



## Sbírka soudních rozhodnutí

Věc T-814/17

Lietuvos geležinkeliai AB

v.

Evropská komise

**Rozsudek Tribunálu (prvního rozšířeného senátu) ze dne 18. listopadu 2020**

„Hospodářská soutěž – Zneužití dominantního postavení – Trh nákladní železniční přepravy – Rozhodnutí, kterým se konstatuje porušení článku 102 SFEU – Přístup třetích podniků k infrastrukturám provozovaným litevskou státní železniční společností – Demontáž úseku železniční trati – Pojem ‚zneužití‘ – Skutečné nebo pravděpodobné vyloučení konkurenta – Výpočet pokuty – Pokyny pro výpočet pokut z roku 2006 – Nápravná opatření – Proporcionalita – Pravomoc soudního přezkumu v plné jurisdikci“

1. *Dominantní postavení – Zneužití – Odmítnutí podniku v dominantním postavení, ponechat jinému podniku přístup k výrobku nebo službě nezbytným pro jeho činnost – Přístup podniků k infrastrukturám provozovaným litevskou státní železniční společností – Státní železniční společnost, která má zákonný monopol na provozování infrastruktury – Odstranění železniční trati uvedenou státní společností – Regulační rámec, který ukládá přístup a zajištění dobrého stavu železniční infrastruktury – Povinnost Komise prokázat nezbytnou povahu uvedeného přístupu za účelem vstupu konkurenčních operátorů na trh – Neexistence  
(Článek 102 SFEU)*

(viz body 87–103)

2. *Dominantní postavení – Zneužití – Odmítnutí podniku v dominantním postavení, ponechat jinému podniku přístup k výrobku nebo službě nezbytným pro jeho činnost – Přístup podniků k infrastrukturám provozovaným státní železniční společností – Odstranění železniční trati státní železniční společností – Zneužívající povaha – Kritérium posouzení – Skutečné nebo pravděpodobné vyloučení konkurenta – Posouzení – Spěšné odstranění železniční trati, aniž by se uvolnily nezbytné finanční prostředky a sledovaly běžné přípravné etapy – Chybějící objektivní odůvodnění tohoto odstranění – Odstranění trati, které ztěžuje přístup konkurenta na trh  
(Článek 102 SFEU)*

(viz body 156–181)

3. *Dominantní postavení – Zneužití – Pojem – Objektivní pojem, který se vztahuje na jednání, která mohou ovlivnit strukturu trhu a mají za cíl bránit zachování nebo rozvoji hospodářské soutěže – Zohlednění existence protisoutěžního záměru – Přípustnost*  
(Článek 102 SFEU)

(viz body 188–192)

4. *Dominantní postavení – Zneužití – Protisoutěžní účinek – Dostatečnost potenciálního účinku – Odstranění železniční trati státní železniční společností – Akt, který může mít protisoutěžní účinky na trhu – Předchozí přerušení přepravy na uvedené železniční trati v důsledku zjištění její deformace – Neexistence vlivu – Nezbytnost přezkoumat případné protisoutěžní účinky neopravení železniční trati – Neexistence*  
(Článek 102 SFEU)

(viz body 219–233, 237–243)

5. *Dominantní postavení – Zneužití – Protisoutěžní účinek – Existence překážek vstupu na trh – Posouzení – Odstranění železniční trati – Neexistence alternativní konkurenceschopné trasy*  
(Článek 102 SFEU)

(viz body 257–283)

6. *Hospodářská soutěž – Správní řízení – Rozhodnutí Komise, kterým se konstatuje protiprávní jednání – Rozhodnutí, které se opírá o důkazy dostatečné k prokázání existence zpochybněného protiprávního jednání – Důkazní povinnosti podniků zpochybňujících existenci protiprávního jednání*  
(Článek 102 SFEU; nařízení Rady č. 1/2003, článek 2)

(viz body 293–298)

7. *Hospodářská soutěž – Správní řízení – Ukončení protiprávních jednání – Pravomoc Komise – Nápravná opatření a závazky – Dodržení zásady proporcionality – Rozhodnutí, které stanoví různá nápravná opatření, která mohou ukončit protiprávní jednání, aniž by stanovilo volbu mezi těmito opatřeními – Přípustnost*  
(Článek 102 SFEU; nařízení Rady č. 1/2003, článek 7)

(viz body 309–316)

8. *Hospodářská soutěž – Správní řízení – Rozhodnutí Komise, kterým se konstatuje protiprávní jednání a ukládá pokuta – Vytýkané jednání, které představuje údajně novou kategorii zneužití dominantního postavení – Nedostatek relevance*  
(Článek 102 SFEU; nařízení Rady č. 1/2003, čl. 23 odst. 3)

(viz body 339–341, 349, 368)

9. *Hospodářská soutěž – Unijní pravidla – Porušení – Úmyslné uskutečnění nebo nedbalost – Pojem – Podnik, který nemůže nevědět o protisoutěžní povaze svého jednání – Protiprávní jednání, kterého se dopustil historicky zavedený operátor a provozovatel jediné existující infrastruktury pro poskytování služeb železniční nákladní přepravy (Článek 102 SFEU; nařízení Rady č. 1/2003, čl. 23 odst. 3)*  
(viz body 345–348)
10. *Hospodářská soutěž – Správní řízení – Povinnosti Komise – Dodržení přiměřené lhůty – Zrušení rozhodnutí konstatujícího protiprávní jednání z důvodu nepřiměřené délky řízení – Podmínka – Porušení práva dotyčných podniků na obhajobu – Neexistence (Článek 102 SEU; Listina základních práv Evropské unie, čl. 41 odst. 1)*  
(viz body 354–360)
11. *Hospodářská soutěž – Pokuty – Výše – Stanovení – Stanovení základní částky – Závažnost protiprávního jednání – Kritéria pro posouzení (Článek 102 SFEU; nařízení Rady č. 1/2003, čl. 23 odst. 2)*  
(viz body 368–371)
12. *Hospodářská soutěž – Pokuty – Výše – Stanovení – Povinnost Komise držet se své předchozí rozhodovací praxe – Neexistence (Článek 102 SFEU; nařízení Rady č. 1/2003, čl. 23 odst. 2)*  
(viz bod 372, 384)
13. *Právo Evropské unie – Zásady – Rovné zacházení – Pojem – Důkazní břemeno (Článek 102 SFEU; nařízení Rady č. 1/2003, čl. 23 odst. 2)*  
(viz body 373, 374)
14. *Hospodářská soutěž – Pokuty – Výše – Stanovení – Nedodržení zásady přiměřené délky správního a soudního řízení – Porušení samo o sobě neodůvodňující snížení pokuty (Článek 102 SEU; Listina základních práv Evropské unie, čl. 41 odst. 1; nařízení Rady č. 1/2003, čl. 23 odst. 2)*  
(viz bod 379, 380, 388)
15. *Hospodářská soutěž – Pokuty – Výše – Stanovení – Úprava základní částky – Odrazující povaha – Prostor pro uvážení Komise (Článek 102 SEU; nařízení Rady č. 1/2003, čl. 23 odst. 2 a 3; sdělení Komise 2006/C 210/02, body 22 a 25)*  
(viz body 382–387)

16. *Hospodářská soutěž – Pokuty – Výše – Stanovení – Posuzovací pravomoc Komise – Soudní přezkum – Pravomoc unijního soudu přezkoumat věc v plné jurisdikci – Dosah – Snížení pokuty*  
(Články 102 SFEU a 261 SEU; Listina základních práv Evropské unie, čl. 47 odst. 1; nařízení Rady č. 1/2003, čl. 23 odst. 3 a článek 31)

(viz body 389–406)

## Shrnutí

### **Tribunál potvrdil rozhodnutí Komise, kterým se konstatuje zneužití dominantního postavení litevskou státní železniční společností na litevském trhu železniční nákladní přepravy**

Lietuvos geležinkeliai AB (dále jen „LG“) je litevská státní železniční společnost, která je zároveň provozovatelem železniční infrastruktury a poskytovatelem služeb železniční přepravy v Litvě. V tomto postavení LG uzavřela v roce 1999 obchodní smlouvu se společností Orlen Lietuva AB (dále jen „Orlen“), litevskou ropnou společností vlastněnou polským ropným podnikem PKN Orlen SA, aby jí poskytovala služby železniční nákladní přepravy na litevském území. Tato smlouva se týkala zejména přepravy ropných produktů z významné rafinérie náležící společnosti Orlen, která se nachází v Bugeniai na severozápadě Litvy v blízkosti hranice s Lotyšskem, do námořního terminálu v Klaipėda, za účelem přepravy těchto produktů do západní Evropy.

V důsledku sporu, který vyvstal v roce 2008 mezi společnostmi LG a Orlen ohledně sazeb služeb železniční přepravy, které byly předmětem smlouvy, Orlen zvažovala přesunout své činnosti v oblasti vývozu po moři z Klaipėda na námořní terminály v Rize a Ventspils, v Lotyšsku a v tomto kontextu svěřit přepravu jejích produktů z rafinérie v Bugeniai společnosti Latvijais dzelzceļš, lotyšské státní železniční společnosti (dále jen „LDZ“). Pro železniční přepravu svého nákladu do lotyšských námořních terminálů Orlen předpokládala využití železniční trati vedoucí z její rafinérie do Rengė v Lotyšsku (dále jen „krátká trasa“), trati, která byla do té doby využívána pro přístup na lotyšské a estonské trhy.

V důsledku deformace železniční trati na několika desítkách metrů na krátké trase, společnost LG jakožto provozovatel železniční infrastruktury přerušila dne 2. září 2008, přepravu na úseku v délce 19 km na této trase (dále jen „sporná železniční trať“). Ode dne 3. října 2008 LG přistoupila ke kompletní demontáži sporné železniční trati, která byla ukončena na konci října 2008.

Následně se musela společnost Orlen, která měla za to, že LG nemá v úmyslu opravit spornou železniční trať, vzdát svého plánu využít služeb společnosti LDZ<sup>1</sup>.

Evropská komise, ke které podala Orlen stížnost, dospěla v rozhodnutí ze dne 2. října 2017 k závěru, že LG tím, že odstranila spornou železniční trať, zneužila své dominantní postavení jakožto litevský provozovatel železniční infrastruktury v rozsahu, v němž zabránila LDZ vstoupit na trh železniční přepravy ropných produktů z rafinérie společnosti Orlen do námořních terminálů v Klaipėda, Rize a Ventspils (dále jen „dotčený trh“). Za toto protiprávní jednání Komise uložila společnosti LG pokutu ve výši 27 873 000 eur a přikázala jí ukončit porušování unijního práva hospodářské soutěže.

<sup>1</sup> – Na jednání LG a LDZ nicméně potvrdily, že rekonstrukční práce na sporné železniční trati byly nakonec zahájeny a měly být ukončeny v prosinci 2019 a že tato trať měla být znovu otevřena pro přepravu do konce února 2020.

Společnost LG podala žalobu proti rozhodnutí Komise k Tribunálu Evropské unie.

V rozsudku z dnešního dne Tribunál nejprve uvádí, že LG je jakožto provozovatel litevské železniční infrastruktury v dominantním postavení pověřena podle unijního práva a vnitrostátního práva tím, aby poskytla přístup k veřejné železniční infrastruktuře, jakož i zajistila dobrý technický stav této infrastruktury, stejně jako bezpečnou a nepřerušovanou železniční přepravu, a v případě narušení železniční přepravy přijala všechna nezbytná opatření k obnovení běžného stavu. Kromě toho má tento podnik dominantní postavení na trhu provozování železniční infrastruktury, které vyplývá z jeho bývalého zákonného monopolu, a neinvestoval do železniční sítě, která patří litevskému státu.

V tomto kontextu má Tribunál za to, že dotčené jednání, a sice odstranění sporné železniční tratě, nemůže být posuzováno s ohledem na ustálenou judikaturu v oblasti odmítnutí poskytnout přístup k základním infrastrukturám, která stanoví vyšší prahovou hodnotu pro rozhodnutí o zneužívající povaze jednání, než jaká byla použita v napadeném rozhodnutí. Takové jednání musí být totiž analyzováno jako jednání, které může být překážkou vstupu na trh tím, že učiní přístup na tento trh obtížnějším a vyvolá tak účinek protisoutěžního vyloučení.

Tribunál dále potvrzuje, že LG nebyla schopna prokázat, že po vzniku dotčené deformace na sporné železniční trati a podrobném vyhodnocení stavu celé této trati, se trať nacházela ve stavu, který odůvodňoval její okamžité celkové odstranění. V tomto ohledu má Tribunál za to, že Komise správně prokázala, že problémy týkající se úseku v délce 1,6 km z celkových 19 km sporné železniční trati nemohou odůvodnit její úplné a okamžité odstranění. V každém případě použitelný regulační rámec ukládal LG nejen povinnost zajistit bezpečnost její železniční sítě, ale rovněž minimalizovat narušení a zlepšit výkonnost této sítě.

Pokud jde o argument společnosti LG, podle kterého celkové a okamžité odstranění sporné železniční trati, následované celkovou a okamžitou rekonstrukcí, která byla podle tvrzení LG původně zamýšlena, bylo ekonomicky výhodnější než provedení okamžitých cílených oprav následovaných úplnou, ale postupnou rekonstrukcí, Tribunál konstatuje, že bez nezbytných finančních prostředků k zahájení rekonstrukčních prací a bez sledování běžných přípravných etap za účelem provedení těchto prací LG neměla důvod spěšně odstranit spornou železniční trať. Rovněž Komise prokázala, aniž se dopustila pochybení, že zahájení demontáže železniční trati již před začátkem renovačních prací představovalo v železničním odvětví mimořádně neobvyklé jednání.

Navíc Tribunál potvrzuje, že jelikož LG měla dominantní postavení nejen jako provozovatel železniční infrastruktury, ale rovněž na dotčeném trhu, příslušela jí zvláštní odpovědnost nezpůsobit újmu účinné a nenarušené hospodářské soutěži na tomto trhu. Proto když LG rozhodovala o řešení deformace sporné železniční trati, měla zohlednit tuto odpovědnost a zabránit vyloučení jakékoliv možnosti, že se sporná železniční trať obnoví v krátké době. Nicméně tím, že odstranila celou spornou železniční trať, LG nepřijala tuto odpovědnost v rozsahu, v němž její jednání ztížilo přístup na dotčený trh.

Pokud jde o dopad odstranění sporné železniční trati na možnost LDZ přepravovat ropné produkty společnosti Orlen určené k vývozu po moři z rafinerie do lotyšských námořních terminálů, Tribunál uvádí, že skutečnost, že LDZ musí využívat v Litvě delší a frekventovanější trasy než je litevská část krátké trasy, pro ni obsahuje větší rizika konfliktů železničních tras, nejistotu ohledně kvality a nákladů doplňujících železničních služeb, jakož i rizika vztahující se k nedostatku informací a transparentnosti ohledně podmínek vstupu na trh a z tohoto důvodu

vyšší závislost na provozovateli litevské železniční sítě. Navíc Tribunál poznamenává, že v roce 2008 a 2009 byly náklady přepravy ropných produktů společnosti Orlen vyšší na delších trasách do lotyšských námořních terminálů než na trase do Klaipėda. V důsledku toho nelze Komisi vytýkat žádné nesprávné posouzení v rozsahu, v němž dospěla k závěru, že delší trasy do lotyšských námořních terminálů nebyly konkurenceschopné ve vztahu k trase do Klaipėda.

Za těchto podmínek Tribunál v zásadě zamítl žalobu společnosti LG v plném rozsahu.

Nicméně v rámci výkonu pravomoci soudního přezkumu v plné jurisdikci v oblasti stanovení pokut považuje Tribunál s ohledem na závažnost a dobu trvání protiprávního jednání za vhodné snížit pokutu uloženou společnosti LG z 27 873 000 eur na 20 068 650 eur.