



Repertoriul jurisprudenței

HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a treia)

12 ianuarie 2023*

„Recurs – Concurență – Abuz de poziție dominantă – Piața transportului feroviar de marfă – Decizie prin care se constată o încălcare a articolului 102 TFUE – Acces prin întreprinderi terțe la infrastructurile gestionate de societatea națională a căilor ferate din Lituania – Dezafectarea unui tronson de cale ferată – Noțiunea de «abuz» – Excludere efectivă sau probabilă a unui concurent – Exercitarea de către Tribunal a competenței sale de fond – Reducerea amenzii”

În cauza C-42/21 P,

având ca obiect un recurs formulat în temeiul articolului 56 din Statutul Curții de Justiție a Uniunii Europene, introdus la 27 ianuarie 2021,

Lietuvos geležinkeliai AB, cu sediul în Vilnius (Lituania), reprezentată de K. Apel, W. Deselaers și P. Kirst, Rechtsanwälte,

recurentă,

celelalte părți din procedură fiind:

Comisia Europeană, reprezentată de A. Cleenewerck de Crayencour, A. Dawes, H. Leupold și G. Meessen, în calitate de agenți,

pârâtă în primă instanță,

Orlen Lietuva AB, cu sediul în Mažeikiai (Lituania), reprezentată de C. Conte, avvocato, și C. Thomas, avocat,

intervenientă în primă instanță,

CURTEA (Camera a treia),

compusă din doamna K. Jürimäe (raportoare), președintă de cameră, și domnii M. Safjan, N. Piçarra, N. Jääskinen și M. Gavalec, judecători,

avocat general: domnul A. Rantos,

grefier: domnul M. Longar, administrator,

având în vedere procedura scrisă și în urma ședinței din 27 aprilie 2022,

* Limba de procedură: engleza.

după ascultarea concluziilor avocatului general în ședința din 7 iulie 2022,

pronunță prezenta

Hotărâre

- 1 Prin recursul formulat, Lietuvos geležinkeliai AB (denumită în continuare „LG”) solicită anularea Hotărârii Tribunalului Uniunii Europene din 18 noiembrie 2020, Lietuvos geležinkeliai/Comisia (T-814/17, denumită în continuare „hotărârea atacată”, EU:T:2020:545), prin care acesta, pe de o parte, a respins acțiunea sa în măsura în care avea ca obiect anularea Deciziei C(2017) 6544 final a Comisiei din 2 octombrie 2017 privind o procedură inițiată în temeiul articolului 102 TFUE (cazul AT.39813 – Transportul feroviar în țările baltice) (denumită în continuare „decizia în litigiu”) și, pe de altă parte, a stabilit cuantumul amenzii aplicate LG prin această decizie la 20 068 650 de euro.

Cadrul juridic

Regulamentul (CE) nr. 1/2003

- 2 Potrivit articolului 23 alineatul (2) primul paragraf litera (a) și alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 1/2003 al Consiliului din 16 decembrie 2002 privind punerea în aplicare a normelor de concurență prevăzute la articolele [101 și 102 TFUE] (JO 2003, L 1, p. 1, Ediție specială, 08/vol. 1, p. 167):

„(2) Comisia poate aplica, prin decizie, amenzi asupra întreprinderilor și asociațiilor de întreprinderi atunci când, în mod intenționat sau din neglijență, acestea:

(a) încalcă articolul [101] sau articolul [102 TFUE], [...]

[...]

(3) La stabilirea valorii amenzii, se iau în considerare atât gravitatea, cât și durata încălcării.”

- 3 Articolul 31 din acest regulament prevede:

„Curtea de Justiție are plenitudine de competență cu privire la acțiunile introduse împotriva deciziilor prin care Comisia stabilește o amendă sau o penalitate cu titlu cominatoriu. Curtea de Justiție poate elimina, reduce sau mări amenda sau penalitatea cu titlu cominatoriu aplicată.”

Directiva 2001/14/CE

- 4 Considerentul (5) al Directivei 2001/14/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2001 privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară, tarifarea utilizării infrastructurii feroviare și certificarea în materie de siguranță (JO 2001, L 75, p. 29, Ediție specială, 07/vol. 8, p. 66) are următorul cuprins:

„Pentru a asigura transparența și accesul nediscriminatoriu la infrastructura feroviară a tuturor întreprinderilor feroviare, toate informațiile necesare utilizării drepturilor de acces sunt publicate într-un document de referință al rețelei.”

- 5 Articolul 5 alineatul (1) din această directivă prevede:

„Întreprinderile feroviare au dreptul, în mod nediscriminatoriu, la setul minim de prestații și de acces, prin intermediul rețelei la infrastructurile de servicii prevăzute în anexa II. Furnizarea serviciilor menționate la anexa II alineatul (2) se realizează în mod nediscriminatoriu, iar cererile întreprinderilor feroviare pot fi respinse doar dacă există alte opțiuni viabile în condițiile pieței. Dacă serviciile nu sunt asigurate de către un singur administrator al infrastructurii, furnizorul «infrastructurii principale» depune toate eforturile rezonabile pentru a facilita furnizarea acestor servicii.”

- 6 Articolul 29 alineatul (1) din directiva menționată prevede:

„În cazul perturbării circulației trenurilor provocată de o problemă de natură tehnică sau de un accident, administratorul infrastructurii trebuie să ia toate măsurile necesare pentru a se reveni la starea normală. Pentru aceasta elaborează un plan de intervenție în care enumeră diferitele organisme publice care trebuie informate în cazul accidentelor grave sau în cazul perturbării semnificative a circulației trenurilor.”

Istoricul cauzei și decizia în litigiu

- 7 Istoricul cauzei, precum și conținutul deciziei în litigiu sunt prezentate la punctele 1-48 din hotărârea atacată. În scopul prezentului recurs, acestea pot fi rezumate după cum urmează.

Contextul factual

- 8 LG este societatea națională a căilor ferate din Lituania, cu sediul în Vilnius (Lituania). LG este o întreprindere publică, al cărei acționar unic este statul lituanian. În calitate de întreprindere integrată vertical, aceasta este în același timp gestionar al infrastructurilor feroviare, care rămân însă proprietatea statului lituanian, și furnizor de prestări de servicii de transport feroviar, de mărfuri și de călători, în Lituania.
- 9 Orlen Lietuva AB (denumită în continuare „Orlen”) este o întreprindere cu sediul în Juodeikiai, districtul Mažeikiai (Lituania), specializată în rafinarea petrolului brut și în distribuția de produse petroliere rafinate. Orlen este o filială deținută 100 % de întreprinderea poloneză PKN Orlen SA.

- 10 În cadrul activităților sale, Orlen exploatează diferite instalații în Lituania, printre care o rafinărie importantă (denumită în continuare „rafinăria”), situată în Bugeniai, districtul Mažeikiai, în nord-vestul Lituaniei, în apropierea frontierei cu Letonia. La sfârșitul anilor 2000, 90 % din producția de produse petroliere rafinate provenite din această rafinărie era transportată pe cale feroviară, făcând astfel din Orlen una dintre clientele cele mai importante ale LG.
- 11 La acel moment, Orlen producea, în cadrul rafinăriei, aproximativ 8 milioane de tone de produse petroliere rafinate pe an. Trei sferturi din această producție erau destinate exportului, în principal pe cale maritimă. Astfel, 4,5-5,5 milioane de tone de produse petroliere rafinate erau transportate prin Lituania, pe calea ferată, către terminalul maritim din Klaipėda (Lituania).
- 12 Restul producției exportate, și anume aproximativ 1-1,5 milioane de tone, erau transportate, tot pe calea ferată, către sau prin Letonia și erau destinate în principal consumului pe piețele interne estoniene și letone. Aproximativ 60 % din această producție transportată pe calea ferată către sau prin Letonia utiliza linia feroviară „Bugeniai-Mažeikiai-Rengė”, o rută cuprinsă între rafinărie, situată în apropierea nodului de cale ferată din Mažeikiai, și orașul Rengė, în Letonia, din care 34 km se situau pe teritoriul lituanian (denumită în continuare „ruta scurtă spre Letonia”). Restul acestei producții transportate pe calea ferată către sau prin Letonia utiliza linia feroviară „Bugeniai-Kužiai-Joniškis-Meitene”, o rută mai lungă, din care 152 km se situau pe teritoriul lituanian.
- 13 Pentru a-și transporta produsele pe ruta scurtă spre Letonia, Orlen a recurs la serviciile LG pentru partea lituaniană a rutei, și anume de la rafinărie la frontiera letonă. Astfel, LG a încheiat un contract de subcontractare cu Latvijas dzelzceļš, societatea națională a căilor ferate din Letonia (denumită în continuare „LDZ”), pentru transportul pe această parte lituaniană a rutei. Întrucât nu dispunea de autorizațiile legale necesare pentru a-și exercita activitățile în mod independent pe teritoriul lituanian, LDZ opera în calitate de subcontractant al LG. După trecerea frontierei, LDZ continua transportul produselor Orlen pe teritoriul leton.
- 14 Relațiile comerciale dintre Orlen și LG privind serviciile de transport ale acestora pe rețeaua feroviară lituaniană, inclusiv serviciile de transport pe ruta scurtă spre Letonia, erau reglementate de un acord semnat în anul 1999 (denumit în continuare „acordul din anul 1999”).
- 15 Pe lângă stabilirea tarifelor aplicate de LG pentru serviciile de transport, acordul din anul 1999 cuprindea printre altele un angajament specific din partea LG de a transporta mărfurile Orlen pe ruta scurtă spre Letonia pe toată durata acordului, și anume până în anul 2024.
- 16 La începutul anului 2008, între reclamantă și Orlen a intervenit un litigiu comercial în ceea ce privește tarifele plătite de aceasta din urmă pentru transportul produselor sale petroliere.
- 17 Ca urmare a acestui litigiu comercial, Orlen a avut în vedere posibilitatea de a contracta direct cu LDZ pentru serviciile de transport feroviar de marfă pe ruta scurtă spre Letonia, precum și de a-și reorganiza activitățile de export maritim cu plecare din Klaipėda, în Lituania, către terminalele maritime din Riga și din Ventspils, în Letonia.
- 18 La 12 iunie 2008, a avut loc o reuniune între LG și Orlen, în cursul căreia s-a discutat despre acest proiect de reorganizare a activităților de export ale Orlen. În plus, întrucât Orlen a decis în mod unilateral, din primăvara anului 2008, să aplice o rată mai mică decât cea solicitată de LG și să rețină plata diferenței, LG a inițiat, la 17 iulie 2008, o procedură arbitrală împotriva Orlen.

- 19 La 28 iulie 2008, LG a informat Orlen cu privire la rezilierea acordului din anul 1999 începând de la 1 septembrie 2008.
- 20 La 2 septembrie 2008, în urma detectării unei deformări a căii ferate de câteva zeci de metri (denumită în continuare „deformarea”), LG, invocând în principal motive de siguranță, a suspendat traficul pe un tronson al rutei scurte spre Letonia, lung de 19 km, situat între Mažeikiai și frontiera cu Letonia (denumită în continuare „calea ferată”).
- 21 La 3 septembrie 2008, LG a numit o comisie de inspecție compusă din cadre ale filialei sale locale pentru a investiga motivele deformării. La 5 septembrie 2008, comisia de inspecție a prezentat un raport de investigație și un raport tehnic. Potrivit acestui raport de investigație, deformarea ar fi fost provocată de deteriorarea fizică a numeroase elemente care alcătuiesc structura căii ferate. Rezultă de asemenea din raportul de investigație menționat că traficul trebuia să rămână suspendat „până când toate lucrările de restaurare și de reparare sunt finalizate”. Observațiile cuprinse în același raport de investigație au fost confirmate de cele din raportul tehnic.
- 22 LDZ a prezentat Orlen o ofertă pentru transportul produselor sale petroliere la 29 septembrie 2008, în urma unei reuniuni care a avut loc la 22 septembrie 2008. Potrivit Orlen, această ofertă era „concretă și atractivă”.
- 23 Începând de la 3 octombrie 2008, LG a efectuat dezafectarea completă a căii ferate. La sfârșitul lunii octombrie 2008, calea ferată era dezafectată în întregime.
- 24 La 17 octombrie 2008, Orlen a trimis LDZ o scrisoare pentru a-i confirma intenția sa de a transporta aproximativ 4,5 milioane de tone de produse petroliere de la rafinărie către terminalele maritime letone, ulterior, la 20 februarie 2009, a avut loc o întâlnire, iar în primăvara anului 2009 au avut loc discuții mai avansate.
- 25 Între timp, în ianuarie 2009, între LG și Orlen a fost încheiat un nou acord general de transport pentru o perioadă de 15 ani, până la 1 ianuarie 2024. Acest acord a înlocuit un acord interimar care fusese semnat la 1 octombrie 2008.
- 26 Negocierile dintre Orlen și LDZ au continuat până la sfârșitul lunii iunie 2009, când LDZ a formulat o cerere în vederea obținerii unei licențe pentru a opera pe partea lituaniană a rutei scurte spre Letonia.
- 27 La 10 noiembrie 2009, curtea de arbitraj a declarat că rezilierea unilaterală a acordului din anul 1999 de către LG era nelegală și că acest acord trebuia considerat ca fiind în vigoare până la 1 octombrie 2008.
- 28 Potrivit Orlen, discuțiile cu LDZ au fost întrerupte la mijlocul anului 2010, când a apreciat în cele din urmă că LG nu avea intenția de a repara calea ferată în termen scurt. La acel moment, LDZ și-a retras cererea de licență pentru a opera pe partea lituaniană a rutei scurte spre Letonia.

Procedura administrativă

- 29 La 14 iulie 2010, Orlen a sesizat Comisia cu o plângere oficială, în temeiul articolului 7 din Regulamentul nr. 1/2003.

- 30 În perioada 8-10 martie 2011, Comisia, asistată de autoritățile naționale de concurență din Republica Letonia și din Republica Lituania, a efectuat inspecții, în temeiul articolului 20 din Regulamentul nr. 1/2003, în incintele LG din Vilnius și în cele ale LDZ din Riga.
- 31 La 6 martie 2013, Comisia a decis să inițieze împotriva LG o procedură de aplicare a articolului 102 TFUE.
- 32 După ce a adresat LG o comunicare privind obiecțiunile, apoi o scrisoare de expunere a faptelor, cu privire la care părțile și-au prezentat observațiile, la 2 octombrie 2017, Comisia a adoptat decizia în litigiu.

Decizia în litigiu

Definirea piețelor relevante și poziția dominantă a LG pe acestea

- 33 În decizia în litigiu, Comisia identifică două piețe vizate de abuzul de poziție dominantă imputat LG, și anume, pe de o parte, piața, în amonte, a gestionării infrastructurilor feroviare și, pe de altă parte, piața, în aval, a furnizării de servicii de transport feroviar de produse petroliere.
- 34 Piața geografică relevantă pentru gestionarea infrastructurilor feroviare este considerată ca fiind piața națională lituaniană. În ceea ce privește piața geografică relevantă pentru transportul feroviar de produse petroliere, Comisia a apreciat, pe baza abordării „punct de origine – punct de destinație”, denumită „abordarea O & D”, că era vorba despre piața transportului feroviar de marfă cu plecare de la rafinărie și având ca destinație cele trei terminale maritime din Klaipėda, din Riga și din Ventspils.
- 35 Comisia a constatat că, în temeiul legislației lituaniene, LG deținea un monopol legal pe piața, în amonte, a gestionării infrastructurilor feroviare din Lituania. Potrivit acestei legislații, infrastructurile feroviare publice aparțineau statului lituanian și erau încredințate LG pentru gestionarea lor.
- 36 Comisia a constatat de asemenea că LG era, cu excepția unor cantități infime transportate de LDZ, singura întreprindere activă pe piața, în aval, a furnizării de servicii de transport feroviar de produse petroliere, ceea ce, prin urmare, îi conferea o poziție dominantă pe această piață.

Comportamentul abuziv

- 37 Comisia a apreciat că LG a abuzat de poziția sa dominantă, în calitate de gestionară a infrastructurilor feroviare din Lituania, prin demontarea căii ferate, ceea ce era susceptibil să producă efecte anticoncurențiale de eliminare a concurenței pe piața furnizării de servicii de transport feroviar de produse petroliere între rafinărie și terminalele maritime vecine, ridicând bariere la intrarea pe piață fără să existe o justificare obiectivă.
- 38 În special, Comisia a apreciat, în considerentele (182)-(201) ale deciziei în litigiu, că, prin demontarea completă a căii ferate, LG a recurs la metode diferite de cele care guvernează o concurență normală.

- 39 În această privință, Comisia a arătat, în primul rând, că LG era la curent cu intenția Orlen de a se orienta către terminalele maritime letone, cu utilizarea serviciilor LDZ, în al doilea rând, că demontarea căii ferate de către LG s-a efectuat în mare grabă, fără obținerea fondurilor necesare și fără luarea niciunei măsuri pregătitoare normale pentru reconstrucția acesteia, în al treilea rând, că demontarea căii ferate a fost contrară practicii standard din sector, în al patrulea rând, că LG era conștientă de riscul de pierdere a oricărei activități de transport al produselor Orlen în cazul reconstrucției căii ferate și, în al cincilea rând, că LG a depus eforturi pentru a convinge guvernul lituanian să nu reconstruiască calea ferată.
- 40 Comisia a observat că calea ferată reprezenta ruta cea mai scurtă și mai ieftină de la rafinărie către un terminal maritim leton. În opinia Comisiei, având în vedere proximitatea de Letonia și de baza logistică a LDZ, această rută acorda LDZ și posibilitatea, foarte favorabilă, de a intra pe piața lituaniană.
- 41 În ceea ce privește efectele anticoncurențiale care decurg din comportamentul LG, Comisia a apreciat, în urma unei analize realizate în considerentele (202)-(324) ale deciziei atacate, că demontarea căii ferate era susceptibilă să împiedice LDZ să intre pe piața lituaniană a transportului feroviar de marfă sau, cel puțin, a făcut mult mai dificilă intrarea sa pe această piață, în condițiile în care, în opinia Comisiei, înainte de demontarea căii ferate, LDZ dispunea de o oportunitate credibilă de a transporta produsele petroliere ale Orlen destinate exportului maritim, de la rafinărie către terminalele maritime letone, pe ruta scurtă spre Letonia.
- 42 Potrivit Comisiei, odată cu demontarea căii ferate, orice transport feroviar de la rafinărie către un terminal maritim leton trebuia să urmeze o rută mult mai lungă pe teritoriul lituanian. În special, Comisia a apreciat că, după demontarea căii ferate, singura opțiune pentru LDZ pentru a concura cu LG ar fi fost să încerce să fie activă pe ruta spre Klaipėda sau pe ruta mai lungă spre Letonia menționată la punctul 12 din prezenta hotărâre. Acest lucru ar fi obligat LDZ să opereze departe de baza sa logistică din Letonia, compania fiind dependentă de serviciile de gestionare a infrastructurilor ale concurenței sale, LG. În aceste circumstanțe, Comisia a considerat că, dintr-un punct de vedere *ex ante*, LDZ se confrunta cu riscuri comerciale importante, pe care era mai puțin probabil să și le asume.
- 43 Comisia a apreciat de asemenea, în considerentele (325)-(357) ale deciziei în litigiu, că LG nu a reușit să justifice în mod obiectiv demontarea căii ferate, întrucât explicațiile prezentate nu au fost consecvente, fiind uneori contradictorii și neconvingătoare.

Amenda și somația

- 44 Aplicând Orientările privind calcularea amenzilor aplicate în temeiul articolului 23 alineatul (2) litera (a) din Regulamentul nr. 1/2003 (JO 2006, C 210, p. 2, Ediție specială, 08/vol. 4, p. 264), ținând seama de gravitatea și de durata încălcării, Comisia a impus LG o amendă de 27 873 000 de euro.
- 45 De asemenea, Comisia a obligat LG să înceteze încălcarea și să îi comunice, în termen de trei luni de la notificarea deciziei în litigiu, o propunere de măsuri în acest sens.

Dispozitivul deciziei în litigiu

46 Articolele 1 și 2 din decizia în litigiu au următorul cuprins:

„Articolul 1

[LG] a încălcat articolul 102 TFUE prin demontarea căii ferate între Mažeikiai în Lituania și frontiera letonă. Încălcarea a început la 3 octombrie 2008 și continuă la data adoptării prezentei decizii.

Articolul 2

Pentru încălcarea menționată la articolul 1, se aplică [LG] o amendă de 27 873 000 [de euro].

[...]”

Procedura în fața Tribunalului și hotărârea atacată

- 47 Prin cererea introductivă depusă la grefa Tribunalului la 14 decembrie 2017, LG a formulat o acțiune având ca obiect, cu titlu principal, anularea deciziei în litigiu și, în subsidiar, reducerea cuantumului amenzii care i-a fost aplicată prin această decizie.
- 48 Prin Ordonanța președintelui Camerei a treia a Tribunalului din 13 iulie 2018, a fost admisă cererea de intervenție formulată de Orlen în susținerea concluziilor Comisiei. Anumite elemente cuprinse în actele de procedură ale părților principale au făcut obiectul unui tratament confidențial în privința Orlen.
- 49 În susținerea cererii sale de anulare a deciziei în litigiu, LG a invocat cinci motive. Acestea erau întemeiate în esență, primul, pe erori vădite de apreciere și de drept în aplicarea articolului 102 TFUE în ceea ce privește caracterul abuziv al comportamentului LG, al doilea, pe erori de apreciere și de drept în aplicarea articolului 102 TFUE în ceea ce privește aprecierea practicii în cauză, al treilea, pe încălcarea articolului 296 TFUE și a articolului 2 din Regulamentul nr. 1/2003 pentru insuficiența probelor și nemotivare, al patrulea, numai în cadrul primului aspect, pe erori în stabilirea cuantumului amenzii și, al cincilea, pe erori legate de impunerea unei măsuri corective.
- 50 În cadrul cererii de reducere a cuantumului amenzii, LG a susținut, prin intermediul mai multor critici și al celui de doilea aspect al celui de al patrulea motiv, că acest quantum era disproporționat și a contestat în esență, în primul rând, procentul din valoarea vânzărilor reținut de Comisie cu titlu de factor de gravitate, în al doilea rând, durata încălcării și, în al treilea rând, decizia de a include, în quantumul de bază, un quantum suplimentar cu titlu de descurajare.
- 51 Prin hotărârea atacată, Tribunalul a înlăturat toate motivele și argumentele invocate de LG atât în susținerea cererii sale de anulare a deciziei în litigiu, cât și în susținerea cererii sale de reducere a cuantumului amenzii.
- 52 Totuși, Tribunalul a redus, în exercitarea competenței sale de fond, quantumul amenzii și l-a stabilit la 20 068 650 de euro.
- 53 Acesta a respins în rest acțiunea.

Procedura în fața Curții și concluziile părților

54 Prin recursul formulat, LG solicită Curții:

- anularea, în tot sau în parte, a hotărârii atacate, în măsura în care prin această hotărâre a fost respinsă acțiunea sa în anularea deciziei în litigiu;
- anularea în tot sau în parte a deciziei în litigiu;
- cu titlu subsidiar, anularea sau reducerea într-o mai mare măsură a cuantumului amenzii care i-a fost aplicată și
- obligarea Comisiei la plata tuturor cheltuielilor de judecată aferente prezentei proceduri și procedurii în fața Tribunalului.

55 Comisia și Orlen solicită Curții:

- respingerea recursului și
- obligarea LG la plata cheltuielilor de judecată.

Cu privire la recurs

56 În susținerea recursului, LG invocă patru motive, dintre care primele trei urmăresc în esență să conteste aprecierea de către Tribunal a existenței unui abuz de poziție dominantă, iar cel de al patrulea privește aprecierea amenzii care i-a fost aplicată.

Cu privire la admisibilitatea unor argumente

57 Cu titlu introductiv, trebuie observat că părțile își precedă argumentele prin considerații referitoare la situația de fapt din prezenta cauză.

58 Astfel, LG prezintă o descriere a faptelor pe care le consideră relevante. Comisia arată că această descriere este înșelătoare și eronată, în timp ce Orlen susține că, prin descrierea respectivă, LG încearcă să conteste faptele constatate de Tribunal.

59 În plus, Comisia se referă, în observațiile sale introductive, la un comunicat de presă al președintelui-director general al LG din 30 decembrie 2019, a cărui admisibilitate și relevanță în scopul prezentului recurs sunt contestate de LG.

60 În această privință, este suficient să se amintească faptul că, în conformitate cu articolul 256 alineatul (1) TFUE și cu articolul 58 primul paragraf din Statutul Curții de Justiție a Uniunii Europene, recursul se limitează la chestiuni de drept. Tribunalul este singurul competent să constate și să aprecieze faptele pertinente, precum și să aprecieze elementele de probă. Aprecierea acestor fapte și elemente de probă nu constituie, așadar, cu excepția cazului denaturării lor, o chestiune de drept supusă ca atare controlului Curții în cadrul unui recurs (Hotărârea din 24 septembrie 2020, Prysmian și Prysmian Cavi e Sistemi/Comisia, C-601/18 P, EU:C:2020:751, punctul 126, precum și jurisprudența citată).

- 61 Rezultă că diversele afirmații și contestări factuale trebuie declarate inadmisibile.

Cu privire la primul motiv

Argumentația părților

- 62 Prin intermediul primului motiv, LG reproșează Tribunalului că a săvârșit erori de drept la punctele 90-99 din hotărârea atacată, întrucât a refuzat în mod eronat să aplice testul stabilit la punctul 41 din Hotărârea din 26 noiembrie 1998, Bronner (C-7/97, EU:C:1998:569), pentru a stabili existența pretensei practici abuzive.
- 63 Acest test ar fi aplicabil în prezenta cauză, care ar ridica problema juridică de a se stabili dacă articolul 102 TFUE impunea în sarcina LG obligația legală de a acorda LDZ accesul la calea ferată. Or, criteriile aferente testului menționat nu ar fi îndeplinite în speță.
- 64 În mod concret, prin faptul că a statuat, la punctele 90-99 din hotărârea atacată, că același test nu era aplicabil în speță, Tribunalul ar fi săvârșit patru erori de drept.
- 65 În primul rând, contrar celor arătate de Tribunal la punctul 90 din hotărârea atacată, nu ar exista, nici în jurisprudența Curții, nici în Concluziile domnului avocat general Jacobs prezentate în cauza în care s-a pronunțat Hotărârea din 26 noiembrie 1998, Bronner (C-7/97, EU:C:1998:569), citate de Tribunal, o normă potrivit căreia criteriile rezultate din această hotărâre nu se aplică decât dacă există o necesitate de a proteja stimularea unei întreprinderi dominante de a investi în realizarea unor infrastructuri esențiale.
- 66 În al doilea rând, contrar celor statuate de Tribunal la punctele 91 și 92 din hotărârea atacată, nu ar exista o normă potrivit căreia aceste criterii nu ar fi aplicabile atunci când cadrul normativ în vigoare impune deja o obligație de prestare a serviciilor în cauză.
- 67 Astfel, mai întâi, neaplicarea criteriilor menționate într-un asemenea caz ar presupune ca dreptul național sau dreptul derivat al Uniunii să definească domeniul de aplicare al dreptului primar al Uniunii, ceea ce ar fi incompatibil cu supremația dreptului Uniunii și cu cerința privind o aplicare coerentă a dreptului Uniunii în materie de concurență. În continuare, controlul *ex post* în temeiul articolului 102 TFUE și reglementarea *ex ante* a sectorului în cauză ar servi unor obiective diferite. Ar fi contrar principiului securității juridice ca întreprinderile din sectoarele reglementate să fie supuse unor criterii legale diferite în temeiul articolului 102 TFUE. În sfârșit, în speță, la momentul demontării căii ferate, LG nu era supusă niciunei obligații de a acorda LDZ accesul la calea ferată, din moment ce LDZ nu solicitase și nici nu obținuse o licență pentru a opera în Lituania la momentul demontării căii ferate. Această împrejurare ar permite să se distingă prezenta cauză de cele în care s-au pronunțat Hotărârea din 13 decembrie 2018, Slovak Telekom/Comisia (T-851/14, EU:T:2018:929), și ulterior Hotărârea din 25 martie 2021, Deutsche Telekom/Comisia (C-152/19 P, EU:C:2021:238), și Hotărârea din 25 martie 2021, Slovak Telekom/Comisia (C-165/19 P, EU:C:2021:239).
- 68 În aceste din urmă hotărâri, Curtea ar fi făcut o distincție între accesul la infrastructură și condițiile unui astfel de acces. În prezenta cauză, abuzul constatat de Tribunal ar privi un veritabil refuz de a acorda acces ca urmare a demontării căii ferate. LG precizează că acest refuz al accesului nu privea ansamblul rețelei feroviare lituaniene, ci numai calea ferată. Demontarea acesteia din urmă nu ar putea fi separată de condițiile acestei demontări.

- 69 În al treilea rând, niciuna dintre dispozițiile menționate de Tribunal la punctele 96 și 97 din hotărârea atacată nu ar impune unui administrator de infrastructură precum LG „obligația legală absolută” de a acorda acces la fiecare tronson de cale ferată din rețeaua sa, în special atunci când sunt disponibile itinerarii alternative. De asemenea, niciuna dintre acestea nu ar impune o „obligație absolută” de a restabili o cale ferată deteriorată recurgând la o soluție pe care gestionarul infrastructurii ar considera-o ca fiind ineficace și nerezonabilă din punct de vedere economic. În acest sens, LG se referă, mai exact, la articolul 5 din Directiva 2001/14, interpretat în lumina considerentului (5) al acesteia din urmă, precum și la articolul 29 alineatul (1) din directiva respectivă.
- 70 În al patrulea rând, contrar celor statuate de Tribunal la punctele 91 și 93 din hotărârea atacată, nicio normă de drept nu ar indica faptul că criteriile enunțate în Hotărârea din 26 noiembrie 1998, Bronner (C-7/97, EU:C:1998:569), nu sunt aplicabile atunci când poziția dominantă decurge dintr-un monopol de stat. Potrivit punctului 23 din Hotărârea din 27 martie 2012, Post Danmark (C-209/10, EU:C:2012:172), citată de Tribunal, împrejurarea că o asemenea poziție își are originea într-un fost monopol legal ar trebui doar luată în considerare.
- 71 Or, în speță nu ar fi vorba despre a determina dacă LG era obligată să furnizeze acces la o rețea funcțională construită în trecut din fonduri publice, ci despre a stabili dacă era obligată, în temeiul articolului 102 TFUE, să investească propriile fonduri în repararea și înlocuirea unei instalații deteriorate pentru a face mai puțin dificil și mai avantajos accesul la piață pentru un anumit concurent din aval. Evaluarea comparativă a intereselor celor două societăți s-ar afla în centrul testului stabilit în Hotărârea din 26 noiembrie 1998, Bronner (C-7/97, EU:C:1998:569).
- 72 Comisia și Orlen solicită respingerea primului motiv ca neîntemeiat.

Aprecierea Curții

- 73 Prin intermediul primului motiv, LG critică în special punctele 90-99 din hotărârea atacată, pentru motivul că Tribunalul, refuzând să aplice criteriile stabilite la punctul 41 din Hotărârea din 26 noiembrie 1998, Bronner (C-7/97, EU:C:1998:569), în prezenta cauză, ar fi reținut un criteriu juridic eronat pentru a aprecia existența unui abuz de poziție dominantă.
- 74 La punctul 99 din hotărârea atacată, Tribunalul a statuat că, fără a săvârși o eroare, Comisia s-a abținut să aprecieze dacă comportamentul în litigiu, care consta, astfel cum reiese din cuprinsul punctului 84 din această hotărâre, în demontarea căii ferate ca atare, îndeplinea condițiile privind natura indispensabilă a serviciului la care s-a refuzat accesul și eliminarea oricărei concurențe stabilite la punctul 41 din Hotărârea din 26 noiembrie 1998, Bronner (C-7/97, EU:C:1998:569), și că era suficient, sub rezerva unei eventuale justificări obiective, să se demonstreze că era vorba despre un comportament de natură să restrângă concurența și în special să constituie un obstacol la intrarea pe piață.
- 75 La punctele 90-98 din hotărârea menționată, Tribunalul a justificat această concluzie în lumina finalității împrejurărilor excepționale enunțate în Hotărârea din 26 noiembrie 1998, Bronner (C-7/97, EU:C:1998:569), care ar consta în a veghea ca obligația unei întreprinderi dominante de a furniza acces la infrastructura sa să nu împiedice, în definitiv, concurența prin reducerea stimulentei inițial al acestei întreprinderi de a construi o astfel de infrastructură și de a investi în infrastructuri. De aici Tribunalul a dedus în esență că jurisprudența rezultată din Hotărârea din 26 noiembrie 1998, Bronner (C-7/97, EU:C:1998:569), nu se putea aplica atunci când, precum în speță, cadrul normativ aplicabil impune deja o obligație de furnizare întreprinderii dominante

sau atunci când poziția dominantă decurge dintr-un monopol legal, iar aceasta cu atât mai mult atunci când infrastructura în cauză aparține statului și a fost construită și dezvoltată prin intermediul unor fonduri publice.

- 76 Pentru a aprecia dacă aceste considerații sunt, astfel cum susține LG, afectate de o eroare de drept, trebuie amintit că articolul 102 TFUE interzice, în măsura în care poate afecta comerțul dintre statele membre, folosirea în mod abuziv de către una sau mai multe întreprinderi a unei poziții dominante deținute pe piața internă sau pe o parte semnificativă a acesteia. Revine, așadar, întreprinderii care deține o poziție dominantă o răspundere specială de a nu aduce atingere prin comportamentul său unei concurențe efective și nedenaturate pe piața internă (Hotărârea din 25 martie 2021, Deutsche Telekom/Comisia, C-152/19 P, EU:C:2021:238, punctul 40 și jurisprudența citată).
- 77 Potrivit unei jurisprudențe constante a Curții, noțiunea de „folosire abuzivă a unei poziții dominante”, în sensul articolului 102 TFUE, este o noțiune obiectivă care vizează comportamentele unei întreprinderi în poziție dominantă care, pe o piață unde gradul de concurență este deja redus tocmai din cauza prezenței întreprinderii respective, au ca efect, prin recurgerea la mijloace diferite de cele care guvernează o concurență normală între produse sau servicii pe baza prestațiilor operatorilor economici, să împiedice menținerea gradului de concurență existent încă pe piață sau dezvoltarea acestei concurențe (Hotărârea din 25 martie 2021, Deutsche Telekom/Comisia, C-152/19 P, EU:C:2021:238, punctul 41 și jurisprudența citată).
- 78 Examinarea caracterului abuziv al unei practici a unei întreprinderi dominante în temeiul articolului 102 TFUE trebuie efectuată luând în considerare toate împrejurările specifice ale cauzei (Hotărârea din 25 martie 2021, Deutsche Telekom/Comisia, C-152/19 P, EU:C:2021:238, punctul 42 și jurisprudența citată).
- 79 În ceea ce privește practicile care constau în refuzul de a acorda acces la o infrastructură dezvoltată de o întreprindere dominantă pentru nevoile propriilor activități și deținută de aceasta, reiese din jurisprudența Curții că un astfel de refuz poate constitui un abuz de poziție dominantă cu condiția nu numai ca acest refuz să fie de natură să elimine orice concurență pe piața în discuție din partea solicitantului accesului și să nu poată fi justificat în mod obiectiv, ci și ca infrastructura în sine să fie indispensabilă desfășurării activității acestuia, în sensul că nu ar exista niciun substitut real sau potențial pentru infrastructura respectivă (a se vedea în acest sens Hotărârea din 26 noiembrie 1998, Bronner, C-7/97, EU:C:1998:569, punctul 41, precum și Hotărârea din 25 martie 2021, Deutsche Telekom/Comisia, C-152/19 P, EU:C:2021:238, punctele 43 și 44).
- 80 Impunerea acestor condiții la punctul 41 din Hotărârea din 26 noiembrie 1998, Bronner (C-7/97, EU:C:1998:569), era justificată de împrejurările specifice cauzei în care s-a pronunțat hotărârea respectivă, care constau în refuzul unei întreprinderi dominante de a acorda acces unui concurent la o infrastructură pe care a dezvoltat-o pentru nevoile propriei activități, cu excluderea oricărui alt comportament (Hotărârea din 25 martie 2021, Deutsche Telekom/Comisia, C-152/19 P, EU:C:2021:238, punctul 45).
- 81 Or, *primo*, astfel cum a arătat domnul avocat general la punctele 78-82 din concluzii, ipoteza unei distrugerii de către o întreprindere dominantă a unei infrastructuri trebuie distinsă de cea a unui refuz al accesului, în sensul jurisprudenței rezultate din Hotărârea din 26 noiembrie 1998, Bronner (C-7/97, EU:C:1998:569).

- 82 Astfel, din cele de mai sus rezultă că această jurisprudență vizează în esență ipoteza unui refuz al accesului la o infrastructură prin care, în definitiv, întreprinderea dominantă păstrează infrastructura, pe care ea a dezvoltat-o, pentru uzul propriu (a se vedea în acest sens Hotărârea din 25 martie 2021, Deutsche Telekom/Comisia, C-152/19 P, EU:C:2021:238, punctul 47). Jurisprudența menționată implică, astfel cum a subliniat domnul avocat general în special la punctul 80 din concluzii, menținerea unei infrastructuri a cărei utilizare este rezervată de întreprinderea dominantă în scopul obținerii unui profit imediat.
- 83 Este evident că, prin contrast, distrugerea unei infrastructuri implică sacrificarea unui activ suportând, dacă este cazul, costurile legate de această distrugere. Ca urmare a distrugerii, infrastructura devine în mod inevitabil inutilizabilă nu doar de concurenți, ci și de întreprinderea dominantă însăși.
- 84 Prezenta cauză nu ridică, așadar, contrar afirmațiilor LG, o „problemă de acces” la o infrastructură în sensul jurisprudenței rezultate din Hotărârea din 26 noiembrie 1998, Bronner (C-7/97, EU:C:1998:569).
- 85 Acest lucru este valabil cu atât mai mult cu cât, după cum recunoaște și LG, comportamentul incriminat nu privea decât un singur tronson al rețelei feroviare lituaniene și nu împiedica concurentul potențial al LG să aibă acces, dacă era cazul, la această rețea pe o altă cale.
- 86 În al doilea rând, rezultă de asemenea din jurisprudența Curții că criteriile stabilite la punctul 41 din Hotărârea din 26 noiembrie 1998, Bronner (C-7/97, EU:C:1998:569), sunt destinate să stabilească un just echilibru între, pe de o parte, cerințele unei concurențe nedenaturate și, pe de altă parte, libertatea de a contracta și dreptul de proprietate al întreprinderii dominante. În acest sens, criteriile respective sunt destinate să se aplice în cazul refuzului de acces la o infrastructură al cărei proprietar este întreprinderea dominantă și pe care aceasta a dezvoltat-o pentru nevoile propriei activități, prin propriile investiții (a se vedea în acest sens Hotărârea din 26 noiembrie 1998, Bronner, C-7/97, EU:C:1998:569, punctul 37, și Hotărârea din 25 martie 2021, Deutsche Telekom/Comisia, C-152/19 P, EU:C:2021:238, punctul 47).
- 87 Prin urmare, fără a săvârși o eroare de drept, Tribunalul a statuat în esență, la punctele 90, 93 și 94 din hotărârea atacată, că, având în vedere finalitatea lor, criteriile menționate nu au vocația de a se aplica atunci când, într-o situație precum cea din prezenta cauză, infrastructura în discuție a fost finanțată nu prin investiții proprii ale întreprinderii dominante, ci prin fonduri publice, iar această întreprindere nu este proprietara infrastructurii respective.
- 88 În al treilea rând, trebuie amintit că Curtea a statuat deja că o obligație normativă poate fi relevantă pentru aprecierea unui comportament abuziv, în sensul articolului 102 TFUE. Deși existența unei obligații legale pentru întreprinderea dominantă de a acorda acces la infrastructura în cauză nu poate dispensa Comisia de cerința de a dovedi existența unui „abuz”, în sensul articolului 102 TFUE, este la fel de adevărat că impunerea unei astfel de obligații are drept consecință faptul că întreprinderea dominantă nu poate refuza în realitate să acorde acces la această infrastructură, fără a aduce atingere, dacă este cazul, autonomiei sale decizionale în ceea ce privește condițiile unui asemenea acces (a se vedea în acest sens Hotărârea din 25 martie 2021, Deutsche Telekom/Comisia, C-152/19 P, EU:C:2021:238, punctele 57 și 58 precum și jurisprudența citată).

- 89 Prin urmare, Tribunalul a statuat de asemenea fără a săvârși o eroare de drept, la punctele 91 și 92 din hotărârea atacată, că criteriile stabilite în Hotărârea din 26 noiembrie 1998, Bronner (C-7/97, EU:C:1998:569), nu au vocația de a se aplica atunci când întreprinderea dominantă este supusă unei obligații de a acorda acces la infrastructura sa.
- 90 Or, în speță LG nu contestă, ca atare, că este supusă unei obligații de a acorda acces la rețeaua feroviară lituaniană. Numai întinderea acestei obligații este cea contestată.
- 91 Din toate considerațiile de mai sus rezultă că, contrar argumentelor invocate de LG, demontarea căii ferate nu poate fi considerată un refuz de acces, în sensul jurisprudenței rezultate din Hotărârea din 26 noiembrie 1998, Bronner (C-7/97, EU:C:1998:569), ci trebuie să fie considerată, dacă este cazul, o formă autonomă de abuz (a se vedea prin analogie Hotărârea din 17 februarie 2011, TeliaSonera Sverige, C-52/09, EU:C:2011:83, punctele 55-58, și Hotărârea din 10 iulie 2014, Telefónica și Telefónica de España/Comisia, C-295/12 P, EU:C:2014:2062, punctul 75). Prin urmare, criteriile stabilite la punctul 41 din Hotărârea din 26 noiembrie 1998, Bronner (C-7/97, EU:C:1998:569), nu sunt aplicabile pentru aprecierea comportamentului în discuție.
- 92 În consecință, Tribunalul a considerat în mod întemeiat, la punctul 99 din hotărârea atacată, că, fără a săvârși o eroare, Comisia s-a abținut să aprecieze dacă comportamentul în cauză îndeplinea aceste criterii.
- 93 Având în vedere ansamblul motivelor care precedă, primul motiv invocat în susținerea recursului trebuie înlăturat ca nefondat.

Cu privire la al doilea motiv

Argumentația părților

- 94 Prin intermediul celui de al doilea motiv, LG susține că Tribunalul a săvârșit o eroare de drept atunci când a considerat că Comisia a stabilit corespunzător cerințelor legale că, în împrejurările prezentei cauze, demontarea căii ferate constituia un „abuz”, în sensul articolului 102 TFUE, și a calificat astfel, el însuși, această demontare drept „practică abuzivă”.
- 95 Potrivit LG, la punctele 168, 170, 177, 197, 204 și 231 din hotărârea atacată, Tribunalul, asemenea Comisiei, și-a întemeiat această calificare pe două elemente cumulative, și anume pe împrejurarea că această demontare a fost efectuată „în mare grabă” și pe aceea că demontarea respectivă a fost efectuată „fără ca LG să fi obținut fondurile necesare în prealabil”. Or, niciunul dintre aceste două elemente nu ar permite o astfel de calificare.
- 96 În primul rând, făcând trimitere la punctele 148, 164 și 168 din hotărârea atacată, LG subliniază că Tribunalul a admis că ea putea alege mai degrabă să demonteze calea ferată decât să efectueze reparații parțiale care ar fi condus la înlocuirea ulterioară a acesteia. Prin urmare, abuzul care îi este reproșat ar consta numai în momentul acestei demontări, începând cu 3 octombrie 2008. Or, întrucât momentul demontării respective nu ar avea impact asupra costului său, decizia de a proceda la o demontare imediată a fost o decizie de gestionare rațională. În plus, Tribunalul ar fi constatat, la punctele 197, 204 și 209 din această hotărâre, că LG nu avea nicio intenție anticoncurențială.

- 97 În al doilea rând, LG susține că se aștepta să primească fondurile pentru reconstrucția căii ferate, care trebuiau să fie disponibile la momentul realizării celei mai mari părți a lucrărilor. Făcând trimitere la punctele 152, 153, 160, 171, 174-176 și 196 din hotărârea menționată, ea susține că a solicitat o finanțare la 2 octombrie 2008, înainte de a începe lucrările de demontare a căii ferate, că fondurile europene erau disponibile la acel moment și ulterior și că nu a acționat cu o intenție anticoncurențială.
- 98 LG susține că împrejurările reținute de Tribunal pentru a constata abuzul care îi este reproșat au apărut în esență după 3 octombrie 2008. În acest context, Tribunalul ar fi săvârșit o eroare de drept atunci când i-a impus, la punctele 164, 165, 170 și 178 din aceeași hotărâre, să stabilească sau să justifice momentul demontării căii ferate, deși ar reveni Comisiei sarcina de a dovedi abuzul.
- 99 Pe de altă parte, la punctele 152 și 170 din hotărârea atacată, Tribunalul ar fi omis să efectueze o analiză concretă a argumentului LG referitor la depozitarea părților reutilizabile din calea ferată și la reutilizarea acestora pentru alte tronsoane din rețea. În orice caz, nu ar fi necesar, pentru a putea începe etapele pregătitoare ale unui proiect, să se obțină în prealabil fondurile necesare pentru întregul proiect.
- 100 În memoriul său în replică, LG precizează că și-a întemeiat prezentul motiv doar pe cele două elemente pe care Tribunalul le-a menționat în mod sistematic și care țin de faptul că demontarea căii ferate a fost efectuată „în mare grabă” și fără ca LG să fi obținut în prealabil fondurile necesare. În orice caz, chiar dacă ar trebui să se includă toate cele patru sau cinci elemente menționate la punctele 42 și 194 din hotărârea atacată, constatarea unui abuz nu ar fi dovedită. Astfel, elementele suplimentare, care ar fi accesorii sau nu ar fi pertinente, nu ar fi susceptibile să stabilească un astfel de abuz.
- 101 Pe de altă parte, LG a prezentat argumente prin care urmărea să conteste fiecare dintre aceste cinci elemente în ședința de audiere a pledoariilor.
- 102 Comisia consideră că prezentul motiv este nefondat.
- 103 Orlen susține că acest motiv este inoperant și, în orice caz, inadmisibil, în măsura în care ar echivala cu contestarea aprecierilor privind situația de fapt și probele efectuate de Tribunal.

Aprecierea Curții

- 104 Prin intermediul celui de al doilea motiv, LG reproșează Tribunalului că a săvârșit o eroare de drept întrucât a confirmat calificarea de către Comisie a demontării căii ferate drept „abuz de poziție dominantă” în sensul articolului 102 TFUE. Potrivit LG, această calificare este întemeiată, la punctele 168, 170, 177, 197, 204 și 231 din hotărârea atacată, pe două elemente cumulative, și anume pe împrejurarea că demontarea menționată a fost efectuată „în mare grabă” și pe aceea că demontarea respectivă a fost efectuată „fără ca [LG să fi] obținut fondurile necesare în prealabil”.
- 105 În măsura în care această argumentație este întemeiată pe premisa potrivit căreia calificarea demontării căii ferate drept „abuz de poziție dominantă” se bazează exclusiv pe aceste două elemente, trebuie să se constate că aceasta este întemeiată pe o interpretare vădit eronată a hotărârii atacate.

- 106 Astfel, reiese fără echivoc dintr-o interpretare de ansamblu a hotărârii atacate și în special a punctelor 42, 83, 193, 194, 196 și 224 din aceasta, că Tribunalul a subliniat că, ținând seama de un ansamblu de împrejurări de fapt și de drept care au însoțit demontarea căii ferate, Comisia a ajuns în decizia în litigiu la concluzia că această eliminare constituia un „abuz de poziție dominantă”, în sensul articolului 102 TFUE.
- 107 Aceste împrejurări, prezentate la punctul 39 din prezenta hotărâre, se referă la faptul că LG era la curent cu intenția Orlen de a se orienta către terminalele maritime letone, cu utilizarea serviciilor LDZ, că a demontat calea ferată în mare grabă, fără obținerea fondurilor necesare și fără luarea niciunei măsuri pregătitoare normale pentru reconstrucția acesteia, că demontarea căii ferate a fost contrară practicii standard din sector, că LG era conștientă de riscul de pierdere a oricărei activități de transport al produselor Orlen în cazul reconstrucției căii ferate și că LG a depus eforturi pentru a convinge guvernul lituanian să nu reconstruiască calea ferată.
- 108 Numai după ce a înlăturat toate argumentele invocate de LG pentru a contesta aceste aprecieri, Tribunalul a confirmat temeinicia aprecierilor Comisiei.
- 109 Împrejurarea că Tribunalul s-a referit, la punctele 168, 170, 177, 197, 204 și 231 din hotărârea atacată, contestate de LG, numai la două dintre elementele prezentate la punctele 39 și 107 din prezenta hotărâre, și anume demontarea căii ferate în mare grabă și fără asigurarea fondurilor necesare, nu este de natură să infirme această interpretare a hotărârii atacate. Astfel, la aceste puncte, Tribunalul s-a limitat să examineze argumente specifice în legătură cu aceste împrejurări, care fuseseră invocate de LG pentru a contesta constatarea unui „abuz de poziție dominantă”, în sensul articolului 102 TFUE.
- 110 Rezultă că prezentul motiv trebuie respins ca nefondat, fără a fi necesar să se examineze argumentele care se referă, mai specific, la aceste două elemente.
- 111 În orice caz, trebuie arătat, astfel cum a procedat domnul avocat general la punctele 99-102 din concluzii, că, prin aceste argumente, precum și prin argumentele invocate tardiv în memoriul în replică și în ședința de audiere a pledoariilor pentru a contesta celelalte împrejurări care au justificat constatarea unui abuz de poziție dominantă, LG urmărește, în realitate, să obțină o nouă apreciere a situației de fapt.
- 112 În lipsa invocării vreunei denaturări, argumentele menționate sunt, așadar, inadmisibile, conform jurisprudenței citate la punctul 60 din prezenta hotărâre.
- 113 Având în vedere ansamblul motivelor care precedă, al doilea motiv invocat în susținerea recursului trebuie înlăturat în totalitate.

Cu privire la al treilea motiv

Argumentația părților

- 114 Prin intermediul celui de al treilea motiv, LG susține că, la punctele 219-233 din hotărârea atacată, Tribunalul a săvârșit erori de drept atunci când a calificat demontarea căii ferate, ca atare și independent de suspendarea anterioară a traficului pe această cale, drept „practică susceptibilă să restrângă concurența”.

- 115 În primul rând, această abordare a Tribunalului s-ar întemeia pe o premisă eronată, care s-ar desprinde din cuprinsul punctelor 223, 225 și 227 din hotărârea atacată. Potrivit acestei premise a Tribunalului, opțiunea care ar fi constat în reparații inițiale specifice urmate de o reconstrucție completă a întregii căi ferate în termen de cinci ani, pe care LG o califică drept „opțiunea 1”, ar forma o alternativă pertinentă și rezonabilă din punct de vedere economic la opțiunea care constă într-o reconstrucție completă și imediată a căii ferate pe care LG o desemnează drept „opțiunea 2”. Or, Tribunalul nu ar fi respins poziția LG, rezumată la punctele 150, 151 și 167 din această hotărâre, potrivit căreia „opțiunea 2” era singura opțiune pertinentă și rezonabilă din punct de vedere economic, ci s-ar fi limitat să lase această problemă fără răspuns, la punctul 168 din hotărârea menționată. În aceste condiții, LG susține că trebuie să se considere, în sensul prezentului recurs, că „opțiunea 2” era singura opțiune pertinentă și rezonabilă din punct de vedere economic. Deduce de aici că punctele 223, 225 și 227 din aceeași hotărâre sunt contradictorii și incompatibile cu alegerea acestei din urmă opțiuni.
- 116 În plus, punctele 223, 225 și 227 din hotărârea atacată s-ar întemeia pe ipoteza eronată potrivit căreia calea ferată ar fi putut fi repusă în funcțiune „în termen scurt” datorită reparațiilor inițiale din „opțiunea 1”. Or, nu aceasta ar fi situația din moment ce, astfel cum LG ar fi susținut în fața Tribunalului, asemenea reparații ar fi necesitat ca ea să urmeze aceeași procedură, printre altele în vederea obținerii fondurilor din partea Republicii Lituania sau a Uniunii, ca pentru „opțiunea 2”. Tribunalul ar fi omis să țină seama de acest lucru și astfel s-ar fi contrazis.
- 117 În al doilea rând, Tribunalul s-ar fi contrazis atunci când a statuat, la punctul 225 din hotărârea atacată, că prima etapă a „opțiunii 1” implica „reparații locale”, în timp ce, așa cum ar fi recunoscut la punctul 164 din această hotărâre, ea implica reparații importante pe toată lungimea căii ferate.
- 118 În al treilea rând, contrar celor arătate de Tribunal la punctele 221-223 din hotărârea atacată, LG consideră că nu este supusă unei obligații legale absolute de restabilire a situației normale a căii ferate, realizând reparațiile inițiale potrivit „opțiunii 1”, și că putea să aleagă în mod legitim „opțiunea 2”. Aceasta ar fi permis restabilirea situației normale, precizându-se că momentul demontării căii ferate, inevitabilă la punerea în aplicare a „opțiunii 2”, ar fi lipsit de relevanță în această privință.
- 119 În al patrulea rând, ar fi în contradicție cu constatările efectuate la punctele 24 și 25 din hotărârea atacată să se afirme, la punctul 225 din această hotărâre, că un efect de excludere provenea din faptul că, atunci când Orlen a apreciat că LG nu avea intenția de a repara calea ferată într-un termen scurt, LDZ și-a retras cererea de licență pentru a opera asupra părții lituaniene a rutei scurte către Letonia. La punctele 24 și 25 menționate, Tribunalul ar fi stabilit că LDZ prezentase o cerere în vederea obținerii unei astfel de licențe „la sfârșitul lunii iunie [a anului] 2009”, și anume după demontarea căii ferate. Prin urmare, această demontare nu ar fi avut nicio influență asupra deciziei de a retrage cererea de licență, care s-ar explica, în realitate, prin faptul că, la mijlocul anului 2010, Orlen ajunsese la concluzia că LG nu avea intenția de a repara calea ferată în termen scurt, astfel cum ar reieși din cuprinsul punctului 26 din hotărârea atacată.
- 120 În al cincilea rând, în memoriul său în replică, LG adaugă că implementarea promptă a demontării căii ferate nu a agravat situația existentă după suspendarea anterioară a traficului. Astfel, la momentul faptelor, și anume 3 octombrie 2008, nu ar fi existat, în lipsa demontării, „nicio posibilitate de a pune în funcțiune calea ferată, în termen scurt”.
- 121 Comisia și Orlen solicită respingerea tuturor acestor argumente ca fiind în esență nefondate.

Aprecierea Curții

- 122 Prin intermediul celui de al treilea motiv, LG reproșează Tribunalului că a afectat punctele 219-233 din hotărârea atacată prin erori de drept.
- 123 La aceste puncte, Tribunalul a examinat și a respins argumentele invocate de LG prin care urmărea să conteste aprecierile Comisiei potrivit cărora demontarea căii ferate ca atare, independent de suspendarea prealabilă a traficului pe acestea, producea efecte anticoncurențiale de eliminare a concurenței.
- 124 În primul rând, argumentația întemeiată pe o contradicție între punctul 168 din hotărârea atacată și punctele 223, 225 și 227 din aceasta rezultă dintr-o interpretare eronată a primului dintre aceste puncte.
- 125 Astfel, la punctul 168 din hotărârea atacată, Tribunalul nu a calificat nicidecum „opțiunea 2”, care implica o reconstrucție completă și imediată a căii ferate, ca fiind singura opțiune pertinentă și rezonabilă din punct de vedere economic. Dimpotrivă, termenii „presupunând, după cum pretinde[a LG], că opțiunea 2 a fost singura opțiune pertinentă și rezonabilă din punct de vedere economic”, care figurează la acest punct, indică în mod clar că, așa cum admite de altfel LG, Tribunalul nu a soluționat problema dacă această opțiune era sau nu singura opțiune pertinentă și rezonabilă din punct de vedere economic, cu excluderea, dacă este cazul, a „opțiunii 1”. Rezultă că, contrar poziției susținute de LG, nu se poate în mod evident afirma că, în sensul prezentului recurs, trebuie să se considere că „opțiunea 2” era singura opțiune pertinentă și rezonabilă din punct de vedere economic.
- 126 Prin urmare, argumentația fondată pe o asemenea premisă și întemeiată pe o motivare contradictorie trebuie înlăturată ca nefondată.
- 127 În plus, în măsura în care LG contestă aprecierea, la punctele 223, 225 și 227 din hotărârea atacată, potrivit căreia calea ferată ar fi putut fi repusă în funcțiune „în termen scurt” prin intermediul unor reparații inițiale, este suficient să se constate că, procedând astfel, LG încearcă, în realitate și sub pretextul invocării unei pretinse contradicții, să repună în discuție aprecierile de fapt ale Tribunalului. Întrucât LG nu invocă nicio denaturare a acestor elemente de către Tribunal, argumentația sa este inadmisibilă, conform jurisprudenței amintite la punctul 60 din prezenta hotărâre.
- 128 În al doilea rând, în ceea ce privește pretinsa contradicție dintre punctele 164 și 225 din hotărârea atacată, trebuie să se observe că, la punctul 164 din această hotărâre, Tribunalul a arătat că dintr-o scrisoare trimisă, la 18 septembrie 2008, de Direcția infrastructurilor feroviare a LG către Consiliul de planificare strategică al acesteia reieșea că numai 1,6 km de cale ferată trebuia reconstruită imediat și că defectele prezente pe cei 19 km de cale ferată implicau faptul că aceasta ar trebui „reparată în întregime în termen de cinci ani”. Tribunalul a considerat că problemele privind 1,6 km din 19 km de cale ferată nu puteau justifica demontarea completă și imediată a acesteia. Tribunalul a constatat de asemenea că această scrisoare nu preciza nici că o reparație integrală într-un termen de cinci ani trebuia să implice o astfel de demontare completă și imediată.
- 129 În ceea ce privește punctul 225 din hotărârea atacată, Tribunalul a arătat la punctul respectiv că prima etapă a „opțiunii 1” consta în efectuarea „reparațiilor locale pe secțiunile căii ferate care nu permiteau un trafic feroviar sigur”.

- 130 Or, această constatare nu pare nicidecum în contradicție cu necesitatea reparațiilor imediate asupra unei fracțiuni a căii ferate, nici cu cea a unei reparații integrale într-un termen, mai lung, de cinci ani.
- 131 Argumentația întemeiată pe o contradicție între punctele 164 și 225 din hotărârea atacată trebuie, așadar, înlăturată ca nefondată.
- 132 În al treilea rând, în ceea ce privește argumentele prin care se urmărește contestarea punctelor 221-223 din hotărârea atacată, este necesar să se constate că acestea provin dintr-o interpretare izolată și eronată a acestor puncte.
- 133 La punctele 221 și 222 din această hotărâre, Tribunalul a constatat că revenea LG, în calitate de gestionară a infrastructurilor feroviare, pe lângă obligația legală de a garanta siguranța traficului, o obligație legală de a minimiza perturbările și de a îmbunătăți performanțele rețelei feroviare. La punctul 223 din hotărârea menționată, Tribunalul a arătat că LG, în calitate de întreprindere dominantă pe piața relevantă, avea de asemenea o răspundere specială de a nu aduce atingere, prin comportamentul său, unei concurențe efective și nedenaturate. Potrivit Tribunalului, LG ar fi trebuit să țină seama de aceasta și să evite eliminarea oricărei posibilități de repunere în funcțiune în termen scurt a căii ferate, prin intermediul unei reconstrucții eşalonate. La punctul 224 din aceeași hotărâre, Tribunalul a dedus că, prin demontarea întregii căi ferate, în împrejurările din speță, LG a omis să țină seama de această răspundere specială care îi revenea în temeiul articolului 102 TFUE.
- 134 În plus, din cuprinsul punctelor 225 și 229 din hotărârea atacată reiese că constatarea că această demontare a căii ferate era susceptibilă să producă efecte anticoncurențiale de eliminare de pe piață se întemeiază, pe de o parte, pe împrejurarea că, prin această demontare, LG a agravat situația care prevala după suspendarea traficului pe această cale și, pe de altă parte, pe modalitățile de punere în aplicare a „opțiunii 2”, iar nu alegerea ca atare a acestei opțiuni în locul „opțiunii 1”.
- 135 Din aceste elemente reiese că, contrar celor susținute de LG, Tribunalul nu i-a impus o „obligație juridică absolută” de a restabili situația normală a căii ferate prin realizarea reparațiilor inițiale din „opțiunea 1”. Dimpotrivă, modalitățile concrete de punere în aplicare din „opțiunea 2” și efectele demontării căii ferate sunt cele care au justificat constatarea unor efecte anticoncurențiale.
- 136 Prin urmare, această argumentație trebuie înlăturată ca nefondată.
- 137 În al patrulea rând, așa cum indică utilizarea termenului „de altfel” în economia ultimei fraze de la punctul 225 din hotărârea atacată, referirea, în acest loc, la retragerea de către LDZ a cererii sale de licență pentru a opera pe partea lituaniană a rutei scurte către Letonia constituie o considerație neesențială.
- 138 Rezultă că argumentația prezentată de LG, întemeiată pe o contradicție între acest punct și punctele 24 și 25 din această hotărâre, trebuie înlăturată ca inoperantă.
- 139 În al cincilea rând, în măsura în care, pentru prima dată în memoriul său în replică, LG susține că punerea în aplicare promptă a demontării căii ferate nu a agravat situația existentă după suspendarea traficului pe această cale, argumentația sa este inadmisibilă din cauza tardivității

sale. În plus, aceasta urmărește să repună în discuție o apreciere de fapt care, conform jurisprudenței citate la punctul 60 din prezenta hotărâre, nu este de competența Curții în stadiul recursului.

- 140 Având în vedere ansamblul motivelor care precedă, al treilea motiv invocat în susținerea recursului trebuie respins în totalitate.

Cu privire la al patrulea motiv

Argumentația părților

- 141 Prin intermediul celui de al patrulea motiv, LG reproșează Tribunalului că a săvârșit o eroare de drept în cadrul aprecierii amenzii care i-a fost aplicată.
- 142 În această privință, LG subliniază că din cuprinsul punctelor 98, 196, 204 și 209 din hotărârea atacată rezultă că, potrivit Tribunalului, decizia în litigiu și aprecierile Comisiei nu erau întemeiate pe constatarea unei intenții anticoncurențiale din partea LG.
- 143 Or, în cadrul examinării, în etapa controlului amenzii, a argumentelor întemeiate pe caracterul nou al teoriei juridice reținute în decizia în litigiu și pe gravitatea încălcării imputate LG, Tribunalul ar fi făcut referire la o asemenea intenție. Acest lucru ar fi demonstrat de formulările, de la punctele 339, 368 și 374 din hotărârea atacată, potrivit cărora comportamentul incriminat „urmăre[a] să [...] țină concurenții departe de piață” sau a fost desfășurat „în scopul de a ține concurenții departe de piață”.
- 144 Prin urmare, Tribunalul s-ar fi contrazis. Această motivare contradictorie ar fi avut impact asupra aprecierii de către Tribunal a necesității de a aplica o amendă și, dacă este cazul, a cuantumului său adecvat, precum și a gravității încălcării. În lipsa acestei contradicții, Tribunalul ar fi trebuit să accepte caracterul nou al teoriei juridice subiacente deciziei în litigiu și ar fi putut reține o altă abordare privind gravitatea încălcării în lipsa unei intenții anticoncurențiale și, astfel, în ceea ce privește exercitarea competenței sale de fond.
- 145 În memoriul său în replică, LG adaugă, în acest sens, că, din moment ce constatarea unei astfel de intenții este viciată de o eroare, aprecierea efectuată de Tribunal ar putea fi modificată, indiferent de ceilalți factori eventual reținuți de acesta. În orice caz, nu s-ar putea exclude că cuantumul amenzii stabilit de Tribunal ar fi fost inferior dacă acesta din urmă nu s-ar fi întemeiat pe un raționament contradictoriu și pe pretinsa intenție a LG de a ține concurenții departe de piață.
- 146 În ședința de audiere a pledoariilor, LG a mai adăugat că, în etapa calculării amenzii, la punctul 399 din hotărârea atacată, Tribunalul a luat în considerare gravitatea încălcării, care se întemeiază pe intenția anticoncurențială. Referindu-se la intenția anticoncurențială ca element de apreciere a gravității, Tribunalul ar fi modificat elementele constitutive ale încălcării constatate de Comisie și, astfel, și-ar fi depășit competențele.
- 147 Comisia susține că acest motiv este inoperant.

Aprecierea Curții

- 148 Prin intermediul celui de al patrulea motiv, LG reproșează Tribunalului o motivare contradictorie. Astfel, pe de o parte, Tribunalul ar fi înlăturat explicit, la punctele 169, 204 și 209 din hotărârea atacată, existența unei intenții anticoncurențiale în verificarea constatării unui abuz de poziție dominantă. Pe de altă parte, Tribunalul ar fi făcut totuși aluzie la o astfel de intenție la punctele 339, 368 și 374 din această hotărâre și ar fi ținut seama de aceasta la calcularea cuantumului amenzii la punctele 397-406 din hotărârea menționată. Această contradicție și luarea în considerare a unei intenții anticoncurențiale în etapa calculării amenzii ar fi avut un efect asupra exercitării de către Tribunal a competenței sale de fond și, pe cale de consecință, asupra cuantumului amenzii care i-a fost aplicată.
- 149 Acest motiv de recurs este inoperant. Astfel, chiar presupunând că Tribunalul s-ar fi contrazis, după cum susține LG, o asemenea contradicție nu ar fi de natură nici să justifice anularea hotărârii atacate, nici să conducă la o reevaluare de către Curte a cuantumului amenzii.
- 150 Într-adevăr, după ce a respins toate motivele de legalitate având ca obiect anularea deciziei în litigiu și toate criticile invocate de LG în susținerea cererii sale de reducere a cuantumului amenzii, Tribunalul a efectuat, la punctele 389-406 din hotărârea atacată, o reevaluare a cuantumului amenzii. În urma acestei reevaluări, Tribunalul a stabilit amenda respectivă la 20 068 650 de euro, un quantum mult mai scăzut decât cel reținut de Comisie, fără a face nici cea mai mică aluzie la o intenție anticoncurențială.
- 151 În această privință, trebuie amintit că, în conformitate cu articolul 261 TFUE și cu articolul 31 din Regulamentul nr. 1/2003, Tribunalul dispune de o competență de fond în ceea ce privește amenzile stabilite de Comisie.
- 152 Prin urmare, Tribunalul este abilitat, dincolo de simplul control al legalității acestor amenzi, să substituie aprecierea Comisiei cu propria apreciere și, în consecință, să anuleze, să reducă sau să majoreze amenda ori penalitatea cu titlu cominatoriu aplicată (Hotărârea din 22 noiembrie 2012, E.ON Energie/Comisia, C-89/11 P, EU:C:2012:738, punctul 124 și jurisprudența citată, precum și Hotărârea din 18 martie 2021, Pometon/Comisia, C-440/19 P, EU:C:2021:214, punctul 136).
- 153 În schimb, în cazul în care se pronunță pe chestiuni de drept în cadrul unui recurs, Curtea nu are sarcina de a substitui, pentru motive de echitate, aprecierea Tribunalului cu propria apreciere atunci când acesta se pronunță, în exercitarea competenței sale de fond, asupra cuantumului amenzilor aplicate unor întreprinderi ca urmare a încălcării de către acestea a dreptului Uniunii. Astfel, Curtea ar trebui să constate o eroare de drept comisă de Tribunal ca urmare a caracterului inadecvat al cuantumului unei amenzi doar în măsura în care aceasta ar aprecia că nivelul sancțiunii este nu doar inadecvat, ci și excesiv, până la a fi disproporționat (Hotărârea din 22 noiembrie 2012, E.ON Energie/Comisia, C-89/11 P, EU:C:2012:738, punctele 125 și 126, precum și jurisprudența citată, și Hotărârea din 18 martie 2021, Pometon/Comisia, C-440/19 P, EU:C:2021:214, punctul 137).
- 154 În plus, potrivit unei jurisprudențe constante, Tribunalul are, în exercitarea competenței sale de fond, anumite obligații, printre care figurează obligația de motivare, care îi revine conform articolului 36 din Statutul Curții, aplicabil Tribunalului în temeiul articolului 53 primul paragraf din același statut, precum și principiul egalității de tratament (a se vedea în acest sens Hotărârea

din 18 decembrie 2014, Comisia/Parker Hannifin Manufacturing și Parker-Hannifin, C-434/13 P, EU:C:2014:2456, punctul 77, precum și jurisprudența citată, și Hotărârea din 18 martie 2021, Pometon/Comisia, C-440/19 P, EU:C:2021:214, punctul 138).

- 155 În speță, conform articolului 23 alineatul (3) din Regulamentul nr. 1/2003, aprecierea cuantumului amenzii de către Tribunal a fost ghidată, astfel cum reiese din cuprinsul punctelor 394, 395, 397 și 404 din hotărârea atacată, de luarea în considerare a gravității încălcării săvârșite și a duratei acesteia. La punctele 399-402 din hotărârea atacată, Tribunalul, în ceea ce privește gravitatea încălcării în cauză, a ținut seama de natura acestei încălcări, de situația LG pe piețele relevante și de întinderea geografică a încălcării respective.
- 156 Reiese fără echivoc din motivele care figurează la punctele 398-406 din hotărârea atacată că, astfel cum a constatat și domnul avocat general la punctele 151 și 153-155 din concluzii, reevaluarea cuantumului amenzii nu este nicidecum întemeiată pe luarea în considerare a vreunei intenții anticoncurențiale.
- 157 Rezultă că, presupunând chiar că, în aprecierea argumentelor invocate de LG în susținerea cererilor sale de anulare a deciziei în litigiu și de reducere a cuantumului amenzii, Tribunalul s-a contrazis în ceea ce privește existența sau inexistența unei intenții anticoncurențiale, o asemenea contradicție ar fi rămas, în orice caz, lipsită de incidență în ceea ce privește reevaluarea de către Tribunal a cuantumului amenzii.
- 158 Prin urmare, argumentele invocate de LG întemeiate pe o motivare contradictorie a hotărârii atacate sunt, în orice caz, inoperante.
- 159 Pe de altă parte, în măsura în care LG intenționează să solicite Curții să controleze exercitarea de către Tribunal a competenței sale de fond, este suficient să se constate că, având în vedere jurisprudența amintită la punctul 153 din prezenta hotărâre, LG nu a prezentat elemente de natură să indice că nivelul amenzii, astfel cum a fost redusă de Tribunal, este nu numai inadecvat, ci și excesiv, până la a fi disproporționat.
- 160 Având în vedere ansamblul considerațiilor care precedă, al patrulea motiv trebuie respins în totalitate.
- 161 Întrucât niciunul dintre motivele invocate în susținerea prezentului recurs nu a fost admis, recursul trebuie respins în întregime.

Cu privire la cheltuielile de judecată

- 162 Potrivit articolului 138 alineatul (1) din Regulamentul de procedură al Curții, aplicabil procedurii de recurs în temeiul articolului 184 alineatul (1) din acesta, partea care cade în pretenții este obligată, la cerere, la plata cheltuielilor de judecată.
- 163 Întrucât Comisia și Orlen au solicitat obligarea LG la plata cheltuielilor de judecată, iar LG a căzut în pretenții, se impune obligarea LG să suporte, pe lângă propriile cheltuieli de judecată, și pe cele efectuate de Comisie și de Orlen.

Pentru aceste motive, Curtea (Camera a treia) declară și hotărăște:

- 1) Respinge recursul.**
- 2) Obligă Lietuvos geležinkeliai AB să suporte, pe lângă propriile cheltuieli de judecată, cheltuielile de judecată efectuate de Comisia Europeană și de Orlen Lietuva AB.**

Semnături