



Kontakty z Mediami
i Informacja

Sąd Unii Europejskiej
KOMUNIKAT PRASOWY nr 140/20
Luksemburg, 18 listopada 2020 r.

Wyrok w sprawie T-814/17
Lietuvos geležinkeliai AB / Komisja

Sąd utrzymał w mocy decyzję Komisji stwierdzającą nadużycie pozycji dominującej przez litewską państwową spółkę kolejową na litewskim rynku kolejowych przewozów towarowych

Kwota grzywny nałożonej na tę spółkę za przedmiotowe naruszenie została jednak obniżona z 27 873 000 EUR do 20 068 650 EUR

Lietuvos geležinkeliai AB („LG”), będący litewską państwową spółką kolejową, jest jednocześnie zarządcą infrastruktury kolejowej oraz podmiotem świadczącym usługi transportu kolejowego na Litwie. LG, działając jako podmiot świadczący wspomniane usługi, zawarło w 1999 r. umowę handlową z Orlen Lietuva AB („Orlen”), litewską spółką naftową należącą do polskiego przedsiębiorstwa naftowego PKN Orlen SA, w celu świadczenia na jego rzecz usług transportu kolejowego na terytorium litewskim. Umowa ta dotyczyła w szczególności transportu produktów ropopochodnych z dużej rafinerii położonej w Bugeniai na północnym zachodzie Litwy, w pobliżu granicy z Łotwą, do litewskiego terminala morskiego w Kłajpedzie w celu przewożenia tych produktów do Europy Zachodniej.

W związku z zaistniałym w 2008 r. między LG a Orlenem sporem dotyczącym opłat za usługi transportu kolejowego objęte umową, Orlen wziął pod uwagę możliwość przesunięcia swojej działalności w zakresie eksportu morskiego z Kłajpedy do terminali morskich w Rydze i Windawie na Łotwie i w tym kontekście możliwość powierzenia Latwijas dzelzceļš, łotewskiej państwowej spółce kolejowej („LDZ”), transportu jego produktów z rafinerii w Bugeniai. W celu przewozu jego produktów do łotewskich terminali morskich Orlen zamierzał korzystać z linii kolejowej biegnącej od jego rafinerii do miasta Rengé na Łotwie („krótka trasa”) – linii, którą wykorzystywano do tej pory w celu obsługi rynków łotewskiego i estońskiego.

W dniu 2 września 2008 r., w następstwie deformacji drogi kolejowej na odcinku kilkudziesięciu metrów na krótkiej trasie, LG, działając jako zarządca infrastruktury kolejowej, zawiesiło ruch na odcinku tej trasy o długości 19 km („sporna droga kolejowa”). Od dnia 3 października 2008 r. LG przystąpiło do całkowitego demontażu spornej drogi kolejowej, który zakończono przed upływem października 2008 r.

Następnie Orlen, uznawszy, że LG nie miało zamiaru naprawić w krótkim czasie spornej drogi kolejowej, musiał zrezygnować z projektu korzystania z usług LDZ¹.

W następstwie skargi złożonej przez Orlen Komisja, decyzją z dnia 2 października 2017 r., stwierdziła, że likwidując sporną drogę kolejową, LG nadużyło pozycji dominującej jako zarządca litewskiej infrastruktury kolejowej, ponieważ uniemożliwiło LDZ wejście na rynek transportu kolejowego produktów ropopochodnych z rafinerii Orleń do terminali morskich w Kłajpedzie, Rydze i Windawie („rynek właściwy”). Za to naruszenie Komisja nałożyła na LG grzywnę w wysokości 27 873 000 EUR i nakazała temu przedsiębiorstwu zaprzestać naruszenia prawa konkurencji Unii.

¹ Na rozprawie LG i LDZ potwierdziły jednak, że rozpoczęto wreszcie prace związane z odbudową spornej drogi kolejowej i że miały one się zakończyć w grudniu 2019 r., zaś sporna droga kolejowa powinna zostać otwarta dla ruchu przed końcem lutego 2020 r.

LG wniosło skargę na decyzję Komisji do Sądu Unii Europejskiej.

W ogłoszonym dzisiaj wyroku Sąd wskazał przede wszystkim, że LG, jako zarządca litewskiej infrastruktury kolejowej zajmujący pozycję dominującą, odpowiada na podstawie prawa Unii oraz prawa krajowego za zapewnienie dostępu do publicznej infrastruktury kolejowej, a także za zapewnienie dobrego stanu technicznego tej infrastruktury oraz bezpiecznego i nieprzerwanego ruchu kolejowego, a **w przypadku zakłóceń w ruchu kolejowym – za podjęcie wszelkich niezbędnych środków w celu przywrócenia normalnej sytuacji**. Poza tym LG zajmuje pozycję dominującą na rynku zarządzania infrastrukturą kolejową, która to pozycja wynika z dawnego monopolu prawnego, i nie zainwestowało w sieć kolejową, która należy do państwa litewskiego.

W tym kontekście Sąd stwierdził, że rozpatrywane zachowanie, mianowicie likwidacja spornej drogi kolejowej, **nie może być analizowane w świetle utrwalonego orzecznictwa dotyczącego odmowy udzielenia dostępu do kluczowej infrastruktury**, które ustanawia wyższy próg pozwalający stwierdzić, że praktyka ma charakter nadużycia, niż próg zastosowany w zaskarżonej decyzji. **Takie zachowanie powinno być bowiem rozpatrywane jako zachowanie, które może stanowić przeszkodę w wejściu na rynek poprzez utrudnienie dostępu do tego rynku i wywołanie w ten sposób antykonkurencyjnego skutku w postaci wykluczenia.**

Następnie Sąd potwierdził, że **LG nie wykazało, iż** po pojawieniu się wspomnianej deformacji na spornej drodze kolejowej i po dokonaniu szczegółowej oceny stanu całej tej drogi **owa droga znajdowała się w stanie, który uzasadniał jej natychmiastową likwidację w całości**. W tym względzie Sąd stwierdził, że Komisja słusznie wykazała, iż problemy dotyczące 1,6 km na 19 km spornej drogi kolejowej nie mogły uzasadniać jej całkowitej i natychmiastowej likwidacji. W każdym razie obowiązujące ramy regulacyjne nakładały na LG **nie tylko obowiązek zapewnienia bezpieczeństwa swojej sieci kolejowej, ale również obowiązek minimalizowania zakłóceń i poprawy wydajności tej sieci**.

Jeśli chodzi o argument LG, zgodnie z którym natychmiastowa likwidacja spornej drogi kolejowej w całości, po której miała nastąpić całkowita i natychmiastowa jej odbudowa, do której LG – jak twierdzi – zamierzało początkowo przystąpić, była korzystniejsza z ekonomicznego punktu widzenia niż przeprowadzenie natychmiastowych ukierunkowanych napraw, po których miała nastąpić całkowita, ale rozłożona w czasie odbudowa, Sąd stwierdził, **że ponieważ LG nie dysponowało finansowaniem niezbędnym do rozpoczęcia prac związanych z odbudową** i nie przeszło przez normalne etapy przygotowawcze w celu wykonania takich prac, **nie miało ono żadnego powodu, aby przystąpić do likwidacji spornej drogi kolejowej w dużym pośpiechu**. Podobnie Komisja nie popełniła błędu, ustalając, że demontaż drogi kolejowej jeszcze przed rozpoczęciem prac remontowych **stanowił wyjątkowo nietypowe zachowanie w sektorze kolejowym**.

Poza tym Sąd potwierdził, że skoro LG posiada pozycję dominującą nie tylko jako zarządca infrastruktury kolejowej, ale również na rynku właściwym, to na tym przedsiębiorstwie spoczywała szczególna odpowiedzialność za to, by swym zachowaniem nie naruszać skutecznej i niezakłóconej konkurencji na tym rynku. W związku z tym w chwili podjęcia decyzji w przedmiocie rozwiązania kwestii deformacji spornej drogi kolejowej LG powinno było wziąć pod uwagę tę odpowiedzialność i uniknąć wykluczenia wszelkiej możliwości przywrócenia ruchu na spornej drodze kolejowej w krótkiej perspektywie czasu. Tymczasem likwidując całą sporną drogę kolejową, LG nie uwzględniło tej odpowiedzialności, ponieważ jego zachowanie utrudniło dostęp do rynku właściwego.

Jeśli chodzi o wpływ likwidacji spornej drogi kolejowej na możliwość transportowania przez LDZ przeznaczonych na eksport drogą morską produktów ropopochodnych Orlenu z rafinerii do łotewskich terminali morskich, Sąd wskazał, że konieczność korzystania na Litwie z dłuższej i bardziej uczęszczanej trasy niż litewska część krótkiej trasy wiązała się dla LDZ z większym ryzykiem konfliktu szlaków kolejowych, niepewnością co do jakości i kosztu dodatkowych usług kolejowych, a także ryzykiem dotyczącym braku informacji i przejrzystości odnośnie do warunków wejścia na rynek, a co za tym idzie, **z większą zależnością od zarządcy litewskiej sieci kolejowej**. Ponadto Sąd stwierdził, że w latach 2008 i 2009 koszty transportu produktów

ropopochodnych Orlenu były wyższe na dłuższych trasach do łotewskich terminali morskich niż na trasie do Kłajpedy. W konsekwencji nie można zarzucić Komisji żadnego błędu w ocenie, która uznała, że **dłuższe trasy do łotewskich terminali morskich nie były konkurencyjne w porównaniu z trasą do Kłajpedy.**

W tych okolicznościach Sąd **oddalił** w istocie **skargę LG w całości.**

Jednakże, w ramach przysługującego mu nieograniczonego prawa orzekania w dziedzinie ustalania grzywien, Sąd, mając na względzie wagę naruszenia i czas jego trwania, **uznał za właściwe obniżenie kwoty grzywiny nałożonej na LG z 27 873 000 EUR do 20 068 650 EUR.**

UWAGA: Odwołanie od orzeczenia Sądu, ograniczone do kwestii prawnych, może zostać wniesione do Trybunału w terminie dwóch miesięcy i dziesięciu dni od dnia zawiadomienia o tym orzeczeniu.

UWAGA: Celem skargi o stwierdzenie nieważności jest doprowadzenie do uznania za nieważne aktów instytucji Unii, które są sprzeczne z prawem Unii. Państwa członkowskie, instytucje wspólnotowe oraz jednostki mogą, pod pewnymi warunkami, wnieść skargę o stwierdzenie nieważności do Trybunału Sprawiedliwości lub Sądu. Jeżeli skarga jest zasadna, stwierdza się nieważność aktu. Instytucja, której to dotyczy, powinna zarządzić ewentualnej próżni prawnej spowodowanej nieważnością tego aktu.

Dokument nieoficjalny, sporządzony na użytek mediów, który nie wiąże Sądu.

[Pełny tekst](#) wyroku jest publikowany na stronie internetowej CURIA w dniu ogłoszenia.

Osoba odpowiedzialna za kontakty z mediami: Ireneusz Kolowca ☎ (+352) 4303 2793