



# Sammlung der Rechtsprechung

**Rechtssache T-814/17**

**Lietuvos geležinkeliai AB  
gegen  
Europäische Kommission**

**Urteil des Gerichts (Erste erweiterte Kammer) vom 18. November 2020**

„Wettbewerb – Missbrauch einer beherrschenden Stellung – Schienengüterverkehrsmarkt – Beschluss, mit dem eine Zuwiderhandlung gegen Art. 102 AEUV festgestellt wird – Zugang dritter Unternehmen zu der vom staatlichen Eisenbahnunternehmen Litauens betriebenen Infrastruktur – Abbau eines Teilabschnitts der Bahntrasse – Missbrauchsbegriff – Tatsächliche oder wahrscheinliche Verdrängung eines Wettbewerbers – Berechnung der Geldbuße – Leitlinien für das Verfahren zur Festsetzung von Geldbußen (2006) – Abhilfemaßnahmen – Verhältnismäßigkeit – Befugnis zu unbeschränkter Nachprüfung“

1. *Beherrschende Stellung – Missbrauch – Weigerung eines beherrschenden Unternehmens, einem anderen Unternehmen Zugang zu Produkten oder Dienstleistungen zu gewähren, die für dessen Tätigkeit erforderlich sind – Zugang von Unternehmen zu der von der staatlichen Eisenbahngesellschaft betriebenen Infrastruktur – Staatliche Eisenbahngesellschaft, die über ein gesetzliches Monopol für den Betrieb der Infrastruktur verfügt – Entfernen einer Gleisstrecke durch diese staatliche Gesellschaft – Rechtsrahmen, der den Zugang und die Sicherstellung des ordnungsgemäßen Zustands der Eisenbahninfrastruktur vorschreibt – Obliegenheit der Kommission, nachzuweisen, dass dieser Zugang für den Markteintritt der konkurrierenden Wirtschaftsteilnehmer unerlässlich ist – Fehlen (Art. 102 AEUV)*

(vgl. Rn. 87-103)

2. *Beherrschende Stellung – Missbrauch – Weigerung eines beherrschenden Unternehmens, einem anderen Unternehmen Zugang zu Produkten oder Dienstleistungen zu gewähren, die für dessen Tätigkeit erforderlich sind – Zugang von Unternehmen zu der von der staatlichen Eisenbahngesellschaft betriebenen Infrastruktur – Entfernen einer Gleisstrecke durch die staatliche Eisenbahngesellschaft – Missbräuchlicher Charakter – Beurteilungskriterium – Tatsächliche oder wahrscheinliche Verdrängung eines Wettbewerbers – Beurteilung – Übereiltes Entfernen der Gleisstrecke, ohne die erforderlichen Mittel zu mobilisieren und ohne die üblichen Vorbereitungsphasen zu durchlaufen – Fehlen einer objektiven Rechtfertigung für dieses Entfernen – Entfernen, das den Zugang eines Wettbewerbers zum Markt erschwert (Art. 102 AEUV)*

(vgl. Rn. 156-181)

3. *Beherrschende Stellung – Missbrauch – Begriff – Objektiver Begriff, der die Verhaltensweisen erfasst, die die Marktstruktur beeinflussen können und die Aufrechterhaltung oder Entwicklung des Wettbewerbs behindern – Berücksichtigung des Bestehens einer wettbewerbswidrigen Absicht – Zulässigkeit*  
(Art. 102 AEUV)

(vgl. Rn. 188-192)

4. *Beherrschende Stellung – Missbrauch – Wettbewerbsschädigende Wirkung – Ausreichen einer möglichen Wirkung – Entfernen einer Gleisstrecke durch die staatliche Eisenbahngesellschaft – Handlung, die sich wettbewerbsschädigend auf den Markt auswirken kann – Vorherige Aussetzung des Verkehrs auf der fraglichen Gleisstrecke infolge der Entdeckung einer Verformung dieser Strecke – Keine Auswirkung – Erforderlichkeit einer Prüfung der etwaigen wettbewerbsschädigenden Wirkungen des Ausbleibens einer Reparatur der Gleisstrecke – Fehlen*  
(Art. 102 AEUV)

(vgl. Rn. 219-233, 237-243)

5. *Beherrschende Stellung – Missbrauch – Wettbewerbsschädigende Wirkung – Bestehen von Hindernissen für den Markteintritt – Beurteilung – Entfernen einer Gleisstrecke – Fehlen wettbewerbsfähiger Ausweichstrecken*  
(Art. 102 AEUV)

(vgl. Rn. 257-283)

6. *Wettbewerb – Verwaltungsverfahren – Beschluss der Kommission, mit dem eine Zuwiderhandlung festgestellt wird – Beschluss, der sich auf ausreichende Beweise für das Vorliegen der bestrittenen Zuwiderhandlung stützt – Beweisrechtliche Obliegenheiten der Unternehmen, die das Vorliegen der Zuwiderhandlung bestreiten*  
(Art. 102 AEUV; Verordnung Nr. 1/2003 des Rates, Art. 2)

(vgl. Rn. 293-298)

7. *Wettbewerb – Verwaltungsverfahren – Abstellung der Zuwiderhandlungen – Befugnis der Kommission – Abhilfemaßnahmen und Verpflichtungszusagen – Beachtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit – Beschluss, der verschiedene Abhilfemaßnahmen mit der Eignung zur Abstellung der Zuwiderhandlung vorsieht, ohne dabei eine bestimmte Maßnahme vorzugeben – Zulässigkeit*  
(Art. 102 AEUV; Verordnung Nr. 1/2003 des Rates, Art. 7)

(vgl. Rn. 309-316)

8. *Wettbewerb – Verwaltungsverfahren – Beschluss der Kommission, mit dem eine Zuwiderhandlung festgestellt und eine Geldbuße verhängt wird – Beanstandetes Verhalten,*

*das eine neue Kategorie des Missbrauchs einer beherrschenden Stellung darstellen soll – Unbeachtlich*  
(Art. 102 AEUV; Verordnung Nr. 1/2003 des Rates, Art. 23 Abs. 3)

(vgl. Rn. 339-341, 349, 368)

9. *Wettbewerb – Regeln der Union – Zuwiderhandlungen – Vorsätzliche oder fahrlässige Begehung – Begriff – Unternehmen, das sich über die Wettbewerbswidrigkeit seines Verhaltens nicht im Unklaren sein kann – Zuwiderhandlung, die von einem etablierten Wirtschaftsteilnehmer und Betreiber der einzigen bestehenden Infrastruktur für die Erbringung von Schienengüterverkehrsleistungen begangen wird*  
(Art. 102 AEUV; Verordnung Nr. 1/2003 des Rates, Art. 23 Abs. 3)

(vgl. Rn. 345-348)

10. *Wettbewerb – Verwaltungsverfahren – Verpflichtungen der Kommission – Einhaltung einer angemessenen Verfahrensdauer – Nichtigerklärung des Beschlusses, mit dem eine Zuwiderhandlung festgestellt wird, wegen überlanger Dauer des Verfahrens – Voraussetzung – Beeinträchtigung der Verteidigungsrechte der betroffenen Unternehmen – Fehlen*  
(Art. 102 AEUV; Charta der Grundrechte der Europäischen Union, Art. 41 Abs. 1)

(vgl. Rn. 354-360)

11. *Wettbewerb – Geldbußen – Höhe – Festsetzung – Festlegung des Grundbetrags – Schwere der Zuwiderhandlung – Beurteilungskriterien*  
(Art. 102 AEUV; Verordnung Nr. 1/2003 des Rates, Art. 23 Abs. 2)

(vgl. Rn. 368-371)

12. *Wettbewerb – Geldbußen – Höhe – Festsetzung – Verpflichtung der Kommission, sich an ihre frühere Entscheidungspraxis zu halten – Fehlen*  
(Art. 102 AEUV; Verordnung Nr. 1/2003 des Rates, Art. 23 Abs. 2)

(vgl. Rn. 372, 384)

13. *Recht der Europäischen Union – Grundsätze – Gleichbehandlung – Begriff – Beweislast*  
(Art. 102 AEUV; Verordnung Nr. 1/2003 des Rates, Art. 23 Abs. 2)

(vgl. Rn. 373, 374)

14. *Wettbewerb – Geldbußen – Höhe – Festsetzung – Nichtbeachtung des Grundsatzes der angemessenen Dauer des Verwaltungs- und des Gerichtsverfahrens – Verletzung, die für sich allein genommen nicht die Herabsetzung der Geldbuße rechtfertigt*

*(Art. 102 AEUV; Charta der Grundrechte der Europäischen Union, Art. 41 Abs. 1; Verordnung Nr. 1/2003 des Rates, Art. 23 Abs. 2)*

(vgl. Rn. 379, 380, 388)

15. *Wettbewerb – Geldbußen – Höhe – Festsetzung – Anpassung des Grundbetrags – Abschreckender Charakter – Entscheidungsspielraum der Kommission*  
*(Art. 102 AEUV; Verordnung Nr. 1/2003 des Rates, Art. 23 Abs. 2 und 3; Mitteilung Nr. 2006/C 210/02 der Kommission, Ziff. 22 und 25)*

(vgl. Rn. 382-387)

16. *Wettbewerb – Geldbußen – Höhe – Festsetzung – Ermessen der Kommission – Gerichtliche Nachprüfung – Befugnis des Unionsrichters zu unbeschränkter Nachprüfung – Tragweite – Herabsetzung der Geldbuße*  
*(Art. 102 und 261 AEUV; Charta der Grundrechte der Europäischen Union, Art. 47 Abs. 1; Verordnung Nr. 1/2003 des Rates, Art. 23 Abs. 3 und Art. 31)*

(vgl. Rn. 389-406)

### **Zusammenfassung**

#### **Das Gericht bestätigt den Beschluss der Kommission, mit dem der Missbrauch einer beherrschenden Stellung des staatlichen Eisenbahnunternehmens Litauens auf dem litauischen Markt für den Schienengüterverkehr festgestellt wurde**

Die Lietuvos geležinkeliai AB (im Folgenden: LG), das staatliche Eisenbahnunternehmen Litauens, betreibt in Litauen die Eisenbahninfrastruktur und erbringt dort zugleich Schienenverkehrsleistungen. In ihrer Eigenschaft als Erbringerin von Schienenverkehrsleistungen schloss sie im Jahr 1999 eine Geschäftsvereinbarung mit der Orlen Lietuva AB (im Folgenden: Orlen), einer im Besitz des polnischen Ölunternehmens PKN Orlen SA befindlichen litauischen Ölgesellschaft, über die Erbringung von Schienenverkehrsleistungen im litauischen Staatsgebiet. Diese Vereinbarung erfasste u. a. die Beförderung von Mineralölerzeugnissen aus einer Orlen gehörenden großen Raffinerie in Bugeniai im Nordwesten Litauens, nahe der Grenze zu Lettland, zum litauischen Seehafenterminal Klaipėda im Hinblick auf die Verbringung der betreffenden Erzeugnisse nach Westeuropa.

Im Anschluss an im Jahr 2008 aufgetretene Differenzen zwischen LG und Orlen über die Tarife für die Schienenverkehrsleistungen, die Gegenstand der Vereinbarung waren, erwog Orlen, ihre Seeexporttätigkeit vom Abgangsort Klaipėda auf die Seehafenterminals Riga und Ventspils in Lettland zu verlagern und in diesem Zusammenhang die Latvijas dzelzceļš, die staatliche Eisenbahngesellschaft Lettlands (im Folgenden: LDZ), mit der Beförderung ihrer Erzeugnisse aus der Raffinerie Bugeniai zu beauftragen. Für die Verbringung ihrer Fracht zu den lettischen Seehafenterminals beabsichtigte Orlen die Nutzung einer Bahnstrecke, die von ihrer Raffinerie ins lettische Rengė führte (im Folgenden: kurze Strecke) und von ihr bis dahin benutzt worden war, um den lettischen und den estnischen Markt zu bedienen.

Aufgrund einer Verformung der Bahntrasse auf dieser kurzen Strecke auf einer Länge im zweistelligen Meterbereich setzte LG als Betreiberin der Schieneninfrastruktur am 2. September 2008 den Verkehr auf einem 19 km langen Teilabschnitt dieser Strecke (im Folgenden: streitige Gleisstrecke) aus. Am 3. Oktober 2008 begann sie mit dem vollständigen Abbau der streitigen Gleisstrecke, der noch im selben Monat abgeschlossen wurde.

Infolgedessen musste Orlen, die davon ausging, dass LG keine kurzfristige Reparatur der streitigen Gleisstrecke beabsichtigte, von ihrem Vorhaben, die Dienste von LDZ zu nutzen, Abstand nehmen<sup>1</sup>.

Auf Beschwerde von Orlen gelangte die Kommission mit Beschluss vom 2. Oktober 2017 zu dem Ergebnis, dass LG durch das Entfernen der streitigen Gleisstrecke ihre beherrschende Stellung als Betreiberin der litauischen Eisenbahninfrastruktur missbraucht habe, da sie LDZ am Eintritt in den Markt der Beförderung von Mineralölzeugnissen auf der Schiene von der Raffinerie von Orlen zu den Seehafenterminals Klaipėda, Riga und Ventspils (im Folgenden: relevanter Markt) gehindert habe. Für diesen Verstoß verhängte die Kommission eine Geldbuße von 27 873 000 Euro gegen LG und gab ihr auf, dem Verstoß gegen das Wettbewerbsrecht der Union abzuwehren.

LG erhob gegen den Beschluss der Kommission Klage beim Gericht der Europäischen Union.

Mit seinem heutigen Urteil stellt das Gericht zunächst fest, dass LG als Betreiberin der litauischen Eisenbahninfrastruktur, die infolge eines ehemaligen gesetzlichen Monopols eine beherrschende Stellung auf dem Markt des Betriebs der Eisenbahninfrastruktur innehat, ohne Investitionen in das dem litauischen Staat gehörende Schienennetz getätigt zu haben, nach dem Unionsrecht und dem nationalen Recht die Aufgabe hat, den Zugang zur öffentlichen Eisenbahninfrastruktur zu gewähren sowie für einen guten technischen Zustand dieser Infrastruktur und einen sicheren und ununterbrochenen Eisenbahnverkehr zu sorgen und im Fall der Störung des Schienenverkehrs alle erforderlichen Maßnahmen zur Wiederherstellung des Normalzustands zu treffen.

In diesem Zusammenhang kann das in Rede stehende Verhalten, also das Entfernen der streitigen Gleisstrecke, nicht im Licht der Rechtsprechung zur Verweigerung des Zugangs zu grundlegender Infrastruktur beurteilt werden, die für den Schluss auf die Missbräuchlichkeit einer Praxis eine höhere als die in dem angefochtenen Beschluss herangezogene Schwelle ansetzt. Ein solches Verhalten ist nämlich wie ein Handeln zu bewerten, das den Markteintritt durch die Erschwerung des Marktzugangs behindern und so eine wettbewerbswidrige Marktabschottung bewirken kann.

Das Gericht bestätigt sodann, dass LG nicht der Nachweis gelungen ist, dass sich die streitige Gleisstrecke nach dem Auftreten der in Rede stehenden Verformung und der eingehenden Bewertung ihres Gesamtzustands in einem Zustand befand, der ihre umgehende vollständige Entfernung rechtfertigte. Die Kommission hat insoweit zutreffend dargetan, dass Probleme auf einem Teilabschnitt von 1,6 km der 19 km langen streitigen Gleisstrecke nicht deren vollständiges und sofortiges Entfernen rechtfertigen konnten. Jedenfalls war LG nach dem geltenden Rechtsrahmen nicht nur zur Gewährleistung der Sicherheit ihres Schienennetzes, sondern auch zur Minimierung der Störung und zur Verbesserung der Leistung dieses Netzes verpflichtet.

<sup>1</sup> In der mündlichen Verhandlung haben LG und LDZ jedoch bestätigt, dass die Arbeiten zum Wiederaufbau der streitigen Gleisstrecke schlussendlich aufgenommen worden seien und mit ihrem Abschluss im Dezember 2019 sowie mit der Wiederinbetriebnahme der Strecke vor Ende Februar 2020 gerechnet werde.

Zum Vorbringen von LG, wonach das vollständige und sofortige Entfernen der streitigen Gleisstrecke und ihre im Anschluss daran ursprünglich geplante vollständige und sofortige Wiederherstellung wirtschaftlich günstiger gewesen seien als umgehende punktuelle Reparaturen mit einer anschließenden vollständigen, aber gestaffelten Neuerrichtung, stellt das Gericht fest, dass es für LG in Ermangelung der für den Beginn der Wiederaufbauarbeiten erforderlichen Finanzierung und ohne das Durchlaufen der üblichen Vorbereitungsphasen für die Durchführung solcher Arbeiten keinerlei Anlass gab, die streitige Gleisstrecke in aller Eile zu entfernen. Desgleichen hat die Kommission fehlerfrei befunden, dass es ein im Schienensektor außerordentlich unübliches Verhalten darstelle, noch vor dem Beginn von Renovierungsarbeiten zum Abbau einer Gleisstrecke zu schreiten.

Außerdem bestätigt das Gericht, dass LG, da sie eine beherrschende Stellung nicht nur als Betreiberin der Schieneninfrastruktur, sondern auch auf dem relevanten Markt einnahm, eine besondere Verantwortung hatte, einen wirksamen und unverfälschten Wettbewerb auf diesem Markt nicht zu beeinträchtigen. Dieser Verantwortung hätte sie somit bei der Entscheidung über den Umgang mit der Verformung der streitigen Gleisstrecke Rechnung tragen müssen und darauf achten müssen, dass nicht jede Möglichkeit einer kurzfristigen Wiederinbetriebnahme dieser Strecke vereitelt wird. Durch das Entfernen der gesamten streitigen Gleisstrecke ist LG dieser Verantwortung jedoch nicht nachgekommen, da ihr Verhalten den Zugang zum relevanten Markt erschwerte.

Zur Auswirkung des Entfernens der streitigen Gleisstrecke auf die Möglichkeit von LDZ, die zur Ausfuhr auf dem Seeweg bestimmten Mineralölerzeugnisse von Orlen von der Raffinerie zu den lettischen Seehafenterminals zu befördern, weist das Gericht darauf hin, dass der Umstand, in Litauen eine Strecke benutzen zu müssen, die länger und stärker befahren ist als der litauische Teil der kurzen Strecke, für LDZ höhere Trassenkonfliktrisiken, eine Unsicherheit hinsichtlich der Qualität und der Kosten der ergänzenden Schienenverkehrsdienste sowie Unwägbarkeiten im Zusammenhang mit dem Mangel an Information und Transparenz hinsichtlich der Markteintrittsbedingungen und damit eine größere Abhängigkeit vom Betreiber des litauischen Eisenbahnnetzes bedeutete. Außerdem hält das Gericht fest, dass 2008 und 2009 die Kosten für die Beförderung von Mineralölerzeugnissen von Orlen auf den längeren Strecken zu den lettischen Seehafenterminals höher waren als auf der Strecke nach Klaipėda. Folglich kann der Kommission nicht vorgeworfen werden, ihr sei mit der Schlussfolgerung, dass die längeren Strecken zu den lettischen Seehafenterminals im Vergleich zu der Strecke nach Klaipėda nicht wettbewerbsfähig gewesen seien, ein Beurteilungsfehler unterlaufen.

Unter diesen Umständen weist das Gericht im Wesentlichen die Klage von LG insgesamt ab.

Allerdings hält das Gericht es in Ausübung seiner Befugnis zu unbeschränkter Nachprüfung auf dem Gebiet der Festsetzung von Geldbußen unter Berücksichtigung der Schwere und der Dauer des Verstoßes für angebracht, den Betrag der gegen LG verhängten Geldbuße von 27 873 000 auf 20 068 650 Euro herabzusetzen.