dolge poti do Ventspilsa za [*zaupno*] % leta 2008 in za [*zaupno*] % leta 2009 višji od stroškov poti do Klaipėde. Razlika za [*zaupno*] % ali za [*zaupno*] % pa je velika in jo je težko izpodbijati s previsoko oceno.

282 Drugič, glede trditve, da so podatki o stroških, uporabljeni v preglednici št. 5 [*zaupno*], bistveno nižji od cen, ki jih je družba Orlen dejansko plačevala na tono za storitve železniškega prevoza na poti do Klaipėde leta 2008 [*zaupno*] in leta 2009 [*zaupno*], tako da bi v skladu z logiko, ki jo je Komisija uporabila v točkah od 281 do 284 obrazložitve izpodbijanega sklepa, družba LDZ, če bi se tako odločila, lahko izvajala konkurenčni pritisk na tožečo stranko, če bi se tako odločila, je treba poudariti, da so v nasprotju s tem, kar trdi tožeča stranka, stroški, ki jih je Komisija izračunala za dolgo pot do Rige, le zelo malo nižji od cen, ki jih je družba Orlen dejansko plačevala za storitve železniškega prevoza na poti do Klaipėde. Vendar je treba stroškom, ne pa tudi cenam, dodati dobiček, čeprav majhen, ki še dodatno zmanjša razliko do cen, ki jih je družba Orlen dejansko plačevala za storitve železniškega prevoza na poti do Klaipėde.

283 Ob upoštevanju navedenega je treba ugotoviti, da Komisiji ni mogoče očitati, da je storila napako pri presoji, ko je ugotovila, da dolge poti do latvijskih pomorskih terminalov ne bi bile konkurenčne v primerjavi s potjo do Klaipėde.

284 Zato je treba drugi očitek četrtega dela in posledično četrti del drugega tožbenega razloga v celoti zavrniti.

285 Iz vsega navedenega izhaja, da je treba drugi tožbeni razlog zavrniti kot neutemeljen.

3. Tretji tožbeni razlog: kršitev člena 296 PDEU in člena 2 Uredbe št. 1/2003 zaradi nezadostnih dokazov in neobrazložitve

286 Tožeča stranka s tretjim tožbenim razlogom v bistvu trdi, da je Komisija kršila člen 296 PDEU zaradi neobrazložitve in člen 2 Uredbe št. 1/2003, ker ni navedla dovolj dokazov v podporo svoji ugotovitvi v izpodbijanem sklepu o obstoju kršitve člena 102 PDEU.

287 Komisija in intervenientka izpodbijata te trditve.

288 Tretji tožbeni razlog je v bistvu sestavljen iz dveh delov, od katerih se prvi nanaša na kršitev člena 296 PDEU zaradi neobrazložitve in drugi na kršitev člena 2 Uredbe št. 1/2003.

a) Prvi del tretjega tožbenega razloga: kršitev člena 296 PDEU zaradi neobrazložitve

289 Tožeča stranka v podporo prvemu delu v bistvu navaja dva očitka, ki ju je treba preučiti skupaj. S prvim očitkom trdi, da Komisija ni navedla, zakaj je odstopila od ustaljene sodne prakse v zvezi z zavrnitvijo zagotavljanja bistvene infrastrukture, z drugim pa, da Komisija ni navedla zadostnih razlogov za dokaz, da v obravnavani zadevi obstajajo izjemne okoliščine glede železniške proge, ki utemeljujejo ugotovitev, da gre za prakso, ki pomeni zlorabo.

290 Najprej je treba poudariti, da se trditve, ki jih je tožeča stranka razvila v podporo obema očitkoma prvega dela, ne nanašajo na neobrazložitev ali pomanjkljivo obrazložitev izpodbijanega sklepa. Te trditve se namreč v resnici prepletajo z izpodbijanjem utemeljenosti izpodbijanega sklepa. Obveznost obrazložitve odločb je bistvena procesna zahteva, ki jo je treba razlikovati od vprašanja utemeljenosti obrazložitve, pri kateri gre za vsebinsko zakonitost spornega akta. Obrazložitev odločbe pomeni, da je treba formalno navesti razloge, na katerih temelji ta odločba. Če so ti razlogi napačni, to vpliva na vsebinsko zakonitost odločbe, in ne na njeno obrazložitev, ki je lahko zadostna, čeprav so v njej navedeni napačni razlogi (glej sodbo z dne 10. julija 2008, Bertelsmann in Sony Corporation of America/Impala, C-413/06 P, EU:C:2008:392, točka 181 in navedena sodna praksa). Poleg tega je treba ugotoviti, da so bile take trditve navedene, preučene in zavrnjene že v okviru prvega in drugega tožbenega razloga.

291 Iz tega sledi, da je treba prvi del tretjega tožbenega razloga zavrniti.

b) Drugi del tretjega tožbenega razloga: kršitev člena 2 Uredbe št. 1/2003

292 Uvodoma je treba ugotoviti, kot je storila Komisija, da razen kratke omembe člena 2 Uredbe št. 1/2003 v točki 143 tožbe tožeča stranka svoje trditve ni podkrepila z navedbo odlomkov izpodbijanega sklepa, ki po njenem mnenju niso zadostno dokazani. Vendar je tožeča stranka svojo trditev natančneje pojasnila v točkah 28 in 29 stališča glede intervencijske vloge. Natančneje, v točki 29 tega stališča trdi, da se Komisija ni oprla na natančne in prepričljive neposredne ali listinske dokaze, ki bi pravno zadostno dokazovali kršitev. Vsekakor tožeča stranka trdi, da je v skladu s sodno prakso navedla trditve, s katerimi je mogoče drugače pojasniti dejstva, ki jih je ugotovila Komisija, in ki tako omogočajo drugo verjetno razlago zanje od tiste, na podlagi katere je Komisija sklepala na obstoj kršitve.

293 V zvezi s tem je treba poudariti, da iz člena 2 Uredbe št. 1/2003 in ustaljene sodne prakse izhaja, da mora na področju prava konkurence v primeru spora glede obstoja kršitve Komisija predložiti dokaz o kršitvah, ki jih ugotovi, in navesti, kateri dokazi pravno zadostno dokazujejo obstoj dejstev, ki pomenijo kršitev (glej sodbo z dne 12. aprila 2013, GEMA/Komisija, T-410/08, neobjavljena, EU:T:2013:171, točka 68 in navedena sodna praksa).

294 Čeprav se mora Komisija sklicevati na natančne in skladne dokaze za utemeljitev trdnega prepričanja, da je bila storjena kršitev, je treba poudariti, da ni nujno, da vsak dokaz, ki ga predloži Komisija, izpolnjuje ta merila glede vsakega elementa kršitve. Dovolj je, da sklenjen krog indicev, na katerega se sklicuje institucija, gledano na splošno, izpolnjuje to zahtevo, kot je bilo določeno

v sodni praksi o izvajanju člena 101 PDEU. To načelo se uporablja tudi v zadevah, ki se nanašajo na izvajanje člena 102 PDEU (glej v tem smislu sodbo z dne 1. julija 2010, AstraZeneca/Komisija, T-321/05, EU:T:2010:266, točka 477 in navedena sodna praksa).

295 V zvezi z dokazno močjo dokazov, ki jih upošteva Komisija, je treba razlikovati med dvema položajema.

296 Na eni strani, kadar Komisija kršitev pravil o konkurenci ugotovi na podlagi premise, da ugotovljenih dejstev ni mogoče pojasniti drugače kot z obstojem protikonkurenčnega ravnanja, mora sodišče Unije zadevno odločbo razglasiti za nično, kadar zadevna podjetja podajo trditve, s katerimi je mogoče dejstva, ki jih je ugotovila Komisija, pojasniti drugače in ki tako omogočajo drugo verjetno razlago zanje od tiste, na podlagi katere je Komisija sklepala o obstoju kršitve. V takem primeru namreč ni mogoče šteti, da je Komisija dokazala kršitev pravil o konkurenci (glej v tem smislu sodbi z dne 28. marca 1984, Compagnie royale asturienne des mines in Rheinzink/Komisija, 29/83 in 30/83, EU:C:1984:130, točka 16, in z dne 31. marca 1993, Ahlström Osakeyhtiö in drugi/Komisija, C-89/85, C-104/85, C-114/85, C-116/85, C-117/85 in od C-125/85 do C-129/85, EU:C:1993:120, točki 126 in 127).

297 Na drugi strani, kadar se Komisija opira na dokaze, ki načeloma zadostujejo za to, da se dokaže obstoj kršitve, ne zadostuje, da se zadevno podjetje sklicuje na možnost, da je nastala okoliščina, ki bi lahko vplivala na dokazno vrednost teh dokazov in da bi morala zato Komisija dokazati, da ta okoliščina ni mogla vplivati na njihovo dokazno vrednost. Nasprotno, zadevno podjetje mora pravno zadostno dokazati, prvič, obstoj okoliščine, na katero se sklicuje, in drugič, to, da je zaradi te okoliščine omajana dokazna vrednost dokazov, na katere se opira Komisija, razen če takega dokaza ne bi moglo predložiti zaradi ravnanja same Komisije (glej sodbo z dne 15. decembra 2010, E.ON Energie/Komisija, T-141/08, EU:T:2010:516, točka 56 in navedena sodna praksa).

298 V obravnavani zadevi je iz analize drugega tožbenega razloga razvidno, da Komisija zlorabe prevladujočega položaja ni ugotovila na podlagi premise, da ugotovljenih dejstev ni mogoče pojasniti drugače kot z obstojem protikonkurenčnega ravnanja. Nasprotno, oprla se je na dokaze, ki načeloma zadostujejo za dokaz obstoja izpodbijane kršitve. Poleg tega trditve, ki jih tožeča stranka navaja, da bi drugače pojasnila dejstva, ki jih je ugotovila Komisija, ne omogočajo druge verjetne razlage zanje od tiste, na podlagi katere je Komisija sklepala na obstoj kršitve.

299 Zato je treba ob upoštevanju sodne prakse, navedene v točkah od 292 do 297 zgoraj, ugotoviti, da Komisija ni kršila člena 2 Uredbe št. 1/2003.

300 Iz tega sledi, da je treba zavrniti drugi del tretjega tožbenega razloga in posledično tretji tožbeni razlog v celoti.

4. Peti tožbeni razlog: kršitev člena 7 Uredbe št. 1/2003, ker je bil s sklepom odrejen nesorazmeren popravni ukrep

301 Tožeča stranka s petim tožbenim razlogom trdi, da je z izpodbijanim sklepom kršen člen 7 Uredbe št. 1/2003, ker je bil z njim odrejen nesorazmeren popravni ukrep.

302 Natančneje, prvič, tožeča stranka trdi, da bi na podlagi člena 7 Uredbe št. 1/2003 morala le znova vzpostaviti konkurenčni položaj, ki je obstajal pred odstranitvijo železniške proge, in da železniške proge že pred to odstranitvijo ni bilo več mogoče uporabljati od ustavitve prometa 2. septembra 2008. Zahtevane naložbe v novo infrastrukturo, ki ni bistvena, naj bi presegale vzpostavitev prejšnjega stanja ter bile prepovedane in nesorazmerne.

303 Drugič, tožeča stranka trdi, da je železniško progo pred ustavitvijo prometa uporabljala le ena stranka za majhen del svoje proizvodnje in da ta zdaj uporablja drugo pot, zato ni bilo gotovo, da bi ta stranka uporabljala novo železniško progo.

304 Tretjič, tožeča stranka trdi, da bi zadevna rekonstrukcija zahtevala zelo velike naložbe, zaradi katerih bi morala svoja sredstva nameniti v korist ene same stranke, katere povpraševanje je omejeno, in to v škodo drugih poti.

305 Četrtič, tožeča stranka trdi, da bi bila obveznost rekonstrukcije železniške proge nesorazmeren ukrep, če ji ne bi bilo dovoljeno zahtevati, da edina morebitna uporabnika nove infrastrukture plačata pošten in razumen delež stroškov rekonstrukcije.

306 Petič, tožeča stranka v odgovoru na odgovor Komisije na tožbo trdi, da gre, drugače kot v „zadevi Microsoft“, na katero se sklicuje Komisija, v obravnavani zadevi za naložbo v popolnoma novo infrastrukturo, in ne za delitev obstoječe infrastrukture.

307 Poleg tega je treba poudariti, da je tožeča stranka 9. marca 2018 objavila sporočilo za javnost, v katerem je navedla, da je s Komisijo sklenila akcijski načrt, na podlagi katerega bi bila železniška proga obnovljena do konca leta 2019. Glede na informacije v tisku sta tožeča stranka in družba Orlen 14. avgusta 2018 poleg tega sklenili sporazum o ponovnem odprtju prometa na železniški progi. Na obravnavi sta tožeča stranka in intervenientka potrdili, da je bila rekonstrukcija železniške proge končana decembra 2019 in da bi morala bila proga po testih, ki so se opravljali na dan obravnave, za promet ponovno odprta pred koncem februarja 2020.

308 Komisija in intervenientka izpodbijata trditve tožeče stranke.

309 Uvodoma je treba opozoriti, da člen 7(1) Uredbe št. 1/2003 med drugim določa, da kadar Komisija na podlagi pritožbe ali po uradni dolžnosti ugotovi, da gre za kršitev člena 101 ali 102 PDEU, lahko z odločbo zahteva od zadevnih podjetij ali podjetniških združenj, da tako kršitev odpravijo. Ta odstavek poleg tega določa, da če ima Komisija pravni interes, lahko ugotovi kršitev tudi po tem, ko je bila storjena (sodba z dne 9. septembra 2015, Philips/Komisija, T-92/13, neobjavljena, EU:T:2015:605, točka 132).

310 Načelo sorazmernosti, ki spada med splošna načela prava Unije, zahteva, da ravnanja institucij ne prestopijo meje primernega in potrebnega za uresničitev legitimnih ciljev zadevne ureditve, pri tem pa je treba takrat, ko je mogoče izbirati med več primernimi ukrepi, uporabiti najmanj omejujočega, povzročene neugodnosti pa ne smejo biti čezmerne glede na zastavljene cilje (glej sodbo z dne 24. maja 2012, MasterCard in drugi/Komisija, T-111/08, EU:T:2012:260, točka 323 in navedena sodna praksa).

311 V zvezi s tem je Sodišče že presodilo, da je v členu 7 Uredbe št. 1/2003 izrecno opredeljen obseg uporabe načela sorazmernosti v položajih, ki spadajo na področje njegove uporabe. Člen 7(1) Uredbe št. 1/2003 namreč določa, da lahko Komisija zainteresiranim podjetjem naloži vse ravnalne ali strukturne ukrepe, ki so sorazmerni storjeni kršitvi in potrebni za njeno učinkovito odpravo (sodba z dne 29. junija 2010, Komisija/Alrosa, C-441/07 P, EU:C:2010:377, točka 39).

312 Poleg tega je bilo pojasnjeno, da čeprav je Komisija sicer pristojna, da ugotovi kršitev in zadevnim strankam naloži, naj s to kršitvijo prenehajo, pa njena naloga ni strankam naložiti svojo izbiro med različnimi možnostmi ravnanja, ki so v skladu s Pogodbo (sodba z dne 18. septembra 1992, Automec/Komisija, T-24/90, EU:T:1992:97, točka 52), ali odločiti o natančnih načinih izvajanja različnih možnosti ravnanja (glej v tem smislu sklep z dne 20. novembra 2008, SIAE/Komisija, T-433/08 R, neobjavljen, EU:T:2008:520, točka 37).

313 V obravnavani zadevi se je v izpodbijanem sklepu poleg tega, da je bila v skladu s členom 23(2) Uredbe št. 1/2003 naložena globa v višini 27.873.000 EUR, na podlagi člena 7 te uredbe zahtevalo, da tožeča stranka kršitev odpravi in Komisiji v treh mesecih predloži predlog ustreznih ukrepov (točka 395 obrazložitve izpodbijanega sklepa in člen 3 tega sklepa). Natančneje, Komisija je v točki 394 obrazložitve izpodbijanega sklepa poudarila, da bi bilo mogoče z več strukturnimi ali ravnalnimi rešitvami kršitev odpraviti s ponovno vzpostavitvijo konkurenčnega položaja, ki je obstajal pred odstranitvijo železniške proge, bodisi z rekonstrukcijo te proge bodisi z odpravo neugodnosti, s katerimi so se spopadali konkurenti na alternativnih poteh do pomorskih terminalov v Klaipėdi, Rigi in Ventspilsu ter ki so opisane v točki 7.4.2 izpodbijanega sklepa.

314 Zato je bilo v izpodbijanem sklepu tožeči stranki odrejeno, naj dejansko kršitev odpravi, in sta bili zaradi mnenja, da bi bilo v ta namen lahko upoštevnih več strukturnih ali ravnalnih rešitev, predlagani, kot priznava tožeča stranka, dve možnosti, to je rekonstrukcija železniške proge oziroma odprava neugodnosti, s katerimi so se spopadali konkurenti na alternativnih poteh do pomorskih terminalov v Klaipėdi, Rigi in Ventspilsu. Iz tega sledi, da so bili v skladu s sodno prakso, navedeno v točkah 311 in 312 zgoraj, v izpodbijanem sklepu določeni različni popravni ukrepi, s katerimi bi bilo mogoče kršitev odpraviti, ne da bi se zahtevalo, kateri naj se izbere. S tem, da je Komisija tožečo stranko pozvala, naj predloži predlog popravnih ukrepov, ji je pustila svobodo, da se sama odloči, kako kršitev odpraviti. Natančneje, Komisija je tožeči stranki pustila svobodno izbiro glede načina, kako odpraviti neugodnosti, s katerimi so se spopadali konkurenti na alternativnih poteh do pomorskih terminalov v Klaipėdi, Rigi in Ventspilsu, če se ne bi odločila za rekonstrukcijo železniške proge.

315 Na prvem mestu, tožeča stranka trdi, da druga možnost, to je odprava neugodnosti, s katerimi so se spopadali konkurenti na alternativnih poteh do pomorskih terminalov v Klaipėdi, Rigi in Ventspilsu, ni bila vzdržna rešitev. Odprava teh neugodnosti in zlasti odvisnosti družbe LDZ od tožeče stranke kot prvotnega vertikalno integriranega izvajalca naj bi namreč zahtevala ločitev njenih dejavnosti, da bi se naloge upravljavca železniške infrastrukture odstopile drugemu subjektu in da bi se ohranile le dejavnosti, ki jih opravlja kot ponudnik storitev železniškega prevoza. Taka ločitev dejavnosti po mnenju tožeče stranke zahteva, da litovski parlament, na katerega nima vpliva, sprejme novo zakonodajo. Poleg tega v takem scenariju ekonomsko ne bi preživela, ker bi se morala spopadati s konkurenco ponudnikov železniškega prevoza tovora iz držav članic Skupnosti neodvisnih držav (SND). Zato je bila edina vzdržna možnost rekonstrukcija železniške proge. V repliki dodaja, da bi bil zakonodajni ukrep potreben tudi za to, da bi bila oproščena odgovornosti, ki jo ima na podlagi člena 24, točka 6, zakonika o železniškem prometu, da za VGI zagotovi tehnično oceno.

316 V zvezi s tem je treba poudariti, da Komisija, kot je bilo ugotovljeno v točki 314 zgoraj, v skladu s sodno prakso, navedeno v točki 312 zgoraj, ni niti naložila niti določila specifičnih načinov za odpravo neugodnosti, s katerimi so se spopadali konkurenti na alternativnih poteh do pomorskih terminalov v Klaipėdi, Rigi in Ventspilsu, če se tožeča stranka ne bi odločila za rekonstrukcijo železniške proge. Komisija zlasti ni naložila niti ločitve dejavnosti podjetja niti sprejetja nove zakonodaje.

317 Vsekakor je treba ugotoviti, kot je storila Komisija, da trditev tožeče stranke, da bi odprava neugodnosti, s katerimi so se spopadali konkurenti na drugih poteh do pomorskih terminalov v Klaipėdi, Rigi in Ventspilsu, obvezno zahtevala popolno lastniško ločitev, ni podprta. Okoliščina, da je Komisija v upravnem postopku zahtevala tako lastniško ločitev kot pogoj za odločbo o zavezah na podlagi člena 9 Uredbe št. 1/2003, od domnevi, da je podana, ne dokazuje, da je bila taka ločitev dejavnosti edini način za odpravo neugodnosti, s katerimi so se spopadali konkurenti na drugih poteh do pomorskih terminalov v Klaipėdi, Rigi in Ventspilsu, in zlasti odvisnosti družbe LDZ od tožeče stranke. Enako velja tudi za to, da zaradi pritiskov različnih deležnikov ni uspel predlog, ki ga je Komisija prvotno predstavila v okviru četrtega železniškega paketa, da se uvede strogo ločevanje med upravljavcem infrastrukture in prevoznikom v železniškem prometu. Čeprav je v dokumentu Evropskega parlamenta z naslovom „Četrti železniški paket“ iz marca 2016, na katerega se sklicuje tožeča stranka, navedeno, da končna različica predloga četrtega železniškega paketa ne predvideva „obvezne ločitve dejavnosti“, je v njem namreč dodano, da so vertikalno integrirana podjetja dovoljena pod pogojem, da je upravljavec infrastrukture popolnoma neodvisen in da ima dejansko pravico odločanja. Iz tega sledi, da dokument, ki ga omenja sama tožeča stranka, potrjuje, da obstaja alternativa za popolno lastniško razdelitev.

318 Ugotoviti je treba, da je bila ob upoštevanju analize protikonkurenčnih učinkov, ki jo je Komisija opravila v izpodbijanem sklepu, odprava neugodnosti, s katerimi so se spopadali konkurenti na alternativnih poteh do pomorskih terminalov v Klaipėdi, Rigi in Ventspilsu ter so opisane v točki 7.4.2 izpodbijanega sklepa, primeren popravni ukrep za prenehanje izpodbijane kršitve. Ta popravni ukrep je bil kot ena od možnosti za odpravo kršitve (točka 394 obrazložitve izpodbijanega sklepa) zato sorazmeren ukrep za prenehanje izpodbijane kršitve.

319 Na drugem mestu, tožeča stranka trdi, da je rekonstrukcija železniške proge nesorazmeren popravni ukrep, ki je poleg tega brez primere.

320 V zvezi s tem je treba, kot je storila Komisija, poudariti, da je popravni ukrep, ki zajema rekonstrukcijo železniške proge, kot ena od možnosti za zagotovitev učinkovitosti izpodbijanega sklepa (točka 394 njegove obrazložitve) neposredna posledica ugotovitve nezakonitosti, ki jo je storila tožeča stranka, in sicer odstranitve te proge, in je omejen na to, da se zagotovi prenehanje zadevne kršitve (glej v tem smislu sodbo z dne 24. maja 2012, MasterCard in drugi/Komisija, T-111/08, EU:T:2012:260, točka 325).

321 Te ugotovitve druge trditve tožeče stranke ne izpodbijejo.

322 Prvič, glede trditve, da je bila železniška proga pred odstranitvijo v zelo slabem stanju in da je od ustavitve prometa 2. septembra 2008 ni bilo več mogoče uporabljati ter da Komisija ni preučila, ali je tožeča stranka na podlagi člena 102 PDEU morala izvesti popravila, je treba ugotoviti, da ta trditev temelji na napačni premisi. Gre za premiso, v skladu s katero bi Komisija morala neobstoj popravila železniške proge po ustavitvi prometa opredeliti kot ravnanje, ki pomeni zlorabo, in to zadevo preučiti z vidika sodne prakse o dostopu do bistvene infrastrukture. Zato ob upoštevanju ugotovitev v okviru analize prvega tožbenega razloga te trditve ni mogoče sprejeti.

323 Drugič, glede trditve, da se v izpodbijanem sklepu, kot se zdi, zahteva, da tožeča stranka realizira naložbe v novo infrastrukturo, ki bi bila dostopna le zaradi pomoči konkurentki, kar bi precej presegalo preprosto vzpostavitev prejšnjega stanja in ne bi bilo le brez primere, ampak tudi nesorazmerno, je treba poudariti, da se v nasprotju s tem, kar trdi tožeča stranka, v izpodbijanem sklepu ne zahteva, da svoja sredstva vloži v novo infrastrukturo, ki bi bila dostopna le zaradi pomoči konkurentki. Nasprotno, iz izpodbijanega sklepa izhaja, da je bila tožeči stranki z veljavnimi predpisi naložena obveznost, da zagotovi dobre pogoje za promet na železniški progi, in da bi država morala za to zagotoviti financiranje. Natančneje, iz nacionalnih predpisov izhaja, da je tožeča stranka morala sprejeti vse potrebne ukrepe za popravilo železniške proge, vključno s tem, da se obrne na litovsko vlado, zato da pridobi odločitev o odobritvi izvedbe popravila ali rekonstrukcije železniške proge in tudi potrebna javna sredstva za izvedbo teh del. Zato v nasprotju s tem, kar trdi tožeča stranka, izpodbijani sklep z zahtevo po rekonstrukciji železniške proge ne presega preproste vzpostavitve prejšnjega stanja.

324 Poleg tega z odločbami Komisije, ki jih je tožeča stranka omenila za dokaz, da je zadevni popravni ukrep brez primere, ni mogoče ovreči te ugotovitve, ker se te odločbe v nasprotju s to zadevo nanašajo na zavrnitev dostopa do bistvene infrastrukture. Dalje, ni pomembno, da je železniško progo pred ustavitvijo prometa 2. septembra 2008 uporabljala le ena stranka, in to samo za domnevno majhen del svoje proizvodnje. Prav tako ni pomembno, da obstaja druga pot, ki jo je ta stranka uporabila takoj po ustavitvi prometa.

325 Poleg tega se tožeča stranka za uveljavljanje nesorazmernosti naloženega popravnega ukrepa ne more opirati na trditev, da bi rekonstrukcija železniške proge terjala zelo veliko naložbo (približno 40 milijonov LTL leta 2008) in od nje zahtevala, da svoja zelo omejena sredstva nameni za eno samo stranko. Če mora tožeča stranka rekonstruirati železniško progo, ne da bi imela na voljo potrebna sredstva, je to namreč le posledica njenega ravnanja, to je njene odločitve, da železniško progo odstrani v naglici, ne da bi zaprosila za soglasje države in pridobila potrebna sredstva za njeno rekonstrukcijo.

326 Tretjič, glede trditve tožeče stranke, da bi bila obveznost rekonstrukcije železniške proge nesorazmerna, če ji ne bi bilo dovoljeno zahtevati, da edina morebitna uporabnika te nove infrastrukture, to sta družbi Orlen in LDZ, prispevata k stroškom rekonstrukcije, je treba poudariti naslednje.

327 Na prvem mestu, kot izhaja iz točk 73 in 74 obrazložitve izpodbijanega sklepa, je družba Orlen 22. oktobra 2009 tožeči stranki poslala dopis, v katerem je izjavila, da je pripravljena pokriti stroške rekonstrukcije železniške proge in se pogovoriti o možnostih, da ji bo naložba povrnjena. Družba Orlen ni nikoli prejela uradnega odgovora na svojo ponudbo in je bila na sestanku s predsednikom upravnega odbora tožeče stranke (ki je bil takrat namestnik ministra za promet in komunikacije) le ustno obveščena, da je njena ponudba zavrnjena. Natančneje, tožeča stranka je pojasnila, da se v skladu z zakonom, ki ureja dejavnosti upravljanja železniške infrastrukture, gradnja, posodobitev in razvoj javne železniške infrastrukture ne morejo financirati z zasebnimi naložbami. Poleg tega je tožeča stranka v strateškem poslovnem načrtu iz leta 2009 za obdobje
2010–2012 navedla še dve pojasnili o zavrnitvi ponudbe družbe Orlen. Pojasnila je namreč, da bi na eni strani za to, da bi lahko vzela posojilo, morala objaviti odprt javni razpis, na katerem uspeh družbe Orlen ne bi mogel biti zagotovljen, ter da je na drugi strani dosegla svojo mejo zadolževanja in da brez soglasja svojih upnikov ne bi več mogla najeti posojil. Zato se tožeča stranka ne more sklicevati na domnevno nesorazmernost naloženega popravnega ukrepa z obrazložitvijo, da ji ni bilo dovoljeno, da od družb Orlen in LDZ zahteva, naj prispevata k stroškom rekonstrukcije.

328 Na drugem mestu, tožeča stranka od Komisije ni mogla pričakovati, da bo ji bo dovolila, da od družb Orlen in LDZ zahteva, naj prispevata k stroškom rekonstrukcije, ker bi ji tako dovoljenje omogočilo, da prednosti zlorabe pretvori v plačilo (glej v tem smislu sodbo z dne 27. junija 2012, Microsoft/Komisija, T-167/08, EU:T:2012:323, točki 141 in 142). V zvezi s tem primerjava, ki jo je tožeča stranka naredila z zadevo, v kateri je bila izdana sodba z dne 6. aprila 1995, RTE in ITP/Komisija (C-241/91 P in C-242/91 P, EU:C:1995:98), ni upoštevna. Zloraba, ugotovljena v zadevi, v kateri je bila izdana ta sodba, se je namreč nanašala na zavrnitev dostopa do neobdelanih informacij, ki jih vsebujejo televizijski sporedi. Za ta dostop pa je običajno treba plačati pristojbino.

329 Iz tega sledi, da Komisija s tem, da je tožeči stranki naložila, naj odpravi kršitev bodisi s ponovno vzpostavitvijo konkurenčnega položaja, ki je obstajal pred odstranitvijo železniške proge, in sicer z njeno rekonstrukcijo, bodisi z odpravo neugodnosti, s katerimi so se spopadali konkurenti na alternativnih poteh do pomorskih terminalov v Klaipėdi, Rigi in Ventspilsu, ni kršila člena 7 Uredbe št. 1/2003.

330 Zato je treba peti tožbeni razlog v celoti zavrniti.

5. Četrti tožbeni razlog: kršitev člena 23(3) Uredbe št. 1/2003, ker naj bi izpodbijani sklep vseboval napake pri uporabi prava in pri presoji v zvezi z določitvijo zneska globe

331 Tožeča stranka Komisiji s četrtim tožbenim razlogom očita, da je s tem, da ji je naložila globo, napačno uporabila pravo in storila napake pri presoji.

332 Ta tožbeni razlog je v bistvu razdeljen na dva dela. Tožeča stranka s prvim delom trdi, da je Komisija s tem, da ji je naložila globo, napačno uporabila pravo in storila napako pri presoji. Z drugim delom, ki ga navaja podredno in se nanaša na zmanjšanje zneska globe, tožeča stranka Komisiji očita, da je napačno uporabila pravo in storila napako pri presoji, ker je določila nesorazmeren znesek globe. Ta drugi del, z izjemo trditve iz drugega očitka, ki se nanaša na domnevno predolgo trajanje postopka in s katerim se predlaga razglasitev ničnosti izpodbijanega sklepa, bo zato preučen v nadaljevanju v delu te sodbe, v katerem bodo obravnavani podredni predlogi za zmanjšanje zneska globe.

333 Tožeča stranka v podporo prvemu delu četrtega tožbenega razloga trdi, da je Komisija s tem, da ji je naložila globo, napačno uporabila pravo in storila napake pri presoji. V zvezi s tem tožeča stranka, potem ko je opozorila, da lahko Komisija na podlagi člena 23 Uredbe št. 1/2003 naloži globo podjetju, ki je kršilo člen 102 PDEU, ni pa to njena obveznost, trdi, da je naložitev globe nesorazmerna, če je zadeva nova, kar velja za obravnavano zadevo. Natančneje, Komisija in Sodišče Evropske unije naj bi potrdila, da globe niso bile primerne v zadevah, v katerih so podane nove teorije škode. Poleg tega naj bi Komisija s tem, da je menila, da se v zvezi z zadevo lahko sprejme odločba o zavezah, potrdila, da globa ni primerna.

334 Na eni strani tožeča stranka trdi, da je zadeva nova in popolnoma brez primere, ker se je domnevalo, da mora podjetje s prevladujočim položajem vlagati v infrastrukturo, čeprav dostop do te infrastrukture ni niti bistven niti nujen za to, da se drugemu podjetju omogoči, da mu konkurira. Poleg tega naj tožeča stranka ne bi mogla predvideti, da se dvom o resnosti poškodb železniške proge in njeni nameni lahko štejejo za zadostne okoliščine za ugotovitev prakse, ki pomeni zlorabo.

335 Na drugi strani tožeča stranka zanika, da je ravnala vsaj malomarno. Nasprotno, trdi, da je bila odločitev o odstranitvi železniške proge sprejeta v dobri veri z namenom njene poznejše rekonstrukcije. Novost teorije, na kateri temelji izpodbijani sklep, naj bi izključevala obstoj namena za storitev kršitve ali malomarnosti v zvezi s tem.

336 Tožeča stranka z drugim očitkom drugega dela četrtega tožbenega razloga trdi, da je Komisija napačno uporabila pravo in storila napake pri presoji v zvezi s trajanjem zatrjevane kršitve s tem, da je štela, da se je kršitev začela najmanj ob začetku odstranjevanja železniške proge oktobra 2008 in je bila na datum sprejetja izpodbijanega sklepa še vedno podana. Na prvem mestu, tožeča stranka meni, da se zadevna kršitev ni mogla začeti nič prej kot takrat, ko se je odločila, da ne bo več dejavno peljala načrt rekonstrukcije, to je po arbitražni odločbi z dne 17. decembra 2010. Na drugem mestu, tožeča stranka meni, da je bil upravni postopek pred Komisijo pretirano dolg, zaradi česar se je na eni strani neustrezno podaljšalo trajanje zatrjevane kršitve in je bila na drugi strani kršena njena pravica do obrambe, ker so nekateri njeni zaposleni, vključeni v postopek odločanja, v tem obdobju zapustili podjetje, kar je škodilo pripravi njene tožbe. Tožeča stranka zato meni, da bi bilo treba znesek globe bistveno zmanjšati.

337 Komisija izpodbija trditve tožeče stranke.

a) Prvi očitek prvega dela: novost pravne teorije, na kateri temelji izpodbijani sklep

338 Tožeča stranka s prvim očitkom v bistvu trdi, da je ravnanje, očitano v izpodbijanem sklepu, nova kategorija zlorabe, za katero ni vedela, da je nezakonita.

339 V zvezi s tem je treba na prvem mestu poudariti, da trditev tožeče stranke o domnevni novosti izpodbijanega ravnanja, ki pomeni zlorabo, temelji na napačni razlagi izpodbijanega sklepa. V nasprotju s tem, kar trdi tožeča stranka, in kot je bilo že poudarjeno, ji namreč z izpodbijanim sklepom ni bila naložena obveznost, da vlaga v infrastrukturo, ki ni bistvena niti nujna za to, da se konkurentki omogoči, da ji konkurira. Tožeči stranki kot podjetju s prevladujočim položajem z njim tudi ni bilo naloženo, naj subvencionira konkurentko zgolj zato, da bi zmanjšala tveganja za njen vstop na trg. Kot je bilo že večkrat ugotovljeno, je Komisija v izpodbijanem sklepu pravilno menila, da se je tožeča stranka s tem, da je železniško progo odstranila v naglici, ne da bi zbrala potrebna sredstva in izvedla običajne pripravljalne korake za njeno rekonstrukcijo (glej točke od 182 do 201 obrazložitve izpodbijanega sklepa), odločila za ravnanje, ki pomeni zlorabo in pri katerem so bila uporabljena drugačna sredstva od tistih v okviru normalne konkurence. Komisija je ugotovila tudi, da ima to ravnanje lahko potencialne protikonkurenčne učinke izrinjenja konkurence na trgu opravljanja storitev železniškega prevoza naftnih derivatov od rafinerije do bližnjih pomorskih terminalov, ker pomeni oviro za vstop na trg, ne da bi obstajala objektivna utemeljitev. Vendar je treba v zvezi s tem poudariti, da sta sodišči Unije kot zlorabo že obsodili ravnanje, kot je ravnanje tožeče stranke, katerega namen je konkurente držati stran od trga (glej v tem smislu sodbo z dne 6. decembra 2012, AstraZeneca/Komisija, C-457/10 P, EU:C:2012:770, točka 164). Posledično narave zlorabe takega ravnanja ni mogoče opredeliti kot nove.

340 Na drugem mestu je treba ugotoviti, da dejstvo, da je ravnanje, ki mu Komisija nasprotuje, mogoče opredeliti kot novo, ne izključuje naložitve globe. Splošno sodišče je namreč že ugotovilo, da čeprav obstajajo zadeve, v katerih Komisija ni naložila globe ali je naložila simbolično globo, ker ni bilo precedensov, je v drugih zadevah naložila visoke globe tudi v položajih, v katerih ni bilo precedensa, ki bi se nanašal na ravnanje z enakimi značilnostmi (glej v tem smislu sodbo z dne 26. oktobra 2017, Marine Harvest/Komisija, T-704/14, EU:T:2017:753, točka 392). Poleg tega je treba pojasniti, da odločba, ki jo je tožeča stranka navedla v podporo svojim trditvam, in sicer

Sklep Komisije C(2014) 2892 final z dne 29. aprila 2014 v zvezi s postopkom na podlagi člena 102 [PDEU] in člena 54 Sporazuma EGP (zadeva AT.39985 – Motorola – Uveljavljanje patentov, bistvenih za standard GPRS, točka 561), očitno ni upoštevna. Ta sklep se namreč ne opira le na okoliščino, da sodišče Unije zadevnega ravnanja do takrat ni nikoli opredelilo kot zlorabo, ampak tudi na dejstvo, da so nacionalna sodišča prišla do nasprotujočih si ugotovitev o tem vprašanju.

341 Poleg tega iz sodne prakse izhaja, da se z okoliščino, da je zloraba brez primere, ne more podvomiti o teži kršitve niti pripeljati do zmanjšanja zneska globe. Natančneje, Splošno sodišče je tudi na področju izračuna glob že ugotovilo, da dejstvo, da ravnanje z enakimi značilnostmi še ni bilo preučeno v prej izdanih odločbah, podjetja ne razbremeni njegove odgovornosti (glej v tem smislu sodbi z dne 9. novembra 1983, Nederlandsche Banden-Industrie-Michelin/Komisija, 322/81, EU:C:1983:313, točka 107, in z dne 1. julija 2010, AstraZeneca/Komisija, T-321/05, EU:T:2010:266, točke od 901 do 903).

342 Ob upoštevanju navedenega je treba prvi očitek prvega dela zavrniti.

b) Drugi očitek prvega dela: tožeča stranka naj ne bi ravnala malomarno

343 Glede drugega očitka v zvezi s tem, da naj tožeča stranka ne bi ravnala vsaj malomarno, je treba spomniti, da je Komisija v točki 371 obrazložitve izpodbijanega sklepa menila, da je bila na podlagi dejstev, opisanih v izpodbijanem sklepu, in ocene, navedene v njem, kršitev storjena bodisi zaradi omejevanja dostopa konkurence do trga bodisi najmanj zaradi malomarnosti, saj tožeča stranka ni upoštevala dejstva, da bo z odstranitvijo železniške proge onemogočila konkurenco na trgu opravljanja storitev železniškega prevoza naftnih derivatov od rafinerije do pomorskih terminalov v Klaipėdi, Rigi in Ventspilsu.

344 Tožeča stranka izpodbija to ugotovitev, pri čemer v bistvu trdi, da je ob izvršitvi svoje odločitve za možnost 2 s tem, da je odstranila železniško progo, kar je bil po njenem mnenju prvi potrebni korak te odločitve, ravnala v dobri veri in z namenom, da železniško progo pozneje rekonstruira.

345 V zvezi s tem je treba spomniti, da je v skladu z ustaljeno sodno prakso pogoj za to, da je bila kršitev storjena naklepno ali iz malomarnosti, izpolnjen, če zadevno podjetje ne more prezreti, da je njegovo ravnanje protikonkurenčno, ne glede na to, ali se zaveda, da je kršilo pravila o konkurenci iz Pogodbe. Podjetje se zaveda protikonkurenčne narave svojega ravnanja, ko se zaveda dejanskih elementov, ki upravičujejo ugotovitev obstoja prevladujočega položaja na zadevnem trgu in ugotovitev Komisije o zlorabi tega položaja (sodba z dne 29. marca 2012, Telefónica in Telefónica de España/Komisija, T-336/07, EU:T:2012:172, točki 319 in 320; glej tudi sodbo z dne 13. julija 2018, Stührk Delikatessen Import/Komisija, T-58/14, neobjavljena, EU:T:2018:474, točka 226 in navedena sodna praksa).

346 Iz sodne prakse je razvidno tudi, da preudarni gospodarski subjekt ne more dvomiti o tem, da ima posedovanje velikih tržnih deležev, čeprav ni nujno in v vseh primerih edini odločilni indic obstoja prevladujočega položaja, vseeno velik pomen, ki ga mora nujno upoštevati v zvezi s svojim morebitnim ravnanjem na trgu (sodba z dne 13. februarja 1979, Hoffmann-La Roche/Komisija, 85/76, EU:C:1979:36, točka 133). Torej družba LG, ki je prvotni prevoznik v železniškem prometu in upravljavec edine obstoječe infrastrukture v Litvi za opravljanje storitev železniškega tovornega prevoza, ni mogla prezreti, da ima na upoštevnih trgih prevladujoči položaj.

347 Poleg tega je treba poudariti, da namera ali domnevna dobra vera tožeče stranke nista upoštevni za ovrženje ugotovitve, da je bila zadevna kršitev storjena naklepno ali iz malomarnosti in da je zato lahko v smislu člena 23(2) Uredbe št. 1/2003 kaznovana z globo (glej v tem smislu sodbo z dne 6. aprila 1995, Boël/Komisija, T-142/89, EU:T:1995:63, točka 116 in navedena sodna praksa). Družba LG bi kot preudaren gospodarski subjekt namreč morala biti seznanjena z načeli, ki urejajo konkurenčno pravo, in po potrebi poseči po pojasnjevalnih nasvetih, da bi v okoliščinah zadeve razumno ocenila posledice, ki lahko nastanejo zaradi določenega dejanja, kot je v obravnavani zadevi odstranitev železniške proge. To zlasti velja za subjekte, ki opravljajo plačano dejavnost in ki so vajeni, da morajo pri opravljanju svoje dejavnosti izkazovati izredno skrbnost. Od njih je mogoče tudi pričakovati, da posebej pazijo na to, da ocenijo tveganja, ki jih ta prinaša (glej v tem smislu sodbo z dne 29. marca 2012, Telefónica in Telefónica de España/Komisija, T-336/07, EU:T:2012:172, točka 323 ter navedena sodna praksa).

348 Posledično Splošno sodišče meni, da tožeča stranka ni mogla prezreti, da lahko zadevna praksa povzroči resne omejitve konkurence, zlasti ob upoštevanju njenega zakonskega ali dejanskega monopolnega položaja na upoštevnih trgih, tako da je Komisija utemeljeno menila, da je bila zadevna kršitev storjena najmanj iz malomarnosti, kar je upravičevalo, da se ta kršitev kaznuje z globo.

349 Poleg tega se tožeča stranka ne more sklicevati na domnevno novost teorije, na kateri temelji izpodbijani sklep, da bi izključila obstoj namena za storitev kršitve ali malomarnosti v zvezi s tem. Ugotoviti je treba namreč, da je namen teh trditev le dokazati, da tožeča stranka ni vedela za nezakonitost ravnanja, ki se ji očita v izpodbijanem sklepu, z vidika člena 102 PDEU. Zato je treba te trditve zavrniti na podlagi sodne prakse, navedene v točki 341 zgoraj. Iz razlogov, navedenih v točki 339 zgoraj, tožeča stranka v obravnavani zadevi nikakor ni mogla prezreti protikonkurenčne narave svojega ravnanja.

350 Iz tega izhaja, da je Komisija, ne da bi napačno uporabila pravo ali storila napako pri presoji, menila, da je tožeča stranka ravnala najmanj malomarno (točka 371 obrazložitve izpodbijanega sklepa).

351 Te ugotovitve poleg tega ni mogoče ovreči s tem, da je Komisija v upravnem postopku menila, da je zadeva lahko predmet odločbe o zavezah. Kot poudarja Komisija, namreč okoliščina, da je v okviru upravnega postopka lahko razmišljala, da bi sprejela predlog zavez, ki ga je dala tožeča stranka kot sredstvo za izognitev globi, ne pomeni, da je določitev take globe štela za neprimerno, ampak le, da ni izključila možnosti, da ne ugotovi kršitve in ne naloži globe. Ta okoliščina Komisiji torej ni preprečila, da na koncu ugotovi, da je treba ugotoviti obstoj kršitve in naložiti globo.

352 Ob upoštevanju vsega navedenega je treba zavrniti drugi očitek in posledično prvi del četrtega tožbenega razloga.

c) Drugi očitek drugega dela v delu, ki se nanaša na domnevno predolgo trajanje postopka

353 Glede trditve o domnevno predolgem trajanju upravnega postopka je treba poudariti, da tožeča stranka trdi, prvič, da je to poseglo v njeno pravico do obrambe in, drugič, da bi to moralo privesti do zmanjšanja zneska globe, ki ji je bila naložena v izpodbijanem sklepu.

354 Uvodoma je treba spomniti, da v skladu z ustaljeno sodno prakso upoštevanje razumnega roka pri vodenju upravnih postopkov na področju konkurenčne politike pomeni splošno načelo prava Unije, katerega spoštovanje zagotavljajo sodišča Unije (glej sodbo z dne 19. decembra 2012, Heineken Nederland in Heineken/Komisija, C-452/11 P, neobjavljena, EU:C:2012:829, točka 97 in navedena sodna praksa).

355 Načelo razumnega roka v upravnem postopku je bilo potrjeno v členu 41(1) Listine Evropske unije o temeljnih pravicah, v skladu s katerim ima „vsakdo […] pravico, da institucije, organi, uradi in agencije Unije njegove zadeve obravnavajo nepristransko, pravično in v razumnem roku“ (glej sodbo z dne 5. junija 2012, Imperial Chemical Industries/Komisija, T-214/06, EU:T:2012:275, točka 284 in navedena sodna praksa).

356 Poleg tega iz sodne prakse izhaja, da lahko kršitev načela razumnega roka – kadar je vplivala na izid postopka – povzroči razglasitev ničnosti izpodbijanega sklepa (glej v tem smislu sodbo z dne 21. septembra 2006, Technische Unie/Komisija, C-113/04 P, EU:C:2006:593, točka 48 in navedena sodna praksa).

357 Pojasniti je treba, da kadar gre za uporabo pravil o konkurenci, prekoračitev razumnega roka pomeni razlog za razglasitev ničnosti sklepov o ugotovitvi kršitve le, če je bilo ugotovljeno, da je kršitev načela razumnega roka posegla v pravico zadevnih podjetij do obrambe. Zunaj tega posebnega primera neupoštevanje obveznosti odločanja v razumnem roku ne vpliva na veljavnost upravnega postopka na podlagi Uredbe št. 1/2003 (sodba z dne 21. septembra 2006, Nederlandse Federatieve Vereniging voor de Groothandel op Elektronisch Gebied/Komisija, C-105/04 P, EU:C:2006:592, točka 42).

358 Iz tega sledi, da tudi ob domnevi, da bi se ugotovila morebitno predolgo skupno trajanje upravnega postopka in kršitev načela razumnega roka, taka ugotovitev glede na sodno prakso, navedeno v točkah 356 in 357 zgoraj, sama ne bi zadostovala za razglasitev ničnosti izpodbijanega sklepa.

359 Poleg tega je treba spomniti, da je bilo presojeno, da pretirano dolga prva faza upravnega postopka lahko vpliva na prihodnjo možnost obrambe zadevnih podjetij zlasti s tem, da zmanjšuje učinkovitost pravice do obrambe, ko se ta izvršuje v drugi fazi postopka, zaradi pretečenega časa in posledičnih težav pri zbiranju razbremenilnih dokazov. Vendar je v takem primeru pomembno, da zadevna podjetja dovolj natančno dokažejo, da so imela težave pri obrambi pred trditvami Komisije, pri čemer natančno navedejo dokumente ali pričevanja, za katere niso več mogla zaprositi, in razloge, iz katerih je to lahko ogrozilo njihovo obrambo (glej v tem smislu sodbi z dne 21. septembra 2006, Technische Unie/Komisija, C-113/04 P, EU:C:2006:593, točke 54 in od 60 do 71, in z dne 29. marca 2011, ArcelorMittal Luxembourg/Komisija in Komisija/ArcelorMittal Luxembourg in drugi, C-201/09 P in C-216/09 P, EU:C:2011:190, točka 118).

360 Čeprav je tožeča stranka v obravnavani zadevi trdila, da je imela težave pri zbiranju nekaterih razbremenilnih dokazov zaradi odhoda nekaterih njenih zaposlenih, te trditve ni podprla s konkretnimi dokazi. Čeprav res navaja datum, ko so zadevni zaposleni zapustili podjetje, vseeno namreč ne navaja natančnih razlogov, iz katerih bi bilo za izvajanje pravice do obrambe bistveno pridobiti informacije od teh oseb, in predvsem ne okoliščin, zaradi katerih ni bilo več mogoče pridobiti informacij od teh oseb (glej v tem smislu sodbo z dne 16. junija 2011, Bavaria/Komisija, T-235/07, EU:T:2011:283, točka 331).

361 V teh okoliščinah je treba ugotoviti, da tožeča stranka ni dokazala, da je bila zaradi predolgega upravnega postopka kršena njena pravica do obrambe.

362 Glede na vse navedeno je treba zavrniti drugi očitek drugega dela četrtega tožbenega razloga v delu, ki se nanaša na domnevno predolgo trajanje upravnega postopka.

363 Iz vsega navedenega izhaja, da je treba primarno podane predloge za razglasitev ničnosti izpodbijanega sklepa v celoti zavrniti.

B. Podredni predlog v zvezi z zneskom globe

364 Tožeča stranka z drugim tožbenim predlogom Splošnemu sodišču podredno predlaga, naj zmanjša znesek globe, ki ji je bila naložena na podlagi člena 2 izpodbijanega sklepa, ker je bil za to globo določen nesorazmeren znesek. V bistvu izpodbija, prvič, odstotek vrednosti prodaje, ki ga je Komisija upoštevala iz naslova koeficienta teže, drugič, trajanje kršitve in, tretjič, odločitev, da se v osnovni znesek vključi dodatni znesek za namene odvračanja. Tožeča stranka s tem predlogom izpodbija znesek globe zaradi neupoštevanja načela sorazmernosti in Splošnemu sodišču predlaga, naj znesek globe, ki ji je bila naložena, zmanjša.

1. Očitki v zvezi s sorazmernostjo zneska globe

*a) Prvi očitek: domnevna nesorazmernost koeficienta teže [*zaupno*] %, ki ga je uporabila Komisija*

365 Tožeča stranka v podporo prvemu očitku trdi, da je koeficient teže [*zaupno*] %, ki ga je uporabila Komisija, nesorazmeren in da ni bil naveden noben razlog v zvezi z naravo ali težo očitanega ravnanja. Na prvem mestu, tožeča stranka se sklicuje na novost zadevnega ravnanja. Na drugem mestu, ker je bil promet na železniški progi onemogočen že od ustavitve prometa 2. septembra 2008, naj odstranitev proge ne bi imela niti učinka izrinjenja niti nobenega drugega negativnega učinka na nadaljnjo konsolidacijo enotnega evropskega železniškega območja, na katero se v izpodbijanem sklepu sklicuje Komisija. Na tretjem mestu, nobene gotovosti naj ne bi bilo glede verjetnosti, da bi se potrebna popravila dejansko začela, če železniška proga ne bi bila odstranjena. Na četrtem mestu, uporabljeni koeficient teže naj bi bil nesorazmeren z vidika prakse Komisije v primerljivih primerih uporabe člena 102 PDEU.

366 V zvezi s tem je treba spomniti, da je Komisija v točkah od 377 do 380 obrazložitve izpodbijanega sklepa za določitev stopnje teže zadevne kršitve upoštevala naslednje štiri elemente:

– prvič, naravo kršitve, zlasti dejstvo, da je ravnanje, to je odstranitev javne železniške proge med državama članicama, škodilo konsolidaciji enotnega trga, zlasti enotnega evropskega železniškega trga;

– drugič, položaj tožeče stranke na upoštevnih trgih, in sicer dejstvo, da je bila tožeča stranka edini izvajalec storitev v Litvi tako na predhodnem trgu upravljanja železniške infrastrukture kot na nadaljnjem trgu opravljanja storitev železniškega prevoza naftnih derivatov;

– tretjič, geografski obseg kršitve, ki je zajemal železniške povezave med rafinerijo in pomorskimi terminali v Klaipėdi, Rigi in Ventspilsu v dveh državah, to je v Litvi in Latviji;

– četrtič, načine dejanskega izvajanja kršitve, in sicer to, da se je ravnanje, ki pomeni kršitev, v obliki odstranitve železniške proge začelo 3. oktobra 2008.

367 Komisija je v točki 381 obrazložitve izpodbijanega sklepa, potem ko je uravnotežila na eni strani omejen geografski obseg kršitve ter na drugi strani zelo velike tržne deleže tožeče stranke in negativen vpliv zadevne kršitve na konsolidacijo enotnega trga, menila, da delež vrednosti prodaje, ki se mora upoštevati iz naslova koeficienta teže, znaša [*zaupno*] %, zaradi česar je upoštevala znesek [*zaupno*] EUR.

368 Na prvem mestu, v obravnavani zadevi je – ker tožeča stranka napotuje na trditve, ki jih je navedla v podporo prvemu delu četrtega tožbenega razloga v zvezi s tem, da je zadeva domnevno nova in brez precedensov, in to zato, da bi uveljavljala domnevno nesorazmernost koeficienta teže [*zaupno*] %, ki ga je uporabila Komisija – dovolj poudariti, da so sodišča Unije večkrat kot zlorabo obsodila ravnanje, kot je ravnanje tožeče stranke, katerega namen je konkurente držati stran od trga, kot je bilo navedeno že v točki 339 zgoraj (glej v tem smislu sodbo z dne 6. decembra 2012, AstraZeneca/Komisija, C-457/10 P, EU:C:2012:770, točka 164). Posledično takega ravnanja ni mogoče opredeliti kot novega in tožeča stranka ne more tehtno trditi, da gre za novo kategorijo zlorabe, katere nezakonitosti ni poznala. Na podlagi trditev tožeče stranke v zvezi s tem torej ni mogoče sklepati, da je koeficient teže [*zaupno*] % nesorazmeren.

369 Na drugem mestu, kar zadeva trditev, da odstranitev železniške proge ni imela nobenega učinka izrinjenja in nobenega drugega negativnega učinka na nadaljnjo konsolidacijo enotnega evropskega železniškega območja, je treba poudariti, da je Komisija, kot je bilo odločeno v točki 233 zgoraj, v izpodbijanem sklepu upravičeno menila, da je odstranitev železniške proge kot taka, neodvisno od predhodne ustavitve prometa na tej progi, lahko imela protikonkurenčne učinke na trgu. Zlasti iz preučitve drugega tožbenega razloga je razvidno, da je odstranitev železniške proge, kot je Komisija ugotovila v izpodbijanem sklepu, povzročila omejevanje dostopa do trga opravljanja storitev železniškega prevoza naftnih derivatov od rafinerije do pomorskih terminalov v Klaipėdi, Rigi in Ventspilsu. V teh okoliščinah se tožeča stranka ne more tehtno sklicevati na neobstoj učinkov izključevanja ali negativnih učinkov, da bi dokazala, da je koeficient teže [*zaupno*] % nesorazmeren.

370 Poleg tega tožeča stranka napačno trdi, da odstranitev železniške proge ni imela niti učinka izrinjenja niti drugega negativnega učinka na nadaljnjo konsolidacijo enotnega evropskega železniškega območja. Kot je Komisija poudarila v točki 361 obrazložitve izpodbijanega sklepa, odstranitev 19-kilometrskega odseka železniške proge, ki povezuje državi članici (v obravnavani zadevi Republiko Litvo in Republiko Latvijo), brez objektivne utemeljitve, kar lahko pomembni stranki prepreči uporabo storitev drugega prevoznika v železniškem prometu, vpliva na trgovino med državami članicami in pomeni ravnanje, ki je v nasprotju s cilji, na katerih temelji konsolidacija enotnega trga železniških storitev in zlasti trga železniškega tovornega prevoza v Uniji. Konsolidacija takega trga bi bila namreč ovirana, če bi se prevoznik v železniškem prometu, ki ima prevladujoči položaj na trgu, lahko zaščitil pred konkurenco, tako da bi brez objektivne utemeljitve odstranil javno železniško infrastrukturo, ki povezuje državi članici.

371 Torej Komisija ni storila napake, ko je v točki 381 obrazložitve izpodbijanega sklepa ob upoštevanju narave kršitve in zlasti dejstva, da je odstranitev javne železniške proge med državama članicama škodila konsolidaciji enotnega evropskega železniškega trga, pa tudi ob upoštevanju omejenega geografskega obsega kršitve lahko sklepala, da je delež vrednosti prodaje, ki bi se moral upoštevati iz naslova koeficienta teže v obravnavani zadevi, lahko [*zaupno*] %.

372 Na tretjem mestu, glede trditve, da naj bi bil koeficient teže [*zaupno*] % nesorazmeren tudi z vidika prakse Komisije v primerljivih primerih uporabe člena 102 PDEU in naj bi zato kršil načelo enakega obravnavanja, je treba spomniti, da v skladu z ustaljeno sodno prakso prejšnja praksa odločanja Komisije ne more biti pravni okvir za globe na področju konkurence in da so odločbe glede preostalih zadev le namig glede morebitnega obstoja kršitve načela enakega obravnavanja, ker je malo verjetno, da so njihove okoliščine, kot so trgi, proizvodi, podjetja in zadevna obdobja, enake (glej v tem smislu sodbe z dne 21. septembra 2006, JCB Service/Komisija, C-167/04 P, EU:C:2006:594, točki 201 in 205; z dne 7. junija 2007, Britannia Alloys & Chemicals/Komisija, C-76/06 P, EU:C:2007:326, točka 60, in z dne 16. junija 2011, Caffaro/Komisija, T-192/06, EU:T:2011:278, točka 46).

373 Vendar morajo Komisija, ko nekemu podjetju naloži globo zaradi kršitve pravil o konkurenci, in ostale institucije pri vseh svojih dejavnostih spoštovati načelo enakega obravnavanja, ki nasprotuje temu, da se primerljivi položaji obravnavajo različno in da se različni položaji obravnavajo podobno, razen če je tako obravnavanje objektivno upravičeno. To ne spremeni dejstva, da so prejšnje odločbe Komisije na področju glob glede spoštovanja načela enakega obravnavanja lahko upoštevne le, če se dokaže, da so okoliščine zadev, v katerih so bile izdane te druge odločbe, kot so trgi, proizvodi, države, podjetja in zadevna obdobja, primerljive s tistimi v obravnavanem primeru (glej sodbo z dne 29. junija 2012, E.ON Ruhrgas in E.ON/Komisija, T-360/09, EU:T:2012:332, točki 261 in 262 ter navedena sodna praksa).

374 V obravnavani zadevi pa tožeča stranka ni dokazala, da so okoliščine zadev, v katerih so bile izdane prejšnje odločbe, na katere se sklicuje, primerljive z okoliščinami obravnavanega primera. Tožeča stranka se namreč sklicuje na Sklep Komisije z dne 20. septembra 2016 v zvezi s postopkom na podlagi člena 102 PDEU in člena 54 Sporazuma EGP (Zadeva AT.39759 – Omejevanje dostopa podjetja ARA). V zvezi s tem je treba vseeno ugotoviti, da se je ta sklep nanašal na ravnanje, ki pomeni zlorabo, ki v nasprotju s tem, kar trdi tožeča stranka, ni primerljivo z ravnanjem, ki je predmet obravnavane zadeve. Ta prejšnja zadeva se je namreč nanašala na zavrnitev dostopa do bistvene infrastrukture, medtem ko je bilo v obravnavani zadevi v okviru preučitve prvega tožbenega razloga ugotovljeno, da odstranitve železniške proge z namenom, da se konkurente drži stran od trga, tako da se jim dostop do trga omogoči pod manj ugodnimi pogoji, ni mogoče obravnavati kot take. Prav tako tožeča stranka v zvezi z Odločbo Komisije z dne 13. maja 2009 v zvezi s postopkom na podlagi člena [102 PDEU] in člena 54 Sporazuma EGP (Zadeva COMP/C-3/37.990 – Intel) s poudarjanjem, da se je ravnanje, inkriminirano v tej odločbi, nanašalo na pogojne rabate, sama dokazuje, da okoliščine navedene zadeve niso primerljive z okoliščinami v obravnavani zadevi. Zato ti odločbi nista upoštevni z vidika spoštovanja načela enakega obravnavanja.

375 Glede na vse navedeno je treba ugotoviti, da Komisija s tem, da je delež vrednosti prodaje, ki ga je iz naslova koeficienta teže uporabila za določitev osnovnega zneska globe, naložene tožeči stranki, določila na [*zaupno*] %, ni kršila načela sorazmernosti.

b) Drugi očitek v delu, ki se nanaša na predolgo trajanje kršitve zaradi napačne izbire datuma njenega začetka

376 V zvezi s trditvami, s katerimi se izpodbija trajanje kršitve zaradi datuma začetka, ki ga je izbrala Komisija, je treba spomniti, da je Komisija v izpodbijanem sklepu, potem ko je ugotovila, da se je kršitev začela 3. oktobra 2008 in je na datum sprejetja izpodbijanega sklepa še vedno trajala, določila množitelj 9, ki ga je uporabila za upoštevani delež vrednosti prodaje.

377 Tako je dovolj poudariti, da je bila trditev tožeče stranke, v skladu s katero je odločitev, da železniške proge ne bo rekonstruirala, sprejela šele po arbitražni odločbi z dne 17. decembra 2010, zavrnjena že v okviru analize drugega tožbenega razloga. Zato se tožeča stranka ne more sklicevati na to arbitražno odločbo, da bi trdila, da ji železniške proge bilo ni več treba rekonstruirati.

378 Iz tega izhaja, da je Komisija v izpodbijanem sklepu pravilno ugotovila, da se je kršitev začela 3. oktobra 2008, ko je tožeča stranka začela odstranjevati železniško progo, in da je odstranitev železniške proge neodvisno od ustavitve prometa lahko imela protikonkurenčne učinke. Komisija torej, ko je določila množitelj 9, ki ga je uporabila za upoštevani delež vrednosti prodaje, da bi se upoštevalo trajanje kršitve, ni storila napake.

379 Kar zadeva predlog tožeče stranke, naj se globa, ki ji je bila naložena, bistveno zmanjša zaradi predolgega trajanja upravnega postopka, je za njegovo zavrnitev dovolj spomniti, da je Sodišče že presodilo, da čeprav kršitev načela spoštovanja razumnega roka s strani Komisije lahko upravičuje razglasitev ničnosti sklepa, sprejetega na koncu upravnega postopka, ki temelji na členih 101 in 102 PDEU, če krši tudi pravico zadevnega podjetja do obrambe, taka kršitev načela spoštovanja razumnega roka, tudi če bi bila dokazana, ne more povzročiti znižanja zneska naložene globe (glej sodbo z dne 26. januarja 2017, Villeroy & Boch/Komisija, C-644/13 P, EU:C:2017:59, točka 79 in navedena sodna praksa).

380 Poleg tega je bilo odločeno, da je odškodninski zahtevek, vložen zoper Unijo na podlagi člena 268 PDEU in člena 340, drugi odstavek, PDEU, učinkovito in splošno uporabno sredstvo za uveljavljanje take kršitve in njeno sankcioniranje, ker lahko pokriva vse položaje prekoračitve razumnega trajanja postopka (glej v tem smislu sodbo z dne 26. novembra 2013, Groupe Gascogne/Komisija, C-58/12 P, EU:C:2013:770, točka 82).

c) Tretji očitek: domnevna nesorazmernost dodatnega zneska [zaupno] %, ki ga je uporabila Komisija

381 Tožeča stranka s tretjim očitkom trdi, da je tudi uporaba dodatnega odvračilnega zneska v višini [*zaupno*] % nesorazmerna. Najprej, ker je po mnenju tožeče stranke zadeva nova, ni mogla predvideti uporabe novega in precej manj strogega pravnega merila. Dalje, Komisija naj ne bi naložila dodatnega zneska v zvezi s samostojno kršitvijo na podlagi člena 102 PDEU v nobeni drugi zadevi in naj ne bi navedla nobenega elementa, na podlagi katerega bi bilo mogoče pojasniti, zakaj je odstopila od svoje prejšnje prakse. Poleg tega naj bi bil znesek globe odvračilen že glede na velikost podjetja, način njegovega financiranja in dobiček. Nazadnje, vsak koeficient odvračanja naj bi se moral zmanjšati iz razlogov, navedenih v zvezi s koeficientom teže.

382 Uvodoma je treba spomniti, da je Komisija v točki 383 obrazložitve izpodbijanega sklepa poudarila, da lahko v skladu s točko 25 Smernic iz leta 2006 – ne glede na trajanje udeležbe zadevnega podjetja – pri kršitvi v osnovni znesek globe iz naslova odvračanja vključi dodatni znesek, ki ne presega 25 % vrednosti prodaje. V isti točki obrazložitve je spomnila tudi, da je za določitev vrednosti prodaje, ki jo je upoštevala v obravnavani zadevi, upoštevala več dejavnikov, zlasti tiste iz točke 22 Smernic iz leta 2006. Komisija je v točki 384 obrazložitve izpodbijanega sklepa torej glede na naravo kršitve (glej točko 377 obrazložitve izpodbijanega sklepa) določila dodatni znesek v višini [*zaupno*] % vrednosti prodaje, to je [*zaupno*] EUR.

383 Glede prve trditve je treba ugotoviti, da se ne razlikuje od tiste, ki je bila navedena v podporo prvemu očitku drugega dela četrtega tožbenega razloga za izpodbijanje teže kršitve. Ker je bila ta trditev v okviru preučitve prvega očitka drugega dela četrtega tožbenega razloga zavrnjena, jo je treba zavrniti tudi v delu, s katerim se z njo uveljavlja nesorazmernost dodatnega zneska [*zaupno*] %.

384 Glede druge trditve, da Komisija ni naložila dodatnega zneska v zvezi s samostojno kršitvijo na podlagi člena 102 PDEU v nobeni drugi zadevi in ni navedla nobenega elementa, na podlagi katerega bi bilo mogoče pojasniti, zakaj je odstopila od svoje prejšnje prakse, je treba spomniti, da je Komisija na datum sprejetja izpodbijanega sklepa že uporabila dodatni znesek v zvezi s samostojno kršitvijo na podlagi člena 102 PDEU v vsaj enem sklepu, ki je bil sprejet pred tem sklepom, in sicer v Sklepu C(2017) 4444 final z dne 27. junija 2017 v zvezi s postopkom na podlagi člena 102 Pogodbe o delovanju Evropske unije in člena 54 Sporazuma EGP (Zadeva AT.39740 – Google Search (Shopping)). Poleg tega je treba spomniti, da na eni strani v skladu z ustaljeno sodno prakso in s pridržkom spoštovanja načela enakega obravnavanja prejšnja praksa odločanja Komisije ni pravni okvir za globe na področju konkurence in da ima na drugi strani Komisija v okviru Uredbe št. 1/2003 polje proste presoje pri določitvi zneska glob, zato da bi ravnanje podjetij usmerila k spoštovanju pravil o konkurenci in da bi lahko višino glob kadar koli prilagodila potrebam te politike (sodba z dne 16. junija 2011, Bavaria/Komisija, T-235/07, EU:T:2011:283, točka 288; glej tudi sodbo z dne 16. junija 2011, Heineken Nederland in Heineken/Komisija, T-240/07, EU:T:2011:284, točka 345 in navedena sodna praksa). Iz tega sledi, da ta praksa Komisije ni bila nova in da Komisiji v izpodbijanem sklepu nikakor ni bilo treba navesti razlogov za pojasnitev, zakaj je v tem primeru odstopila od svoje prejšnje prakse.

385 Poleg tega točka 25 Smernic iz leta 2006 določa, da se dodatni znesek lahko naloži v primeru kršitev, ki niso povezane z omejevalnimi sporazumi. V tej točki je namreč navedeno:

„[…] Komisija [bo], ne glede na trajanje udeležbe podjetja pri kršitvi, vključila v osnovni znesek še znesek med vključno 15 % in 25 % vrednosti prodaje, kot je opredeljena v oddelku A zgoraj z namenom odvračanja podjetij od udeležbe pri horizontalnih sporazumih o določitvi cen, razdelitvi trga in omejitvi proizvodnje. Komisija lahko tako povečanje zneska uporabi tudi v primeru drugih kršitev. Pri odločitvi, kolikšen delež vrednosti prodaje naj se upošteva v posameznem primeru, bo Komisija upoštevala več dejavnikov, zlasti tiste iz točke 22.“

386 V obravnavani zadevi je Komisija v skladu s točko 22 Smernic iz leta 2006 uporabo dodatnega zneska utemeljila z naravo kršitve in zlasti dejstvom, da je ta kršitev v obliki odstranitve javne železniške proge med državama članicama škodila konsolidaciji enotnega trga in zlasti enotnega evropskega železniškega trga (točki 377 in 384 obrazložitve izpodbijanega sklepa).

387 Glede tretje trditve, ki jo je navedla tožeča stranka, v skladu s katero je višina globe za majhno železniško podjetje, ki ima le minimalen, celo ničen dobiček, brez primere, je treba spomniti, da je tožeča stranka litovska nacionalna železniška družba, da ima v Litvi zakonski monopol na področju upravljanja železniške infrastrukture in dejanski monopol na trgu železniškega tovornega prevoza v Litvi ter da je leta 2016 njen skupni promet znašal, kot je razvidno iz točke 5 obrazložitve izpodbijanega sklepa, 409,5 milijona EUR. Glede na te elemente tožeče stranke ni mogoče opredeliti kot majhno železniško podjetje. Komisiji vsekakor ni treba znižati zneska glob, kadar so zadevna podjetja mala in srednja podjetja. Velikost podjetja je namreč upoštevana že v zgornji meji, določeni v členu 23(2) Uredbe št. 1/2003 in določbah Smernic iz leta 2006. Razen teh preudarkov glede velikosti ni nobenega razloga, da bi se mala in srednja podjetja obravnavala

drugače od drugih podjetij. Dejstvo, da so zadevna podjetja mala ali srednje velika, jih ne razbremeni dolžnosti upoštevanja pravil o konkurenci (sodba z dne 28. aprila 2010, Amann & Söhne in Cousin Filterie/Komisija, T-446/05, EU:T:2010:165, točka 200).

388 Nazadnje, v delu, v katerem tožeča stranka s četrto trditvijo predlaga zmanjšanje dodatnega zneska, vključenega v osnovni znesek, zaradi domnevno predolgega trajanja upravnega postopka, je treba ugotoviti, da je treba to trditev zavrniti iz istih razlogov, kot so bili navedeni v točkah 379 in 380 zgoraj.

2. Določitev končnega zneska globe, naložene tožeči stranki, v okviru neomejene pristojnosti

389 Uvodoma je treba spomniti, da mora sodišče Unije šele po tem, ko preizkusi zakonitost predložene odločbe glede na tožbene razloge, ki so navedeni pred njim, in glede na razloge, ki jih po potrebi obravnava po uradni dolžnosti, ter če navedene odločbe ne razglasi za nično v celoti, izvrševati neomejeno pristojnost, da po eni strani izpelje posledice svoje odločitve, ki se nanaša na zakonitost iste odločbe, in da po drugi strani na podlagi elementov, ki so mu bili dani v preizkus, ugotovi, ali je treba na dan sprejetja odločitve s svojo presojo nadomestiti presojo Komisije, tako da prilagodi globo (glej sodbi z dne 17. decembra 2015, Orange Polska/Komisija, T-486/11, EU:T:2015:1002, točka 67 in navedena sodna praksa, in z dne 12. julija 2019, Hitachi-LG Data Storage in Hitachi-LG Data Storage Korea/Komisija, T-1/16, EU:T:2019:514, točka 56 in navedena sodna praksa).

390 Opozoriti je treba tudi, da je sodišče Unije pri izvajanju svoje neomejene pristojnosti pristojno, da poleg zgolj nadzora nad zakonitostjo sankcije presojo Komisije, avtorice akta, v katerem je bila prvotno določena višina zneska te sankcije, za določitev tega zneska nadomesti s svojo presojo, izključena pa je vsakršna sprememba elementov, ki tvorijo kršitev, ki jo je Komisija zakonito ugotovila v odločbi, o kateri odloča Splošno sodišče (glej v tem smislu sodbo z dne 21. januarja 2016, Galp Energía España in drugi/Komisija, C-603/13 P, EU:C:2016:38, točke od 75 do 77).

391 Posledično lahko sodišče Unije izpodbijani akt spremeni, ne da bi razglasilo njegovo ničnost, zato da odpravi, zmanjša ali poveča naloženo globo, pri čemer izvajanje te pristojnosti povzroči dokončni prenos pooblastila za naložitev sankcij na to sodišče (glej v tem smislu sodbi z dne 15. oktobra 2002, Limburgse Vinyl Maatschappij in drugi/Komisija, C-238/99 P, C-244/99 P, C-245/99 P, C-247/99 P, od C-250/99 P do C-252/99 P in C-254/99 P, EU:C:2002:582, točki 692 in 693, in z dne 3. septembra 2009, Prym in Prym Consumer/Komisija, C-534/07 P, EU:C:2009:505, točka 86, ter sklep z dne 7. julija 2016, Westfälische Drahtindustrie in Pampus Industriebeteiligungen/Komisija, C-523/15 P, EU:C:2016:541, točke od 32 do 34).

392 Pri presoji Splošnega sodišča glede primernosti zneska glob z vidika meril, določenih v členu 23(3) Uredbe št. 1/2003, se lahko zahtevata predložitev in upoštevanje dodatnih informacij, ki niso navedene v odločbi Komisije, s katero je bila naložena globa (glej v tem smislu sodbi z dne 16. novembra 2000, Stora Kopparbergs Bergslags/Komisija, C-286/98 P, EU:C:2000:630, točka 57, in z dne 12. julija 2011, Fuji Electric/Komisija, T-132/07, EU:T:2011:344, točka 209).

393 Pri izvajanju svoje neomejene pristojnosti mora torej Splošno sodišče določiti znesek globe ob upoštevanju vseh okoliščin obravnavne zadeve (glej v tem smislu sodbi z dne 26. septembra 2013, Alliance One International/Komisija, C-679/11 P, neobjavljena, EU:C:2013:606, točka 104, in z dne 16. junija 2011, Putters International/Komisija, T-211/08, EU:T:2011:289, točka 75).

394 To izvajanje na podlagi člena 23(3) Uredbe št. 1/2003 pomeni, da je treba upoštevati težo in trajanje kršitve, ki jo je storila tožeča stranka, ob spoštovanju predvsem načel sorazmernosti, individualizacije sankcij in enakega obravnavanja, pri čemer pa Splošno sodišče ni vezano na okvirna pravila, ki jih je Komisija določila v Smernicah iz leta 2006 (glej v tem smislu sodbo z dne 21. januarja 2016, Galp Energía España in drugi/Komisija, C 603/13 P, EU:C:2016:38, točka 90 in navedena sodna praksa).

395 Iz tega izhaja, da je v okviru zgornje meje 10 % skupnega prometa zadevnega podjetja v predhodnem poslovnem letu diskrecijska pravica Splošnega sodišča omejena le z meriloma v zvezi s težo in trajanjem kršitve, določenima v členu 23(3) Uredbe št. 1/2003, s katerim se pristojnemu organu podeljuje široko polje proste presoje, pod pogojem, da spoštuje načela, omenjena v točki 394 zgoraj.

396 Ob tem mora Splošno sodišče v okviru obveznosti obrazložitve podati podrobno navedbo dejavnikov, ki jih je upoštevalo pri določitvi zneska globe (glej v tem smislu sodbo z dne 14. septembra 2016, Trafilerie Meridionali/Komisija, C-519/15 P, EU:C:2016:682, točka 52).

397 V obravnavani zadevi na eni strani v zvezi z uporabo zakonskega merila teže kršitve iz ustaljene sodne prakse izhaja, da Splošno sodišče globe ne določi z natančnim aritmetičnim postopkom (sodbi z dne 5. oktobra 2011, Romana Tabacchi/Komisija, T-11/06, EU:T:2011:560, točka 266, in z dne 15. julija 2015, SLM in Ori Martin/Komisija, T-389/10 in T-419/10, EU:T:2015:513, točka 436).

398 Vseeno mora Splošno sodišče določiti znesek globe, ki bo glede na merila, ki jih šteje za ustrezna, sorazmerna s težo kršitve, ki jo je storila tožeča stranka, in bo imela tudi zadosten odvračilni učinek.

399 Splošnemu sodišču se zdi primerno, da pri izvajanju svoje neomejene pristojnosti upošteva naravo kršitve, položaj družbe LG na upoštevnih trgih in geografski obseg te kršitve.

400 Najprej, glede narave kršitve je treba poudariti, da iz elementov spisa izhaja, da je popolna odstranitev 19-kilometrskega odseka kratke poti, na katerem je bil promet prvotno ustavljen in ki je omogočal uporabo najkrajše in najcenejše poti za povezavo rafinerije intervenientke z latvijskim pomorskim terminalom, lahko imela protikonkurenčni učinek izrinjenja konkurence na trgu opravljanja storitev železniškega prevoza naftnih derivatov od rafinerije do sosednjih pomorskih terminalov, ker je postavila ovire za vstop na trg, ne da bi obstajala objektivna utemeljitev.

401 Dalje, glede položaja družbe LG na upoštevnih trgih je treba poudariti, da je ta družba imela monopolni položaj na predhodnem trgu upravljanja železniške infrastrukture v Litvi in je bila edino dejavno podjetje na nadaljnjem trgu opravljanja storitev železniškega prevoza naftnih derivatov, kar ji je posledično zagotavljalo monopolni položaj na tem trgu. Zaradi tega položaja je imela družba LG posebno odgovornost, da s svojim ravnanjem ne ogroža dejanske in neizkrivljene konkurence na trgu.

402 Nazadnje, glede geografskega obsega kršitve je treba ugotoviti, da je ta kršitev, čeprav je imela učinek na delu ozemlja dveh držav članic, vseeno razmeroma omejena. Odstranitev železniške proge je namreč zadevala le odsek proge, na katerem je bilo mogoče zagotavljati eno od različnih možnih železniških povezav med Latvijo in Litvo.

403 Na drugi strani je treba glede trajanja kršitve poudariti, da se je ta začela 3. oktobra 2008 in se je nadaljevala do datuma sprejetja izpodbijanega sklepa.

404 Zato Splošno sodišče meni, da bosta teža in trajanje kršitve pravično ocenjena, če se znesek globe določi na 20.068.650 EUR.

405 Poleg tega Splošno sodišče ugotavlja, da je znesek globe primeren ob upoštevanju potrebe, da se tožeči stranki naloži odvračilen znesek globe.

406 Zato je treba znesek globe, ki jo mora plačati tožeča stranka, določiti na 20.068.650 EUR.

Stroški

407 V skladu s členom 134(3) Poslovnika vsaka stranka, če uspe samo deloma, nosi svoje stroške.

408 V obravnavani zadevi je treba tožeči stranki in Komisiji naložiti, da nosita vsaka svoje stroške.

409 Poleg tega lahko Splošno sodišče v skladu s členom 138(3) Poslovnika intervenientu, ki ni eden izmed subjektov iz odstavkov 1 in 2 tega člena, naloži, da nosi svoje stroške. V obravnavanem primeru je treba odločiti, da družba Orlen nosi svoje stroške.

Iz teh razlogov je

SPLOŠNO SODIŠČE (prvi razširjeni senat)

razsodilo:

1. **Znesek globe, ki je bila s členom 2 Sklepa C(2017) 6544 final Evropske komisije z dne 2. oktobra 2017 o postopku na podlagi člena 102 PDEU (zadeva AT.39813 – Baltic Rail) naložena družbi Lietuvos geležinkeliai AB, se določi na 20.068.650 EUR.**

2. **V preostalem se tožba zavrne.**

3. **Družba Lietuvos geležinkeliai in Komisija nosita svoje stroške.**

4. **Družba Orlen Lietuva AB nosi svoje stroške.**

Papasavvas Kanninen Półtorak

Porchia Stancu

Razglašeno na javni obravnavi v Luxembourgu, 18. novembra 2020.

Podpisi

Kazalo

I. Dejansko stanje . . . 2

A. Dejanske okoliščine . . . 2

B. Upravni postopek . . . 5

C. Izpodbijani sklep . . . 6

1. Opredelitev upoštevnih trgov in prevladujoči položaj tožeče stranke na teh trgih . . . 6

2. Zloraba . . . 6

3. Globa in odredba . . . 7

4. Izrek izpodbijanega sklepa . . . 8

II. Postopek in predlogi strank . . . 8

III. Pravo . . . 10

A. Primarni predlogi za razglasitev ničnosti izpodbijanega sklepa . . . 10

1. Prvi tožbeni razlog: napake pri presoji in napačna uporaba prava pri uporabi člena 102 PDEU v zvezi z ravnanjem tožeče stranke, ki naj bi pomenilo zlorabo . . . 10

2. Drugi tožbeni razlog: napake pri presoji in napačna uporaba prava pri uporabi člena 102 PDEU v zvezi s presojo zadevne prakse . . . 15

a) Prvi del drugega tožbenega razloga: napake v zvezi z „dvomom“, ki ga je Komisija izrazila glede resničnosti poškodb na železniški progi . . . 16

1) Prvi očitek prvega dela: obstoj dvoma o nastanku deformacije na železniški progi . . . 16

2) Drugi očitek prvega dela: napake pri presoji trditve, da je bila odstranitev železniške proge posledica zgolj deformacije . . . 17

3) Tretji očitek prvega dela: napake pri presoji razlik med poročiloma z dne 5. septembra 2008 ter dopisoma z dne 4. in 5. septembra 2008 . . . 17

4) Četrti očitek prvega dela: Komisija naj bi neupravičeno zavrnila trditve o sistemskih težavah na tirni gredi železniške proge . . . 19

b) Drugi del drugega tožbenega razloga: napake pri presoji, ker je Komisija menila, da je odstranitev železniške proge „izjemno neobičajna“ . . . 21

c) Tretji del drugega tožbenega razloga: napake pri presoji Komisije glede namenov družbe LG v času odstranitve železniške proge . . . 28

1) Prvi očitek tretjega dela: napačna uporaba prava, povezana z upoštevanjem protikonkurenčnega namena tožeče stranke 28

2) Drugi očitek tretjega dela: vsebinske netočnosti dejstev, upoštevanih pri presoji slabe vere tožeče stranke 30

i) Prva trditev: domnevni vpliv arbitražne odločbe z dne 17. decembra 2010 na odločitev, da železniške proge ne rekonstruira 31

ii) Druga trditev: domnevne napake pri presoji v zvezi s tremi okoliščinami, omenjenimi v točki 192 obrazložitve izpodbijanega sklepa 31

d) Četrti del drugega tožbenega razloga: napake pri presoji in napačna uporaba prava pri analizi potencialnih učinkov zadevne prakse na konkurenco 32

1) Prvi očitek: napačna uporaba prava 32

i) Prva trditev: neobstoj protikonkurenčnih učinkov, povezanih z odstranitvijo železniške proge 32

ii) Druga trditev: neobstoj popravil železniške proge družbi LDZ ni preprečil, da bi bila učinkovita konkurentka 36

2) Drugi očitek: napake pri presoji v zvezi z možnostjo, ki jo je imela družba LDZ, da družbi LG konkurira na dolgi poti do Latvije 37

i) Trditve, s katerimi se izpodbija obstoj ovir za vstop na trg 37

ii) Trditve, s katerimi se izpodbija dejstvo, da dolge poti do latvijskih pomorskih terminalov niso bile konkurenčne v primerjavi s potjo do Klaipėde 42

3. Tretji tožbeni razlog: kršitev člena 296 PDEU in člena 2 Uredbe št. 1/2003 zaradi nezadostnih dokazov in neobrazložitve 45

a) Prvi del tretjega tožbenega razloga: kršitev člena 296 PDEU zaradi neobrazložitve . 46

b) Drugi del tretjega tožbenega razloga: kršitev člena 2 Uredbe št. 1/2003 46

4. Peti tožbeni razlog: kršitev člena 7 Uredbe št. 1/2003, ker je bil s sklepom odrejen nesorazmeren popravni ukrep 47

5. Četrti tožbeni razlog: kršitev člena 23(3) Uredbe št. 1/2003, ker naj bi izpodbijani sklep vseboval napake pri uporabi prava in pri presoji v zvezi z določitvijo zneska globe 52

a) Prvi očitek prvega dela: novost pravne teorije, na kateri temelji izpodbijani sklep . . 53

b) Drugi očitek prvega dela: tožeča stranka naj ne bi ravnala malomarno 54

c) Drugi očitek drugega dela v delu, ki se nanaša na domnevno predolgo trajanje postopka 55

B. Podredni predlog v zvezi z zneskom globe 57

1. Očitki v zvezi s sorazmernostjo zneska globe 57

a) Prvi očitek: domnevna nesorazmernost koeficienta teže [zaupno] %, ki ga je uporabila Komisija 57

b) Drugi očitek v delu, ki se nanaša na predolgo trajanje kršitve zaradi napačne izbire datuma njenega začetka 59

c) Tretji očitek: domnevna nesorazmernost dodatnega zneska [zaupno] %, ki ga je uporabila Komisija 60

2. Določitev končnega zneska globe, naložene tožeči stranki, v okviru neomejene pristojnosti 62

Stroški 64