



Prese un informācija

Eiropas Savienības Vispārējā tiesa
PAZIŅOJUMS PRESEI Nr. 140/20
Luksemburgā, 2020. gada 18. novembrī

Spriedums lietā T-814/17
Lietuvos geležinkelai AB/Komisija

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

Naudas sods, kas šim uzņēmumam ir noteikts par attiecīgo pārkāpumu, tomēr ir samazināts no 27 873 000 uz 20 068 650 EUR

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

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

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

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

Saņēmusi *Orlen* iesniegto sūdzību, Komisija 2017. gada 2. oktobra lēmumā secināja, ka, nojaukdams strīdīgo sliežu ceļu, *LG* ir ļaunprātīgi izmantojis savu dominējošo stāvokli kā Lietuvas dzelzceļa infrastruktūras pārvaldītājs, jo tas traucēja *LDZ* iekļūt tirgū, ko veidoja naftas produktu dzelzceļa pārvadājumi no *Orlen* pārstrādes rūpnīcas uz jūras termināļiem Klaipēdā, Rīgā un Ventspilī (turpmāk tekstā – “konkrētais tirgus”). Par šo pārkāpumu Komisija noteica *LG* naudas sodu 27 873 000 EUR apmērā un lika tam izbeigt Savienības konkurences tiesību pārkāpumu.

LG par Komisijas lēmumu iesniedza prasību Eiropas Savienības Vispārējā tiesā.

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

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

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

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

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

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

Runājot par strīdīgā sliežu ceļa nojaukšanas ietekmi uz LDZ iespēju jūras eksportam paredzētos *Orlen* naftas produktus transportēt no pārstrādes rūpnīcas uz Latvijas jūras termināļiem, Vispārējā tiesa norāda – tas, ka Lietuvā ir jāizmanto garākais maršruts, kas ir vairāk izmantots nekā īsā maršruta Lietuvas daļa, LDZ radīja lielākus riskus, ka varētu rasties konflikti par sliežu ceļiem, nenoteiktību attiecībā uz papildu dzelzceļa pakalpojumu kvalitāti un izmaksām, kā arī riskus, kas ir saistīti ar to, ka nav informācijas un pārskatāmības saistībā ar nosacījumiem iekļūšanai tirgū, un tāpēc **lielāku atkarību no Lietuvas dzelzceļa tīkla pārvaldītāja**. Turklāt Vispārējā tiesa piebilst, ka 2008. un 2009. gadā *Orlen* naftas produktu transporta izmaksas garākajos maršrutos uz Latvijas jūras termināļiem bija augstākas nekā maršrutā uz Klaipēdu. Līdz ar to Komisijai nevar pārnest, ka tā būtu pieļāvusi kādu kļūdu vērtējumā, secinādama, ka **garākie maršruti uz Latvijas jūras termināļiem nebūtu bijuši konkurētspējīgi salīdzinājumā ar maršrutu uz Klaipēdu**.

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

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

ATGĀDINĀJUMS. Apelācijas sūdzību, kas attiecas tikai uz tiesību jautājumiem, par Vispārējās tiesas nolēmumu var iesniegt Tiesā divu mēnešu un desmit dienu laikā no nolēmuma paziņošanas brīža.

ATGĀDINĀJUMS. Prasības atcelt tiesību aktus ir vērstas uz to, lai atceltu Savienības iestāžu tiesību aktus, kas ir pretrunā Savienības tiesībām. Noteiktos apstākļos dalībvalstis, Eiropas iestādes un privātpersonas var celt prasību atcelt tiesību aktu Tiesā vai Vispārējā tiesā. Ja prasība ir pamatota, tiesību akts tiek atcelts. Attiecīgajai iestādei ir jānovērš iespējamās nepilnības tiesiskajā regulējumā, kas radušās sakarā ar tiesību akta atcelšanu.

Neoficiāls dokuments plašsaziņas līdzekļu vajadzībām, kas Vispārējai tiesai nav saistošs.

[Pilns sprieduma teksts](#) tiek publicēts CURIA tīmekļvietnē pasludināšanas dienā.

Kontaktpersona presei: Gítte Stadler ☎ (+352) 4303 3127