



Határozatok Tára

T-814/17. sz. ügy

Lietuvos geležinkeliai AB
kontra
Európai Bizottság

A Törvényszék ítélete (kibővített első tanács), 2020. november 18.

„Verseny – Erőfölénnyel való visszaélés – A vasúti árufuvarozás piaca – Az EUMSZ 102. cikk megsértését megállapító határozat – Harmadik vállalkozásoknak a litván nemzeti vasúttársaság által kezelt infrastruktúrákhoz való hozzáférése – Egy sínszakasz leszerelése – A »visszaélés« fogalma – Valamely versenytárs tényleges vagy valószínű kizorítása – A bírág összegének kiszámítása – 2006. évi bírágkiszabási iránymutatás – Korrekciós intézkedések – Arányosság – Korlátlan felülvizsgálati jogkör”

1. *Erőfölény – Visszaélés – A valamely vállalkozás tevékenységéhez szükséges termékhez vagy szolgáltatáshoz való hozzáférésnek a másik, erőfölényben lévő vállalkozás általi megtagadása – Vállalkozásoknak a nemzeti vasúttársaság által kezelt infrastruktúrákhoz való hozzáférése – Az infrastruktúra kezelését illetően de iure monopóliummal rendelkező nemzeti vasúttársaság – Egy sínszakasznak az említett nemzeti társaság általi leszerelése – A vasúti infrastruktúrákhoz való hozzáférést és ezen infrastruktúrák megfelelő állapotának biztosítását előíró keretszabályozás – A Bizottság annak bizonyítására vonatkozó kötelezettsége, hogy az említett hozzáférés nélkülözhetetlen a versenytárs gazdasági szereplők piacra lépéséhez – Hiány (EUMSZ 102. cikk)*

(lásd: 87–103. pont)

2. *Erőfölény – Visszaélés – A valamely vállalkozás tevékenységéhez szükséges termékhez vagy szolgáltatáshoz való hozzáférésnek a másik, erőfölényben lévő vállalkozás általi megtagadása – Vállalkozásoknak a nemzeti vasúttársaság által kezelt infrastruktúrákhoz való hozzáférése – Egy sínszakasznak a nemzeti vasúttársaság általi leszerelése – Visszaélésszerű jelleg – Értékelési szempont – Valamely versenytárs tényleges vagy valószínű kizorítása – Értékelés – A sínszakasznak a szükséges források mozgósítása nélkül és a szokásos előkészítő lépések megtétele nélkül, sietve történő leszerelése – E leszerelés objektív igazolásának hiánya – Valamely versenytárs piacra jutását megnehezítő leszerelés (EUMSZ 102. cikk)*

(lásd: 156–181. pont)

3. *Erőfölény – Visszaélés – Fogalom – Azon magatartást jelentő objektív fogalom, amely alkalmas arra, hogy befolyásolja a piac szerkezetét, és amelynek hatása a verseny fenntartásának vagy fejlődésének korlátozása – Versenyellenes szándék fennállásának figyelembevétele – Megengedhetőség*
(EUMSZ 102. cikk)

(lásd: 188–192. pont)

4. *Erőfölény – Visszaélés – Versenyellenes hatás – A lehetséges hatás elégséges jellege – Egy sínszakasznak a nemzeti vasúttársaság általi leszerelése – A piacon versenyellenes hatások kiváltására alkalmas cselekmény – Az említett sínszakasz deformálódásának kimutatását követően a forgalom e szakaszon való előzetes felfüggesztése – Hatás hiánya – A sínszakasz megjavításának elmaradásából eredő esetleges versenyellenes hatások vizsgálatának szükségessége – Hiány*
(EUMSZ 102. cikk)

(lásd: 219–233., 237–243. pont)

5. *Erőfölény – Visszaélés – Versenyellenes hatás – Piacralépési akadályok fennállása – Értékelés – Sínszakasz leszerelése – Versenyképes alternatív útvonalak hiánya*
(EUMSZ 102. cikk)

(lásd: 257–283. pont)

6. *Verseny – Közigazgatási eljárás – Jogsértést megállapító bizottsági határozat – A vitatott jogsértés fennállásának bizonyításához elegendő bizonyítékra támaszkodó határozat – A jogsértés megtörténtét vitató vállalkozások bizonyítási kötelezettsége*
(EUMSZ 102. cikk; 1/2003 tanácsi rendelet, 2. cikk)

(lásd: 293–298. pont)

7. *Verseny – Közigazgatási eljárás – A jogsértések megszüntetése – A Bizottság hatásköre – Korrekciós intézkedések és kötelezettségvállalások – Az arányosság elvének tiszteletben tartása – A jogsértés megszüntetésére alkalmas, különböző korrekciós intézkedéseket előíró, azonban ezen intézkedések közül való választásra nem kötelező határozat – Megengedhetőség*
(EUMSZ 102. cikk; 1/2003 tanácsi rendelet, 7. cikk)

(lásd: 309–316. pont)

8. *Verseny – Közigazgatási eljárás – Jogsértést megállapító és bírságot kiszabó bizottsági határozat – Az erőfölénnyel való visszaélés állítólagosan új kategóriáját képező kifogásolt magatartás – A relevancia hiánya*
(EUMSZ 102. cikk; 1/2003 tanácsi rendelet, 23. cikk, (3) bekezdés)

(lásd: 339–341., 349., 368. pont)

9. *Verseny – Uniós szabályok – Jogsértések – Szándékos vagy gondatlan elkövetés – Fogalom – Olyan vállalkozás, amelynek tudnia kellett magatartásának versenyellenes jellegéről – A vasúti árufuvarozási szolgáltatások nyújtása vonatkozásában az egyetlen létező infrastruktúrát működtető inkumbens gazdasági szereplő által elkövetett jogsértés (EUMSZ 102. cikk; 1/2003 tanácsi rendelet, 23. cikk, (3) bekezdés)*
(lásd: 345–348. pont)
10. *Verseny – Közigazgatási eljárás – A Bizottság kötelezettségei – Észszerű határidő betartása – A jogsértést megállapító határozatnak az eljárás túlzott időtartama miatti megsemmisítése – Feltétel – Az érintett vállalkozások védelemhez való jogának megsértése – Hiány (EUMSZ 102. cikk; az Európai Unió Alapjogi Chartája, 41. cikk, (1) bekezdés)*
(lásd: 354–360. pont)
11. *Verseny – Bírságok – Összeg – Meghatározás – Az alapösszeg megállapítása – A jogsértés súlya – Értékelési szempontok (EUMSZ 102. cikk; 1/2003 tanácsi rendelet, 23. cikk, (2) bekezdés)*
(lásd: 368–371. pont)
12. *Verseny – Bírságok – Összeg – Meghatározás – A Bizottság azon kötelezettsége, hogy tartsa magát a korábbi határozathozatali gyakorlatához – Hiány (EUMSZ 102. cikk; 1/2003 tanácsi rendelet, 23. cikk, (2) bekezdés)*
(lásd: 372., 384. pont)
13. *Európai uniós jog – Elvek – Egyenlő bánásmód – Fogalom – Bizonyítási teher (EUMSZ 102. cikk; 1/2003 tanácsi rendelet, 23. cikk, (2) bekezdés)*
(lásd: 373., 374. pont)
14. *Verseny – Bírságok – Összeg – Meghatározás – A közigazgatási és a bírósági eljárás észszerű időtartama elvének megsértése – A bírság összegének csökkentését önmagában nem indokoló jogsértés (EUMSZ 102. cikk; az Európai Unió Alapjogi Chartája, 41. cikk, (1) bekezdés; 1/2003 tanácsi rendelet, 23. cikk, (2) bekezdés)*
(lásd: 379., 380., 388. pont)
15. *Verseny – Bírságok – Összeg – Meghatározás – Az alapösszeg kiigazítása – Elrettentő jelleg – A Bizottság mérlegelési mozgástere (EUMSZ 102. cikk; 1/2003 tanácsi rendelet, 23. cikk, (2) és (3) bekezdés; 2006/C 210/02 bizottsági közlemény, 22. és 25. pont)*

(lásd: 382–387. pont)

16. *Verseny – Bíróságok – Összeg – Meghatározás – A Bizottság mérlegelési jogköre – Bírósági felülvizsgálat – Az uniós bíróság korlátlan felülvizsgálati jogköre – Terjedelem – A bíróság összegének csökkentése*
(EUMSZ 102. és EUMSZ 261. cikk; az Európai Unió Alapjogi Chartája, 47. cikk, (1) bekezdés; 1/2003 tanácsi rendelet, 23. cikk, (3) bekezdés, és 31. cikk)

(lásd: 389–406. pont)

Összefoglalás

A Törvényszék helybenhagyja a Bizottság azt megállapító határozatát, hogy a litván nemzeti vasúttársaság visszaélt a vasúti árufuvarozás litván piacán fennálló erőfölényével

A Lietuvos geležinkeliai AB (a továbbiakban: LG), a litván nemzeti vasúttársaság, Litvániában egyszerre tevékenykedik vasúti pályahálózat-működtetőként, és nyújt vasúti szállítási szolgáltatásokat. Ez utóbbi minőségében az LG 1999-ben kereskedelmi megállapodást kötött az Orlen Lietuva AB társasággal (a továbbiakban: Orlen), a lengyel PKN Orlen SA kőolajipari vállalkozás tulajdonában lévő litván kőolajtársasággal annak érdekében, hogy litván területen vasúti szállítási szolgáltatásokat nyújtson a számára. E megállapodás többek között az Orlen tulajdonában álló, Bugeniaiban, Litvánia észak-nyugati részén, a Lettországgal közös határ közelében található nagy finomítóból származó kőolajtermékeknek a klaipeđai litván tengeri terminálhoz – e termékek Nyugat-Európába történő eljuttatása céljából – történő szállítására vonatkozott.

Egy 2008-ban az LG és az Orlen között a megállapodás tárgyát képező vasúti szállítási szolgáltatások díjainak tárgyában felmerült jogvitát követően az Orlen át kívánta helyezni tengeri exporttevékenységeit Klaipėdából a Lettországból található rigai és ventspilsli tengeri terminálokhoz, és ezzel összefüggésben a bugeniai finomítóból származó termékeinek szállításával a Latvijai dzelzeļš lett nemzeti vasúttársaságot (a továbbiakban: LDZ) kívánta megbízni. Teherárújának a lett tengeri terminálokhoz történő eljuttatása érdekében az Orlen a finomítójától a lettországi Rengēbe vezető vasútvonalat (a továbbiakban: rövid útvonal) kívánta használni, amely útvonalat addig a lett és az észti piac kiszolgálására használták.

Mivel a rövid útvonalon a sínszakasz néhány tíz méteren deformálódott, az LG vasúti pályahálózat-működtető minőségében 2008. szeptember 2-án ezen útvonal 19 km-es szakaszán (a továbbiakban: vitatott sínszakasz) felfüggesztette a forgalmat. 2008. október 3-án az LG megkezdte a vitatott sínszakasz teljes leszerelését, amely 2008 októberének vége előtt fejeződött be.

Ezt követően az Orlen, mivel úgy vélte, hogy az LG-nek nem áll szándékában rövid távon megjavítani a vitatott sínszakaszt, kénytelen volt lemondani azon tervéről, hogy az LDZ szolgáltatásait veszi igénybe.¹

¹ A tárgyaláson az LG és az LDZ mindazonáltal megerősítette, hogy végül megkezdtek a vitatott sínszakasz újjáépítési munkálatait, és azokat 2019 decemberében kellett befejezni, és hogy e sínszakaszt 2020. február vége előtt újra megnyitják a forgalom számára.

Az Orlen által benyújtott panasz alapján az Európai Bizottság 2017. október 2-i határozatában megállapította, hogy az LG mint a litván vasúti pályahálózat-működtető, azáltal hogy leszerelte a vitatott sínszakaszt, visszaélt erőfölényével, mivel megakadályozta az LDZ-t abban, hogy belépjen a kőolajtermékeknek az Orlen finomítója és a klaipeđai, rigai és ventspilsli tengeri terminálok közötti vasúti szállításának piacára (a továbbiakban: érintett piac). A Bizottság az LG-vel szemben e jogsértés miatt 27 873 000 euró bírságot szabott ki, és felszólította arra, hogy az uniós versenyjogba ütköző jogsértést szüntesse meg.

Az LG keresetet nyújtott be a Bizottság határozata ellen az Európai Unió Törvényszékéhez.

Mai napon hozott ítéletében a Törvényszék mindenekelőtt rámutat arra, hogy a litván vasúti infrastruktúra erőfölényben lévő működtetőjeként az LG feladata az uniós jog és a nemzeti jog alapján a nyilvános vasúti infrastruktúrához való hozzáférés biztosítása, valamint ezen infrastruktúra megfelelő műszaki állapotának, illetve a biztonságos és megszakítás nélküli vasúti forgalomnak a biztosítása, továbbá a vasúti forgalom zavara esetén minden szükséges intézkedés megtétele a szokásos állapot visszaállítása érdekében. Egyébiránt e vállalkozás a vasúti infrastruktúra működtetésének piacán egy korábbi *de iure* monopóliumból eredő erőfölényben van, és nem fektetett be a litván államhoz tartozó vasúti hálózatba.

Ebben az összefüggésben a Törvényszék úgy ítéli meg, hogy a szóban forgó magatartást, vagyis a vitatott sínszakasz leszerelését nem lehet az alapvető infrastruktúrákhoz való hozzáférés megtagadására vonatkozó állandó ítélkezési gyakorlat fényében értékelni, amely magasabb küszöböt határoz meg valamely magatartás visszaélésszerű jellegének megállapításához, mint amelyet a megtámadott határozatban alkalmaztak. Az ilyen magatartást ugyanis olyan cselekményként kell elemezni, amely akadályozza a piacra lépést azáltal, hogy megnehezíti a piacra jutást, és így versenyellenes kizorító hatással jár.

A Törvényszék ezt követően megerősíti, hogy az LG-nek nem sikerült bizonyítania, hogy a szóban forgó deformálódásnak a vitatott sínszakaszon való megjelenését és e sínszakasz egésze állapotának részletes értékelését követően a sínszakasz olyan állapotban volt, amely az azonnali leszerelését indokolta. E tekintetben a Törvényszék úgy ítéli meg, hogy a Bizottság helyesen állapította meg, hogy a vitatott sínszakasz 19 kilométeréből egy 1,6 km-es részre vonatkozó problémák nem indokolhatják annak teljes és azonnali leszerelését. Mindenesetre az alkalmazandó szabályozási keret nemcsak a vasúthálózata biztonságának garantálására, hanem a zavarok minimalizálására és e hálózat teljesítményének javítására is kötelezte az LG-t.

Ami az LG azon érvét illeti, miszerint a vitatott sínszakasz teljes és azonnali leszerelése – majd ezt követő teljes és azonnali újjáépítése, amelyet az LG állítása szerint eredetileg tervezett – gazdaságilag előnyösebb volt, mint az azonnali célzott javítások elvégzése, majd az ezt követő teljes, de lépcsőzetes újjáépítés, a Törvényszék megállapítja, hogy mivel nem rendelkezett az újjáépítési munkálatok megkezdéséhez szükséges finanszírozással, és nem tette meg az ilyen munkálatok elvégzéséhez szükséges szokásos előkészítő lépéseket, az LG-nek semmi oka nem volt arra, hogy a vitatott sínszakaszt nagyon sietve leszerelje. Ugyanígy a Bizottság nem követett el hibát, amikor megállapította, hogy a sínszakasznak még a felújítási munkálatok megkezdése előtti leszerelése rendkívül szokatlan magatartást jelent a vasúti ágazatban.

Ráadásul a Törvényszék megerősíti, hogy mivel nemcsak mint vasúti pályahálózat-működtető van erőfölényben, hanem az érintett piacon is erőfölényben van, az LG különös felelősséggel tartozik azért, hogy ne csorbítsa e piacon a hatékony és torzulásmentes versenyt. Ennélfogva a vitatott sínszakasz deformálódásának megoldására vonatkozó döntés meghozatalának időpontjában az

LG-nek figyelembe kellett volna vennie e felelősséget, és el kellett volna kerülnie azt, hogy teljesen kizárja annak lehetőségét, hogy a vitatott sínszakaszt rövid időn belül újból megnyissa a forgalom számára. Mindazonáltal az LG azáltal, hogy a vitatott sínszakaszt teljesen leszerelte, nem tett eleget e felelősségének, mivel magatartása megnehezítette az érintett piacra való jutást.

Ami a vitatott sínszakasz leszerelése által az LDZ azon lehetőségére gyakorolt hatást illeti, hogy a finomítóból a lettországi tengeri terminálokhoz szállítsa az Orlen tengeri exportra szánt kőolajtermékeit, a Törvényszék rámutat arra, hogy az a tény, hogy Litvániában egy hosszabb és gyakrabban használt útvonalat kell használni, mint a rövid útvonal litvániai része, a vasúti menetvonalak összeütközésének magasabb kockázatával, a kiegészítő vasúti szolgáltatások minőségével és költségével kapcsolatos bizonytalansággal, valamint a piacra lépés feltételeire vonatkozó információk és átláthatóság hiányával összefüggő kockázatokkal, és ennél fogva a litván vasúti pályahálózat-működtetőtől való nagyobb függéssel járt az LDZ számára. Ezenfelül a Törvényszék megjegyzi, hogy 2008-ban és 2009-ben az Orlen kőolajtermékeinek a lett tengeri terminálokhoz vezető hosszabb útvonalakon történő szállításának költségei magasabbak voltak, mint a Klaipėda felé vezető útvonalon. Következésképpen semmilyen értékelési hiba nem róható fel a Bizottságnak azzal kapcsolatban, hogy megállapította, hogy a lett tengeri terminálokhoz vezető hosszabb útvonalak a Klaipėda felé vezető útvonalhoz képest nem voltak versenyképesek.

E körülmények között a Törvényszék lényegében teljes egészében elutasítja az LG keresetét.

Mindazonáltal a Törvényszék a bírságok megállapítására vonatkozó korlátlan felülvizsgálati jogkörében eljárva a jogsértés súlyára és időtartamára tekintettel célszerűnek tartja az LG-vel szemben kiszabott bírság összegét 27 873 000 euróról 20 068 650 euróra csökkenteni.