



Zbiór Orzeczeń

WYROK TRYBUNAŁU (trzecia izba)

z dnia 12 stycznia 2023 r.*

Odwołanie – Konkurencja – Nadużycie pozycji dominującej – Rynek kolejowych przewozów towarowych – Decyzja stwierdzająca naruszenie art. 102 TFUE – Dostęp przedsiębiorstw trzecich do infrastruktury zarządzanej przez litewską państwową spółkę kolejową – Demontaż odcinka drogi kolejowej – Pojęcie „nadużycia” – Rzeczywiste lub prawdopodobne wykluczenie konkurenta – Wykonywanie przez Sąd nieograniczonego prawa orzekania – Obniżenie grzywny

W sprawie C-42/21 P

mającej za przedmiot odwołanie w trybie art. 56 statutu Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej, wniesione w dniu 27 stycznia 2021 r.,

Lietuvos geležinkeliai AB, z siedzibą w Wilnie (Litwa), który reprezentowali K. Apel, W. Deselaers i P. Kirst, Rechtsanwälte,

strona wnosząca odwołanie,

w której drugą stroną postępowania jest:

Komisja Europejska, którą reprezentowali A. Cleenewerck de Crayencour, A. Dawes, H. Leupold i G. Meessen, w charakterze pełnomocników,

strona pozwana w pierwszej instancji,

Orlen Lietuva AB, z siedzibą w Mažeikiai (Litwa), który reprezentowali C. Conte, avvocato i C. Thomas, avocat,

interwenient w pierwszej instancji,

TRYBUNAŁ (trzecia izba),

w składzie: K. Jürimäe (sprawozdawczyni), prezes izby, M. Safjan, N. Piçarra, N. Jääskinen i M. Gavalec, sędziowie,

rzecznik generalny: A. Rantos,

sekretarz: M. Longar, administrator,

* Język postępowania: angielski.

uwzględniając pisemny etap postępowania i po przeprowadzeniu rozprawy w dniu 27 kwietnia 2022 r.,

po zapoznaniu się z opinią rzecznika generalnego na posiedzeniu w dniu 7 lipca 2022 r.,

wydaje następujący

Wyrok

- 1 W swoim odwołaniu Lietuvos geležinkeliai AB (zwany dalej „LG”) wnosi o uchylenie wyroku Sądu Unii Europejskiej z dnia 18 listopada 2020 r., Lietuvos geležinkeliai/Commission (T-814/17, zwanego dalej „zaskarżonym wyrokiem”, EU:T:2020:545), w którym Sąd, po pierwsze, oddalił jego skargę w zakresie, w jakim zmierzała ona do stwierdzenia nieważności decyzji Komisji C(2017) 6544 final z dnia 2 października 2017 r. dotyczącej postępowania przewidzianego w art. 102 TFUE (sprawa AT.39813 – Baltic Rail) (zwanej dalej „sporną decyzją”), a po drugie, w ramach przysługującego mu nieograniczonego prawa orzekania, obniżył kwotę grzywny nałożonej w tej decyzji na LG, ustalając ją na 20 068 650 EUR.

Ramy prawne

Rozporządzenie (WE) nr 1/2003

- 2 Zgodnie z brzmieniem art. 23 ust. 2 akapit pierwszy lit. a) i art. 23 ust. 3 rozporządzenia Rady (WE) nr 1/2003 z dnia 16 grudnia 2002 r. w sprawie wprowadzenia w życie reguł konkurencji ustanowionych w art. [101] i [102 TFUE] (Dz.U. 2003, L 1, s. 1):

„2. Komisja może, w drodze decyzji, nałożyć grzywny na przedsiębiorstwa lub związki przedsiębiorstw, jeżeli umyślnie lub w wyniku zaniedbania:

a) naruszają art. [101] lub [102 TFUE] [...]

[...]

3. Przy ustalaniu wysokości grzywny uwzględnia się ciężar i czas trwania naruszenia”.

- 3 Artykuł 31 wskazanego rozporządzenia stanowi:

„Trybunał Sprawiedliwości ma nieograniczoną jurysdykcję do rozpatrywania odwołań od decyzji, w których Komisja nałożyła grzywnę lub okresową karę pieniężną. Trybunał Sprawiedliwości może uchylić, obniżyć lub podwyższyć nałożoną grzywnę lub okresową karę pieniężną”.

Dyrektywa 2001/14/WE

- 4 Motyw 5 dyrektywy 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz przyznawania świadectw bezpieczeństwa (Dz.U. 2001, L 75, s. 29; sprostowanie Dz.U. 2010, L 241, s. 15) miał następujące brzmienie:

„Aby zapewnić przejrzystość i wolny od dyskryminacji dostęp dla wszystkich przedsiębiorstw kolejowych do infrastruktury kolejowej, wszystkie konieczne informacje wymagane przy wykorzystywaniu uprawnień do dostępu mają zostać opublikowane w regulaminie sieci”.

- 5 Artykuł 5 ust. 1 tej dyrektywy przewidywał:

„Przedsiębiorstwa kolejowe będą, na niedyskryminujących zasadach, uprawnione do minimalnego pakietu dostępu i dostępu do torów w celu obsługi urządzeń, opisanych w załączniku II. Podaż usług określonych w załączniku II pkt 2 będzie zapewniona w niedyskryminujący sposób, a zamówienia składane przez przedsiębiorstwa kolejowe mogą być odrzucone tylko wówczas, gdy istnieją inne realne warianty zgodne z warunkami rynku. Jeżeli te usługi nie są oferowane przez jednego zarządcę infrastruktury, podmiot zapewniający »główną infrastrukturę« przeprowadzi wszystkie racjonalnie możliwe starania, aby ułatwić świadczenie tych usług”.

- 6 Artykuł 29 ust. 1 tej dyrektywy stanowił:

W przypadku wystąpienia zakłóceń w ruchu pociągów spowodowanych przez awarię techniczną lub wypadek zarządcy infrastruktury musi podjąć wszystkie konieczne kroki, aby przywrócić normalną sytuację. W tym celu opracuje on plan postępowania wymieniający różne organy publiczne, które należy poinformować w przypadku wystąpienia poważnych zdarzeń lub poważnych zakłóceń w ruchu pociągów”.

Okoliczności powstania sporu i sporna decyzja

- 7 Okoliczności powstania sporu i treść spornej decyzji przedstawiono w pkt 1–48 zaskarżonego wyroku. Na potrzeby rozpatrywanego odwołania można je streścić w podany niżej sposób.

Okoliczności faktyczne

- 8 LG jest litewską państwową spółką kolejową z siedzibą w Wilnie (Litwa). LG jest przedsiębiorstwem publicznym, którego jedynym akcjonariuszem jest państwo litewskie. Jako zintegrowane pionowo przedsiębiorstwo LG jest jednocześnie zarządcą infrastruktury kolejowej, która pozostaje jednak własnością państwa litewskiego, oraz podmiotem świadczącym usługi transportu kolejowego – towarowego i pasażerskiego – na Litwie.
- 9 Orlen Lietuva AB (zwany dalej „Orlenem”) jest przedsiębiorstwem z siedzibą w Juodeikiai w rejonie możejskim (Litwa), specjalizującym się w rafinacji ropy naftowej i dystrybucji produktów ropopochodnych. Orlen jest spółką zależną w 100% od polskiego przedsiębiorstwa PKN Orlen SA.

- 10 W ramach swojej działalności Orlen eksploatuje różne instalacje na Litwie, w tym dużą rafinerię położoną w Bugeniai w rejonie możejskim (zwaną dalej „rafinerią”) na północnym zachodzie Litwy, w pobliżu granicy z Łotwą. Pod koniec pierwszej dekady XXI wieku 90% produkcji pochodzących z tej rafinerii produktów ropopochodnych było przewożone koleją, w związku z czym Orlen był jednym z najważniejszych klientów LG.
- 11 W tym okresie Orlen produkował w rafinerii około 8 mln ton produktów ropopochodnych rocznie. Trzy czwarte tej produkcji było przeznaczone na eksport, głównie drogą morską. W związku z tym 4,5 mln–5,5 mln ton produktów ropopochodnych przewożono koleją przez Litwę do terminalu morskiego w Kłajpedzie (Litwa).
- 12 Pozostałą część eksportowanej produkcji, czyli około 1 mln–1,5 mln ton, transportowano również pociągami do Łotwy lub przez Łotwę; produkcja ta była przeznaczona głównie do konsumpcji na rynkach krajowych estońskim i łotewskim. Do celów przewozu około 60% tej produkcji koleją do Łotwy lub przez Łotwę korzystano z linii kolejowej „Bugeniai – Możejki – Rengė” – trasy, która biegła od rafinerii znajdującej się w pobliżu połączenia kolejowego w Możejkach (Litwa) do miasta Rengė na Łotwie i której 34 km znajdowały się na terytorium litewskim (zwanej dalej „krótką trasą do Łotwy”). Do przewozu koleją pozostałej części tej produkcji do Łotwy lub przez Łotwę wykorzystywano linię kolejową „Bugeniai – Kužiai – Janiszki – Meitene” – dłuższą trasę, której 152 km znajdowały się na terytorium litewskim.
- 13 Do celów transportu swych produktów krótką trasą do Łotwy Orlen korzystał z usług LG w odniesieniu do litewskiej części trasy, mianowicie od rafinerii do granicy łotewskiej. LG zawarł wcześniej z Latvijas dzelzceļš, łotewską państwową spółką kolejową (zwaną dalej „LDZ”), umowę podwykonawstwa dotyczącą transportu na tej litewskiej części trasy. Ponieważ LDZ nie posiadała zezwoleń regulacyjnych niezbędnych do samodzielnego wykonywania działalności na terytorium litewskim, działała jako podwykonawca LG. Po przekroczeniu granicy LDZ kontynuowała transport produktów Orlenu na terytorium łotewskim na podstawie różnych umów.
- 14 Stosunki handlowe między Orlenem i LG dotyczące świadczonych przez LG usług transportu w ramach litewskiej sieci kolejowej, w tym usług transportu na krótkiej trasie do Łotwy, były uregulowane w umowie podpisanej w 1999 r. (zwanej dalej „umową z 1999 r.”).
- 15 Poza określeniem opłat pobieranych przez LG za usługi transportowe umowa z 1999 r. zawierała między innymi szczególne zobowiązanie LG do transportu towarów Orlenu na krótkiej trasie do Łotwy przez cały okres obowiązywania umowy, czyli do roku 2024.
- 16 Na początku 2008 r. między LG a Orlenem zaistniał spór handlowy dotyczący opłat uiszczanych przez Orlen za transport jego produktów ropopochodnych.
- 17 Ze względu na ów spór handlowy Orlen wziął pod uwagę możliwość zawarcia bezpośrednio z LDZ umowy o świadczenie usług kolejowego transportu jego towarów na krótkiej trasie do Łotwy oraz przesunięcia działalności w zakresie eksportu morskiego z Kłajpedy na Litwie do terminali morskich w Rydze i Windawie na Łotwie.
- 18 W dniu 12 czerwca 2008 r. odbyło się spotkanie LG z Orlenem, w trakcie którego wspomniano o tym projekcie przesunięcia przez Orlen działalności w zakresie eksportu. Ponadto ze względu na to, że Orlen postanowił jednostronnie, począwszy od wiosny 2008 r., stosować stawkę niższą od stawki żądanej przez LG i zatrzymać różnicę, w dniu 17 lipca 2008 r. LG wszczął przeciwko Orlenowi postępowanie arbitrażowe.

- 19 W dniu 28 lipca 2008 r. LG poinformował Orlen o rozwiązaniu umowy z 1999 r. ze skutkiem od dnia 1 września 2008 r.
- 20 W dniu 2 września 2008 r., w następstwie wykrycia deformacji torów kolejowych na odcinku kilkudziesięciu metrów (zwanej dalej „deformacją”), LG, powołując się głównie na względy bezpieczeństwa, zawiesił ruch na odcinku krótkiej trasy do Łotwy o długości 19 km, położonym między Możejkami a granicą z Łotwą (zwanym dalej „drogą kolejową”).
- 21 W dniu 3 września 2008 r. LG powołał komisję kontrolną składającą się z pracowników jej lokalnej spółki zależnej w celu zbadania powodów deformacji. W dniu 5 września 2008 r. komisja kontrolna przedstawiła raport z dochodzenia i raport techniczny. Zgodnie z tym raportem z dochodzenia deformacja była spowodowana pogorszeniem się stanu wielu elementów składających się na strukturę drogi kolejowej. W owym raporcie z dochodzenia potwierdzono również, że ruch powinien pozostać zawieszony „do czasu zakończenia wszystkich prac renowacyjnych i naprawczych”. Uwagi zawarte w tym samym sprawozdaniu z dochodzenia zostały potwierdzone przez uwagi zawarte w sprawozdaniu technicznym.
- 22 W następstwie spotkania, które odbyło się w dniu 22 września 2008 r., w dniu 29 września 2008 r. LDZ złożyła Orlenowi ofertę na transport jego produktów ropopochodnych. Zdaniem Orlenu owa oferta była „konkretna i atrakcyjna”.
- 23 Od dnia 3 października 2008 r. LG przystąpił do całkowitego demontażu drogi kolejowej. Pod koniec października 2008 r. droga kolejowa była całkowicie zdemontowana.
- 24 W dniu 17 października 2008 r. Orlen wysłał do LDZ pismo w celu potwierdzenia zamiaru przetransportowania około 4,5 mln ton produktów ropopochodnych z rafinerii do łotewskich terminali morskich, następnie w dniu 20 lutego 2009 r. odbyło się spotkanie, a wiosną 2009 r. prowadzono bardziej zaawansowane rozmowy.
- 25 W międzyczasie, w styczniu 2009 r., spółki LG i Orlen zawarły nową ogólną umowę w sprawie transportu na okres 15 lat, do dnia 1 stycznia 2024 r. Umowa ta zastąpiła umowę tymczasową podpisaną w dniu 1 października 2008 r.
- 26 Negocjacje między Orlenem i LDZ kontynuowano do końca czerwca 2009 r., kiedy to LDZ złożyła wniosek o udzielenie licencji na operowanie na litewskiej części krótkiej trasy do Łotwy.
- 27 W dniu 10 listopada 2009 r. sąd arbitrażowy stwierdził, że jednostronne rozwiązanie umowy z 1999 r. przez LG było niezgodne z prawem i że należało uznać, iż umowa ta obowiązywała do dnia 1 października 2008 r.
- 28 Zdaniem Orlenu rozmowy z LDZ zostały przerwane w połowie 2010 r., gdy LDZ ostatecznie uznała, że LG nie ma zamiaru naprawić w krótkim czasie drogi kolejowej. W tym momencie LDZ wycofała swój wniosek o udzielenie licencji na operowanie na litewskiej części krótkiej trasy do Łotwy.

Postępowanie administracyjne

- 29 W dniu 14 lipca 2010 r. Orlen wniósł do Komisji formalną skargę na podstawie art. 7 rozporządzenia (WE) nr 1/2003.

- 30 W dniach 8–10 marca 2011 r. Komisja, wspierana przez krajowe organy ochrony konkurencji Republiki Łotewskiej i Republiki Litewskiej, przeprowadziła, na podstawie art. 20 rozporządzenia nr 1/2003, kontrole w pomieszczeniach LG w Wilnie i w pomieszczeniach LDZ w Rydze.
- 31 W dniu 6 marca 2013 r. Komisja podjęła decyzję o wszczęciu postępowania na podstawie art. 102 TFUE.
- 32 Komisja, skierowawszy do LG pismo w sprawie przedstawienia zarzutów, a następnie pismo zawierające opis stanu faktycznego, w przedmiocie którego strony przedstawiły swoje uwagi, w dniu 2 października 2017 r. wydała sporną decyzję.

Sporna decyzja

Określenie rynków właściwych i pozycji dominującej LG na tych rynkach

- 33 W decyzji tej Komisja określiła dwa rynki, których dotyczyło nadużycie pozycji dominującej zarzucane LG, mianowicie z jednej strony znajdujący się na wyższym szczeblu rynek zarządzania infrastrukturą kolejową, a z drugiej strony znajdujący się na niższym szczeblu rynek świadczenia usług transportu kolejowego produktów ropopochodnych.
- 34 Za właściwy rynek geograficzny w zakresie zarządzania infrastrukturą kolejową uznano litewski rynek krajowy. Co się tyczy właściwego rynku geograficznego w zakresie transportu kolejowego produktów ropopochodnych, Komisja uznała na podstawie metody „miejsce wyjazdu – miejsce przyjazdu”, zwanej „metodą O & D”, że chodzi o rynek kolejowego transportu towarów z rafinerii do trzech terminali morskich – w Kłajpedzie, Rydze i Windawie.
- 35 Komisja stwierdziła, że na podstawie przepisów litewskich LG posiadał monopol prawny na znajdującym się na wyższym szczeblu rynku zarządzania infrastrukturą kolejową na Litwie. Zgodnie z przepisami krajowymi publiczna infrastruktura kolejowa należała do państwa litewskiego, a zarządzanie nią zostało powierzone LG.
- 36 Komisja stwierdziła też, że – z wyjątkiem nieznacznych ilości towarów transportowanych przez LDZ – LG był jedynym przedsiębiorstwem działającym na znajdującym się na niższym szczeblu rynku świadczenia usług transportu kolejowego produktów ropopochodnych, co w konsekwencji zapewniało mu pozycję dominującą na tym rynku.

Zachowanie stanowiące nadużycie

- 37 Komisja uznała w zaskarżonej decyzji, że LG nadużył swojej pozycji dominującej jako zarządcą infrastruktury kolejowej na Litwie, gdy zlikwidował drogę kolejową, co mogło wywołać skutki antykonkurencyjne w postaci wykluczenia konkurencji z rynku świadczenia usług transportu kolejowego produktów ropopochodnych między rafinerią a sąsiednimi terminalami morskimi poprzez stworzenie barier wejścia na rynek bez obiektywnego uzasadnienia.
- 38 W szczególności Komisja uznała w motywach 182–201 zaskarżonej decyzji, że likwidując całą drogę kolejową, LG posłużył się metodami odmiennymi od tych, które stosuje się w warunkach normalnej konkurencji.

- 39 W tym względzie Komisja wskazała, po pierwsze, że LG wiedział o projekcie Orlenu polegającym na wykorzystaniu terminali morskich w Łotwie dzięki usługom świadczonym przez LDZ, po drugie, że LG zlikwidował drogę kolejową w dużym pośpiechu, nie zapewniając niezbędnego finansowania i nie podejmując jakichkolwiek zwykłych działań przygotowawczych w celu jej odbudowy, po trzecie, że likwidacja drogi kolejowej była sprzeczna z powszechną praktyką sektora, po czwarte, że LG był świadomy ryzyka utraty całej działalności w zakresie transportu produktów Orlenu w przypadku odbudowy drogi kolejowej, oraz po piąte, że LG starał się przekonać rząd litewski, aby nie odbudowywać drogi kolejowej.
- 40 Komisja zauważyła, że droga kolejowa pozwalała na przejazd najkrótszą i najtańszą trasą łączącą rafinerię z łotewskim terminalem morskim. Zdaniem Komisji owa trasa, z powodu bliskości Łotwy i bazy logistycznej LDZ, zapewniała również LDZ bardzo korzystną możliwość wejścia na rynek litewski.
- 41 Jeśli chodzi o skutki antykonkurencyjne wynikające z zachowania LG, Komisja, w następstwie analizy przedstawionej w motywach 202–324 zaskarżonej decyzji, uznała, że likwidacja drogi kolejowej mogła uniemożliwić LDZ wejście na rynek lub przynajmniej znaczenie utrudniała jej wejście na rynek, i to pomimo tego, że według Komisji LDZ przed likwidacją drogi kolejowej miała realną szansę transportowania produktów ropopochodnych Orlenu przeznaczonych na eksport drogą morską z rafinerii do łotewskich terminali morskich przy wykorzystaniu krótkiej trasy do Łotwy.
- 42 W opinii Komisji po zlikwidowaniu drogi kolejowej każdy transport kolejowy z rafinerii do łotewskiego terminala morskiego musiał przebyć znacznie dłuższą trasę na terytorium litewskim. W szczególności Komisja uznała, że po zlikwidowaniu drogi kolejowej jedyną dostępną dla LDZ możliwością konkurowania z LG była próba prowadzenia działalności na trasie do Kłajpedy lub na dłuższej trasie do Łotwy, o której mowa w pkt 12 niniejszego wyroku. Z tego względu LDZ musiałaby prowadzić działalność z dala od swojej bazy logistycznej na Łotwie i byłaby uzależniona od usług zarządzania infrastrukturą świadczonych przez jej konkurenta – LG. W tych okolicznościach Komisja uznała, że z punktu widzenia ex ante LDZ stała w obliczu dużego ryzyka handlowego i było mało prawdopodobne, że je podejmie.
- 43 Komisja uznała również w motywach 325–357 zaskarżonej decyzji, że LG nie przedstawił żadnego obiektywnego uzasadnienia dotyczącego likwidacji drogi kolejowej, ponieważ zaprezentowane wyjaśnienia nie były ze sobą zgodne, niekiedy przeczyły sobie nawzajem i były mało przekonujące.

Grzywna i nakaz

- 44 Stosując wytyczne w sprawie metody ustalania grzywien nakładanych na mocy art. 23 ust. 2 lit. a) rozporządzenia 1/2003 (Dz.U. 2006, C 210, s. 2), Komisja uwzględniła wagę i czas trwania naruszenia i nałożyła na LG grzywnę w wysokości 27 873 000 EUR.
- 45 W tym celu Komisja nakazała również LG zakończenie naruszenia i przedstawienie jej, w terminie trzech miesięcy od doręczenia zaskarżonej decyzji, propozycji zmierzających w tym celu środków.

Rozstrzygnięcie spornej decyzji

- 46 Artykuły 1 i 2 zaskarżonej decyzji mają następujące brzmienie:

„Artykuł 1

[LG naruszył] art. 102 TFUE, likwidując drogę kolejową między Możejkami na Litwie a granicą łotewską. Naruszenie rozpoczęło się w dniu 3 października 2008 r. i trwa nadal w dniu wydania niniejszej decyzji.

Artykuł 2

Za naruszenie, o którym mowa w art. 1, na [LG] nakłada się grzywnę w wysokości 27 873 000 [EUR].

[...]”.

Postępowanie przed Sądem i zaskarżony wyrok

- 47 Pismem złożonym w sekretariacie Sądu w dniu 14 grudnia 2017 r. LG wniósł skargę, tytułem żądania głównego domagając się stwierdzenia nieważności spornej decyzji, a tytułem żądania ewentualnego – obniżenia kwoty nałożonej przez Komisję grzywny.
- 48 Postanowieniem prezesa trzeciej izby Sądu z dnia 13 lipca 2018 r. Orlen został dopuszczony do udziału w sprawie w charakterze interwenienta popierającego żądania Komisji. Niektóre informacje zawarte w pismach procesowych stron głównych były traktowane jako poufne wobec spółki Orlen.
- 49 Na poparcie żądania stwierdzenia nieważności spornej decyzji LG podniósł pięć zarzutów. Zasadniczo zarzut pierwszy dotyczył oczywistych błędów w ocenie i naruszeń prawa przy stosowaniu art. 102 TFUE w odniesieniu do kwestii, czy zachowanie LG miało charakter nadużycia, zarzut drugi – błędów w ocenie i naruszeń prawa przy stosowaniu art. 102 TFUE w odniesieniu do oceny rozpatrywanej praktyki, zarzut trzeci – naruszenia art. 296 TFUE i art. 2 rozporządzenia nr 1/2003 ze względu na niewystarczające dowody i brak uzasadnienia, zarzut czwarty – wyłącznie w ramach swej pierwszej części – błędów popełnionych przy określeniu kwoty grzywny, a zarzut piąty – błędów dotyczących zastosowania środka zaradczego.
- 50 W ramach żądania obniżenia kwoty grzywny LG podniósł w ramach szeregu zastrzeżeń i w części drugiej zarzutu czwartego, że owa kwota była nieproporcjonalna, i zakwestionował w istocie, po pierwsze, procent wartości sprzedaży przyjęty przez Komisję tytułem współczynnika wagi naruszenia, po drugie, czas trwania naruszenia, a po trzecie, decyzję o dodaniu do kwoty podstawowej kwoty dodatkowej w celu zapewnienia skutku odstraszającego.
- 51 W zaskarżonym wyroku Sąd oddalił wszystkie zarzuty podniesione przez LG na poparcie zarówno żądania stwierdzenia nieważności spornej decyzji, jak i żądania obniżenia kwoty grzywny.
- 52 Niemniej jednak wykonując przysługujące mu nieograniczone prawo orzekania, Sąd ustalił kwotę grzywny na 20 068 650 EUR.
- 53 W pozostałym zakresie Sąd oddalił skargę.

Postępowanie przed Trybunałem i żądania stron

54 LG wnosi w odwołaniu do Trybunału o:

- uchylenie w całości lub w części zaskarżonego wyroku w zakresie, w jakim Sąd oddalił w nim skargę tego przedsiębiorstwa o stwierdzenie nieważności spornej decyzji;
- stwierdzenie nieważności spornej decyzji w całości lub w części;
- tytułem żądania ewentualnego – uchylenie lub dalsze obniżenie kwoty grzywny orzeczonej wobec LG; oraz
- obciążenie Komisji całością kosztów postępowania poniesionych w niniejszym postępowaniu i w postępowaniu przed Sądem.

55 Komisja i Orlen wnoszą do Trybunału o:

- oddalenie odwołania; oraz
- obciążenie LG kosztami postępowania.

W przedmiocie odwołania

56 Na poparcie odwołania LG podnosi cztery zarzuty, z których trzy pierwsze zmierzają zasadniczo do zakwestionowania dokonanej przez Sąd oceny tego, czy doszło do nadużycia pozycji dominującej, a czwarty dotyczy oceny nałożonej na LG grzywny.

W przedmiocie dopuszczalności niektórych argumentów

57 Na wstępie należy zauważyć, że strony poprzedzają swoje argumenty rozważaniami dotyczącymi stanu faktycznego niniejszej sprawy.

58 A zatem LG przedstawia opis okoliczności faktycznych, które wydają się jego zdaniem istotne. Komisja zwraca uwagę, że opis ten jest mylący i błędny, podczas gdy Orlen twierdzi, że poprzez wspomniany opis LG usiłuje zakwestionować ustalenia Sądu.

59 Ponadto Komisja odnosi się w uwagach wstępnych na komunikat prasowy prezesa-dyrektora generalnego LG z dnia 30 grudnia 2019 r., którego dopuszczalność i znaczenie dla celów niniejszego odwołania LG kwestionuje.

60 W powyższym względzie należy przypomnieć, że zgodnie z art. 256 ust. 1 TFUE i z art. 58 akapit pierwszy statutu Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej odwołanie ogranicza się do kwestii prawnych. Wyłącznie Sąd jest właściwy do dokonania ustaleń i oceny istotnych okoliczności faktycznych oraz oceny dowodów. Ocena tych okoliczności faktycznych i tych dowodów nie stanowi zatem, z zastrzeżeniem przypadku ich przeinaczenia, kwestii prawnej podlegającej jako taka kontroli Trybunału w ramach postępowania odwoławczego (wyrok z dnia 24 września 2020 r., Prysmian i Prysmian Cavi e Sistemi/Komisja, C-601/18 P, EU:C:2020:751, pkt 126 i przytoczone tam orzecznictwo).

- 61 Wynika z tego, że różne twierdzenia i kwestionowanie ustaleń faktycznych należy uznać za niedopuszczalne.

W przedmiocie zarzutu pierwszego

Argumentacja stron

- 62 W ramach zarzutu pierwszego LG podnosi, że Sąd naruszył prawo w pkt 90–99 zaskarżonego wyroku, ponieważ niesłusznie odmówił zastosowania kryterium określonego w pkt 41 wyroku z dnia 26 listopada 1998 r., Bronner (C-7/97, EU:C:1998:569) w celu ustalenia, czy doszło do zaistnienia wskazywanego zachowania stanowiącego nadużycie.
- 63 Kryterium to będzie znajdowało zastosowanie w niniejszej sprawie, która dotyczy problemu prawnego sprowadzającego się do odpowiedzi na pytanie, czy art. 102 TFUE nakłada na LG prawny obowiązek przyznania LDZ dostępu do drogi kolejowej. Tymczasem elementy tego kryterium nie zostały spełnione w niniejszej sprawie.
- 64 Konkretnie, orzekając w pkt 90–99 zaskarżonego wyroku, że to samo kryterium nie znajdowało zastosowania w niniejszej sprawie, Sąd miał dopuścić się czterech naruszeń prawa.
- 65 Po pierwsze, wbrew temu, co Sąd stwierdził w pkt 90 zaskarżonego wyroku, ani w orzecznictwie Trybunału, ani w opinii rzecznika generalnego F.G. Jacobsa, przytaczanej przez Sąd, nie została sformułowana żadna zasada, zgodnie z którą kryteria określone w wyroku z dnia 26 listopada 1998 r., Bronner (C-7/97, EU:C:1998:569) mają zastosowanie tylko wtedy, gdy istnieje konieczność ochrony motywacji przedsiębiorstwa zajmującego pozycję dominującą do inwestowania w budowę kluczowej infrastruktury.
- 66 Po drugie, wbrew temu, co Sąd orzekł w pkt 91 i 92 zaskarżonego wyroku, nie istnieje żadna zasada, zgodnie z którą kryteria te nie mają zastosowania, gdy obowiązujące ramy prawne nakładają już (ex ante) obowiązek świadczenia rozpatrywanych usług.
- 67 Przede wszystkim bowiem niezastosowanie przytoczonych kryteriów w takim przypadku oznaczałoby, że prawo krajowe lub prawo wtórne Unii definiują zakres stosowania prawa pierwotnego, co byłoby niezgodne z pierwszeństwem prawa Unii i z wymogiem spójnego stosowania prawa konkurencji Unii na całym jej terytorium. Poza tym kontrola ex post na podstawie art. 102 TFUE i unormowanie ex ante służą odmiennym celom. Ponadto stosowanie wobec przedsiębiorstw z sektorów regulowanych różnych kryteriów prawnych na gruncie art. 102 TFUE byłoby sprzeczne z zasadą pewności prawa. Wreszcie w niniejszej sprawie w chwili likwidacji drogi kolejowej LG nie miał żadnego obowiązku udzielenia LDZ dostępu do drogi kolejowej, ponieważ nie złożyła ona wniosku o licencję na prowadzenie działalności na Litwie ani nie uzyskała takiej licencji. Okoliczność ta pozwala na odróżnienie niniejszej sprawy od spraw, w których wydano wyroki z dnia 13 grudnia 2018 r., Slovak Telekom/Komisja (T-851/14, EU:T:2018:929), a następnie z dnia 25 marca 2021 r., Deutsche Telekom/Komisja (C-152/19 P, EU:C:2021:238) i z dnia 25 marca 2021 r., Slovak Telekom/Komisja (C-165/19 P, EU:C:2021:239).

- 68 W tych ostatnich wyrokach Trybunał dokonał rozróżnienia między dostępem do infrastruktury a warunkami tego dostępu. W niniejszej sprawie stwierdzone przez Sąd nadużycie dotyczy rzeczywistej odmowy udzielenia dostępu ze względu na likwidację drogi kolejowej. LG wyjaśnia, że odmowa dostępu dotyczyła nie całej litewskiej sieci kolejowej, lecz jednego odcinka sieci kolejowej. Likwidacja drogi kolejowej nie może być oddzielona od warunków jej likwidacji.
- 69 Po trzecie, żaden z przepisów ogólnych ram regulacyjnych wymienionych przez Sąd w pkt 96 i 97 zaskarżonego wyroku nie nakłada na zarządcę infrastruktury, takiego jak LG, bezwzględnego prawnego obowiązku przyznania dostępu do każdego odcinka jego sieci, w szczególności gdy dostępne są trasy alternatywne. Żaden z tych przepisów nie określa również bezwzględnego obowiązku przywrócenia do użytku zniszczonego odcinka sieci kolejowej poprzez zastosowanie rozwiązania, które zarządca infrastruktury uznaje za nieskuteczne i nieracjonalne z gospodarczego punktu widzenia. LG powołuje się w tym względzie konkretnie na art. 5 dyrektywy 2001/14 w związku z jej motywem 5 oraz na art. 29 ust. 1 tej dyrektywy.
- 70 Po czwarte, wbrew temu, co Sąd orzekł w pkt 91 i 93 zaskarżonego wyroku, żadna zasada prawna nie wskazuje, że kryteria wynikające z wyroku z dnia 26 listopada 1998 r., Bronner (C-7/97, EU:C:1998:569) nie mają zastosowania, jeżeli pozycja dominująca wynika z monopolu państwowego. Zgonie z pkt 23 powołanego przez Sąd wyroku z dnia 27 marca 2012 r., Post Danmark (C-209/10, EU:C:2012:172) należy wziąć pod uwagę okoliczność, iż pozycja ta ma swoje źródło w dawnym monopolu prawnym.
- 71 W przypadku takim jak rozpatrywany w niniejszej sprawie nie chodzi o ustalenie, czy LG był zobowiązany do zapewnienia dostępu do działającej sieci stworzonej w przeszłości z funduszy publicznych, lecz o ustalenie, czy na podstawie art. 102 TFUE podmiot ów był zobowiązany do zainwestowania własnych funduszy w naprawę i wymianę zniszczonej instalacji w celu zapewnienia łatwiejszego i korzystniejszego dostępu do rynku dla konkretnego konkurenta na niższym szczeblu. Wyważenie interesów tych dwóch spółek jest właśnie esencją kryteriów ustanowionych wyroku z dnia 26 listopada 1998 r., Bronner (C-7/97, EU:C:1998:569).
- 72 Komisja i spółka Orlen wnoszą o oddalenie zarzutu pierwszego jako bezzasadnego.

Ocena Trybunału

- 73 W zarzucie pierwszym LG krytykuje w szczególności pkt 90–99 zaskarżonego wyroku ze względu na to, że Sąd, odmawiając zastosowania w niniejszej sprawie kryteriów określonych w pkt 41 wyroku z dnia 26 listopada 1998 r., Bronner (C-7/97, EU:C:1998:569), przyjął błędne kryterium prawne w celu dokonania oceny istnienia nadużycia pozycji dominującej.
- 74 W pkt 99 zaskarżonego wyroku Sąd orzekł, że Komisja nie popełniła błędu, gdy nie dokonała oceny, czy sporne zachowanie, które polegało, jak wynika z pkt 84 tego wyroku, na likwidacji drogi kolejowej, spełnia przesłanki dotyczące niezbędności usługi, do której odmówiono dostępu, oraz wyeliminowania wszelkiej konkurencji, o których mowa w pkt 41 wyroku z dnia 26 listopada 1998 r., Bronner (C-7/97, EU:C:1998:569), i że było ono wystarczające dla wykazania, z zastrzeżeniem, iż istnieje obiektywne uzasadnienie, że było to zachowanie mogące ograniczyć konkurencję, a w szczególności stanowić przeszkodę w wejściu na rynek.
- 75 W pkt 90–98 tego wyroku Sąd uzasadnił ten wniosek w świetle celu wyjątkowych okoliczności wskazanych w wyroku z dnia 26 listopada 1998 r., Bronner (C-7/97, EU:C:1998:569), które polegają na zapewnieniu, by nałożony na przedsiębiorstwo zajmujące pozycję dominującą

obowiązek udzielenia dostępu do jego infrastruktury nie stanowił ostatecznie przeszkody dla konkurencji poprzez zmniejszenie w stosunku do tego przedsiębiorstwa początkowej zachęty do budowy takiej infrastruktury. Sąd wywiódł stąd co do zasady, że orzecznictwo wynikające z wyroku z dnia 26 listopada 1998 r., Bronner (C-7/97, EU:C:1998:569) nie może mieć zastosowania, gdy – jak ma to miejsce w niniejszej sprawie – mające zastosowanie ramy prawne określają już obowiązek dostarczenia przedsiębiorstwu dominującemu lub gdy pozycja dominująca wynika z monopolu prawnego, tym bardziej gdy dana infrastruktura należy do państwa i została zbudowana i rozwinięta za pomocą środków publicznych.

- 76 Aby ocenić, czy twierdzenia te nie stanowią, jak twierdzi LG, naruszenia prawa, należy przypomnieć, że art. 102 TFUE zakazuje – jako działania niezgodnego z rynkiem wewnętrznym – nadużywania przez jedno lub większą liczbę przedsiębiorstw pozycji dominującej na rynku wewnętrznym lub na znacznej jego części, w zakresie, w jakim może to wpływać na handel między państwami członkowskimi. Na przedsiębiorstwie zajmującym pozycję dominującą ciąży zatem szczególna odpowiedzialność za to, by swym zachowaniem nie naruszało ono skutecznej i niezakłóconej konkurencji na rynku wewnętrznym. (wyrok z dnia 25 marca 2021 r., Deutsche Telekom/Komisja (C-152/19 P, EU:C:2021:238, pkt 40 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 77 Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem Trybunału pojęcie „nadużycia pozycji dominującej” w rozumieniu art. 102 TFUE jest pojęciem obiektywnym, odnoszącym się do zachowań przedsiębiorstwa zajmującego pozycję dominującą, które na rynku, na którym – właśnie ze względu na obecność tego przedsiębiorstwa – konkurencja jest już osłabiona, stwarzają przeszkodę w utrzymaniu istniejącego jeszcze na rynku poziomu konkurencji lub w jej rozwoju, wykorzystując w tym celu środki odmienne od środków stosowanych w warunkach normalnej konkurencji między towarami lub usługami opartej na świadczeniach podmiotów gospodarczych (wyrok z dnia 25 marca 2021 r., Deutsche Telekom/Komisja, C-152/19 P, EU:C:2021:238, pkt 41 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 78 Oceny tego, czy dana praktyka przedsiębiorstwa zajmującego pozycję dominującą stanowi nadużycie na podstawie art. 102 TFUE, należy dokonywać z uwzględnieniem wszystkich szczególnych okoliczności sprawy (wyrok z dnia 25 marca 2021 r., Deutsche Telekom/Komisja, C-152/19 P, EU:C:2021:238, pkt 42 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 79 W odniesieniu do praktyk polegających na odmowie udzielenia dostępu do infrastruktury stworzonej przez przedsiębiorstwo dominujące na potrzeby jego własnej działalności i stanowiącej jego własność z orzecznictwa Trybunału wynika, że taka wspomniana odmowa stanowi nadużycie pozycji dominującej, pod warunkiem że nie tylko odmowa usługi prowadzi do wyeliminowania wszelkiej konkurencji na rozpatrywanym rynku ze strony wnioskującego usługobiorcy i nie da się obiektywnie uzasadnić, ale również usługa ta sama w sobie jest niezbędna do wykonywania działalności przez tego usługobiorcę w tym znaczeniu, że nie istnieje żaden rzeczywisty lub potencjalny substytut tej infrastruktury (zob. wyroki: z dnia 26 listopada 1998 r., Bronner, C-7/97, EU:C:1998:569, pkt 41; a także z dnia 25 marca 2021 r., Deutsche Telekom/Commission, C-152/19 P, EU:C:2021:238, pkt 43, 44).
- 80 Sformułowanie tych warunków w pkt 41 wyroku z dnia 26 listopada 1998 r., Bronner (C-7/97, EU:C:1998:569) było uzasadnione szczególnymi okolicznościami tej sprawy, polegającymi na odmówieniu przez przedsiębiorstwo dominujące udzielenia konkurentowi dostępu do infrastruktury, którą stworzyło ono na potrzeby swojej własnej działalności, z wyłączeniem wszelkiego innego zachowania (wyrok z dnia 25 marca 2021 r., Deutsche Telekom/Komisja (C-152/19 P, EU:C:2021:238, pkt 45 i przytoczone tam orzecznictwo).

- 81 Tymczasem, po pierwsze, jak wskazał rzecznik generalny w pkt 78–82 opinii, hipotezę zniszczenia przez przedsiębiorstwo dominujące infrastruktury należy odróżnić od sytuacji odmowy dostępu w rozumieniu orzecznictwa wynikającego z wyroku z dnia 26 listopada 1998 r., Bronner (C-7/97, EU:C:1998:569).
- 82 Z powyższych uwag wynika bowiem, że orzecznictwo to dotyczy w istocie sytuacji odmowy dostępu do infrastruktury, poprzez co w ostatecznym rozrachunku przedsiębiorstwo dominujące zastrzega infrastrukturę, którą stworzyło na potrzeby własnej działalności (zob. podobnie wyrok z dnia 25 marca 2021 r., Deutsche Telekom/Komisja, C-152/19 P, EU:C:2021:238, pkt 47). Wspomniane orzecznictwo wymaga, jak podkreślił rzecznik generalny, w szczególności w pkt 80 opinii, utrzymania infrastruktury, której przedsiębiorstwo dominujące zastrzega sobie użytkowanie, dążąc do uzyskania natychmiastowych korzyści.
- 83 Jest oczywiste, że zniszczenie infrastruktury oznacza natomiast poświęcenie składnika majątku, pociągając niekiedy za sobą koszty związane z tym zniszczeniem. W wyniku zniszczenia infrastruktura staje się nieuchronnie niezdadna do użytku nie tylko przez konkurentów, ale również przez samo przedsiębiorstwo dominujące.
- 84 Niniejsza sprawa nie podnosi zatem, wbrew twierdzeniom LG, „problemu dostępu” do infrastruktury w rozumieniu orzecznictwa wynikającego z wyroku z dnia 26 listopada 1998 r., Bronner (C-7/97, EU:C:1998:569).
- 85 Jest tak tym bardziej, że – jak zresztą podnosi LG – zarzucane mu zachowanie dotyczyło tylko jednego odcinka litewskiej sieci kolejowej i nie uniemożliwiało potencjalnemu konkurentowi LG dostępu, w stosownym przypadku, do tej sieci inną trasą.
- 86 Po drugie, z orzecznictwa Trybunału wynika również, że kryteria ustalone w pkt 41 wyroku z dnia 26 listopada 1998 r., Bronner (C-7/97, EU:C:1998:569) mają na celu ustanowienie właściwej równowagi między wymogami niezakłóconej konkurencji a wolnością zawierania umów i prawem własności przedsiębiorstwa dominującego. W tym znaczeniu kryteria te mają zastosowanie w przypadku odmowy dostępu do infrastruktury, której właścicielem jest przedsiębiorstwo dominujące i którą stworzyło ono na potrzeby własnej działalności poprzez własne inwestycje (zob. podobnie wyroki: z dnia 26 listopada 1998 r., Bronner, C-7/97, EU:C:1998:569, pkt 37; z dnia 25 marca 2021 r., Deutsche Telekom/Commission, C-152/19 P, EU:C:2021:238, pkt 47).
- 87 Tym samym Sąd nie naruszył prawa, kiedy co do zasady orzekł w pkt 90, 93 i 94 zaskarżonego wyroku, że ze względu na ich cel wspomniane kryteria nie znajdują zastosowania, gdy w sytuacji takiej jak w niniejszej sprawie rozpatrywana infrastruktura była finansowana nie z inwestycji własnych przedsiębiorstwa dominującego, lecz ze środków publicznych, a przedsiębiorstwo to nie jest właścicielem tej infrastruktury.
- 88 Po trzecie, należy przypomnieć, że Trybunał orzekł już, iż obowiązek regulacyjny może mieć znaczenie dla oceny zachowania noszącego znamiona nadużycia w rozumieniu art. 102 TFUE. Chociaż ciążący na przedsiębiorstwie dominującym obowiązek regulacyjny polegający na zapewnieniu dostępu do danej infrastruktury nie może zwolnić Komisji z obowiązku ustalenia, czy doszło do „nadużycia” w rozumieniu art. 102 TFUE, to jednak pozostaje faktem, że ustanowienie takiego obowiązku skutkuje tym, że przedsiębiorstwo dominujące nie może rzeczywiście odmówić udzielenia dostępu do tej infrastruktury, bez uszczerbku, w stosownych

przypadkach, dla jego autonomii decyzyjnej w odniesieniu do warunków tego dostępu (zob. podobnie wyrok z dnia 25 marca 2021 r., Deutsche Telekom/Komisja, C-152/19 P, EU:C:2021:238, pkt 57, 58 i przytoczone tam orzecznictwo).

- 89 Sąd nie naruszył zatem również prawa, gdy orzekł w pkt 91 i 92 zaskarżonego wyroku, że kryteria ustalone w wyroku z dnia 26 listopada 1998 r., Bronner (C-7/97, EU:C:1998:569) nie mają zastosowania w sytuacji, gdy przedsiębiorstwo dominujące podlega obowiązkowi zapewnienia dostępu do swojej infrastruktury.
- 90 Otóż w niniejszej sprawie LG nie kwestionuje samego w sobie obowiązku przyznania dostępu do litewskiej sieci kolejowej. Kwestionowany jest jedynie zakres tego obowiązku.
- 91 Z całości powyższych rozważań wynika, że wbrew argumentom podniesionym przez LG likwidacja linii kolejowej nie może być postrzegana jako odmowa dostępu w rozumieniu orzecznictwa wynikającego z wyroku z dnia 26 listopada 1998 r., Bronner (C-7/97, EU:C:1998:569), lecz musi być rozpatrywana w danym wypadku jako autonomiczna forma nadużycia (zob. podobnie wyroki z dnia 17 lutego 2011 r., TeliaSonera Sverige, C-52/09, EU:C:2011:83, pkt 55–58; z dnia 10 lipca 2014 r., Telefónica i Telefónica de España/Komisja, C-295/12 P, EU:C:2014:2062, pkt 75). Tym samym kryteria ustalone w pkt 41 wyroku z dnia 26 listopada 1998 r., Bronner (C-7/97, EU:C:1998:569) nie mają zastosowania przy ocenie rozpatrywanego zachowania.
- 92 Wynika z tego, że Sąd słusznie uznał w pkt 99 zaskarżonego wyroku, iż Komisja nie popełniła błędu, nie dokonując oceny tego, czy rozpatrywane zachowanie spełniało te kryteria.
- 93 W świetle całości powyższych rozważań podniesiony w na uzasadnienie odwołania zarzut pierwszy należy oddalić jako bezzasadny.

W przedmiocie zarzutu drugiego

Argumentacja stron

- 94 W zarzucie drugim LG podnosi, że Sąd naruszył prawo, uznając, iż Komisja wykazała w sposób wystarczający pod względem prawnym, że w okolicznościach niniejszej sprawy likwidacja linii kolejowej stanowiła „nadużycie” w rozumieniu art. 102 TFUE i w ten sposób uznając za „nadużycie” samą tę likwidację.
- 95 Zdaniem LG w pkt 168, 170, 177, 197, 204 i 231 zaskarżonego wyroku Sąd, podążając za argumentacją Komisji, przyjął za podstawę tej kwalifikacji dwie kumulatywne przesłanki – fakt, iż likwidacji linii kolejowej dokonano „w dużym pośpiechu”, oraz okoliczność, że do likwidacji doszło „bez uprzedniego uzyskania [przez LG] niezbędnych środków”. Tymczasem żadna z wymienionych przesłanek nie pozwala na taką kwalifikację.
- 96 Po pierwsze, odsyłając do pkt 148, 164 i 168 zaskarżonego wyroku, LG podkreśla, że Sąd przyznał, iż mógł LG zdecydować o likwidacji drogi kolejowej, zamiast prowadzić częściowe naprawy, które doprowadziłyby do jej późniejszego zastąpienia. Nadużycie zarzucane LG sprowadzało się zatem wyłącznie do samego momentu likwidacji, poczynwszy od dnia 3 października 2008 r. Ponieważ

moment rzeczony likwidacji nie miał wpływu na jej koszt, decyzja o natychmiastowej likwidacji była racjonalną decyzją zarządczą. Ponadto Sąd stwierdził w pkt 197, 204 i 209 tego wyroku, że LG nie realizował żadnego zamiaru antykonkurencyjnego.

- 97 Po drugie, LG twierdzi, że oczekiwał na otrzymanie środków na odbudowę linii kolejowej, które powinny były być dostępne w momencie wykonania większości robót. Powołując się na pkt 152, 153, 160, 171, 174–176 i 196 wspomnianego wyroku, LG utrzymuje, że wystąpił o finansowanie w dniu 2 października 2008 r., czyli przed rozpoczęciem robót związanych z likwidacją drogi kolejowej, że fundusze europejskie były dostępne wówczas i później oraz że nie działał z zamiarem antykonkurencyjnym.
- 98 Podkreśla on, że okoliczności wskazane przez Sąd jako podstawa stwierdzenia nadużycia wystąpiły głównie po dniu 3 października 2008 r. W tym kontekście Sąd naruszył prawo, gdy w pkt 164, 165, 170 i 178 tego wyroku obciążył LG obowiązkiem przedstawienia dowodów na okoliczność momentu likwidacji drogi kolejowej i jego uzasadnienia, chociaż wykazanie nadużycia należy do Komisji.
- 99 Ponadto w pkt 152 i 170 wyroku Sąd nie przeprowadził konkretnej analizy argumentu LG dotyczącego składowania nadających się do ponownego wykorzystania części drogi kolejowej i ich ponownego użycia na potrzeby innych odcinków sieci kolejowej. W każdym wypadku – aby móc rozpocząć etap przygotowawczy projektu, nie jest konieczne uprzednie uzyskanie środków niezbędnych do sfinansowania całego projektu.
- 100 W replice LG wyjaśnia, że opiera niniejszy zarzut wyłącznie na dwóch dowodach, które Sąd powoływał regularnie i które dotyczą okoliczności, że likwidacja linii kolejowej nastąpiła „w dużym pośpiechu” i bez uprzedniego uzyskania przez LG niezbędnych środków. W żadnym razie, nawet gdyby należało uwzględnić wszystkie cztery lub pięć dowodów, o których mowa w pkt 42 i 194 zaskarżonego wyroku, nie należałoby stwierdzić nadużycia. Dodatkowe dowody, które mają charakter pomocniczy lub nie mają znaczenia dla sprawy, nie mogą być podstawą wykazania takiego nadużycia.
- 101 LG przedstawił ponadto argumenty zmierzające do podważenia każdego z tych pięciu dowodów na rozprawie.
- 102 Komisja utrzymuje, że zarzut trzeci jest niedopuszczalny.
- 103 Orlen twierdzi, że zarzut ten jest bezskuteczny, a w każdym razie niedopuszczalny, ponieważ sprowadza się on do zakwestionowania dokonanej przez Sąd oceny okoliczności faktycznych i dowodów.

Ocena Trybunału

- 104 W zarzucie drugim LG podnosi, że Sąd naruszył prawo, gdy potwierdził dokonaną przez Komisję kwalifikację likwidacji linii kolejowej jako „nadużycia pozycji dominującej” w rozumieniu art. 102 TFUE. Zdaniem LG kwalifikacja ta została oparta, w pkt 168, 170, 177, 197, 204 i 231 zaskarżonego wyroku, na dwóch występujących kumulatywnie przesłankach, mianowicie na okoliczności, że likwidacji linii kolejowej dokonano „w dużym pośpiechu”, oraz okoliczności, że do likwidacji doszło „bez uprzedniego uzyskania [przez LG] niezbędnych środków”.

- 105 Ponieważ argumentacja ta opiera się na założeniu, że podstawą kwalifikacji faktu likwidacji linii kolejowej jako „nadużycia pozycji dominującej” były wyłącznie dwie wspomniane przesłanki, należy stwierdzić, że opiera się on na ewidentnie błędnej interpretacji zaskarżonego wyroku.
- 106 Z lektury całego zaskarżonego wyroku, a w szczególności z jego pkt 42, 83, 193, 194, 196 i 224, wynika bowiem jednoznacznie, że Sąd podkreślił, iż biorąc pod uwagę szereg okoliczności faktycznych i prawnych towarzyszących likwidacji linii kolejowej, w spornej decyzji Komisja doszła do wniosku, że rozpatrywana likwidacja stanowiła „nadużycie pozycji dominującej” w rozumieniu art. 102 TFUE.
- 107 Okoliczności te, przedstawione w pkt 39 niniejszego wyroku, dotyczą tego, że LG wiedział o projekcie Orlenu polegającym na wykorzystaniu terminali morskich w Łotwie dzięki usługom świadczonym przez LDZ, że LG zlikwidował drogę kolejową w dużym pośpiechu, nie zapewniając sobie niezbędnego finansowania i nie podejmując jakichkolwiek zwykłych działań przygotowawczych w celu jej odbudowy, że likwidacja drogi kolejowej była sprzeczna z powszechną praktyką sektora, że LG był świadomy ryzyka utraty całej działalności w zakresie transportu produktów Orlenu w przypadku odbudowy drogi kolejowej oraz że LG starał się przekonać rząd litewski, aby nie odbudowywać drogi kolejowej.
- 108 Dopiero po oddaleniu wszystkich argumentów podniesionych przez LG w celu zakwestionowania tej oceny Sąd potwierdził zasadność oceny Komisji.
- 109 Okoliczność, że Sąd odniósł się w pkt 168, 170, 177, 197, 204 i 231 zaskarżonego wyroku, zakwestionowanych przez LG, jedynie do dwóch z przesłanek przedstawionych w pkt 39 i 107 niniejszego wyroku, a mianowicie likwidacji linii kolejowej w pośpiechu i bez gwarancji niezbędnych środków, nie może podważyć takiej interpretacji zaskarżonego wyroku. W tych punktach Sąd ograniczył się bowiem do zbadania konkretnych argumentów związanych z okolicznościami, na które powołał się LG w celu zakwestionowania stwierdzenia „nadużycia pozycji dominującej” w rozumieniu art. 102 TFUE.
- 110 Z powyższego wynika, że niniejszy zarzut należy oddalić jako bezzasadny, bez konieczności badania argumentów dotyczących konkretnie obu przesłanek.
- 111 W każdym wypadku należy wskazać, podobnie jak uczynił to rzecznik generalny w pkt 99–102 opinii, że za pomocą tych argumentów, podobnie jak za pomocą argumentów podniesionych z opóźnieniem w replice i na rozprawie w celu zakwestionowania innych okoliczności uzasadniających stwierdzenie nadużycia pozycji dominującej, LG zmierza w rzeczywistości do uzyskania nowej oceny stanu faktycznego.
- 112 Z tych względów argumentacja ta jest w tym zakresie niedopuszczalna w świetle orzecznictwa przytoczonego w pkt 60 niniejszego wyroku.
- 113 W świetle całości powyższych rozważań podniesiony na uzasadnienie odwołania zarzut drugi należy oddalić w całości.

W przedmiocie zarzutu trzeciego

Argumentacja stron

- 114 W zarzucie trzecim LG podnosi, że w pkt 219–233 zaskarżonego wyroku Sąd naruszył prawo, kwalifikując likwidację linii kolejowej, niezależnie od wcześniejszego zawieszenia ruchu na tej drodze, jako „praktykę mogącą ograniczać konkurencję”.
- 115 Po pierwsze, stanowisko Sądu zostało oparte na błędnym założeniu, które wynika z pkt 223, 225 i 227 zaskarżonego wyroku. Zgodnie z tym założeniem Sądu opcja, która polegałaby na ukierunkowanych naprawach wstępnych, po których nastąpiłaby całkowita przebudowa całej drogi kolejowej w terminie pięciu lat, którą LG określa jako „opcję 1”, stanowiłaby odpowiednią i ekonomicznie uzasadnioną alternatywę dla opcji polegającej na natychmiastowej całkowitej przebudowie drogi kolejowej, którą LG określa jako „opcję 2”. Tymczasem Sąd nie oddalił stanowiska LG streszczonego w pkt 150, 151 i 167 tego wyroku, zgodnie z którym „opcja 2” była jedynym właściwym i racjonalnym z ekonomicznego punktu widzenia rozwiązaniem, lecz w pkt 168 wspomnianego wyroku ograniczył się do pozostawienia tej kwestii bez odpowiedzi. W tych okolicznościach LG jest zdania, że dla celów niniejszego odwołania należy uznać, iż „opcja 2” była jedyną właściwą i racjonalną z ekonomicznego punktu widzenia. LG wywodzi stąd, że pkt 223, 225 i 227 tego wyroku są sprzeczne i niezgodne z wyborem opcji 2.
- 116 Ponadto jego zdaniem pkt 223, 225 i 227 zaskarżonego wyroku opierają się na błędnym założeniu, że droga kolejowa mogłaby zostać przywrócona do użytku „w krótkiej perspektywie czasowej” dzięki wstępnym naprawom z „opcji 1”. Tak jednak nie było, ponieważ jak podnosił LG przed Sądem, tego rodzaju naprawy wymagałyby przeprowadzenia przez niego tej samej procedury – w szczególności w celu uzyskania funduszy od Republiki Litewskiej lub Unii – co w „opcji 2”. Sąd nie wziął tego pod uwagę i w ten sposób zaprzeczył sam sobie.
- 117 Po drugie, Sąd zaprzeczył sam sobie, orzekając w pkt 225 zaskarżonego wyroku, że pierwszy etap „opcji 1” implikował „lokalne naprawy”, podczas gdy – jak przyznał w pkt 164 tego wyroku – wiązał się on z poważnymi naprawami na całej długości drogi kolejowej.
- 118 Po trzecie, wbrew temu, co Sąd sugeruje w pkt 221–223 zaskarżonego wyroku, LG nie miał bezwzględnie prawnego obowiązku przywrócenia normalnego stanu drogi kolejowej poprzez przeprowadzenie wstępnych napraw w ramach „opcji 1” i mógł zgodnie z prawem wybrać „opcję 2”. Opcja ta pozwalała na przywrócenie normalnego stanu, przy czym LG jednocześnie precyzuje, że moment likwidacji drogi kolejowej, która przy realizacji „opcji 2” była nieunikniona, w tym względzie jest pozbawiony znaczenia.
- 119 Po czwarte, sprzeczne z ustaleniami poczynionymi w pkt 24 i 25 zaskarżonego wyroku jest stwierdzenie w pkt 225 tego wyroku, że skutek w postaci efektu wykluczenia wynikał z faktu, że gdy Orlen uznał, iż LG nie ma zamiaru naprawić drogi kolejowej w krótkim czasie, LDZ wycofała swój wniosek o udzielenie licencji na prowadzenie działalności na litewskiej części krótkiej trasy do Łotwy. W tych punktach 24 i 25 Sąd ustalił, że LDZ złożyła wniosek o udzielenie takiej licencji „pod koniec czerwca 2009 r.”, czyli po likwidacji linii kolejowej. Likwidacja ta nie miała zatem żadnego wpływu na decyzję o wycofaniu wniosku o udzielenie licencji, która w rzeczywistości wynika z faktu, że w połowie 2010 r. Orlen doszedł do wniosku, iż LG nie miał zamiaru naprawić drogi kolejowej w krótkim czasie, co wynika z pkt 26 zaskarżonego wyroku.

120 Po piąte, w replice LG dodaje, że szybka likwidacja drogi kolejowej nie pogorszyła sytuacji istniejącej po wcześniejszym zawieszeniu ruchu. W momencie zaistnienia okoliczności faktycznych, czyli w dniu 3 października 2008 r., nie było poza likwidacją „żadnej możliwości, by droga kolejowa mogła zostać przywrócona do użytku w krótkiej perspektywie czasowej”.

121 Komisja i Orlen wnoszą o oddalenie wszystkich tych argumentów, jako co do zasady bezzasadnych.

Ocena Trybunału

122 W ramach zarzutu trzeciego LG podnosi, że w pkt 219–233 zaskarżonego wyroku Sąd naruszył prawo.

123 W punktach tych Sąd zbadał i oddalił argumenty LG zmierzające do zakwestionowania oceny Komisji, zgodnie z którą likwidacja linii kolejowej jako takiej, niezależnie od wcześniejszego zawieszenia ruchu na niej, wywoływała antykonkurencyjne skutki w postaci wykluczenia konkurencji.

124 Po pierwsze, argumentacja dotycząca sprzeczności między pkt 168 zaskarżonego wyroku a jego pkt 223, 225 i 227 wynika z błędnego zrozumienia pierwszego z tych punktów.

125 W pkt 168 zaskarżonego wyroku Sąd w żaden sposób nie zakwalifikował bowiem „opcji 2”, wymagającej całkowitej i natychmiastowej odbudowy drogi kolejowej, jako jedynej opcji właściwej i racjonalnej z ekonomicznego punktu widzenia. Przeciwnie, zawarte w tym punkcie sformułowanie „przy założeniu, jak twierdzi[ł LG], że opcja 2 była jedynym właściwym i racjonalnym z ekonomicznego punktu widzenia rozwiązaniem”, jasno wskazuje, że – jak zresztą przyznaje LG – Sąd nie rozstrzygnął kwestii, czy ta opcja była jedyną właściwą i racjonalną z ekonomicznego punktu widzenia, z wyłączeniem, w stosownym przypadku, „opcji 1”. Wynika z tego, że wbrew stanowisku bronionemu przez LG, w sposób oczywisty nie można było stwierdzić, iż dla celów niniejszego odwołania należało uznać, że „opcja 2” była jedyną właściwą i racjonalną z ekonomicznego punktu widzenia.

126 Tym samym argumentację, której podstawą jest takie założenie i przekonanie o wewnętrznej sprzeczności uzasadnienia, należy odrzucić jako bezzasadną.

127 Ponadto w zakresie, w jakim LG kwestionuje ustalenia zawarte w pkt 223, 225 i 227 zaskarżonego wyroku, zgodnie z którymi droga kolejowa mogłaby zostać oddana do użytku „w krótkiej perspektywie czasowej” dzięki wstępnym naprawom, wystarczy stwierdzić, że czyniąc to, LG dąży w rzeczywistości i pod pozorem przywołania rzekomej sprzeczności do zakwestionowania oceny okoliczności faktycznych dokonanej przez Sąd. Ponieważ LG nie twierdzi, że Sąd przeinaczył dowody, jego argumentacja jest niedopuszczalna w świetle orzecznictwa przytoczonego w 60 niniejszego wyroku.

128 Po drugie, jeśli chodzi o sprzeczność, jaka miałaby zachodzić pomiędzy pkt 164 i 225 zaskarżonego wyroku, należy zauważyć, że w pkt 164 tego wyroku Sąd wskazał, iż z pisma skierowanego w dniu 18 września 2008 r. przez dyrekcję infrastruktury kolejowej LG do jego rady planowania strategicznego wynika, że jedynie 1,6 km drogi kolejowej powinno być zostać niezwłocznie zrekonstruowane i że usterki wykryte na 19 km drogi kolejowej oznaczają, że drogę tę „należało w całości naprawić w terminie pięciu lat”. Sąd uznał, że problemy dotyczące 1,6 km z 19 km drogi

kolejowej nie mogą uzasadniać jej całkowitej i natychmiastowej likwidacji. Orzekł on jednocześnie, że pismo to nie wskazywało również, iż pełne naprawienie szkody w terminie pięciu lat powinno obejmować całkowitą i natychmiastową likwidację.

- 129 Co się tyczy pkt 225 zaskarżonego wyroku, Sąd wskazał w nim, że pierwszy etap „opcji 1” polegał na przeprowadzaniu „lokalnych napraw w tych miejscach drogi kolejowej, które nie pozwalały na bezpieczny ruch kolejowy”.
- 130 Tymczasem ustalenie to nie wydaje się w żaden sposób sprzeczne z potrzebą natychmiastowej naprawy na ułamku drogi kolejowej ani z koniecznością pełnej naprawy w dłuższym okresie pięciu lat.
- 131 Argumentację, której podstawą jest sprzeczność między pkt 164 i 225 zaskarżonego wyroku, należy zatem oddalić jako bezzasadną.
- 132 Po trzecie, co się tyczy argumentów mających na celu podważenie pkt 221–223 zaskarżonego wyroku, należy stwierdzić, że wynikają one z odosobnionej i błędnej interpretacji tych punktów.
- 133 W pkt 221 i 222 tego wyroku Sąd stwierdził, że na LG, jako zarządcy infrastruktury kolejowej, spoczywał, oprócz regulacyjnego obowiązku zapewnienia bezpieczeństwa ruchu, regulacyjny obowiązek minimalizacji zakłóceń i poprawy wydajności sieci kolejowej. W pkt 223 przywołanego wyroku Sąd stwierdził, że LG, jako przedsiębiorstwo zajmujące pozycję dominującą na rynku właściwym, ponosił również szczególną odpowiedzialność za to, by swym zachowaniem na tym rynku nie naruszać skutecznej i niezakłóconej konkurencji. Zdaniem Sądu LG powinien był wziąć to pod uwagę i uniknąć wyeliminowania możliwości przywrócenia drogi kolejowej do użytku w krótkiej perspektywie czasowej poprzez odbudowę rozłożoną w czasie. W pkt 224 tego wyroku Sąd wywiódł stąd, że likwidując całą drogę kolejową w okolicznościach niniejszej sprawy, LG nie uwzględnił tej szczególnej odpowiedzialności ciążyącej na nim na podstawie art. 102 TFUE.
- 134 Ponadto z pkt 225 i 229 zaskarżonego wyroku wynika, że ustalenie, iż likwidacja drogi kolejowej mogła wywołać antykonkurencyjne skutki w postaci wykluczenia z rynku, opiera się z jednej strony na okoliczności, że poprzez tę likwidację LG pogorszył sytuację panującą po zawieszeniu ruchu na tej drodze kolejowej, a z drugiej strony na konkretnych sposobach realizacji „opcji 2”, a nie na samym w sobie wyborze tej opcji zamiast „opcji 1”.
- 135 Z powyższego wynika, że wbrew temu, co twierdzi LG, Sąd nie obciążył go „bezwzględnym obowiązkiem prawnym” przywrócenia normalnego stanu linii kolejowej poprzez przeprowadzenie wstępnych napraw z „opcji 1”. Przeciwnie, to właśnie konkretne sposoby realizacji „opcji 2” i skutki likwidacji drogi kolejowej uzasadniały stwierdzenie skutków antykonkurencyjnych.
- 136 Co za tym idzie, argumentację tę należy odrzucić jako bezzasadną.
- 137 Po czwarte, jak wskazuje użycie słowa „zresztą” w ostatnim zdaniu pkt 225 zaskarżonego wyroku, odniesienie się w tym miejscu do wycofania przez LDZ wniosku o udzielenie licencji na prowadzenie działalności na litewskiej części krótkiej trasy do Łotwy jest względem o charakterze uzupełniającym.

- 138 Wynika z tego, że argumentację LG, której podstawą jest sprzeczność między tym punktem a pkt 24 i 25 tego wyroku, należy oddalić jako bezskuteczną.
- 139 Po piąte, w zakresie, w jakim LG podnosi po raz pierwszy w replice, że szybka likwidacja drogi kolejowej nie pogorszyła stanu istniejącego po zawieszeniu ruchu na drogi kolejowej, jej argumentacja jest niedopuszczalna z powodu przekroczenia terminu. Ma ona ponadto na celu podważenie oceny okoliczności faktycznych, których ocena, zgodnie z orzecznictwem przytoczonym w pkt 60 niniejszego wyroku, nie należy do właściwości Trybunału na etapie odwołania.
- 140 Mając na względzie całość powyższych rozważań, należy oddalić podniesiony na uzasadnienie odwołania zarzut trzeci w całości.

W przedmiocie zarzutu czwartego

Argumentacja stron

- 141 W zarzucie czwartym LG zarzuca Sądowi naruszenie prawa i błędy w ocenie przy badaniu zgodności z prawem grzywny, którą obciążono LG.
- 142 W tym względzie LG podkreśla, że z pkt 98, 196, 204 i 209 zaskarżonego wyroku wynika, iż zdaniem Sądu sporna decyzja i oceny Komisji nie były oparte na stwierdzeniu antykonkurencyjnego zamiaru LG.
- 143 W ramach badania, na etapie kontroli grzywny, argumentów opartych na nowości teorii prawnej przyjętej w zaskarżonej decyzji oraz wagi naruszenia zarzucanego LG, Sąd odniósł się do takiego zamiaru. Świadczą o tym sformułowania zawarte w pkt 339, 368 i 374 zaskarżonego wyroku, zgodnie z którymi zarzucane LG zachowanie „zmierza[ło] do trzymania konkurentów z dala od rynku” lub zostało przeprowadzone „w celu utrzymania konkurentów z dala od rynku”.
- 144 Sąd zatem zaprzeczył sam sobie. Ta wewnętrzna sprzeczność uzasadnienia miała wpływ na dokonaną przez Sąd ocenę konieczności zastosowania grzywny oraz, w stosownym przypadku, jej właściwej wysokości, a także wagi naruszenia. W braku tej sprzeczności Sąd powinien był zaakceptować nowy charakter teorii prawnej leżącej u podstaw spornej decyzji i mógł przyjąć, wobec braku zamiaru antykonkurencyjnego, inne podejście dotyczące wagi naruszenia, a tym samym sposobu wykonania nieograniczonego prawa orzekania.
- 145 W replice LG dodaje w tym ostatnim względzie, że gdy tylko stwierdzenie takiego zamiaru jest wadliwe, ocena dokonana przez Sąd może zostać zmieniona, niezależnie od wszelkich innych czynników, które mógł on wziąć pod uwagę. W każdym razie nie można wykluczyć, że kwota grzywny ustalona przez Sąd byłaby niższa, gdyby jej podstawą nie było wewnętrznie sprzeczne uzasadnienie i przekonanie o tym, że LG miał zamiar utrzymania konkurentów z dala od rynku.
- 146 Na rozprawie LG dodał jeszcze, że na etapie obliczania grzywny w pkt 399 zaskarżonego wyroku Sąd uwzględnił wagę naruszenia, którego podstawą był zamiar antykonkurencyjny. Powołując się na zamiar antykonkurencyjny jako element oceny wagi naruszenia, Sąd zmienił znamiona stwierdzonego przez Komisję naruszenia i tym samym przekroczył swoje kompetencje.
- 147 Komisja utrzymuje, że zarzut czwarty jest niedopuszczalny.

Ocena Trybunału

- 148 W zarzucie czwartym LG podnosi wewnętrzną sprzeczność uzasadnienia wyroku Sądu. W ten sposób – jak twierdzi LG – Sąd z jednej strony wyraźnie wykluczył w pkt 169, 204 i 209 zaskarżonego wyroku istnienie zamiaru antykonkurencyjnego w ramach kontroli stwierdzenia nadużycia pozycji dominującej. Z drugiej jednak strony sugerował taki zamiar w pkt 339, 368 i 374 tego wyroku i uwzględnił go przy obliczaniu kwoty grzywny w pkt 397–406 tego wyroku. Ta sprzeczność i uwzględnienie zamiaru antykonkurencyjnego na etapie obliczania grzywny miały wpływ na sposób wykonanie przez Sąd nieograniczonego prawa orzekania, a w konsekwencji na wysokość orzeczonej grzywny.
- 149 Zarzut ten jest bezskuteczny. Nawet bowiem przy założeniu, że jak twierdzi LG, Sąd przeczył sam sobie, taka sprzeczność nie może ani uzasadniać uchylecia zaskarżonego wyroku, ani prowadzić do ponownego dokonania przez Trybunał oceny wysokości grzywny.
- 150 Po oddaleniu wszystkich zarzutów niezgodności z prawem mających na celu stwierdzenie nieważności spornej decyzji oraz wszystkich zarzutów podniesionych przez LG na poparcie żądania obniżenia kwoty grzywny, Sąd dokonał bowiem w pkt 389–406 zaskarżonego wyroku ponownej oceny kwoty grzywny. W wyniku tej ponownej oceny Sąd ustalił tę grzywnę na 20 068 650 EUR, która to kwota była znacznie niższa od kwoty przyjętej przez Komisję, nie czyniąc najmniejszego odniesienia do zamiaru antykonkurencyjnego.
- 151 W tym względzie należy przypomnieć, że zgodnie z art. 261 TFUE i z art. 31 rozporządzenia nr 1/2003 Sąd posiada nieograniczone prawo orzekania w odniesieniu do kwestii grzywien ustanawianych przez Komisję.
- 152 Sąd jest zatem uprawniony, poza zwykłą kontrolą zgodności grzywien z prawem, do zastąpienia oceny Komisji własną oceną i w konsekwencji do uchylecia, obniżenia lub podwyższenia zastosowanej grzywny lub okresowej kary pieniężnej (wyroki: z dnia 22 listopada 2012 r., E.ON Energie/Komisja C-89/11 P, EU:C:2012:738, pkt 124 i przytoczone tam orzecznictwo; a także z dnia 18 marca 2021 r., Pometon/Komisja, C-440/19 P, EU:C:2021:214, pkt 136).
- 153 Nie jest zadaniem Trybunału, gdy rozstrzyga on kwestie prawne w postępowaniu odwoławczym, zastępowanie ze względów słuszności własną oceną oceny dokonanej przez Sąd, który w ramach nieograniczonego prawa orzekania orzekł w przedmiocie wysokości grzywien nałożonych na przedsiębiorstwa z powodu naruszenia przez nie prawa Unii. Tak więc jedynie gdyby Trybunał uznał, że poziom sankcji jest nie tylko niewłaściwy, ale również nadmierny, a w efekcie nieproporcjonalny, należałoby stwierdzić, że doszło do naruszenia prawa przez Sąd ze względu na niewłaściwą kwotę grzywny (wyroki: z dnia 22 listopada 2012 r., E.ON Energie/Komisja C-89/11 P, EU:C:2012:738, pkt 125, 126 i przytoczone tam orzecznictwo; z dnia 18 marca 2021 r., Pometon/Komisja, C-440/19 P, EU:C:2021:214, pkt 137).
- 154 Ponadto w myśl utrwalonego orzecznictwa na wykonującym nieograniczone prawo orzekania Sądzie spoczywają pewne obowiązki, do których należy obowiązek uzasadnienia, ciążyący na nim na mocy art. 36 statutu Trybunału, mającym zastosowanie do Sądu na mocy art. 53 akapit pierwszy tego statutu, a także zasada równego traktowania (zob. podobnie wyroki: z dnia 18 grudnia 2014 r., Komisja/Parker Hannifin Manufacturing i Parker-Hannifin, C-434/13 P, EU:C:2014:2456, pkt 77 i przytoczone tam orzecznictwo; z dnia 18 marca 2021 r., Pometon/Komisja, C-440/19 P, EU:C:2021:214, pkt 138).

- 155 W niniejszej sprawie, zgodnie z art. 23 ust. 3 rozporządzenia nr 1/2003, przy ustalaniu wysokości grzywny Sąd kierował się – jak wynika z pkt 394, 395, 397 i 404 zaskarżonego wyroku – wagą popełnionego naruszenia i czasem jego trwania. W pkt 399–402 zaskarżonego wyroku Sąd, oceniając wagę rozpatrywanego naruszenia, uwzględnił charakter tego naruszenia, pozycję LG na rynkach właściwych oraz zasięg geograficzny naruszenia.
- 156 Z uzasadnienia zawartego w pkt 398–406 zaskarżonego wyroku wynika jednoznacznie, że – jak stwierdził również rzecznik generalny w pkt 151 i 153–155 opinii – ponowna ocena kwoty grzywny nie jest w żaden sposób oparta na uwzględnieniu jakiegokolwiek zamiaru antykonkurencyjnego.
- 157 Wynika z tego, że nawet przy założeniu, iż przy ocenie argumentów wysuniętych przez LG na poparcie żądań stwierdzenia nieważności spornej decyzji i obniżenia kwoty grzywny Sąd zaprzeczył sam sobie, jeśli chodzi o istnienie zamiaru antykonkurencyjnego, taka sprzeczność nie miałaby w każdym razie wpływu na ponowne dokonanie przez Sąd oceny kwoty grzywny.
- 158 W konsekwencji argumenty LG oparte na sprzeczności w uzasadnieniu zaskarżonego wyroku są w każdym wypadku bezskuteczne.
- 159 Ponadto w zakresie, w jakim LG zamierza zwrócić się do Trybunału o przeprowadzenie kontroli wykonywania przez Sąd przysługującego mu nieograniczonego prawa orzekania, wystarczy stwierdzić, że w świetle orzecznictwa przypomnianego w pkt 153 niniejszego wyroku LG nie przedstawił dowodów mogących wskazywać, że poziom grzywny w obniżonej przez Sąd wysokości jest nie tylko niewłaściwy, ale również nadmierny, a w efekcie nieproporcjonalny.
- 160 W świetle całości powyższych rozważań podniesiony na uzasadnienie odwołania zarzut czwarty należy oddalić w całości.
- 161 Z uwagi na to, że żaden z zarzutów podniesionych w uzasadnieniu odwołania nie został uwzględniony, odwołanie należy oddalić w całości.

W przedmiocie kosztów

- 162 Zgodnie z art. 138 § 1 regulaminu postępowania, mającym zastosowanie do postępowania odwoławczego na podstawie art. 184 § 1 tego regulaminu, kosztami zostaje obciążona, na żądanie strony przeciwnej, strona przegrywająca sprawę.
- 163 Ponieważ Komisja i Orlen wniosły o obciążenie LG kosztami postępowania, a LG przegrał sprawę, należy obciążyć LG jego własnymi kosztami oraz kosztami poniesionymi przez Komisję i Orlen.

Z powyższych względów Trybunał (trzecia izba) orzeka, co następuje:

1) Odwołanie zostaje oddalone.

2) Lietuvos geležinkeliai AB pokrywa własne koszty oraz koszty poniesione przez Komisję Europejską i przez Orlen Lietuva AB.

Podpisy