



Judikatūras krājums

LietaT-814/17

Lietuvos geležinkeliai AB
pret
Eiropas Komisiju

Vispārējās tiesas (pirmā palāta paplašinātā sastāvā) 2020. gada 18. novembra spriedums

Konkurence – Dominējošā stāvokļa ļaunprātīga izmantošana – Dzelzceļa kravu pārvadājumu tirgus – Lēmums, ar ko ir konstatēts LESD 102. panta pārkāpums – Trešo uzņēmumu piekļuve infrastruktūrai, ko pārvalda Lietuvas valsts dzelzceļu sabiedrība – Sliežu ceļa posma demontāža – Jēdziens “ļaunprātīga izmantošana” – Konkurenta faktiskā vai iespējama izstumšana – Naudas soda apmēra aprēķināšana – 2006. gada pamatnostādnes naudas soda aprēķināšanai – Korektīvi pasākumi – Samērīgums – Neierobežota kompetence

1. *Dominējošais stāvoklis – Ļaunprātīga izmantošana – Uzņēmuma, kas atrodas dominējošā stāvoklī, atteikums ļaut citam uzņēmumam piekļūt tā darbībai nepieciešamai precei vai pakalpojumam – Uzņēmumu piekļuve valsts dzelzceļu sabiedrības pārvaldītai infrastruktūrai – Valsts dzelzceļu sabiedrība, kurai ir likumīgs monopols attiecībā uz infrastruktūras pārvaldību – Minētās valsts sabiedrības īstenota sliežu ceļa nojaukšana – Tiesiskais regulējums, kurā ir noteikta piekļuve dzelzceļa infrastruktūrai un tās laba stāvokļa nodrošināšana – Komisijas pienākums pierādīt minētās piekļuves nepieciešamību konkurējošo operatoru iekļūšanai tirgū – Neesamība (LESD 102. pants)*

(skat. 87.–103. punktu)

2. *Dominējošais stāvoklis – Ļaunprātīga izmantošana – Uzņēmuma, kas atrodas dominējošā stāvoklī, atteikums ļaut citam uzņēmumam piekļūt tā darbībai nepieciešamai precei vai pakalpojumam – Uzņēmumu piekļuve valsts dzelzceļu sabiedrības pārvaldītai infrastruktūrai – Valsts dzelzceļu sabiedrības īstenota sliežu ceļa nojaukšana – Ļaunprātīgs raksturs – Vērtējuma kritērijs – Konkurenta faktiskā vai iespējama izstumšana – Novērtēšana – Sliežu ceļa nojaukšana steigā, neiegūstot vajadzīgos līdzekļus un neievērojot parastos sagatavošanas posmus – Objektīva šīs nojaukšanas pamatojuma neesamība – Nojaukšana, kas apgrūtina konkurenta piekļuvi tirgum (LESD 102. pants)*

(skat. 156.–181. punktu)

3. *Dominējošais stāvoklis – Ļaunprātīga izmantošana – Jēdziens – Objektīvs jēdziens, kas attiecas uz tāda veida rīcību, kura var ietekmēt tirgus struktūru un kuras rezultātā tiek radīts*

šķērslis konkurences saglabāšanai vai attīstībai – Pretkonkurences nodoma esamības ņemšana vērā – Pieļaujāmība
(LESD 102. pants)

(skat. 188.–192. punktu)

4. *Dominējošais stāvoklis – Ļaunprātīga izmantošana – Pretkonkurences sekas – Potenciālas ietekmes pietiekamais raksturs – Valsts dzelzceļu sabiedrības īstenota sliežu ceļa nojaukšana – Tiesību akts, kam var būt pretkonkurences sekas tirgū – Iepriekšēja satiksmes apturēšana uz minētā sliežu ceļa pēc tā deformācijas atklāšanas – Ietekmes neesamība – Nepieciešamība pārbaudīt sliežu ceļa nesalabošanas iespējamās pretkonkurences sekas – Neesamība*
(LESD 102. pants)

(skat. 219.–233. un 237.–243. punktu)

5. *Dominējošais stāvoklis – Ļaunprātīga izmantošana – Pretkonkurences sekas – Šķēršļu iekļūšanai tirgū esamība – Novērtēšana – Sliežu ceļa nojaukšana – Alternatīvu konkurētspējīgu maršrutu neesamība*
(LESD 102. pants)

(skat. 257.–283. punktu)

6. *Konkurence – Administratīvā procedūra – Komisijas lēmums, ar kuru konstatēts pārkāpums – Lēmums, kas balstīts uz pietiekamiem pierādījumiem par apstrīdētā pārkāpuma esamību – Uzņēmumu, kas apstrīd pārkāpuma pastāvēšanu, pierādīšanas pienākums*
(LESD 102. pants; Padomes Regulas Nr. 1/2003 2. pants)

(skat. 293.–298. punktu)

7. *Konkurence – Administratīvā procedūra – Pārkāpumu izbeigšana – Komisijas pilnvaras – Korektīvi pasākumi un saistības – Samērīguma principa ievērošana – Lēmums, kurā ir paredzēti dažādi korektīvi pasākumi, kas var likt izbeigt pārkāpumu, neliekot izvēlēties vienu no tiem – Pieļaujāmība*
(LESD 102. pants; Padomes Regulas Nr. 1/2003 7. pants)

(skat. 309.–316. punktu)

8. *Konkurence – Administratīvā procedūra – Komisijas lēmums, ar kuru konstatēts pārkāpums un noteikts naudas sods – Pārmestā rīcība, kas, iespējams, veido jaunu dominējošā stāvokļa ļaunprātīgas izmantošanas kategoriju – Neatbilstība*
(LESD 102. pants; Padomes Regulas Nr. 1/2003 23. panta 3. punkts)

(skat. 339.–341., 349. un 368. punktu)

9. *Konkurence – Savienības tiesību normas – Pārkāpumi – Izdarīšana tīši vai nolaidības dēļ – Jēdziens – Uzņēmums, kas nevar nezināt par savas rīcības pretkonkurences raksturu – Pārkāpums, ko ir izdarījis vēsturiskais operators un vienīgās pastāvošās infrastruktūras dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu sniegšanai pārvaldītājs*
(LESD 102. pants; Padomes Regulas Nr. 1/2003 23. panta 3. punkts)
(skat. 345.–348. punktu)
10. *Konkurence – Administratīvā procedūra – Komisijas pienākumi – Saprātīga termiņa ievērošana – Pārkāpumu konstatējošā lēmuma atcelšana procesa pārmērīgā ilguma dēļ – Nosacījums – Attiecīgo uzņēmumu tiesību uz aizstāvību aizskārums – Neesamība*
(LESD 102. pants; Eiropas Savienības Pamattiesību hartas 41. panta 1. punkts)
(skat. 354.–360. punktu)
11. *Konkurence – Naudas sodi – Apmērs – Noteikšana – Pamatsummās noteikšana – Pārkāpuma smagums – Vērtējuma kritēriji*
(LESD 102. pants; Padomes Regulas Nr. 1/2003 23. panta 2. punkts)
(skat. 368.–371. punktu)
12. *Konkurence – Naudas sodi – Apmērs – Noteikšana – Komisijas pienākums neatkāpties no savas iepriekšējās lēmumpieņemšanas prakses – Neesamība*
(LESD 102. pants; Padomes Regulas Nr. 1/2003 23. panta 2. punkts)
(skat. 372. un 384. punktu)
13. *Eiropas Savienības tiesības – Principi – Vienlīdzīga attieksme – Jēdziens – Pierādīšanas pienākums*
(LESD 102. pants; Padomes Regulas Nr. 1/2003 23. panta 2. punkts)
(skat. 373. un 374. punktu)
14. *Konkurence – Naudas sodi – Apmērs – Noteikšana – Saprātīga procesa termiņa principa pārkāpums administratīvajā procedūrā un tiesvedībā tiesā – Pārkāpums, kas pats par sevi nepamato naudas soda samazinājumu*
(LESD 102. pants; Eiropas Savienības Pamattiesību hartas 41. panta 1. punkts; Padomes Regulas Nr. 1/2003 23. panta 2. punkts)
(skat. 379., 380. un 388. punktu)
15. *Konkurence – Naudas sodi – Apmērs – Noteikšana – Pamatsummās korekcija – Preventīvs raksturs – Komisijas rīcības brīvība*
(LESD 102. pants; Padomes Regulas Nr. 1/2003 23. panta 2. un 3. punkts; Komisijas Paziņojuma 2006/C 210/02 22. un 25. punkts)

(skat. 382.–387. punktu)

16. *Konkurence – Naudas sodi – Apmērs – Noteikšana – Komisijas novērtējuma brīvība – Pārbaude tiesā – Savienības tiesas neierobežota kompetence – Apmērs – Naudas soda apmēra samazināšana*
(LESD 102. un 261. pants; Eiropas Savienības Pamattiesību hartas 47. panta 1. punkts; Padomes Regulas Nr. 1/2003 23. panta 3. punkts un 31. pants)

(skat. 389.–406. punktu)

Rezumējums

Vispārējā tiesa apstiprina Komisijas lēmumu, ar ko ir konstatēta Lietuvas valsts dzelzceļa uzņēmuma dominējošā stāvokļa ļaunprātīga izmantošana Lietuvas kravu dzelzceļa pārvadājumu tirgū

Lietuvos geležinkeliai AB (turpmāk tekstā – “*LG*”), Lietuvas valsts dzelzceļa uzņēmums, vienlaikus ir dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs un dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu sniedzējs Lietuvā. Pēdējā minētā statusā *LG* 1999. gadā noslēdza komercīgumu ar uzņēmumu *Orlen Lietuva AB* (turpmāk tekstā – “*Orlen*”), kas ir Lietuvas naftas uzņēmums un kas pieder Polijas naftas uzņēmumam *PKN Orlen SA*, nolūkā tam sniegt dzelzceļa transporta pakalpojumus Lietuvas teritorijā. Šis nolīgums it īpaši attiecās uz naftas produktu, ko ražo *Orlen* piederoša liela naftas pārstrādes rūpnīca, kura atrodas Buģeņos [*Bugeniai*], Lietuvas ziemeļrietumos netālu no Latvijas robežas, transportu uz Lietuvas jūras termināli Klaipēdā [*Klaipėda*] nolūkā šos produktus transportēt uz Rietumeiropu.

Pēc strīda, kas 2008. gadā radās starp *LG* un *Orlen* saistībā ar tarifiem par dzelzceļa transporta pakalpojumiem, uz ko attiecas nolīgums, *Orlen* bija paredzējis savas jūras eksporta darbības no Klaipēdas pārorientēt uz Latvijas jūras termināļiem Rīgā un Ventspilī un šajā kontekstā Buģeņu naftas pārstrādes rūpnīcā saražoto produktu transportēšanu uzticēt Latvijas valsts dzelzceļa uzņēmumam “Latvijas dzelzceļš” (turpmāk tekstā – “*LDZ*”). Savas kravas transportēšanai uz Latvijas jūras termināļiem *Orlen* bija paredzējis izmantot dzelzceļa līniju, kas savieno tā pārstrādes rūpnīcu ar Reņģi Latvijā (turpmāk tekstā – “īsa maršruta”) un kas bija līnija, kuru tas līdz tam bija izmantojis, lai apkalpotu Latvijas un Igaunijas tirgus.

Ņemot vērā sliežu ceļa deformāciju dažu desmitu metru garumā īsajā maršrutā, *LG* kā dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs 2008. gada 2. septembrī apturēja satiksmi kādā 19 km garā šī maršruta posmā (turpmāk tekstā – “strīdīgais sliežu ceļš”). 2008. gada 3. oktobrī *LG* sāka pilnīgu strīdīgā sliežu ceļa demontāžu, kas līdz 2008. gada oktobra beigām tika pabeigta.

Pēc tam, uzskatot, ka *LG* nav nodoma labot strīdīgo sliežu ceļu īstermiņā, *Orlen* bija jāatsakās no plāna izmantot *LDZ* pakalpojumus¹.

Saņēmusi *Orlen* iesniegto sūdzību, Komisija 2017. gada 2. oktobra lēmumā secināja, ka, nojaukdams strīdīgo sliežu ceļu, *LG* ir ļaunprātīgi izmantojis savu dominējošo stāvokli kā Lietuvas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs, jo tas traucēja *LDZ* iekļūt tirgū, ko veidoja naftas produktu dzelzceļa pārvadājumi no *Orlen* pārstrādes rūpnīcas uz jūras termināļiem Klaipēdā,

¹ Tiesas sēdē *LG* un *LDZ* tomēr apstiprināja, ka strīdīgā sliežu ceļa rekonstrukcijas darbi beidzot ir sākti un tos ir paredzēts pabeigt 2019. gada decembrī un ka satiksme uz sliežu ceļa būtu jāatjauno līdz 2020. gada februāra beigām.

Rīgā un Ventspilī (turpmāk tekstā – “konkrētais tirgus”). Par šo pārkāpumu Komisija noteica *LG* naudas sodu 27 873 000 EUR apmērā un lika tam izbeigt Savienības konkurences tiesību pārkāpumu.

LG par Komisijas lēmumu iesniedza prasību Eiropas Savienības Vispārējā tiesā.

Savā spriedumā Vispārējā tiesa vispirms norāda, ka *LG* kā dominējošā stāvokli esošam Lietuvas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājam gan saskaņā ar Savienības, gan valsts tiesību aktiem ir uzdots piešķirt piekļuvi publiskai dzelzceļa infrastruktūrai, kā arī nodrošināt šīs infrastruktūras pienācīgu tehnisko stāvokli un drošu un nepārtrauktu dzelzceļa satiksmi un dzelzceļa satiksmes traucējumu gadījumā veikt visus pasākumus, kas ir vajadzīgi, lai atjaunotu parasto situāciju. Turklāt šim uzņēmumam ir dominējošs stāvoklis dzelzceļa infrastruktūras pārvaldības tirgū, kas izriet no likumīga agrākā monopola, un tas nav ieguldījis dzelzceļa tīklā, kurš pieder Lietuvas valstij.

Šajā kontekstā Vispārējā tiesa uzskata, ka attiecīgā rīcība, proti, strīdīgā sliežu ceļa nojaukšana, nevar tikt analizēta, ņemot vērā iedibināto judikatūru jautājumā par atteikumu sniegt piekļuvi nozīmīgai infrastruktūrai, kurā sliekšnis, lai secinātu kādas prakses ļaunprātīgo raksturu, ir noteikts augstāks nekā apstrīdētajā lēmumā piemērotais. Patiesībā šāda rīcība ir analizējama kā rīcība, kura var radīt šķērsli iekļūšanai tirgū, padarot piekļuvi tam grūtāku, un tādējādi radīt pret konkurenci vērstu izstumšanu.

Pēc tam Vispārējā tiesa apstiprina, ka *LG* nav izdevies pierādīt, ka pēc attiecīgās deformācijas rašanās uz strīdīgā sliežu ceļa un visa šī sliežu ceļa stāvokļa detalizēta vērtējuma tas bija tāda stāvokli, kas attaisnoja tā tūlītēju pilnīgu nojaukšanu. Šajā ziņā Vispārējā tiesa uzskata, ka Komisija ir atbilstoši pierādījusi, ka problēmas saistībā ar 1,6 km no strīdīgā sliežu ceļa 19 km nevar pamatot tā pilnīgu un tūlītēju nojaukšanu. Katrā ziņā piemērojamajā tiesiskajā regulējumā *LG* bija noteikts ne vien pienākums nodrošināt sava dzelzceļa tīkla drošību, bet arī pienākums minimizēt šī tīkla darbības traucējumus un uzlabot tā darbību.

Runājot par *LG* argumentu, ka strīdīgā sliežu ceļa pilnīga un tūlītēja nojaukšana, kurai sekotu tā pilnīga un tūlītēja rekonstrukcija, ko, kā apgalvo *LG*, tas esot sākotnēji paredzējis veikt, bija ekonomiski izdevīgāka nekā tūlītējs mērķtiecīgs remonts, kuram sekotu pilnīga rekonstrukcija pa posmiem, Vispārējā tiesa konstatē, ka, tā kā *LG* nebija vajadzīgā finansējuma rekonstrukcijas darbu sākšanai un tā kā tas neievēroja parastos sagatavošanas posmus šo darbu veikšanai, tam nebija nekāda iemesla lielā steigā nojaukt strīdīgo sliežu ceļu. Tāpat arī Komisija nav pieļāvusi kļūdu, konstatējuma, ka sliežu ceļa demontāža pat pirms atjaunošanas darbu sākšanas bija ārkārtīgi neparasta rīcība dzelzceļa nozarē.

Turklāt Vispārējā tiesa apstiprina, ka, tā kā *LG* bija dominējošs stāvoklis ne vien kā dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājam, bet arī konkrētajā tirgū, tam bija īpaša atbildība neapdraudēt efektīvu un neizkropļotu konkurenci šajā tirgū. Tādējādi brīdī, kad bija jāizlemj, kā atrisināt strīdīgā sliežu ceļa deformāciju, *LG* esot bijis jāņem vērā šī atbildība un jāizvairās likvidēt jebkādu iespēju atjaunot strīdīgā sliežu ceļa darbību īstermiņā. Tomēr, nojaucot visu strīdīgo sliežu ceļu, *LG* neuzņēmās šo atbildību, jo tā rīcība apgrūtināja piekļuvi konkrētajam tirgum.

Runājot par strīdīgā sliežu ceļa nojaukšanas ietekmi uz LDZ iespēju jūras eksportam paredzētos *Orlen* naftas produktus transportēt no pārstrādes rūpnīcas uz Latvijas jūras termināļiem, Vispārējā tiesa norāda – tas, ka Lietuvā ir jāizmanto garākais maršruts, kas ir vairāk izmantots nekā īsā maršruta Lietuvas daļa, LDZ radīja lielākus riskus, ka varētu rasties konflikti par sliežu

ceļiem, nenoteiktību attiecībā uz papildu dzelzceļa pakalpojumu kvalitāti un izmaksām, kā arī riskus, kas ir saistīti ar to, ka nav informācijas un pārskatāmības saistībā ar nosacījumiem iekļūšanai tirgū, un tāpēc lielāku atkarību no Lietuvas dzelzceļa tīkla pārvaldītāja. Turklāt Vispārējā tiesa piebilst, ka 2008. un 2009. gadā *Orlen* naftas produktu transporta izmaksas garākajos maršrutos uz Latvijas jūras termināļiem bija augstākas nekā maršrutā uz Klaipēdu. Līdz ar to Komisijai nevar pārmest, ka tā būtu pieļāvusi kādu kļūdu vērtējumā, secinādama, ka garākie maršruti uz Latvijas jūras termināļiem nebūtu bijuši konkurētspējīgi salīdzinājumā ar maršrutu uz Klaipēdu.

Šādos apstākļos Vispārējā tiesa būtībā noraida *LG* prasību kopumā.

Tomēr, īstenojot savu neierobežoto kompetenci naudas sodu noteikšanā, Vispārējā tiesa, ņemot vērā pārkāpuma smagumu un ilgumu, uzskata par lietderīgu samazināt *LG* noteiktā naudas soda apmēru no 27 873 000 uz 20 068 650 EUR.