



Oikeustapauskokoelma

Asia T-814/17

Lietuvos geležinkeliai AB
vastaan
Euroopan komissio

Unionin yleisen tuomioistuimen (laajennettu ensimmäinen jaosto) tuomio 18.11.2020

Kilpailu – Määräävän markkina-aseman väärinkäyttö – Rautateiden tavaraliikennemarkkinat – Päätös, jossa todetaan SEUT 102 artiklan rikkominen – Kolmansien yritysten oikeus käyttää Liettuan kansallisen rautatieyhtiön hallinnoimaa infrastruktuuria – Ratalinkin purkaminen – Väärinkäytön käsite – Kilpailijan tosiasiallinen tai todennäköinen syrjäyttäminen – Sakon määrän laskeminen – Vuoden 2006 suuntaviivat sakkojen laskennasta – Korjaustoimenpiteet – Oikeasuhteisuus – Täysi harkintavalta

1. *Määräävä asema – Väärinkäyttö – Määräävässä asemassa olevan yrityksen kieltäytyminen antamasta toiselle yritykselle oikeutta käyttää sen toiminnan kannalta tarpeellista tuotetta tai palvelua – Yritysten oikeus käyttää kansallisen rautatieyhtiön hallinnoimaa infrastruktuuria – Kansallinen rautatieyhtiö, jolla on lakisääteinen monopoli infrastruktuurin hallinnoinnin osalta – Kyseisen kansallisen yhtiön toteuttama rataosuuden poistaminen – Oikeussäännöt, joissa veloitetaan antamaan oikeus käyttää rautatieinfrastruktuuria ja varmistamaan sen moitteeton kunto – Komissiolla ei ole velvollisuutta osoittaa kyseisen käyttöoikeuden välttämättömyyttä kilpailevien toimijoiden markkinoille pääsyn kannalta (SEUT 102 artikla)*

(ks. 87–103 kohta)

2. *Määräävä asema – Väärinkäyttö – Määräävässä asemassa olevan yrityksen kieltäytyminen antamasta toiselle yritykselle oikeutta käyttää sen toiminnan kannalta tarpeellista tuotetta tai palvelua – Yritysten oikeus käyttää kansallisen rautatieyhtiön hallinnoimaa infrastruktuuria – Kansallisen rautatieyhtiön toteuttama rataosuuden poistaminen – Väärinkäyttö – Arviointiperuste – Kilpailijan tosiasiallinen tai todennäköinen syrjäyttäminen – Arviointi – Rataosuuden poistaminen kovalla kiireellä hankkimatta tarvittavaa rahoitusta ja toteuttamatta tavanomaisia valmistelutoimia – Tälle poistamiselle ei ole objektiivista perustelua – Poistaminen, jolla kilpailijan markkinoille tulosta tehdään vaikeampaa (SEUT 102 artikla)*

(ks. 156–181 kohta)

3. *Määräävä asema – Väärinkäyttö – Käsite – Objektiiivinen käsite, jolla tarkoitetaan käyttäytymistä, joka on omiaan vaikuttamaan markkinoiden rakenteeseen ja estää kilpailun säilymisen tai kehittymisen – Kilpailunvastaisen aikomuksen huomioon ottaminen – Hyväksyttävyyys*
(SEUT 102 artikla)

(ks. 188–192 kohta)

4. *Määräävä asema – Väärinkäyttö – Kilpailunvastainen vaikutus – Mahdollisen vaikutuksen riittävyys – Kansallisen rautatieyhtiön toteuttama rataosuuden poistaminen – Toimi, jolla voi olla kilpailunvastaisia vaikutuksia markkinoilla – Sillä, että liikennöinti on aikaisemmin keskeytetty kyseisellä rataosuudella sillä havaitun vaurion vuoksi, ei ole vaikutusta – Tarvetta tutkia rataosuuden korjaamatta jättämisen mahdollisia kilpailunvastaisia vaikutuksia ei ole*
(SEUT 102 artikla)

(ks. 219–233 ja 237–243 kohta)

5. *Määräävä asema – Väärinkäyttö – Kilpailunvastainen vaikutus – Markkinoille pääsyn esteet – Arviointi – Rataosuuden poistaminen – Kilpailukykyisten vaihtoehtoisten reittien puuttuminen*
(SEUT 102 artikla)

(ks. 257–283 kohta)

6. *Kilpailu – Hallinnollinen menettely – Komission päätös, jossa todetaan kilpailusääntöjen rikkominen – Päätös, jossa tukeudutaan todisteisiin, jotka ovat riittäviä osoittamaan kilpailusääntöjen rikkomisen – Kilpailusääntöjen rikkomisen kiistävien yritysten näyttövelvollisuus*
(SEUT 102 artikla; neuvoston asetus N:o 1/2003, 2 artikla)

(ks. 293–298 kohta)

7. *Kilpailu – Hallinnollinen menettely – Kilpailusääntöjen rikkomisen lopettaminen – Komission toimivalta – Korjaustoimenpiteet ja sitoumukset – Suhteellisuusperiaatteen noudattaminen – Päätös, jossa määrätään eri korjaustoimenpiteistä, joilla kilpailusääntöjen rikkominen voidaan lopettaa, velvoittamatta valitsemaan niistä tiettyä toimenpidettä – Hyväksyttävyyys*
(SEUT 102 artikla; neuvoston asetus N:o 1/2003, 7 artikla)

(ks. 309–316 kohta)

8. *Kilpailu – Hallinnollinen menettely – Komission päätös, jossa todetaan kilpailusääntöjen rikkominen ja määrätään sakko – Menettelytapa, jonka väitetään olevan uusi määräävän markkina-aseman väärinkäytön muoto – Merkityksettömyys*
(SEUT 102 artikla; neuvoston asetus N:o 1/2003, 23 artiklan 3 kohta)

(ks. 339–341, 349 ja 368 kohta)

9. *Kilpailu – Unionin säännöt – Rikkominen – Tahallisuus tai tuottamuksellisuus – Käsite – Yritys, jonka olisi pitänyt tietää menettelynsä rajoittavan kilpailua – Vakiintunut toimija ja rautatiekuljetuspalvelujen tarjoamista varten ainoan rataverkon haltija rikkoo kilpailusääntöjä*
(SEUT 102 artikla; neuvoston asetus N:o 1/2003, 23 artiklan 3 kohta)

(ks. 345–348 kohta)

10. *Kilpailu – Hallinnollinen menettely – Komission velvollisuudet – Toimiminen kohtuullisessa ajassa – Päätöksen, jossa todetaan kilpailusääntöjen rikkominen, kumoaminen menettelyn kohtuuttoman keston vuoksi – Edellytys – Kyseessä olevien yritysten puolustautumisoikeuksia ei ole loukattu*
(SEUT 102 artikla; Euroopan unionin perusoikeuskirja, 41 artiklan 1 kohta)

(ks. 354–360 kohta)

11. *Kilpailu – Sakot – Sakkojen määrä – Sakkojen suuruuden määrittäminen – Sakon perusmäärän vahvistaminen – Kilpailusääntöjen rikkomisen vakavuus – Arviointiperusteet*
(SEUT 102 artikla; neuvoston asetus N:o 1/2003, 23 artiklan 2 artikla)

(ks. 368–371 kohta)

12. *Kilpailu – Sakot – Sakkojen määrä – Sakkojen suuruuden määrittäminen – Komissiolla ei ole velvollisuutta pitäytyä aikaisemmassa päätöskäytännössään*
(SEUT 102 artikla; neuvoston asetus N:o 1/2003, 23 artiklan 2 kohta)

(ks. 372 ja 384 kohta)

13. *Euroopan unionin oikeus – Periaatteet – Yhdenvertainen kohtelu – Käsite – Todistustaakka*
(SEUT 102 artikla; neuvoston asetus N:o 1/2003, 23 artiklan 2 kohta)

(ks. 373 ja 374 kohta)

14. *Kilpailu – Sakot – Sakkojen määrä – Sakkojen suuruuden määrittäminen – Hallinnollisen menettelyn ja oikeudenkäynnin kohtuullista kestoja koskevan periaatteen noudattamatta jättäminen – Loukkaus, joka ei yksinään ole peruste sakon määrän alentamiselle*
(SEUT 102 artikla; Euroopan unionin perusoikeuskirja, 41 artiklan 1 kohta; neuvoston asetus N:o 1/2003, 23 artiklan 2 kohta)

(ks. 379, 380 ja 388 kohta)

15. *Kilpailu – Sakot – Sakkojen määrä – Sakkojen suuruuden määrittäminen – Sakon perusmäärän tarkistaminen – Ehkäisevä vaikutus – Komission harkintavalta (SEUT 102 artikla; neuvoston asetus N:o 1/2003, 23 artiklan 2 ja 3 kohta; komission tiedonanto 2006/C 210/02, 22 ja 25 kohta)*

(ks. 382–387 kohta)

16. *Kilpailu – Sakot – Sakkojen määrä – Sakkojen suuruuden määrittäminen – Komission harkintavalta – Tuomioistuinvalvonta – Unionin tuomioistuinten täysi harkintavalta – Ulottuvuus – Sakon määrän alentaminen (SEUT 102 ja SEUT 261 artikla; Euroopan unionin perusoikeuskirja, 47 artiklan 1 kohta; neuvoston asetus N:o 1/2003, 23 artiklan 3 kohta ja 31 artikla)*

(ks. 389–406 kohta)

Tiivistelmä

Unionin yleinen tuomioistuin vahvistaa komission päätöksen, jolla Liettuan kansallisen rautatieyhtiön todetaan käyttäneen väärin määräävää asemaansa Liettuan rautateiden tavaraliikennemarkkinoilla

Liettuan kansallinen rautatieyhtiö Lietuvos geležinkeliai AB (jäljempänä LG) sekä hallinnoi rautatieinfrastruktuuria että tarjoaa rautatiekuljetuspalveluja Liettuassa. Tässä viimeksi mainitussa ominaisuudessa LG teki vuonna 1999 Orlen Lietuva AB:n (jäljempänä Orlen), joka on puolalaisen öljy-yhtiön PKN Orlen SA:n omistama liettualainen öljy-yhtiö, kanssa kaupallisen sopimuksen tarjotakseen sille rautatiekuljetuspalveluja Liettuan alueella. Tämä sopimus koski muun muassa Orlenin omistamalta merkittävältä jalostamolta, joka sijaitsee Bugeniaissa Luoteis-Liettuassa, lähellä Latvian rajaa, peräisin olevien öljytuotteiden kuljettamista Liettuassa sijaitsevaan Klaipėdan meriterminaaliin näiden tuotteiden toimittamiseksi Länsi-Eurooppaan.

Vuonna 2008 LG:n ja Orlenin välillä syntyi riita sopimuksen kohteena olevien rautatiekuljetuspalvelujen hinnoista, minkä seurauksena Orlen aikoi järjestellä uudelleen meriteitse tapahtuvan vientitoimintansa Klaipėdasta Riian ja Ventspilsin meriterminaaleihin Latviaan ja antaa tässä yhteydessä Bugeniain jalostamolta peräisin olevien tuotteidensa kuljetuksen Latvijas dzelzceļš in eli Latvian kansallisen rautatieyhtiön (jäljempänä LDZ) tehtäväksi. Kuljettaakseen rahtinsa Latvian meriterminaaleihin Orlen suunnitteli käyttävänsä rautatieyhteyttä jalostamoltaan Rengēen Latviaan (jäljempänä lyhyt reitti) eli yhteyttä, jota se oli siihen mennessä käyttänyt Latvian ja Viron markkinoita palvellakseen.

Lyhyellä reitillä olleen muutaman kymmenen metrin rataosuuden vaurion vuoksi LG keskeytti rataverkon haltijana 2.9.2008 liikennöinnin 19 kilometrin pituisella ratalinkillä tällä reitillä (jäljempänä riidanalainen rataosuus). LG ryhtyi 3.10.2008 purkamaan kokonaan riidanalaista rataosuutta, ja purkaminen saatettiin päätökseen vuoden 2008 lokakuun loppuun mennessä.

Katsottuaan, ettei LG:llä ollut aikomusta korjata riidanalaista rataosuutta lyhyellä aikavälillä, Orlen joutui luopumaan suunnitelmastaan turvautua LDZ:n palveluihin.¹

¹ Istunnossa LG ja LDZ kuitenkin vahvistivat, että riidanalaisen rataosuuden uudelleen rakentamista koskevat työt oli lopulta aloitettu ja tarkoitus saattaa päätökseen joulukuussa 2019 ja että tämä rataosuus oli määrä avata uudelleen liikenteelle vuoden 2020 helmikuun loppuun mennessä.

Euroopan komissio katsoi Orlenin kantelun johdosta 2.10.2017 tekemällään päätöksellä, että poistamalla riidanalaisen rataosuuden LG oli käyttänyt väärin määräävää asemaansa Liettuan rataverkon haltijana, koska se oli estänyt LDZ:n pääsyn Orlenin jalostamolta Klaipėdan, Riian ja Ventspilsin meriterminaaleihin kuljetettavien öljytuotteiden rautatiekuljetusten markkinoille (jäljempänä merkitykselliset markkinat). Komissio määräsi tästä kilpailusääntöjen rikkomisesta LG:lle 27 873 000 euron suuruisen sakon ja määräsi sen lopettamaan unionin kilpailuoikeuden rikkomisen.

LG nosti komission päätöksestä kanteen Euroopan unionin yleisessä tuomioistuimessa.

Tänään antamassaan tuomiossa unionin yleinen tuomioistuin toteaa, että määräävässä markkina-asetuksessa olevana Liettuan rataverkon haltijana LG:n on unionin oikeuden ja kansallisen oikeuden nojalla annettava oikeus käyttää julkista rautatieinfrastruktuuria ja varmistettava tämän infrastruktuurin teknisesti moitteeton kunto sekä turvallinen ja keskeytymätön rautatieliikenne ja rautatieliikenteen häiriötilanteissa toteutettava kaikki tarvittavat toimenpiteet tilanteen palauttamiseksi ennalleen. Tällä yrityksellä on aiempaan lakisääteiseen monopoliin perustuva määräävä asema rautatieinfrastruktuurin hallinnoinnin markkinoilla, eikä se ole investoinut rataverkkoon, joka kuuluu Liettuan valtiolle.

Tässä yhteydessä unionin yleinen tuomioistuin katsoo, että kyseessä olevaa menettelytapaa eli riidanalaisen rataosuuden poistamista ei voida arvioida sen vakiintuneen oikeuskäytännön valossa, joka koskee olennaisen infrastruktuurin käyttöoikeuden epäämistä ja jossa vahvistetaan menettelyn väärinkäyttönä pitämiseksi korkeampi kynnyks kuin riidanalaisessa päätöksessä on katsottu. Tällaista menettelytapaa on nimittäin arvioitava toimintana, joka voi estää markkinoille pääsyn tekemällä näille markkinoille tulosta vaikeampaa ja johtamalla siten markkinoilta syrjäyttävään kilpailuvastaiseen vaikutukseen.

Unionin yleinen tuomioistuin vahvistaa tämän jälkeen, että LG ei ole kyennyt osoittamaan, että vaurion riidanalaisella rataosuudella ilmenemisen ja koko rataosuuden kunnosta suoritettujen yksityiskohtaisen arvion jälkeen rataosuus oli sellaisessa kunnossa, että se oli perusteltua poistaa välittömästi kokonaisuudessaan. Unionin yleisen tuomioistuimen mukaan komissio on perustellusti katsonut, että ongelmat 1,6 kilometrin osuudella 19 kilometrin pituisesta riidanalaisesta rataosuudesta eivät voineet olla perusteena sen poistamiselle välittömästi ja kokonaisuudessaan. Joka tapauksessa sovellettavissa oikeussäännöissä asetettiin LG:lle paitsi velvollisuus varmistaa rataverkkonsa turvallisuus, myös velvollisuus minimoida tämän rataverkon häiriöt ja parantaa sen suorituskykyä.

Tarkastellessaan LG:n perustelua, jonka mukaan riidanalaisen rataosuuden poistaminen välittömästi kokonaisuudessaan ja sen jälkeen sen rakentaminen välittömästi kokonaan uudelleen, mitä LG väittää alun perin suunnitelleensa, oli taloudellisesti kannattavampaa kuin toteuttaa välittömiä kohdennettuja korjauksia ja sen jälkeen rakentaa rataosuus kokonaan uudelleen mutta vaiheittain, unionin yleinen tuomioistuin toteaa, että koska LG:llä ei ollut tarvittavaa rahoitusta uudelleen rakentamisen aloittamiseksi ja koska se ei ollut toteuttanut tavanomaisia valmistelutoimia tällaisten töiden suorittamiseksi, sillä ei ollut mitään syytä ryhtyä kovalla kiireellä poistamaan riidanalaisesta rataosuudesta. Komissio ei ole myöskään tehnyt virhettä katsoessaan, että rataosuuden purkamiseen ryhtyminen jo ennen kunnostustöiden alkamista oli erittäin epätavanomainen menettelytapa rautatiealalla.

Lisäksi unionin yleinen tuomioistuin vahvistaa, että koska LG:llä oli määräävä asema paitsi rataverkon haltijana myös merkityksellisillä markkinoilla, sillä oli erityinen velvollisuus olla rajoittamatta toimivaa ja vääristymätöntä kilpailua näillä markkinoilla. Näin ollen päättäessään riidanalaisen rataosuuden vauriota koskevasta ratkaisusta LG:n olisi pitänyt ottaa huomioon tämä velvollisuus ja olla sulkematta pois mahdollisuutta ottaa riidanalainen rataosuus takaisin käyttöön lyhyellä aikavälillä. Poistamalla riidanalaisen rataosuuden kokonaisuudessaan LG ei kuitenkaan noudattanut tätä velvollisuutta, koska sen menettelytapa teki merkityksellisille markkinoille tulosta vaikeampaa.

Arvioidessaan riidanalaisen rataosuuden poistamisen vaikutusta LDZ:n mahdollisuuteen kuljettaa meriteitse tapahtuvaan vientiin tarkoitettuja Orlenin öljytuotteita jalostamolta Latvian meriterminaaleihin unionin yleinen tuomioistuin toteaa, että se, että Liettuassa oli käytettävä pidempää reittiä, joka on vilkkaampi kuin lyhyen reitin Liettuassa sijaitseva osa, merkitsi LDZ:lle suurempaa junareittien välisten konfliktien riskiä, epävarmuutta rautatieliikenteen lisäpalvelujen laadun ja hinnan suhteen sekä riskejä, jotka liittyvät markkinoille pääsyn edellytyksiä koskevien tietojen ja avoimuuden puuttumiseen, ja tästä syystä suurempaa riippuvuutta Liettuan rataverkon haltijasta. Unionin yleinen tuomioistuin huomauttaa lisäksi, että vuosina 2008 ja 2009 Orlenin öljytuotteiden kuljetuskustannukset olivat korkeammat Latvian merisatamiin suuntautuvilla pidemmällä reiteillä kuin Klaipėdaan suuntautuvalla reitillä. Komission ei näin ollen voida katsoa tehneen yhtään arviointivirhettä, kun se on katsonut, että pidemmät reitit Latvian meriterminaaleihin eivät olisi olleet kilpailukykyisiä verrattuna Klaipėdaan suuntautuvaan reittiin.

Tässä tilanteessa unionin yleinen tuomioistuin hylkää LG:n kanteen kokonaisuudessaan.

Sakkojen vahvistamista koskevan täyden harkintavaltansa nojalla unionin yleinen tuomioistuin katsoo kuitenkin kilpailusääntöjen rikkomisen vakavuuden ja keston perusteella asianmukaiseksi alentaa LG:lle määrätyn sakon määrää 27 873 000 eurosta 20 068 650 euroon.