



Zbierka súdnych rozhodnutí

ROZSUDOK SÚDNEHO DVORA (tretia komora)

z 12. januára 2023 *

„Odvolanie – Hospodárska súťaž – Zneužitie dominantného postavenia – Trh železničnej nákladnej dopravy – Rozhodnutie, ktorým sa konštatuje porušenie článku 102 ZFEÚ – Prístup tretích podnikov k infraštruktúre v správe litovskej národnej železničnej spoločnosti – Demontáž úseku železničnej trate – Pojem ‚zneužitie‘ – Skutočné alebo pravdepodobné vylúčenie konkurenta – Výkon neobmedzenej súdnej právomoci Všeobecným súdom – Zníženie výšky pokuty“

Vo veci C-42/21 P,

ktorej predmetom je odvolanie podľa článku 56 Štatútu Súdneho dvora Európskej únie, podané 27. januára 2021,

Lietuvos geležinkeliai AB, so sídlom vo Vilniuse (Litva), v zastúpení: K. Apel, W. Deselaers a P. Kirst, Rechtsanwälte,

odvolateľka,

ďalší účastníci konania:

Európska komisia, v zastúpení: A. Cleenewerck de Crayencour, A. Dawes, H. Leupold a G. Meessen, splnomocnení zástupcovia,

žalovaná v prvostupňovom konaní,

Orlen Lietuva AB, so sídlom v Mažeikiai (Litva), v zastúpení: C. Conte, avvocato, a C. Thomas, avocat,

vedľajší účastníci konania v prvostupňovom konaní,

SÚDNY DVOR (tretia komora),

v zložení: predsedníčka tretej komory K. Jürimäe (spravodajkyňa), sudcovia M. Safjan, N. Piçarra, N. Jääskinen a M. Gavalec,

generálny advokát: A. Rantos,

tajomník: M. Longar, referent,

* Jazyk konania: angličtina.

so zreteľom na písomnú časť konania a po pojednávaní z 27. apríla 2022,

po vypočutí návrhov generálneho advokáta 7. júla 2022,

vyhlásil tento

Rozsudok

- 1 Svojím odvolaním sa spoločnosť Lietuvos geležinkeliai AB (ďalej len „LG“) domáha zrušenia rozsudku Všeobecného súdu Európskej únie z 18. novembra 2020, Lietuvos geležinkeliai/Komisija (T-814/17, ďalej len „napadnutý rozsudok“, EU:T:2020:545), ktorým Všeobecný súd na jednej strane zamietol jej žalobu v rozsahu, v akom sa domáhala zrušenia rozhodnutia Komisie C(2017) 6544 final z 2. októbra 2017 týkajúceho sa konania podľa článku 102 ZFEÚ (vec AT.39813 – Baltic Rail) (ďalej len „sporné rozhodnutie“), a na druhej strane stanovil výšku pokuty, ktorá bola týmto rozhodnutím uložená spoločnosti LG, na 20 068 650 eur.

Právny rámec

Nariadenie (ES) č. 1/2003

- 2 Podľa článku 23 ods. 2 prvého pododseku písm. a) a článku 23 ods. 3 nariadenia Rady (ES) č. 1/2003 zo 16. decembra 2002 o vykonávaní pravidiel hospodárskej súťaže stanovených v článkoch [101] a [102 ZFEÚ] (Ú. v. ES L 1, 2003, s. 1; Mim. vyd. 08/002, s. 205):

„2. Komisia môže rozhodnutím uložiť podnikom alebo združeniam podnikov pokuty, keď úmyselne alebo z nedbalosti:

a) porušujú článok [101 ZFEÚ] alebo článok [102 ZFEÚ]...

...

3. Pri stanovení čiastky pokuty sa zohľadní závažnosť a doba trvania porušovania.“

- 3 Článok 31 tohto nariadenia stanovuje:

„Súdny dvor má neobmedzenú súdnu právomoc na preskúmanie rozhodnutí, v ktorých Komisia stanovila pokutu alebo pravidelné penále. Môže zrušiť, znížiť alebo zvýšiť uloženú pokutu alebo uložené pravidelné penále.“

Smernica 2001/14 ES

- 4 Odôvodnenie 5 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2001/14/ES z 26. februára 2001 o pridelovaní kapacity železničnej infraštruktúry, vyberaní poplatkov za používanie železničnej infraštruktúry a bezpečnostnej certifikácii (Ú. v. ES L 75, 2001, s. 29; Mim. vyd. 07/005, s. 404) znie:

„Na zabezpečenie transparentného a nediskriminačného prístupu k železničnej infraštruktúre pre všetky železničné podniky všetky potrebné informácie požadované s cieľom využitia prístupových práv sa majú uverejňovať v podmienkach použitia siete.“

- 5 V článku 5 ods. 1 tejto smernice sa uvádza:

„Železničné podniky majú na nediskriminačnom základe nárok na minimálny prístupový balík a traťový prístup k servisným zariadeniam opísaným v prílohe II. Poskytovanie služieb uvedených v bode 2 prílohy II sa musí zabezpečiť nediskriminačným spôsobom a požiadavky železničných podnikov sa môžu odmietnuť len vtedy, keď v trhových podmienkach existujú reálne alternatívy. Ak služby neponúka jeden manažér infraštruktúry, poskytovateľ ‚hlavnej infraštruktúry‘ sa musí snažiť o to, aby čo najviac uľahčil zabezpečenie týchto služieb.“

- 6 Článok 29 ods. 1 uvedenej smernice stanovuje:

„V prípade narušenia pohybu vlakov spôsobeného technickou poruchou alebo nehodou musí manažér infraštruktúry uskutočniť všetky opatrenia potrebné na obnovenie bežného stavu. V tomto zmysle vypracuje havarijný plán, v ktorom budú uvedené rôzne verejnoprávne subjekty, ktoré majú byť informované v prípade vážnych nehôd alebo vážneho narušenia pohybu vlakov.“

Okolnosti predchádzajúce sporu a sporné rozhodnutie

- 7 Skutočnosti predchádzajúce sporu a obsah sporného rozhodnutia sú uvedené v bodoch 1 až 48 napadnutého rozsudku. Na účely tohto odvolania ich možno zhrnúť takto.

Skutkový stav

- 8 LG je litovská národná železničná spoločnosť so sídlom vo Vilniuse (Litva). LG je verejnoprávny podnik, ktorého jediným akcionárom je Litovská republika. Ako vertikálne integrovaný podnik je LG manažérom železničnej infraštruktúry, ktorá však zostáva vo vlastníctve Litovskej republiky, a zároveň poskytovateľom služieb železničnej nákladnej a osobnej dopravy v Litve.
- 9 Orlen Lietuva AB (ďalej len „Orlen“) je podnik so sídlom v Juodeikiai, okres Mažeikiai (Litva), ktorý sa špecializuje na rafináciu surovej ropy a distribúciu rafinovaných ropných produktov. Orlen je 100 % dcérskou spoločnosťou poľského podniku PKN Orlen SA.
- 10 Orlen v rámci svojej činnosti prevádzkuje rôzne zariadenia v Litve vrátane veľkej rafinérie (ďalej len „rafinéria“) nachádzajúcej sa v Bugeniai v okrese Mažeikiai na severozápade Litvy v blízkosti hranice s Lotyšskom. Koncom prvého desaťročia 21. storočia sa 90 % produkcie rafinovaných ropných produktov tejto rafinérie prepravovalo po železnici, v dôsledku čoho bola Orlen jedným z najvýznamnejších zákazníkov spoločnosti LG.

- 11 Produkcia rafinérie Orlen dosahovala v tom čase približne 8 miliónov ton rafinovaných ropných produktov ročne. Tri štvrtiny tejto produkcie boli určené na vývoz, a to hlavne námornou dopravou. Cez Litvu sa tak do námorného terminálu Klaipėda (Litva) prepravovalo po železnici 4,5 až 5,5 milióna ton rafinovaných ropných produktov.
- 12 Zvyšok vyvážanej produkcie, teda približne 1 až 1,5 milióna ton, sa tiež prepravoval vlakom do Lotyšska alebo cez Lotyšsko a bol určený hlavne na spotrebu na estónskom a lotyšskom vnútornom trhu. Na približne 60 % tejto produkcie prepravovanej vlakom do Lotyšska alebo cez Lotyšsko sa využívala železničná trať „Bugeniai-Mažeikiai-Rengė“, čo je trasa vedúca z rafinérie nachádzajúcej sa v blízkosti železničného uzla Mažeikiai do mesta Rengė v Lotyšsku, ktorej úsek v dĺžke 34 km sa nachádza na litovskom území (ďalej len „krátka trasa do Lotyšska“). Na zvyšok tejto produkcie prepravovanej vlakom do Lotyšska alebo cez Lotyšsko sa využívala železničná trať „Bugeniai-Kužiai-Joniškis-Meitene“, čo je dlhšia trasa, ktorej úsek v dĺžke 152 km sa nachádza na litovskom území.
- 13 Na účely prepravy svojich produktov po krátkej trase do Lotyšska využívala Orlen služby spoločnosti LG pre litovskú časť trasy, konkrétne od rafinérie po lotyšskú hranicu. LG v tom čase uzavrela subdodávateľskú zmluvu s Latvias dzelzceļš, lotyšskou národnou železničnou spoločnosťou (ďalej len „LDZ“), na prepravu po tomto litovskom úseku trasy. Keďže LDZ nemala zákonné povolenia potrebné na nezávislý výkon svojich činností na litovskom území, pôsobila ako subdodávateľ spoločnosti LG. Po prechode cez hranicu LDZ pokračovala v preprave produktov spoločnosti Orlen na lotyšskom území.
- 14 Obchodné vzťahy medzi spoločnosťami Orlen a LG, ktoré sa týkali dopravných služieb spoločnosti LG v litovskej železničnej sieti vrátane dopravných služieb na krátkej trase do Lotyšska, sa riadili dohodou podpísanou v roku 1999 (ďalej len „dohoda z roku 1999“).
- 15 Dohoda z roku 1999 okrem toho, že upravovala tarify za dopravné služby účtované spoločnosťou LG, obsahovala najmä osobitný záväzok spoločnosti LG prepravovať náklad spoločnosti Orlen po krátkej trase do Lotyšska počas celého obdobia trvania dohody, t. j. do roku 2024.
- 16 Začiatkom roka 2008 vznikol medzi spoločnosťami LG a Orlen obchodný spor týkajúci sa taríf, ktoré Orlen platila za prepravu svojich ropných produktov.
- 17 V dôsledku tohto obchodného sporu Orlen zvažovala možnosť, že uzavrie zmluvu na služby železničnej prepravy svojho nákladu po krátkej trase do Lotyšska priamo so spoločnosťou LDZ, ako aj že presunie svoje námorné vývozné činnosti z mesta Klaipėda v Litve do námorných terminálov v mestách Riga a Ventspils v Lotyšsku.
- 18 Dňa 12. júna 2008 sa uskutočnilo stretnutie medzi spoločnosťami LG a Orlen, na ktorom bol spomenutý tento zámer presunúť vývoznú činnosť spoločnosti Orlen. Okrem toho vzhľadom na to, že Orlen sa od jari 2008 jednostranne rozhodla uplatňovať nižšiu sadzbu ako požadovala LG a zadržať zaplatenie rozdielu, LG začala 17. júla 2008 rozhodcovské konanie proti spoločnosti Orlen.
- 19 Dňa 28. júla 2008 LG oznámila spoločnosti Orlen, že s účinnosťou od 1. septembra 2008 vypovedá dohodu z roku 1999.

- 20 Dňa 2. septembra 2008 LG po zistení, že na niekoľkých desiatkach metrov došlo k deformácii železničnej trate (ďalej len „deformácia“), pozastavila dopravu na úseku 19 km krátkej trasy do Lotyšska medzi Mažeikiai a hranicou s Lotyšskom (ďalej len „železničná trať“), pričom sa odvolávala najmä na bezpečnostné dôvody.
- 21 Dňa 3. septembra 2008 LG vymenovala kontrolnú komisiu zloženú z vedúcich zamestnancov jej miestnej dcérskej spoločnosti na účely vyšetrovania dôvodov vzniku deformácie. Dňa 5. septembra 2008 predložila kontrolná komisia správu z vyšetrovania a technickú správu. Podľa správy z vyšetrovania bola deformácia spôsobená fyzickým poškodením mnohých prvkov tvoriacich konštrukciu železničnej trate. Z uvedenej správy o vyšetrovaní tiež vyplýva, že doprava musí zostať pozastavená „až do doby, kým nebudú ukončené všetky rekonštrukčné práce a opravy“. Stanoviská uvedené v tej istej správe z vyšetrovania boli potvrdené stanoviskami technickej správy.
- 22 V nadväznosti na stretnutie, ktoré sa konalo 22. septembra 2008, LDZ predložila 29. septembra 2008 spoločnosti Orlen ponuku na prepravu jej ropných produktov. Podľa spoločnosti Orlen bola táto ponuka „konkrétna a atraktívna“.
- 23 Od 3. októbra 2008 začala LG s úplnou demontážou železničnej trate. Koncom októbra 2008 bola železničná trať úplne demontovaná.
- 24 Dňa 17. októbra 2008 Orlen zaslala list spoločnosti LDZ, v ktorom potvrdila svoj zámer prepravovať približne 4,5 milióna ton ropných produktov z rafinérie do lotyšských námorných terminálov, následne sa 20. februára 2009 uskutočnilo stretnutie a na jar roku 2009 prebehli pokročilejšie rokovania.
- 25 V januári 2009 LG a Orlen uzavreli novú všeobecnú dohodu o preprave na dobu pätnástich rokov, t. j. do 1. januára 2024. Táto dohoda nahradila dočasnú dohodu, ktorá bola podpísaná 1. októbra 2008.
- 26 Rokovania medzi spoločnosťami Orlen a LDZ pokračovali až do konca júna 2009, kedy LDZ podala žiadosť o udelenie licencie na prevádzku na litovskej časti krátkej trasy do Lotyšska.
- 27 Dňa 10. novembra 2009 rozhodcovský súd vyhlásil, že jednostranná výpoveď dohody z roku 1999 spoločnosťou LG je protiprávna a že túto dohodu treba považovať za platnú až do 1. októbra 2008.
- 28 Podľa spoločnosti Orlen boli rokovania so spoločnosťou LDZ prerušené v polovici roka 2010, kedy táto spoločnosť definitívne dospela k záveru, že LG nemá v úmysle v krátkom čase opraviť železničnú trať. LDZ vtedy stiahla svoju žiadosť o licenciu na prevádzku na litovskej časti krátkej trasy do Lotyšska.

Správne konanie

- 29 Dňa 14. júla 2010 Orlen predložila Komisii formálnu sťažnosť podľa článku 7 nariadenia č. 1/2003.
- 30 Od 8. do 10. marca 2011 vykonala Komisia za pomoci vnútroštátnych orgánov hospodárskej súťaže Lotyšska a Litvy inšpekcie podľa článku 20 nariadenia č. 1/2003 v priestoroch spoločnosti LG vo Vilniuse a v priestoroch spoločnosti LDZ v Rige.

- 31 Dňa 6. marca 2013 Komisia rozhodla o začatí konania podľa článku 102 ZFEÚ proti spoločnosti LG.
- 32 Po tom, čo Komisia zaslala spoločnosti LG oznámenie o výhradách a následne list opisujúci skutkový stav, ku ktorým účastníci konania predložili svoje pripomienky, prijala 2. októbra 2017 sporné rozhodnutie.

Sporné rozhodnutie

Definícia relevantných trhov a dominantné postavenie spoločnosti LG na týchto trhoch

- 33 V spornom rozhodnutí Komisia vymedzila dva relevantné trhy dotknuté zneužitím dominantného postavenia vytýkaným spoločnosti LG, a to jednak dodávateľský trh správy železničnej infraštruktúry a jednak odberateľský trh poskytovania služieb železničnej prepravy ropných produktov.
- 34 Za relevantný geografický trh pre správu železničnej infraštruktúry sa považuje litovský vnútroštátny trh. Pokiaľ ide o relevantný geografický trh pre železničnú prepravu ropných produktov, Komisia sa na základe prístupu „východiskový bod – cieľový bod“, známeho ako „prístup O & D“, domnievala, že ide o trh železničnej nákladnej dopravy z rafinérie do troch námorných terminálov v mestách Klaipėda, Riga a Ventspils.
- 35 Komisia konštatovala, že podľa litovských právnych predpisov mala LG zákonný monopol na dodávateľskom trhu správy železničnej infraštruktúry v Litve. Podľa tejto právnej úpravy je verejná železničná infraštruktúra vlastníctvom Litovskej republiky a jej správou je poverená LG.
- 36 Komisia tiež konštatovala, že LG je s výnimkou zanedbateľného objemu prepravy zabezpečovaného spoločnosťou LDZ jediným podnikom pôsobiacim na odberateľskom trhu poskytovania služieb železničnej prepravy ropných produktov, v dôsledku čoho má dominantné postavenie na tomto trhu.

Zneužívajúce správanie

- 37 Komisia sa domnievala, že LG zneužila svoje dominantné postavenie manažéra železničnej infraštruktúry v Litve tým, že odstránila železničnú trať, čo mohlo mať protisúťažné účinky vylúčenia hospodárskej súťaže na trhu poskytovania služieb železničnej prepravy ropných produktov medzi rafinériou a susednými námornými terminálmi tým, že sa vytvorili prekážky vstupu na trh bez objektívneho odôvodnenia.
- 38 V odôvodneniach 182 až 201 sporného rozhodnutia sa Komisia predovšetkým domnievala, že úplným odstránením železničnej trate LG použila iné prostriedky než tie, ktorými sa vedie obvyklá hospodárska súťaž.
- 39 Komisia v tejto súvislosti uviedla po prvé, že LG vedela o zámere spoločnosti Orlen preorientovať sa na lotyšské námorné terminály s využitím služieb spoločnosti LDZ, po druhé, že LG odstránila trať veľmi unáhle bez zabezpečenia potrebných finančných prostriedkov a bez vykonania akýchkoľvek bežných prípravných opatrení na jej rekonštrukciu, po tretie, že odstránenie trate bolo v rozpore s bežnou praxou v odvetví, po štvrté, že LG si bola vedomá rizika, že v prípade

rekonštrukcie železničnej trate by prišla o celú činnosť prepravy produktov spoločnosti Orlen, a po piate, že LG podnikla kroky s cieľom presvedčiť litovskú vládu, aby železničnú trať nerekonštruovala.

- 40 Komisia poznamenala, že železničná trať umožňovala najkratšiu a najlacnejšiu trasu z rafinérie do lotyšského námorného terminálu. Podľa názoru Komisie táto trasa tiež vzhľadom na jej blízkosť k Lotyšsku a logistickej základni spoločnosti LDZ poskytovala spoločnosti LDZ veľmi výhodnú možnosť vstúpiť na litovský trh.
- 41 Pokiaľ ide o protisúťažné účinky vyplývajúce zo správania spoločnosti LG, Komisia sa v nadväznosti na analýzu vykonanú v odôvodneniach 202 až 324 sporného rozhodnutia domnievala, že odstránenie železničnej trate mohlo zabrániť spoločnosti LDZ vstúpiť na litovský trh železničnej nákladnej dopravy alebo prinajmenšom výrazne sťažiť jej vstup na tento trh, a to aj napriek tomu, že podľa názoru Komisie mala LDZ pred odstránením železničnej trate vierohodnú príležitosť prepravovať ropné produkty spoločnosti Orlen určené na vývoz po mori po krátkej trase do Lotyšska vedúcej z rafinérie do lotyšských námorných terminálov.
- 42 Podľa Komisie po odstránení železničnej trate musela akákoľvek železničná doprava z rafinérie do lotyšského námorného terminálu prechádzať po oveľa dlhšej trase na litovskom území. Komisia sa predovšetkým domnievala, že po odstránení železničnej trate by jedinou možnosťou spoločnosti LDZ ako konkurovať spoločnosti LG bolo pokúsiť sa pôsobiť na trase do Klaipėdy alebo na dlhšej trase do Lotyšska uvedenej v bode 12 tohto rozsudku. Z tohto dôvodu by LDZ bola nútená pôsobiť ďaleko od svojej logistickej základne v Lotyšsku a bola by závislá od služieb správy infraštruktúry svojho konkurenta, konkrétne od spoločnosti LG. Komisia sa za týchto okolností domnievala, že z pohľadu *ex ante* LDZ čelí značným obchodným rizikám, ktoré pravdepodobne nepodstúpi.
- 43 Komisia sa v odôvodneniach 325 až 357 sporného rozhodnutia tiež domnievala, že LG nepreukázala nijaké objektívne odôvodnenie na odstránenie železničnej trate, keďže uvedené vysvetlenia neboli vo vzájomnom súlade, niekedy si protirečili a boli málo presvedčivé.

Pokuta a príkaz

- 44 Komisia na základe usmernení k metóde stanovenia pokút uložených podľa článku 23 ods. 2 písm. a) nariadenia č. 1/2003 (Ú. v. EÚ C 210, 2006, s. 2) uložila spoločnosti LG vzhľadom na závažnosť a dĺžku trvania porušenia pokutu vo výške 27 873 000 eur.
- 45 Komisia takisto nariadila spoločnosti LG, aby ukončila porušovanie a aby jej v lehote troch mesiacov od oznámenia sporného rozhodnutia predložila návrh opatrení na tento účel.

Výrok sporného rozhodnutia

- 46 Články 1 a 2 sporného rozhodnutia znejú:

„Článok 1

[LG] tým, že odstránila železničnú trať medzi mestom Mažeikiai v Litve a lotyšskou hranicou, porušila článok 102 ZFEÚ. Porušovanie sa začalo 3. októbra 2008 a ku dňu prijatia tohto rozhodnutia stále pokračuje.

Článok 2

Za porušovanie uvedené v článku 1 sa [spoločnosti LG] ukladá pokuta vo výške 27 873 000 eur.

...

Konanie na Všeobecnom súde a napadnutý rozsudok

- 47 Návrhom podaným do kancelárie Všeobecného súdu 14. decembra 2017 podala LG žalobu, ktorou sa domáhala v prvom rade zrušenia sporného rozhodnutia a subsidiárne zníženia výšky pokuty, ktorá jej bola týmto rozhodnutím uložená.
- 48 Uznesením z 13. júla 2018 predseda tretej komory Všeobecného súdu vyhovel návrhu na vstup spoločnosti Orlen do konania ako vedľajšieho účastníka na podporu návrhov Komisie. Niektoré skutočnosti obsiahnuté v písomných podaniach hlavných účastníkov konania boli vo vzťahu k spoločnosti Orlen považované za dôverné.
- 49 Na podporu svojho návrhu na zrušenie sporného rozhodnutia LG uviedla päť žalobných dôvodov. Prvý z týchto žalobných dôvodov sa v podstate zakladá na zjavne nesprávnom posúdení a nesprávnom právnom posúdení pri uplatňovaní článku 102 ZFEÚ, pokiaľ ide o zneužívajúcu povahu správania spoločnosti LG, druhý na nesprávnom posúdení a nesprávnom právnom posúdení pri uplatňovaní článku 102 ZFEÚ, pokiaľ ide o posúdenie predmetného konania, tretí na porušení článku 296 ZFEÚ a článku 2 nariadenia č. 1/2003 z dôvodu nedostatočného vykonania dokazovania a nedostatku odôvodnenia, štvrtý, len vo svojej prvej časti, na pochybení pri určení výšky pokuty a piaty na nesprávnom uložení nápravného opatrenia.
- 50 Vo svojej žiadosti o zníženie výšky pokuty LG uviedla viacero námietok a v druhej časti svojho štvrtého žalobného dôvodu tvrdila, že táto výška pokuty je neprimeraná, a v podstate spochybnila po prvé percentuálny podiel hodnoty tržieb stanovený Komisiou pri faktore závažnosti, po druhé dobu trvania protiprávneho konania a po tretie rozhodnutie zahrnúť do základnej sumy dodatočnú sumu na účely odradenia.
- 51 Napadnutým rozsudkom Všeobecný súd zamietol všetky žalobné dôvody, ktoré LG predložila jednak na podporu svojho návrhu na zrušenie sporného rozhodnutia, ako aj svojho návrhu na zníženie výšky pokuty.
- 52 Všeobecný súd však v rámci výkonu svojej neobmedzenej súdnej právomoci znížil výšku pokuty a stanovil ju na 20 068 650 eur.
- 53 V zostávajúcej časti žalobu zamietol.

Konanie na Súdnom dvore a návrhy účastníkov konania

- 54 LG svojím odvolaním navrhuje, aby Súdny dvor:
- zrušil napadnutý rozsudok v celom rozsahu alebo čiastočne v rozsahu, v akom tento rozsudok zamietol jej žalobu o neplatnosť sporného rozhodnutia,
 - zrušil sporné rozhodnutie v celom rozsahu alebo čiastočne,

- subsidiárne zrušil alebo ešte viac znížil výšku pokuty, ktorá bola uložená spoločnosti LG, a
- uložil Komisii povinnosť nahradiť všetky trovy tohto konania, ako aj konania na Všeobecnom súde.

55 Komisia a Orlen navrhujú, aby Súdny dvor:

- zamietol odvolanie a
- uložil spoločnosti LG povinnosť nahradiť trovy konania.

O odvolaní

56 Na podporu svojho odvolania LG uvádza štyri odvolacie dôvody, z ktorých prvé tri v podstate smerujú k spochybneniu posúdenia existencie zneužitia dominantného postavenia, ktoré vykonal Všeobecný súd, a štvrtý sa týka posúdenia pokuty, ktorá jej bola uložená.

O prípustnosti niektorých tvrdení

- 57 Na úvod treba poznamenať, že účastníci konania predostreli svoje tvrdenia spolu s úvahami týkajúcimi sa skutkového rámca prejednávanej veci.
- 58 LG tak uvádza opis skutkových okolností, ktoré sa jej zdajú byť relevantné. Komisia poznamenáva, že tento opis je klamlivý a nesprávny, zatiaľ čo Orlen tvrdí, že uvedeným opisom sa LG snaží spochybniť skutkové okolnosti konštatované Všeobecným súdom.
- 59 Okrem toho Komisia vo svojich úvodných pripomienkach odkazuje na tlačovú správu predsedu predstavenstva a generálneho riaditeľa spoločnosti LG z 30. decembra 2019, ktorej prípustnosť a relevantnosť pre potreby tohto odvolania LG spochybňuje.
- 60 V tejto súvislosti stačí pripomenúť, že v súlade s článkom 256 ods. 1 ZFEÚ a článkom 58 prvým odsekom Štatútu Súdneho dvora Európskej únie sa odvolanie obmedzuje na právne otázky. Posúdenie rozhodujúcich skutkových okolností, ako aj hodnotenie dôkazov je vo výlučnej právomoci Všeobecného súdu. Posúdenie týchto skutočností a dôkazov teda nezakladá, s výnimkou prípadu ich skreslenia, právnu otázku, ktorá ako taká podlieha preskúmaniu Súdnym dvorom v rámci odvolacieho konania (rozsudok z 24. septembra 2020, Prysmian a Prysmian Cavi e Sistemi/Komisija, C-601/18 P, EU:C:2020:751, bod 126 ako aj citovaná judikatúra).
- 61 Z toho vyplýva, že rôzne skutkové tvrdenia a námietky musia byť vyhlásené za neprípustné.

O prvom odvolacom dôvode

Argumentácia účastníkov konania

- 62 Svojím prvým odvolacím dôvodom LG vytýka Všeobecnému súdu, že sa v bodoch 90 až 99 napadnutého rozsudku dopustil nesprávneho právneho posúdenia, keď na účely určenia existencie údajného zneužívajúceho konania nesprávne odmietol uplatniť test stanovený v bode 41 rozsudku z 26. novembra 1998, Bronner (C-7/97, EU:C:1998:569).
- 63 Tento test je uplatniteľný na prejednávajúcu vec, ktorá vyvoláva právnu otázku, či článok 102 ZFEÚ ukladá spoločnosti LG zákonnú povinnosť poskytnúť spoločnosti LDZ prístup k železničnej trati. V prejednávanej veci však neboli splnené kritériá súvisiace s uvedeným testom.
- 64 Konkrétne sa Všeobecný súd tým, že v bodoch 90 až 99 napadnutého rozsudku rozhodol, že ten istý test nie je v prejednávanej veci uplatniteľný, dopustil štyroch nesprávnych právnych posúdení.
- 65 Po prvé na rozdiel od toho, čo Všeobecný súd uviedol v bode 90 napadnutého rozsudku, ani v judikatúre Súdneho dvora, ani v návrhoch, ktoré predniesol generálny advokát Jacobs vo veci, v ktorej bol vydaný rozsudok z 26. novembra 1998, Bronner (C-7/97, EU:C:1998:569), citovaných Všeobecným súdom, neexistuje pravidlo, podľa ktorého sa kritériá vyplývajúce z tohto rozsudku uplatnia len v prípade potreby chrániť motiváciu dominantného podniku investovať do výstavby základných zariadení.
- 66 Po druhé na rozdiel od toho, čo Všeobecný súd rozhodol v bodoch 91 a 92 napadnutého rozsudku, neexistuje ani pravidlo, podľa ktorého tieto kritériá nie sú uplatniteľné, ak platný právny rámec už ukladá povinnosť dodávať predmetné služby.
- 67 V prvom rade by totiž neuplatnenie uvedených kritérií v takomto prípade vyžadovalo, aby vnútroštátne právo alebo sekundárne právo Únie vymedzovalo pôsobnosť primárneho práva Únie, čo je nezlučiteľné s prednosťou práva Únie a požiadavkou jednotného uplatňovania práva Únie v oblasti hospodárskej súťaže. Ďalej kontrola *ex post* podľa článku 102 ZFEÚ a právna úprava *ex ante* sledujú rôzne ciele. Bolo by v rozpore so zásadou právnej istoty, ak by podniky v regulovaných odvetviach podliehali odlišným právnym kritériám podľa článku 102 ZFEÚ. V prejednávanej veci napokon LG nemala žiadnu povinnosť poskytnúť spoločnosti LDZ prístup k železničnej trati v čase odstránenia železničnej trate, pretože LDZ v čase odstraňovania železničnej trate nepodala žiadosť o udelenie povolenia na prevádzku v Litve, ani ho nezískala. Táto okolnosť umožňuje odlíšiť prejednávajúcu vec od vecí, v ktorých bol vydaný rozsudok z 13. decembra 2018, Slovak Telekom/Komisía (T-851/14, EU:T:2018:929), a potom rozsudky z 25. marca 2021, Deutsche Telekom/Komisía (C-152/19 P, EU:C:2021:238), a z 25. marca 2021, Slovak Telekom/Komisía (C-165/19 P, EU:C:2021:239).
- 68 V týchto posledných uvedených rozsudkoch Súdny dvor rozlišoval medzi prístupom k infraštruktúre a podmienkami takéhoto prístupu. V prejednávanej veci sa zneužitie konštatované Všeobecným súdom týka skutočného odmietnutia poskytnúť prístup z dôvodu odstránenia železničnej trate. LG spresňuje, že toto odmietnutie prístupu sa netýkalo celej litovskej železničnej siete, ale len železničnej trate. Jej odstránenie nemožno oddeliť od podmienok tohto odstránenia.

- 69 Po tretie žiadne z ustanovení, ktoré Všeobecný súd uvádza v bodoch 96 a 97 napadnutého rozsudku, neukladá takému manažérovi infraštruktúry, akým je LG, „absolútnu právnu povinnosť“ poskytnúť prístup ku každej časti trate svojej siete, najmä ak sú k dispozícii alternatívne trasy. Ani jedno z týchto ustanovení takisto neukladá „absolútnu povinnosť“ obnoviť zničenú železničnú trať prostredníctvom riešenia, ktoré by manažér infraštruktúry považoval za neúčinné a ekonomicky neprimerané. V tomto zmysle LG odkazuje konkrétne na článok 5 smernice 2001/14 v spojení s odôvodnením 5 tejto smernice, ako aj na článok 29 ods. 1 tejto smernice.
- 70 Po štvrté v rozpore s tým, čo Všeobecný súd uviedol v bodoch 91 a 93 napadnutého rozsudku, neexistuje žiadne právne pravidlo, podľa ktorého by sa kritériá vyplývajúce z rozsudku z 26. novembra 1998, Bronner (C-7/97, EU:C:1998:569), neuplatňovali, ak dominantné postavenie vyplýva zo štátneho monopolu. Podľa bodu 23 rozsudku z 27. marca 2012, Post Danmark (C-209/10, EU:C:2012:172), ktorý cituje Všeobecný súd, je potrebné zohľadniť len skutočnosť, že takéto postavenie má pôvod v bývalom štátnom monopole.
- 71 V prejednávanej veci však nejde o to, či LG bola povinná poskytnúť prístup k funkčnej sieti vybudovanej v minulosti z verejných prostriedkov, ale o to, či bola podľa článku 102 ZFEÚ povinná investovať svoje vlastné zdroje do opravy a výmeny zanedbaného zariadenia, aby uľahčila prístup na relevantný trh a zvýhodnila ho pre určitého konkurenta na odberateľskom trhu. Vyváženie záujmov týchto dvoch spoločností je základom testu stanoveného v rozsudku z 26. novembra 1998, Bronner (C-7/97, EU:C:1998:569).
- 72 Komisia a Orlen navrhujú zamietnuť prvý odvolací dôvod ako nedôvodný.

Posúdenie Súdnym dvorom

- 73 Svojím prvým odvolacím dôvodom LG napáda najmä body 90 až 99 napadnutého rozsudku z dôvodu, že Všeobecný súd tým, že v prejednávanej veci odmietol uplatniť kritériá stanovené v bode 41 rozsudku z 26. novembra 1998, Bronner (C-7/97, EU:C:1998:569), použil nesprávne právne kritérium na účely posúdenia existencie zneužitia dominantného postavenia.
- 74 V bode 99 napadnutého rozsudku Všeobecný súd rozhodol, že Komisia sa nedopustila nesprávneho posúdenia, keď neposúdila, či sporné správanie, ktoré spočívalo, ako vyplýva z bodu 84 tohto rozsudku, v odstránení železničnej trate ako takom, spĺňalo podmienky týkajúce sa neudržateľnosti služby, ku ktorej bol odmietnutý prístup, a odstránenia akejkoľvek hospodárskej súťaže stanovené v bode 41 rozsudku z 26. novembra 1998, Bronner (C-7/97, EU:C:1998:569), a že s výhradou prípadného objektívneho odôvodnenia stačilo preukázať, že ide o správanie spôsobilé obmedziť hospodársku súťaž, a najmä predstavovať prekážku vstupu na trh.
- 75 V bodoch 90 až 98 uvedeného rozsudku Všeobecný súd odôvodnil tento záver vzhľadom na účel výnimočných okolností uvedených v rozsudku z 26. novembra 1998, Bronner (C-7/97, EU:C:1998:569), ktorý spočíva v zabezpečení toho, aby povinnosť dominantného podniku poskytnúť prístup k svojej infraštruktúre v konečnom dôsledku nenarušila hospodársku súťaž tým, že tento podnik zníži pôvodnú motiváciu vybudovať takúto infraštruktúru a investovať do nej. Všeobecný súd z toho v podstate vyvodil, že judikatúra vyplývajúca z rozsudku z 26. novembra 1998, Bronner (C-7/97, EU:C:1998:569), sa nemôže uplatniť, ak, ako v prejednávanej veci, uplatniteľný regulačný rámec už ukladá dominantnému podniku povinnosť dodávať alebo keď dominantné postavenie vyplýva zo štátneho monopolu, a to o to viac, ak predmetná infraštruktúra patrí štátu a bola vybudovaná a rozvinutá z verejných zdrojov.

- 76 Na účely posúdenia, či sú tieto úvahy, ako tvrdí LG, postihnuté nesprávnym právnym posúdením, treba pripomenúť, že článok 102 ZFEÚ zakazuje akékoľvek zneužívanie dominantného postavenia na vnútornom trhu či jeho podstatnej časti jedným alebo viacerými podnikateľmi, ak sa tým môže ovplyvniť obchod medzi členskými štátmi. Podnik v dominantnom postavení má totiž osobitnú zodpovednosť za to, aby svojím správaním nenarušil účinnú a neskreslenú hospodársku súťaž na vnútornom trhu (rozsudok z 25. marca 2021, Deutsche Telekom/Komisia, C-152/19 P, EU:C:2021:238, bod 40 a citovaná judikatúra).
- 77 Podľa ustálenej judikatúry Súdneho dvora pojem „zneužívanie dominantného postavenia“ v zmysle článku 102 ZFEÚ je objektívnym pojmom, ktorý sleduje také konanie podniku v dominantnom postavení, ktoré na trhu, kde práve z dôvodu prítomnosti takéhoto podniku je úroveň hospodárskej súťaže už oslabená, má vo svojom dôsledku zabrániť zachovaniu existujúcej úrovne hospodárskej súťaže na trhu alebo rozvoju tejto hospodárskej súťaže, a to s použitím iných prostriedkov, než ktoré ovládajú obvyklú súťaž výrobkov alebo služieb na základe plnení hospodárskych subjektov (rozsudok z 25. marca 2021, Deutsche Telekom/Komisia, C-152/19 P, EU:C:2021:238, bod 41 a citovaná judikatúra).
- 78 Preskúmanie zneužívajúcej povahy konania dominantného podniku podľa článku 102 ZFEÚ sa musí vykonať s prihliadnutím na všetky osobitné okolnosti veci (rozsudok z 25. marca 2021, Deutsche Telekom/Komisia, C-152/19 P, EU:C:2021:238, bod 42 a citovaná judikatúra).
- 79 Pokiaľ ide o praktiky spočívajúce v odmietnutí prístupu k infraštruktúre vyvinutej dominantným podnikom pre potreby svojej vlastnej činnosti, ktorú tento podnik vlastní, z judikatúry Súdneho dvora vyplýva, že takéto odmietnutie môže predstavovať zneužitie dominantného postavenia nielen pod podmienkou, že toto odmietnutie by mohlo vylúčiť akúkoľvek hospodársku súťaž na predmetnom relevantnom trhu zo strany žiadateľa o prístup, pričom by nemohlo byť objektívne odôvodnené, ale aj vtedy, ak by samotná infraštruktúra bola nevyhnutná pre výkon činnosti tohto žiadateľa o prístup v tom zmysle, že by za ňu neexistovala žiadna skutočná alebo potenciálna náhrada (pozri v tomto zmysle rozsudky z 26. novembra 1998, Bronner, C-7/97, EU:C:1998:569, bod 41, ako aj z 25. marca 2021, Deutsche Telekom/Komisia, C-152/19 P, EU:C:2021:238, body 43 a 44).
- 80 Uloženie týchto podmienok v bode 41 rozsudku z 26. novembra 1998, Bronner (C-7/97, EU:C:1998:569), bolo odôvodnené okolnosťami veci, v ktorej bol vydaný tento rozsudok, ktoré spočívali v tom, že dominantný podnik odmietol poskytnúť konkurentovi prístup k infraštruktúre, ktorú vyvinul pre potreby svojej vlastnej činnosti, s vylúčením akéhokoľvek iného konania (rozsudok z 25. marca 2021, Deutsche Telekom/Komisia, C-152/19 P, EU:C:2021:238, bod 45).
- 81 Po prvé, ako uviedol generálny advokát v bodoch 78 až 82 svojich návrhov, prípad zničenia infraštruktúry dominantným podnikom treba odlišovať od prípadu odmietnutia prístupu v zmysle judikatúry vyplývajúcej z rozsudku z 26. novembra 1998, Bronner (C-7/97, EU:C:1998:569).
- 82 Z vyššie uvedeného vyplýva, že táto judikatúra sa v podstate týka prípadu odmietnutia prístupu k infraštruktúre, ktorým si podnik v dominantnom postavení v konečnom dôsledku vyhradzuje infraštruktúru, ktorú vyvinul, pre svoje vlastné použitie (pozri v tomto zmysle rozsudok z 25. marca 2021, Deutsche Telekom/Komisia, C-152/19 P, EU:C:2021:238, bod 47). Uvedená

judikatúra sa týka, ako zdôraznil generálny advokát najmä v bode 80 svojich návrhov, udržiavania infraštruktúry, ktorej používanie si podnik v dominantnom postavení vyhradil na dosiahnutie okamžitého zisku.

- 83 Je zrejmé, že zničenie infraštruktúry naopak zahŕňa obetovanie určitého aktíva s prípadnými nákladmi spojenými s týmto zničením. Z dôvodu zničenia sa infraštruktúra stane nevyhnutne nepoužiteľnou nielen pre konkurentov, ale aj pre samotný podnik v dominantnom postavení.
- 84 V prejednávanej veci teda na rozdiel od tvrdení spoločnosti LG nevzniká „problém prístupu“ k infraštruktúre v zmysle judikatúry vyplývajúcej z rozsudku z 26. novembra 1998, Bronner (C-7/97, EU:C:1998:569).
- 85 Platí to o to viac, ako to napokon tvrdí aj LG, že vytýkané správanie sa týkalo len jedného úseku litovskej železničnej siete, a nebránilo potenciálnemu konkurentovi spoločnosti LG, aby prípadne k tejto sieti pristúpil iným spôsobom.
- 86 Po druhé z judikatúry Súdneho dvora tiež vyplýva, že kritériá stanovené v bode 41 rozsudku z 26. novembra 1998, Bronner (C-7/97, EU:C:1998:569), sú určené na vytvorenie spravodlivej rovnováhy medzi požiadavkami neskreslenej hospodárskej súťaže na jednej strane a slobodou uzatvárať zmluvy a vlastníckym právom podniku v dominantnom postavení na druhej strane. V tomto zmysle sa tieto kritériá majú uplatňovať v prípade odmietnutia prístupu k infraštruktúre, ktorej majiteľom je podnik v dominantnom postavení a ktorú vyvinul pre potreby svojej vlastnej činnosti prostredníctvom svojich vlastných investícií (pozri v tomto zmysle rozsudky z 26. novembra 1998, Bronner, C-7/97, EU:C:1998:569, point 37, a z 25. marca 2021, Deutsche Telekom/Komisia, C-152/19 P, EU:C:2021:238, bod 47).
- 87 Všeobecný súd sa teda nedopustil nesprávneho právneho posúdenia, keď v bodoch 90, 93 a 94 napadnutého rozsudku v podstate rozhodol, že uvedené kritériá sa vzhľadom na ich účel nemajú uplatniť, ak v situácii, ako je situácia v prejednávanej veci, bola predmetná infraštruktúra financovaná nie z vlastných investícií podniku v dominantnom postavení, ale z verejných zdrojov, a tento podnik nie je vlastníkom tejto infraštruktúry.
- 88 Po tretie treba pripomenúť, že Súdny dvor už rozhodol, že regulačná povinnosť môže byť relevantná na posúdenie zneužívajúceho správania v zmysle článku 102 ZFEÚ. Hoci existencia regulačnej povinnosti dominantného podniku poskytnúť prístup k predmetnej infraštruktúre nemôže Komisiu zbaviť povinnosti preukázať existenciu „zneužívania“ v zmysle článku 102 ZFEÚ, nič to nemení na tom, že uloženie takejto povinnosti má za následok, že dominantný podnik v skutočnosti nemôže odmietnuť poskytnúť prístup k tejto infraštruktúre bez toho, aby tým bola dotknutá jeho rozhodovacia nezávislosť vzhľadom na podmienky takéhoto prístupu (pozri v tomto zmysle rozsudok z 25. marca 2021, Deutsche Telekom/Komisia, C-152/19 P, EU:C:2021:238, body 57 a 58, ako aj citovanú judikatúru).
- 89 Všeobecný súd sa teda nedopustil nesprávneho právneho posúdenia, keď v bodoch 91 a 92 napadnutého rozsudku rozhodol, že kritériá stanovené v rozsudku z 26. novembra 1998, Bronner (C-7/97, EU:C:1998:569), sa nemajú uplatniť v prípade, že dominantný podnik podlieha povinnosti poskytnúť prístup k svojej infraštruktúre.
- 90 V prejednávanej veci však LG nespochybňuje, že podlieha povinnosti poskytnúť prístup k litovskej železničnej sieti. Spochybňuje sa len rozsah tejto povinnosti.

- 91 Zo všetkých vyššie uvedených úvah vyplýva, že na rozdiel od tvrdení predložených spoločnosťou LG nemožno odstránenie železničnej trate chápať ako odmietnutie prístupu v zmysle judikatúry vyplývajúcej z rozsudku z 26. novembra 1998, Bronner (C-7/97, EU:C:1998:569), ale musí byť prípadne považované za samostatnú formu zneužívania (pozri analogicky rozsudky zo 17. februára 2011, TeliaSonera Sverige, C-52/09, EU:C:2011:83, body 55 až 58, a z 10. júla 2014, Telefónica a Telefónica de España/Komisia, C-295/12 P, EU:C:2014:2062, bod 75). Kritériá stanovené v bode 41 rozsudku z 26. novembra 1998, Bronner (C-7/97, EU:C:1998:569), preto nie sú uplatniteľné na účely posúdenia predmetného správania.
- 92 Z toho vyplýva, že Všeobecný súd v bode 99 napadnutého rozsudku správne rozhodol, že Komisia nepochybila, keď neposúdila, či predmetné správanie spĺňa tieto kritériá.
- 93 Vzhľadom na všetky predchádzajúce dôvody treba prvý odvolací dôvod uvedený na podporu odvolania zamietnuť ako nedôvodný.

O druhom odvolacom dôvode

Argumentácia účastníkov konania

- 94 Svojím druhým odvolacím dôvodom LG tvrdí, že Všeobecný súd sa dopustil nesprávneho právneho posúdenia, keď rozhodol, že Komisia z právneho hľadiska dostatočne preukázala, že za okolností prejednávanej veci predstavuje odstránenie železničnej trate „zneužívanie“ v zmysle článku 102 ZFEÚ, a teda sám kvalifikoval toto odstránenie ako „zneužitie“.
- 95 Podľa spoločnosti LG Všeobecný súd v bodoch 168, 170, 177, 197, 204 a 231 napadnutého rozsudku rovnako ako Komisia založil túto kvalifikáciu na dvoch kumulatívnych prvkoch, a to na okolnosti, že k tomuto odstráneniu došlo „veľmi unáhlene“, a na okolnosti, že k uvedenému odstráneniu došlo „bez [predchádzajúceho] zabezpečenia potrebných finančných prostriedkov [zo strany spoločnosti LG]“. Ani jeden z týchto prvkov takúto kvalifikáciu neumožňuje.
- 96 Po prvé LG s odkazom na body 148, 164 a 168 napadnutého rozsudku zdôrazňuje, že Všeobecný súd pripustil, že LG mohla rozhodnúť o odstránení železničnej trate namiesto vykonania čiastočných opráv, ktoré by viedli k jej neskoršej výmene. Zneužitie, ktoré sa jej vytýka, sa teda týka len načasovania tohto odstránenia, t. j. od 3. októbra 2008. Keďže však načasovanie uvedeného odstránenia nemalo žiadny vplyv na jej náklady, rozhodnutie o okamžitom odstránení bolo rozumným manažérskym rozhodnutím. Okrem toho Všeobecný súd v bodoch 197, 204 a 209 tohto rozsudku konštatoval, že LG nesledovala žiadny protisúťažný úmysel.
- 97 Po druhé LG tvrdí, že očakávala, že dostane finančné prostriedky na rekonštrukciu železničnej trate, ktoré mali byť k dispozícii v okamihu realizácie väčšiny prác. S odkazom na body 152, 153, 160, 171, 174 až 176 a 196 napadnutého rozsudku LG tvrdí, že žiadosť o financovanie podala 2. októbra 2008, teda pred začatím prác na odstránení železničnej trate, že v tom čase, ako aj neskôr boli k dispozícii európske finančné prostriedky a že nekonala s protisúťažným úmyslom.
- 98 Tvrdí, že okolnosti uvedené Všeobecným súdom na účely konštatovania zneužívania, ktoré sa jej vytýka, v podstate nastali po 3. októbri 2008. V tejto súvislosti sa Všeobecný súd dopustil nesprávneho právneho posúdenia, keď v bodoch 164, 165, 170 a 178 toho istého rozsudku vyžadoval od spoločnosti LG povinnosť preukázať alebo odôvodniť čas odstránenia železničnej trate, pričom bolo úlohou Komisie zneužitie preukázať.

- 99 Okrem toho Všeobecný súd v bodoch 152 a 170 napadnutého rozsudku nevykonával konkrétnu analýzu svojho tvrdenia týkajúceho sa uskladnenia častí železničnej trate, ktoré sa dajú opätovne použiť, a ich opätovného použitia na iných tratiach siete. V každom prípade na začatie prípravných fáz projektu nie je potrebné vopred zabezpečiť potrebné finančné prostriedky na celý tento projekt.
- 100 LG vo svojej replike spresňuje, že tento odvolací dôvod založila len na dvoch prvkoch, ktoré Všeobecný súd systematicky uviedol a ktoré sa týkajú skutočnosti, že k odstráneniu železničnej trate došlo „veľmi unáhľene“ a bez toho, aby LG vopred zabezpečila potrebné finančné prostriedky. V každom prípade, aj keby bolo potrebné zahrnúť všetky štyri alebo päť prvkov uvedených v bodoch 42 a 194 napadnutého rozsudku, konštatovanie zneužitia by nebolo preukázané. Dodatočné dôkazy, ktoré sú vedľajšie alebo irelevantné, nemôžu preukázať takéto zneužitie.
- 101 LG okrem toho uviedla tvrdenia spochybňujúce každý z týchto piatich prvkov na pojednávaní.
- 102 Komisia tvrdí, že prvý odvolací dôvod nemá právny základ.
- 103 Orlen tvrdí, že tento odvolací dôvod je neúčinný a v každom prípade neprípustný v rozsahu, v akom spochybňuje posúdenia skutkového stavu a dôkazov vykonané Všeobecným súdom.

Posúdenie Súdnym dvorom

- 104 Svojím druhým odvolacím dôvodom LG vytýka Všeobecnému súdu, že sa dopustil nesprávneho právneho posúdenia, keď potvrdil kvalifikáciu odstránenia železničnej trasy, ktorú prijala Komisia, ako „zneužitie dominantného postavenia“ v zmysle článku 102 ZFEÚ. Podľa spoločnosti LG je táto kvalifikácia uvedená v bodoch 168, 170, 177, 197, 204 a 231 napadnutého rozsudku založená na dvoch kumulatívnych prvkoch, a to na okolnosti, že k tomuto odstráneniu došlo „veľmi unáhľene“, a na okolnosti, že k uvedenému odstráneniu došlo „bez [predchádzajúceho] zabezpečenia potrebných finančných prostriedkov [zo strany spoločnosti LG]“.
- 105 Keďže táto argumentácia je založená na predpoklade, že kvalifikácia odstránenia železničnej trasy ako „zneužitie dominantného postavenia“ sa zakladá výlučne na týchto dvoch prvkoch, treba konštatovať, že je založená na zjavne nesprávnom výklade napadnutého rozsudku.
- 106 Zo znenia napadnutého rozsudku ako celku, a najmä z jeho bodov 42, 83, 193, 194, 196 a 224 jednoznačne vyplýva, že Všeobecný súd zdôraznil, že Komisia v spornom rozhodnutí dospela k záveru, že toto odstránenie predstavuje „zneužitie dominantného postavenia“ v zmysle článku 102 ZFEÚ, práve s prihliadnutím na všetky skutkové a právne okolnosti, ktoré sprevádzali odstránenie železničnej trate.
- 107 Tieto okolnosti uvedené v bode 39 tohto rozsudku sa týkajú toho, že LG vedela o zámere spoločnosti Orlen preorientovať sa na lotyšské námorné terminály s využitím služieb spoločnosti LDZ, že odstránila trať veľmi unáhľene bez zabezpečenia potrebných finančných prostriedkov a bez vykonania akýchkoľvek bežných prípravných opatrení na jej rekonštrukciu, že odstránenie trate bolo v rozpore s bežnou praxou v odvetví, že LG si bola vedomá rizika, že v prípade rekonštrukcie železničnej trate by prišla o celú činnosť prepravy produktov spoločnosti Orlen a že LG podnikla kroky s cieľom presvedčiť litovskú vládu, aby železničnú trať nerekonštruovala.

- 108 Všeobecný súd až po tom, čo zamietol všetky tvrdenia predložené spoločnosťou LG s cieľom spochybníť tieto posúdenia, potvrdil dôvodnosť posúdení Komisie.
- 109 Okolnosť, že Všeobecný súd v bodoch 168, 170, 177, 197, 204 a 231 napadnutého rozsudku, ktoré LG spochybňuje, odkázal len na dva prvky uvedené v bodoch 39 a 107 tohto rozsudku, a to veľmi unáhlené odstránenie železničnej trate bez zabezpečenia potrebných finančných prostriedkov, nemôže vyvrátiť tento výklad napadnutého rozsudku. V týchto bodoch sa Všeobecný súd obmedzil na preskúmanie konkrétnych tvrdení súvisiacich s týmito okolnosťami, ktoré LG uviedla s cieľom spochybníť konštatovanie „zneužitia dominantného postavenia“ v zmysle článku 102 ZFEÚ.
- 110 Z toho vyplýva, že tento odvolací dôvod treba zamietnuť ako nedôvodný bez toho, aby bolo potrebné preskúmať tvrdenia týkajúce sa konkrétne týchto dvoch prvkov.
- 111 V každom prípade treba uviesť, ako to urobil generálny advokát v bodoch 99 až 102 svojich návrhov, že týmito tvrdeniami, ako aj tvrdeniami, ktoré boli oneskorene uvedené v replike a na pojednávaní s cieľom spochybníť ostatné okolnosti, ktoré odôvodnili konštatovanie zneužitia dominantného postavenia, sa LG v skutočnosti snaží dosiahnuť nové posúdenie skutkového stavu.
- 112 V prípade neuplatnenia akéhokoľvek skreslenia sú uvedené tvrdenia v súlade s judikatúrou citovanou v bode 60 tohto rozsudku neprípustné.
- 113 Vzhľadom na všetky vyššie uvedené dôvody treba druhý odvolací dôvod uvedený na podporu odvolania zamietnuť v celom rozsahu.

O treťom odvolacom dôvode

Argumentácia účastníkov konania

- 114 Svojím tretím odvolacím dôvodom LG tvrdí, že Všeobecný súd sa v bodoch 219 až 233 napadnutého rozsudku dopustil nesprávneho právneho posúdenia, keď kvalifikoval odstránenie železničnej trate ako také a bez ohľadu na predchádzajúce pozastavenie dopravy na tejto trati ako „správanie, ktoré je spôsobilé obmedziť hospodársku súťaž“.
- 115 Po prvé tento prístup Všeobecného súdu je založený na nesprávnom predpoklade, ktorý vyplýva z bodov 223, 225 a 227 napadnutého rozsudku. Podľa tohto predpokladu Všeobecného súdu možnosť, ktorá spočívala v počiatočných cielených opravách a následnej úplnej rekonštrukcii celej železničnej trate v lehote piatich rokov, ktorú LG označuje za „možnosť č. 1“, predstavuje vhodnú a ekonomicky rozumnú alternatívu možnosti spočívajúcej v úplnej a okamžitej rekonštrukcii železničnej trate, ktorú LG označuje ako „možnosť č. 2“. Všeobecný súd však nezamietol stanovisko spoločnosti LG zhrnuté v bodoch 150, 151 a 167 tohto rozsudku, podľa ktorého bola „možnosť č. 2“ jedinou vhodnou a ekonomicky rozumnou možnosťou, ale uspokojil sa s ponechaním tejto otázky bez odpovede v bode 168 uvedeného rozsudku. Za týchto podmienok sa LG domnieva, že na účely tohto odvolania treba vychádzať z toho, že „možnosť č. 2“ bola jedinou vhodnou a ekonomicky rozumnou možnosťou. Z toho vyvodzuje, že body 223, 225 a 227 toho istého rozsudku sú protirečivé a nezlučiteľné s výberom poslednej uvedenej možnosti.

- 116 Okrem toho body 223, 225 a 227 napadnutého rozsudku vychádzajú z nesprávneho predpokladu, podľa ktorého mohla byť železničná trasa uvedená do prevádzky „v krátkom čase“ vďaka počiatočným opravám v rámci možnosti č. 1. To však nie je tento prípad, keďže, ako LG tvrdila pred Všeobecným súdom, takéto opravy si vyžadovali, aby postupovala rovnako, najmä na účely získania finančných prostriedkov od Litovskej republiky alebo Únie, ako v prípade „možnosti č. 2“. Všeobecný súd túto skutočnosť nezohľadnil, čím si protirečil.
- 117 Po druhé si Všeobecný súd protirečil, keď v bode 225 napadnutého rozsudku rozhodol, že prvá etapa „možnosti č. 1“ zahŕňa „lokálne opravy“, hoci, ako to uznal v bode 164 tohto rozsudku, zahŕňala značné opravy pozdĺž celej železničnej trate.
- 118 Po tretie na rozdiel od toho, čo uviedol Všeobecný súd v bodoch 221 až 223 napadnutého rozsudku, LG zastáva názor, že nepodlieha absolútnej právnej povinnosti uviesť trať do normálneho stavu vykonaním počiatočných opráv podľa „možnosti č. 1“ a že si mohla legítimne zvoliť „možnosť č. 2“. To umožnilo obnovenie bežného stavu, pričom treba spresniť, že čas odstránenia trate, ktorý je nevyhnutný pri realizácii „možnosti č. 2“, je v tejto súvislosti irelevantný.
- 119 Po štvrté je v rozpore so zisteniami uvedenými v bodoch 24 a 25 napadnutého rozsudku tvrdenie v bode 225 tohto rozsudku, že účinok vylúčenia vyplýva z toho, že keď Orlen dospela k záveru, že LG nemá v úmysle opraviť železničnú trať v krátkom čase, LDZ stiahla svoju žiadosť o udelenie licencie na prevádzkovanie litovskej časti krátkej trate do Lotyšska. V týchto bodoch 24 a 25 Všeobecný súd konštatoval, že LDZ podala žiadosť o udelenie takejto licencie „do konca júna 2009“, t. j. po odstránení železničnej trate. Toto odstránenie teda nemalo žiadny vplyv na rozhodnutie stiahnuť žiadosť o udelenie licencie, ktoré bolo v skutočnosti spôsobené tým, že Orlen v polovici roka 2010 dospela k záveru, že LG nemá v úmysle v krátkom čase opraviť železničnú trať, ako to vyplýva z bodu 26 napadnutého rozsudku.
- 120 Po piate LG vo svojej replike dodáva, že okamžitá realizácia odstránenia železničnej trate nezhoršila situáciu existujúcu po predchádzajúcom pozastavení dopravy. V čase skutkových okolností, t. j. 3. októbra 2008, ak by nedošlo k odstráneniu, v podstate neexistovala „žiadna možnosť, že železničná trať bude v krátkom čase opäť uvedená do prevádzky“.
- 121 Komisia a Orlen navrhujú zamietnuť všetky tieto tvrdenia ako v podstate nedôvodné.

Posúdenie Súdnym dvorom

- 122 Svojím tretím odvolacím dôvodom LG vytyká Všeobecnému súdu, že sa v bodoch 219 až 233 napadnutého rozsudku dopustil nesprávneho právneho posúdenia.
- 123 V týchto bodoch Všeobecný súd preskúmal a zamietol tvrdenia spoločnosti LG smerujúce k spochybneniu posúdení Komisie, podľa ktorých odstránenie železničnej trate ako také, bez ohľadu na predchádzajúce pozastavenie dopravy na tejto trati, malo protisúťažné účinky vylúčenia hospodárskej súťaže.
- 124 Po prvej argumentácii založená na rozpore medzi bodom 168 napadnutého rozsudku a jeho bodmi 223, 225 a 227 vychádza z nesprávneho výkladu prvého z týchto bodov.

- 125 V bode 168 napadnutého rozsudku totiž Všeobecný súd vôbec neoznačil „možnosť č. 2“, ktorá zahŕňa úplnú a okamžitú rekonštrukciu železničnej trasy, ako jedinú vhodnú a ekonomicky rozumnú možnosť. Slovné spojenie „za predpokladu, ako tvrdí [LG], že možnosť č. 2 bola jedinou vhodnou a ekonomicky rozumnou možnosťou“ uvedené v tomto bode naopak jasne naznačuje, ako to LG navyše pripúšťa, že Všeobecný súd nerozhodol o otázke, či táto možnosť bola alebo nebola jedinou vhodnou a ekonomicky rozumnou možnosťou, s vylúčením prípadnej „možnosti č. 1“. Z toho vyplýva, že na rozdiel od názoru, ktorý zastáva LG, zjavne nemožno tvrdiť, že na účely tohto odvolania sa treba domnievať, že „možnosť č. 2“ bola jedinou vhodnou a ekonomicky rozumnou možnosťou.
- 126 Argumentáciu vychádzajúcu z takéhoto predpokladu, ktorá je založená na rozpornom odôvodnení, treba preto zamietnuť ako nedôvodnú.
- 127 Okrem toho v rozsahu, v akom LG spochybňuje úvahu uvedenú v bodoch 223, 225 a 227 napadnutého rozsudku, podľa ktorej mohla byť železničná trasa uvedená do prevádzky „v krátkom čase“ prostredníctvom počiatočných opráv, stačí konštatovať, že LG sa tým v skutočnosti a pod zámienkou odvolávania sa na údajný rozpor snaží spochybniť skutkové posúdenia Všeobecného súdu. Keďže LG netvrdí, že by Všeobecný súd tieto prvky skreslil, jej argumentácia je v súlade s judikatúrou uvedenou v bode 60 tohto rozsudku neprípustná.
- 128 Po druhé, pokiaľ ide o údajný rozpor medzi bodmi 164 a 225 napadnutého rozsudku, treba poznamenať, že v bode 164 tohto rozsudku Všeobecný súd uviedol, že z listu, ktorý 18. septembra 2008 zaslalo riaditeľstvo železničnej infraštruktúry spoločnosti LG rade pre strategické plánovanie, vyplýva, že je potrebné bezodkladne zrekonštruovať iba 1,6 km železničnej trate a že vady zistené na 19 km železničnej trate znamenali, že by sa mala „celá železničná trať opraviť v horizonte piatich rokov“. Všeobecný súd zastával názor, že problémy týkajúce sa 1,6 km z 19 km železničnej trate nemôžu odôvodniť jej úplné a okamžité odstránenie. Tiež konštatoval, že tento list neuvádza ani to, že celá oprava v horizonte piatich rokov musí obsahovať takéto úplné a okamžité odstránenie.
- 129 Pokiaľ ide o bod 225 napadnutého rozsudku, Všeobecný súd v ňom uviedol, že prvá etapa „možnosti č. 1“ spočívala vo vykonaní „lokálnych op[ráv] na tých úsekoch železničnej trate, ktoré neumožňovali bezpečnú železničnú dopravu“.
- 130 Toto konštatovanie sa však vôbec nezdá byť v rozpore s potrebou okamžitých opráv na časti železničnej trate ani s potrebou celej opravy v horizonte piatich rokov.
- 131 Argumentáciu založenú na rozpore medzi bodmi 164 a 225 napadnutého rozsudku treba teda zamietnuť ako nedôvodnú.
- 132 Po tretie, pokiaľ ide o tvrdenia smerujúce k spochybneniu bodov 221 až 223 napadnutého rozsudku, treba konštatovať, že vychádzajú zo samostatného a nesprávneho výkladu týchto bodov.
- 133 V bodoch 221 a 222 tohto rozsudku Všeobecný súd konštatoval, že spoločnosti LG ako manažérovi železničnej infraštruktúry prináleží okrem regulačnej povinnosti zaistiť bezpečnosť dopravy aj regulačná povinnosť minimalizovať poruchy a zlepšiť výkonnosť železničnej siete. V bode 223 uvedeného rozsudku Všeobecný súd uviedol, že LG ako dominantný podnik na relevantnom trhu mala tiež osobitnú zodpovednosť za to, aby svojím správaním nenarušila efektívnu a neskreslenú hospodársku súťaž na tomto trhu. Podľa Všeobecného súdu mala LG túto skutočnosť zohľadniť a vyhnúť sa vylúčeniu akejkoľvek možnosti v krátkom čase opätovne

uviesť železničnú trať do prevádzky prostredníctvom postupnej rekonštrukcie. V bode 224 toho istého rozsudku Všeobecný súd z toho vyvodil, že odstránením celej železničnej trate za okolností prejednávanej veci LG nezohľadnila túto osobitnú zodpovednosť, ktorú má podľa článku 102 ZFEÚ.

- 134 Okrem toho z bodov 225 a 229 napadnutého rozsudku vyplýva, že konštatovanie, že toto odstránenie železničnej trasy mohlo mať protisúťažné účinky vylúčenia hospodárskej súťaže na trhu, je založené jednak na okolnosti, že týmto odstránením LG zhoršila situáciu, ktorá existovala po pozastavení dopravy na tejto trati, a jednak na spôsoboch realizácie „možnosti č. 2“, a nie na samotnom výbere tejto možnosti namiesto „možnosti č. 1“.
- 135 Z týchto skutočností vyplýva, že na rozdiel od toho, čo tvrdí LG, jej Všeobecný súd neuložil „absolútnu právnu povinnosť“ uviesť železničnú trať do normálneho stavu vykonaním počiatočných opráv podľa „možnosti č. 1“. Naopak práve konkrétne podmienky realizácie „možnosti č. 2“ a účinky odstránenia železničnej trate odôvodňovali konštatovanie protisúťažných účinkov.
- 136 Túto argumentáciu preto treba zamietnuť ako nedôvodnú.
- 137 Po štvrté, ako vyplýva z použitia slova „navyš“ v štruktúre poslednej vety bodu 225 napadnutého rozsudku, odkaz v tomto bode na stiahnutie žiadosti spoločnosti LDZ o licenciu na prevádzku na litovskej časti krátkej trasy do Lotyšska predstavuje nadbytočnú úvahu.
- 138 Z toho vyplýva, že argumentáciu spoločnosti LG založenú na rozpore medzi týmto bodom a bodmi 24 a 25 tohto rozsudku treba zamietnuť ako neúčinnú.
- 139 Po piate, keďže LG vo svojej replike po prvýkrát tvrdí, že okamžitá realizácia odstránenia železničnej trate nezhoršila situáciu existujúcu po pozastavení dopravy na tejto trati, jej argumentácia je neprípustná z dôvodu jej oneskorenia. Okrem toho smeruje k spochybneniu skutkového posúdenia, ktoré v súlade s judikatúrou citovanou v bode 60 tohto rozsudku nepatrí do právomoci Súdneho dvora v štádiu odvolania.
- 140 Vzhľadom na všetky predchádzajúce dôvody treba tretí odvolací dôvod uvedený na podporu odvolania zamietnuť v celom rozsahu.

O štvrtom odvolacom dôvode

Tvrdenia účastníkov konania

- 141 Svojím štvrtým odvolacím dôvodom LG vytýka Všeobecnému súdu, že sa dopustil nesprávneho právneho posúdenia pri posudzovaní pokuty, ktorá jej bola uložená.
- 142 V tejto súvislosti LG zdôrazňuje, že z bodov 98, 196, 204 a 209 napadnutého rozsudku vyplýva, že podľa Všeobecného súdu sa sporné rozhodnutie a posúdenia Komisie neopierali o konštatovanie protisúťažného úmyslu spoločnosti LG.

- 143 V rámci preskúmania tvrdení v štádiu preskúmania pokuty založených na novosti právnej teórie prijatej v spornom rozhodnutí a závažnosti porušenia, ktoré sa vytýka spoločnosti LG, však Všeobecný súd poukázal na takýto úmysel. Svedčia o tom formulácie v bodoch 339, 368 a 374 napadnutého rozsudku, podľa ktorých „cieľom“ vytýkaného správania „je udržať konkurentov mimo trhu“ alebo bolo uskutočnené „s cieľom udržať konkurentov mimo trhu“.
- 144 Všeobecný súd si teda protirečil. Tento rozpor v odôvodnení mal vplyv na posúdenie Všeobecného súdu týkajúce sa potreby uloženia pokuty a prípadne jej primeranej výšky, ako aj závažnosti porušenia. V prípade neexistencie tohto rozporu mal Všeobecný súd uznať novosť právnej teórie, na ktorej sa zakladá sporné rozhodnutie, a mohol zaujať iný prístup k závažnosti porušenia v prípade neexistencie protisúťažného úmyslu, a teda k výkonu svojej neobmedzenej právomoci.
- 145 Vo svojej replike LG v tejto súvislosti dodáva, že keďže konštatovanie takého úmyslu je nesprávne, posúdenie vykonané Všeobecným súdom by mohlo byť zmenené, bez ohľadu na akékoľvek iné faktory, ktoré Všeobecný súd prípadne zohľadnil. V každom prípade nemožno vylúčiť, že výška pokuty stanovená Všeobecným súdom by bola nižšia, ak by tento súd nevychádzal z rozporného odôvodnenia a z údajného úmyslu spoločnosti LG držať konkurentov mimo trhu.
- 146 Na pojednávaní LG ďalej dodala, že Všeobecný súd v bode 399 napadnutého rozsudku v štádiu výpočtu pokuty zohľadnil závažnosť porušenia, ktorá je založená na protisúťažnom úmysle. Všeobecný súd tým, že odkázal na protisúťažný úmysel ako na kritérium posúdenia závažnosti, zmenil základné kritériá porušenia konštatované Komisiou, a tým prekročil svoje právomoci.
- 147 Komisia uvádza, že tento odvolací dôvod je neúčinný.

Posúdenie Súdnym dvorom

- 148 Štvrtým odvolacím dôvodom LG vytýka Všeobecnému súdu rozporné odôvodnenie. Všeobecný súd teda na jednej strane v bodoch 169, 204 a 209 napadnutého rozsudku výslovne vylúčil existenciu protisúťažného úmyslu pri svojom preskúmaní konštatovania zneužitia dominantného postavenia. Na druhej strane však poukázal na takýto úmysel v bodoch 339, 368 a 374 tohto rozsudku a zohľadnil ho pri výpočte výšky pokuty v bodoch 397 až 406 uvedeného rozsudku. Tento rozpor a zohľadnenie protisúťažného úmyslu v štádiu výpočtu pokuty mali vplyv na výkon neobmedzenej právomoci Všeobecným súdom, a v dôsledku toho na výšku pokuty, ktorá jej bola uložená.
- 149 Tento odvolací dôvod je neúčinný. Aj za predpokladu, že by si Všeobecný súd protirečil, ako to tvrdí LG, takýto rozpor by nemohol odôvodniť zrušenie napadnutého rozsudku ani viesť k prehodnoteniu výšky pokuty Súdnym dvorom.
- 150 Všeobecný súd totiž po tom, čo zamietol všetky dôvody zákonnosti smerujúce k zrušeniu sporného rozhodnutia a všetky výhrady, ktoré vzniesla LG na podporu svojho návrhu na zníženie výšky pokuty, v bodoch 389 až 406 napadnutého rozsudku prehodnotil výšku pokuty. Na základe tohto prehodnotenia Všeobecný súd stanovil túto pokutu na 20 068 650 eur, ktorá je podstatne nižšia než suma stanovená Komisiou, pričom vôbec nepoukázal na protisúťažný úmysel.
- 151 V tejto súvislosti treba pripomenúť, že v súlade s článkom 261 ZFEÚ a článkom 31 nariadenia č. 1/2003 má Všeobecný súd, pokiaľ ide o pokuty stanovené Komisiou, neobmedzenú právomoc.

- 152 Všeobecný súd je oprávnený, aby nad rámec jednoduchého preskúmania zákonnosti týchto pokút nahradil posúdenie Komisie svojím posúdením, a v dôsledku toho zrušil, znížil alebo zvýšil uloženú pokutu alebo penále (rozsudky z 22. novembra 2012, E.ON Energie/Komisia, C-89/11 P, EU:C:2012:738, bod 124 a citovaná judikatúra, ako aj z 18. marca 2021, Pometon/Komisia, C-440/19 P, EU:C:2021:214, bod 136).
- 153 Naopak Súdny dvor v prípade, že v rámci konania o odvolaní rozhoduje o právnych otázkach, nemôže z dôvodu spravodlivého zaobchádzania nahradiť svojím posúdením posúdenie Všeobecného súdu rozhodujúceho v rámci výkonu svojej neobmedzenej súdnej právomoci o výške pokút uložených podnikom za porušenie práva Únie. Konštatovať, že Všeobecný súd sa dopustil nesprávneho právneho posúdenia z dôvodu neprimeranej výšky pokuty, je teda potrebné len v prípade, že by Súdny dvor dospel k záveru, že výška sankcie je nielen neprimeraná, ale aj prehnaná, ba dokonca disproporčná (rozsudky z 22. novembra 2012, E.ON Energie/Komisia, C-89/11 P, EU:C:2012:738, body 125 a 126, ako aj citovaná judikatúra, a z 18. marca 2021, Pometon/Komisia, C-440/19 P, EU:C:2021:214, bod 137).
- 154 Okrem toho z ustálenej judikatúry vyplýva, že Všeobecný súd je pri výkone svojej neobmedzenej súdnej právomoci viazaný určitými povinnosťami, medzi ktoré patria povinnosť odôvodnenia, ktorú má podľa článku 36 Štatútu Súdneho dvora Európskej únie, uplatniteľného na Všeobecný súd podľa článku 53 prvého odseku toho istého štatútu, ako aj zásada rovnosti zaobchádzania (pozri v tomto zmysle rozsudky z 18. decembra 2014, Komisia/Parker Hannifin Manufacturing a Parker-Hannifin, C-434/13 P, EU:C:2014:2456, bod 77, ako aj citovanú judikatúru, a z 18. marca 2021, Pometon/Komisia, C-440/19 P, EU:C:2021:214, bod 138).
- 155 V prejednávanej veci sa v súlade s článkom 23 ods. 3 nariadenia č. 1/2003 posúdenie výšky pokuty Všeobecným súdom riadilo, ako vyplýva z bodov 394, 395, 397 a 404 napadnutého rozsudku, zohľadnením závažnosti spáchaného porušenia a dĺžky jeho trvania. V bodoch 399 až 402 napadnutého rozsudku Všeobecný súd z dôvodu závažnosti predmetného porušenia zohľadnil povahu tohto porušenia, situáciu spoločnosti LG na relevantných trhoch a geografický rozsah uvedeného porušenia.
- 156 Z odôvodnenia uvedeného v bodoch 398 až 406 napadnutého rozsudku jednoznačne vyplýva, ako konštatoval aj generálny advokát v bodoch 151 a 153 až 155 svojich návrhov, že prehodnotenie výšky pokuty nie je vôbec založené na zohľadnení akéhokoľvek protisúťažného úmyslu.
- 157 Z toho vyplýva, že aj za predpokladu, že by Všeobecný súd pri posudzovaní tvrdení predložených spoločnosťou LG na podporu jej návrhov na zrušenie sporného rozhodnutia a zníženie výšky pokuty sám sebe protirečil, pokiaľ ide o existenciu alebo neexistenciu protisúťažného úmyslu, takýto rozpor by v každom prípade nemal vplyv na prehodnotenie výšky pokuty Všeobecným súdom.
- 158 Tvrdenia spoločnosti LG založené na rozpornom odôvodnení napadnutého rozsudku sú preto v každom prípade neúčinné.
- 159 Okrem toho, pokiaľ má LG v úmysle požiadať Súdny dvor, aby preskúmal výkon neobmedzenej súdnej právomoci Všeobecným súdom, stačí konštatovať, že vzhľadom na judikatúru pripomenutú v bode 153 tohto rozsudku LG nepredložila dôkazy, ktoré by preukazovali, že výška pokuty, ako ju znížil Všeobecný súd, je nielen neprimeraná, ale aj prehnaná, ba dokonca disproporčná.

- 160 Vzhľadom na všetky predchádzajúce úvahy sa musí štvrtý odvolací dôvod zamietnuť v celom rozsahu.
- 161 Keďže žiadny z dôvodov uvádzaných na podporu tohto odvolania nebol prijatý, odvolanie treba zamietnuť v celom rozsahu.

O trovách

- 162 Podľa článku 138 ods. 1 Rokovacieho poriadku Súdneho dvora uplatniteľného na konanie o odvolaní na základe článku 184 ods. 1 uvedeného rokovacieho poriadku je účastník konania, ktorý vo veci nemal úspech, povinný nahradiť trovy konania, ak to bolo v tomto zmysle navrhnuté.
- 163 Keďže Komisia a Orlen navrhli uložiť spoločnosti LG povinnosť nahradiť trovy konania a LG nemala úspech vo svojich dôvodoch, je opodstatnené rozhodnúť tak, že LG znáša svoje vlastné trovy konania a je povinná nahradiť trovy konania, ktoré vynaložili Komisia a Orlen.

Z týchto dôvodov Súdny dvor (tretia komora) rozhodol takto:

1. Odvolanie sa zamieta.

2. Spoločnosť Lietuvos geležinkeliai AB znáša svoje vlastné trovy konania a je povinná nahradiť trovy konania, ktoré vynaložili Európska komisia a spoločnosť Orlen Lietuva AB.

Podpisy