



## Zbornik sudske prakse

**Predmet T-814/17**

**Lietuvos geležinkeliai AB  
protiv  
Europske komisije**

**Presuda Općeg suda (prvo prošireno vijeće) od 18. studenoga 2020.**

„Tržišno natjecanje – Zlouporeba vladajućeg položaja – Tržište željezničkog prijevoza tereta – Odluka o utvrđenju povrede članka 102. UFEU-a – Pristup trećih poduzetnika infrastrukturi kojom upravlja litavsko nacionalno željezničko poduzeće – Uklanjanje dionice željezničke pruge – Pojam ‚zlouporeba‘ – Stvarno ili vjerojatno istiskivanje konkurenta – Izračun iznosa novčane kazne – Smjernice o metodi za utvrđivanje kazni iz 2006. – Korektivne mjere – Proporcionalnost – Neograničena nadležnost”

1. *Vladajući položaj – Zluporaba – Odbijanje poduzetnika u vladajućem položaju da dopusti drugom poduzetniku pristup proizvodu ili usluzi koji su potrebni za njegovu djelatnost – Pristup poduzetnikâ infrastrukturi kojom upravlja nacionalno željezničko poduzeće – Nacionalno željezničko poduzeće koje ima zakonski monopol upravljanja infrastrukturuom – Uklanjanje željezničke pruge od strane navedenog nacionalnog poduzeća – Regulatorni okvir kojim se zahtijeva pristup željezničkoj infrastrukturi i osigurava njezina ispravnost – Komisijina obveza da dokaže da je navedeni pristup neophodan za ulazak konkurentnih operatora na tržište – Nepostojanje (čl. 102. UFEU-a)*

(t. 87.-103.)

2. *Vladajući položaj – Zluporaba – Odbijanje poduzetnika u vladajućem položaju da dopusti drugom poduzetniku pristup proizvodu ili usluzi koji su potrebni za njegovu djelatnost – Pristup poduzetnikâ infrastrukturi kojom upravlja nacionalno željezničko poduzeće – Uklanjanje željezničke pruge od strane nacionalnog željezničkog poduzeća – Zluporabni karakter – Kriterij za ocjenu – Stvarno ili vjerojatno istiskivanje konkurenta – Ocjena – Užurbano uklanjanje željezničke pruge bez osiguravanja potrebnih financijskih sredstava i poduzimanja uobičajenih pripremnih koraka – Nepostojanje objektivnog opravdanja za to uklanjanje – Uklanjanje koje je otežalo ulazak konkurenta na tržište (čl. 102. UFEU-a)*

(t. 156.-181.)

3. *Vladajući položaj – Zloporaba – Pojam – Objektivni pojam koji se odnosi na postupanja koja mogu utjecati na strukturu tržišta koja narušavaju održavanje ili razvoj tržišnog natjecanja – Uzimanje u obzir postojanja protutržišne namjere – Dopuštenost*  
(čl. 102. UFEU-a)
- (t. 188.-192.)
4. *Vladajući položaj – Zloporaba – Protutržišni učinak – Dostatnost mogućeg učinka – Uklanjanje željezničke pruge od strane nacionalnog željezničkog poduzeća – Djelovanje koje može imati protutržišne učinke na tržištu – Prethodna obustava prometa na navedenoj željezničkoj pruzi nakon što je utvrđena njezina deformacija – Nepostojanje utjecaja – Nužnost ispitivanja mogućih protutržišnih učinaka nepopravljanja željezničke pruge – Nepostojanje*  
(čl. 102. UFEU-a)
- (t. 219.-233., 237.-243.)
5. *Vladajući položaj – Zloporaba – Protutržišni učinak – Postojanje prepreka ulasku na tržište – Ocjena – Uklanjanje željezničke pruge – Nepostojanje konkurentnih alternativnih ruta*  
(čl. 102. UFEU-a)
- (t. 257.-283.)
6. *Tržišno natjecanje – Upravni postupak – Odluka Komisije kojom se utvrđuje povreda – Odluka koja se temelji na dokazima dostatnima za dokazivanje postojanja sporne povrede – Obveze koje u području dokazivanja ima poduzetnik koji osporava postojanje povrede*  
(čl. 102. UFEU-a; Uredba Vijeća br. 1/2003, čl. 2.)
- (t. 293.-298.)
7. *Tržišno natjecanje – Upravni postupak – Otklanjanje povreda – Komisijina ovlast – Korektivne mjere i obveze – Poštovanje načela proporcionalnosti – Odluka kojom se predviđa više korektivnih mjera kojima se može okončati povreda, bez nametanja odabira točno određene – Dopuštenost*  
(čl. 102. UFEU-a; Uredba Vijeća br. 1/2003, čl. 7.)
- (t. 309.-316.)
8. *Tržišno natjecanje – Upravni postupak – Komisijina odluka kojom se utvrđuje povreda i izriče novčana kazna – Sporno postupanje koje navodno predstavlja novu vrstu zloporabe vladajućeg položaja – Irelevantnost*  
(čl. 102. UFEU-a; Uredba Vijeća br. 1/2003, čl. 23. st. 3.)
- (t. 339.-341., 349., 368.)

9. *Tržišno natjecanje – Pravila Unije – Povrede – Počinjenje povrede namjerno ili nepažnjom – Pojam – Poduzetnik koji ne može ne znati za protutržišnu prirodu svojeg postupanja – Povreda koju je počinio dugogodišnji željeznički operater i upravitelj jedine postojeće infrastrukture za pružanje usluga željezničkog prijevoza tereta*  
(čl. 102. UFEU-a; Uredba Vijeća br. 1/2003, čl. 23. st. 3.)  
(t. 345.-348.)
10. *Tržišno natjecanje – Upravni postupak – Komisijine obveze – Poštovanje razumnog roka – Poništenje odluke kojom se utvrđuje povreda zbog prekomjernog trajanja postupka – Pretpostavka – Povreda prava obrane predmetnih poduzetnika – Nepostojanje*  
(čl. 102. UFEU-a; Povelja Europske unije o temeljnim pravima, čl. 41. st. 1.)  
(t. 354.-360.)
11. *Tržišno natjecanje – Novčane kazne – Iznos – Određivanje – Određivanje osnovnog iznosa – Težina povrede – Kriteriji za ocjenu*  
(čl. 102. UFEU-a; Uredba Vijeća br. 1/2003, čl. 23. st. 2.)  
(t. 368.-371.)
12. *Tržišno natjecanje – Novčane kazne – Iznos – Određivanje – Obveza Komisije da se pridržava ranije prakse iz svojih odluka – Nepostojanje*  
(čl. 102. UFEU-a; Uredba Vijeća br. 1/2003, čl. 23. st. 2.)  
(t. 372., 384.)
13. *Pravo Europske unije – Načela – Jednako postupanje – Pojam – Teret dokazivanja*  
(čl. 102. UFEU-a; Uredba Vijeća br. 1/2003, čl. 23. st. 2.)  
(t. 373., 374.)
14. *Tržišno natjecanje – Novčane kazne – Iznos – Određivanje – Nepoštovanje načela razumnog roka trajanja upravnog i sudskog postupka – Povreda koja sama po sebi ne opravdava smanjenje iznosa novčane kazne*  
(čl. 102. UFEU-a; Povelja Europske unije o temeljnim pravima, čl. 41. st. 1.; Uredba Vijeća br. 1/2003, čl. 23. st. 2.)  
(t. 379., 380., 388.)
15. *Tržišno natjecanje – Novčane kazne – Iznos – Određivanje – Prilagodba osnovnog iznosa – Odvraćajući učinak – Komisijina margina prosudbe*  
(čl. 102. UFEU-a; Uredba Vijeća br. 1/2003, čl. 23. st. 2. i 3.; Obavijest Komisije 2006/C 210/02, t. 22. i 25.)

(t. 382.-387.)

16. *Tržišno natjecanje – Novčane kazne – Iznos – Određivanje – Komisijina diskrecijska ovlast – Sudski nadzor – Neograničena nadležnost suda Unije – Doseg – Smanjenje iznosa novčane kazne*  
(čl. 102. i 261. UFEU-a; Povelja Europske unije o temeljnim pravima, čl. 47. st. 1.; Uredba Vijeća br. 1/2003, čl. 23. st. 3. i čl. 31.)

(t. 389.-406.)

### Kratak prikaz

#### **Opći sud potvrđuje Komisijinu odluku o utvrđenju zlouporabe vladajućeg položaja litavskog nacionalnog željezničkog poduzeća na litavskom tržištu željezničkog prijevoza tereta**

Lietuvos geležinkeliai AB (u daljnjem tekstu: društvo LG) litavsko je nacionalno željezničko poduzeće koje istodobno upravlja željezničkom infrastrukturom i pruža usluge željezničkog prijevoza u Litvi. U tom potonjem svojstvu društvo LG je 1999. godine sklopilo trgovinski sporazum s društvom Orlen Lietuva AB (u daljnjem tekstu: društvo Orlen), litavskim naftnim poduzećem u vlasništvu poljskog naftnog poduzeća PKN Orlen SA, s ciljem pružanja usluga željezničkog prijevoza društvu Orlen na litavskom teritoriju. Svrha tog sporazuma osobito je bio prijevoz tereta iz važne rafinerije društva Orlen u Bugeniaiju, na sjeverozapadu Litve, u blizini granice s Latvijom, do lučkog terminala u Klaipėdi, s ciljem prijevoza tih proizvoda u zapadnu Europu.

Slijedom trgovačkog spora iz 2008. godine između društava LG i Orlen u pogledu cijena usluga željezničkog prijevoza koje su bile predmet sporazuma, društvo Orlen je razmatralo mogućnost preusmjeravanja svoje djelatnosti izvoza morskim putem s lučkog terminala u Klaipėdi na lučke terminale u Rigi i Ventspilsu, u Latviji, i, u tom kontekstu, povjeravanja prijevoza svojih proizvoda iz rafinerije u Bugeniaiju društvu Latvijas dzelzceļš, latvijskom nacionalnom željezničkom poduzeću (u daljnjem tekstu: društvo LDZ). Za prijevoz svojeg tereta do latvijskih lučkih terminala, društvo Orlen je predvidjelo uporabu željezničke linije od svoje rafinerije do grada Rengēa u Latviji (u daljnjem tekstu: kratka ruta), linije koju je dotad upotrebljavalo za opskrbu latvijskih i estonskih tržišta.

Zbog deformacije željezničke pruge u duljini od nekoliko desetaka metara na kratkoj ruti, društvo LG je, u svojstvu upravitelja željezničkom infrastrukturom, 2. rujna 2008. godine obustavilo promet na dionici kratke rute u duljini od 19 km (u daljnjem tekstu: sporna željeznička pruga). Društvo LG je 3. listopada 2008. započelo potpuno uklanjanje sporne željezničke pruge koja je u cijelosti uklonjena do kraja listopada 2008.

Slijedom toga, budući da društvo LG spornu željezničku prugu nije namjeravalo popraviti u kratkom roku, društvo Orlen moralo je odustati od svoje namjere korištenja uslugama društva LDZ<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Društva LG i LDZ potvrdila su, međutim, na raspravi da su radovi na rekonstrukciji sporne željezničke pruge konačno bili započeti i da su trebali biti dovršeni u prosincu 2019., te da se ta pruga za promet trebala ponovno otvoriti do kraja veljače 2020.

Povodom službene pritužbe koju je podnijelo društvo Orlen, Europska komisija je u odluci od 2. listopada 2017. zaključila da je društvo LG, uklanjanjem sporne željezničke pruge, zlopotrijebilo vladajući položaj upravitelja litavske željezničke infrastrukture jer je društvu LDZ onemogućilo pristup litavskom tržištu željezničkog prijevoza naftnih derivata od rafinerije društva Orlen do lučkih terminala u Klaipėdi, Rigi i Ventspilsu (u daljnjem tekstu: predmetno tržište). Komisija je zbog te povrede društvu LG izrekla novčanu kaznu u iznosu od 27 873 000 eura te mu naložila da okonča povredu prava tržišnog natjecanja Unije.

Društvo LG je protiv Komisijine odluke podnijelo tužbu Općem sudu Europske unije.

U današnjoj presudi Opći sud ističe, prije svega, da je društvo LG, u svojem svojstvu upravitelja litavske željezničke infrastrukture u vladajućem položaju, na temelju prava Unije i nacionalnog prava ovlašteno pružiti pristup javnoj željezničkoj infrastrukturi, osigurati njezinu tehničku ispravnost te siguran i kontinuiran željeznički promet, te, u slučaju poremećaja u tom prometu, poduzeti sve potrebne mjere kako bi normaliziralo situaciju. Osim toga, to poduzeće ima vladajući položaj na tržištu upravljanja željezničkom infrastrukturom, koji proizlazi iz ranijeg zakonskog monopola, i nije ulagalo u željezničku infrastrukturu koja je vlasništvo Litavske Države.

U tim okolnostima, Opći sud smatra da se predmetno postupanje, odnosno uklanjanje sporne željezničke pruge, ne može ocjenjivati u svjetlu ustaljene sudsku prakse u području odbijanja pristupa ključnoj infrastrukturi, u kojoj su utvrđeni zahtjevniji kriteriji od onih primijenjenih u pobijanoj odluci u pogledu donošenja zaključka o zloporabnosti određene prakse. Naime, takvo postupanje mora biti analizirano kao djelovanje koje može zapriječiti ulazak na tržište otežavanjem pristupa potonjem i, na taj način, dovesti do učinka protutržišnog istiskivanja.

Nadalje, Opći sud potvrđuje da društvo LG nije dokazalo da se, nakon pojave predmetne deformacije na spornoj željezničkoj pruzi i detaljne ocjene stanja te cjelokupne željezničke pruge, potonja nalazila u stanju koje je opravdavalo njezino trenutačno cjelovito uklanjanje. U tom pogledu, Opći sud smatra da je Komisija s pravom utvrdila da problemi na 1,6 km od 19 km sporne željezničke pruge ne mogu opravdati njezino cjelovito i trenutačno uklanjanje. U svakom slučaju, mjerodavni regulatorni okvir nalaže društvu LG ne samo obvezu jamčenja sigurnosti željezničke mreže kojom upravlja, nego i obvezu svođenja na najmanju moguću mjeru poremećaja u željezničkoj mreži i obvezu poboljšanja njezine učinkovitosti.

Kad je riječ o argumentu društva LG prema kojemu je trenutačno i cjelovito uklanjanje sporne željezničke pruge nakon čega slijedi sveobuhvatna i trenutačna rekonstrukcija, koju je društvo LG prvotno predvidjelo, bilo gospodarski isplativije od provedbe ciljanih i trenutačnih popravaka nakon kojih bi uslijedila sveobuhvatna ali postupna rekonstrukcija, Opći sud utvrđuje da, s obzirom na to da društvo LG nije raspolagalo financijskim sredstvima potrebnima za početak radova na rekonstrukciji te da nije poduzelo uobičajene pripremne korake za izvršenje tih radova, ono nije imalo razloga na brzinu ukloniti spornu željezničku prugu. Isto tako, Komisija nije počinila pogrešku kad je zaključila da je uklanjanje željezničke pruge, prije nego li su započeti radovi na njezinoj obnovi, krajnje neuobičajeno ponašanje u željezničkom sektoru.

Usto, Opći sud potvrđuje da, s obzirom na to da se društvo LG nalazilo u vladajućem položaju ne samo kao upravitelj željezničke infrastrukture, nego i na predmetnom tržištu, ono je snosilo posebnu odgovornost za to da svojim postupanjem ne ugrozi djelotvorno i nenarušeno tržišno natjecanje na tom tržištu. Prema tome, u trenutku donošenja odluke o rješenju koje valja primijeniti u vezi s deformacijom sporne željezničke pruge, društvo LG je trebalo voditi računa o toj odgovornosti i izbjeći situaciju u kojoj se u potpunosti onemogućava ponovno stavljanje u

funkciju sporne željezničke pruge u kratkom roku. Međutim, društvo LG je uklanjanjem željezničke pruge zanemarilo tu odgovornost s obzirom na to da je njegovo postupanje otežalo pristup predmetnom tržištu.

Kad je riječ o utjecaju uklanjanja sporne željezničke pruge na mogućnost da društvo LDZ prevozi naftne proizvode društva Orlen namijenjene izvozu morskim putem od rafinerije do latvijskih lučkih terminala, Opći sud napominje da je činjenica da se društvo LDZ moralo koristiti duljom rutom u Litvi koja je prometnija od litavskog dijela kratke rute, za njega podrazumijevala opasnost od preklapanja željezničkih trasa, nesigurnost u pogledu kvalitete i troškova dodatnih željezničkih usluga kao i opasnosti u vezi s manjkom informacija i transparentnosti o uvjetima ulaska na tržište, te, zbog toga, veću ovisnost o upravitelju litavske željezničke mreže. Usto, Opći sud napominje da su 2008. i 2009. godine troškovi prijevoza naftnih proizvoda društva Orlen bili veći na dužim rutama prema latvijskim lučkim terminalima nego na ruti prema Klaipėdi. Stoga se Komisiji ne može prigovoriti da je počinila bilo kakvu pogrešku u ocjeni kad je zaključila da duže rute do latvijskih lučkih terminala ne bi mogle biti konkurentne u usporedbi s rutom prema Klaipėdi.

U tim okolnostima, Opći sud u biti odbija tužbu društva LG u cijelosti.

Međutim, u okviru izvršavanja svoje neograničene nadležnosti u području utvrđivanja novčanih kazni, Opći je sud, s obzirom na težinu i trajanje povrede, smatrao primjerenim smanjiti visinu novčane kazne izrečene društvu LG s 27 873 000 na 20 068 650 eura.