



Prensa e Información/

Tribunal General de la Unión Europea
COMUNICADO DE PRENSA n.º 140/20
Luxemburgo, 18 de noviembre de 2020

Sentencia en el asunto T-814/17
Lietuvos geležinkeliai AB/Comisión

El Tribunal General confirma la decisión de la Comisión por la que se declara el abuso de posición dominante de la sociedad nacional de ferrocarriles de Lituania en el mercado lituano del transporte ferroviario de mercancías

No obstante, se reduce el importe de la multa impuesta a esta sociedad por la infracción en cuestión, pasando de 27 873 000 a 20 068 650 euros

Lietuvos geležinkeliai AB («LG»), la sociedad nacional de ferrocarriles de Lituania, es tanto administradora de las infraestructuras ferroviarias como proveedor de servicios de transporte por ferrocarril en Lituania. En su condición de este último, en 1999 LG celebró un acuerdo comercial con la sociedad Orlen Lietuva AB («Orlen»), una sociedad petrolera lituana propiedad de la petrolera polaca PKN Orlen SA, con el fin de prestarle servicios de transporte por ferrocarril en territorio lituano. Este acuerdo se refería, en particular, al transporte de productos petrolíferos procedentes de una importante refinería perteneciente a Orlen, situada en Bugeniai, al noroeste de Lituania, cerca de la frontera con Letonia, al puerto marítimo lituano de Klaipėda para transportar esos productos a Europea Occidental.

A raíz de un litigio surgido en 2008 entre LG y Orlen acerca de las tarifas de los servicios de transporte por ferrocarril objeto del acuerdo, Orlen se planteó trasladar sus actividades de exportación marítima desde Klaipėda a los puertos marítimos de Riga y de Ventspils, en Letonia, y, en ese contexto, encomendar el transporte de sus productos procedentes de la refinería de Bugeniai a Latvijas dzelzceļš («LDZ»), la sociedad nacional de ferrocarriles de Letonia. Para transportar la carga a los puertos marítimos letones, Orlen pretendía utilizar una línea ferroviaria que unía su refinería con Rengė, en Letonia («ruta corta»), línea que había utilizado hasta entonces para abastecer los mercados letones y estonios.

Debido a una deformación de la vía férrea de unas decenas de metros en la ruta corta, el 2 de septiembre de 2008, en su calidad de administradora de las infraestructuras ferroviarias, LG suspendió el tráfico en un tramo de 19 km de esa ruta («vía férrea controvertida»). A partir del 3 de octubre de 2008, LG procedió al desmantelamiento completo de la vía férrea controvertida, que concluyó antes de finales del mes de octubre de 2008.

Posteriormente, al considerar que LG no tenía intención de reparar la vía férrea controvertida a corto plazo, Orlen tuvo que renunciar a su proyecto de recurrir a los servicios de LDZ. ¹

A raíz de una denuncia presentada por Orlen, la Comisión concluyó, mediante Decisión de 2 de octubre de 2017, que, al suprimir la vía férrea controvertida, LG había abusado de su posición dominante como administradora de las infraestructuras ferroviarias lituanas, puesto que impidió a LDZ entrar en el mercado del transporte ferroviario de productos petrolíferos desde la refinería de Orlen a los puertos marítimos de Klaipėda, de Riga y de Ventspils («mercado de que se trata»). Por esta infracción, la Comisión impuso a LG una multa de 27.873.000 euros y le ordenó que pusiera fin a la violación del Derecho de la competencia de la Unión.

¹ En la vista, LG y LDZ confirmaron, no obstante, que las obras de reconstrucción de la vía férrea controvertida se habían iniciado finalmente y que estaba previsto que concluyeran en diciembre de 2019, por lo que esta vía férrea debía reabrirse al tráfico antes de que finalizase el mes de febrero de 2020.

LG interpuso un recurso contra la Decisión de la Comisión ante el Tribunal General de la Unión Europea.

Mediante su sentencia de hoy, el Tribunal General señala, en primer lugar, que, en su condición de administradora de las infraestructuras ferroviarias lituanas en situación de posición dominante, LG tiene la responsabilidad, en virtud del Derecho de la Unión y del Derecho nacional, de conceder acceso a las infraestructuras ferroviarias públicas y de garantizar el buen estado técnico de esas infraestructuras y un tráfico ferroviario seguro e ininterrumpido, y, **en caso de perturbación del tráfico ferroviario, de adoptar todas las medidas necesarias para restablecer la situación normal**. Por otra parte, esta empresa ocupa una posición dominante en el mercado de la administración de infraestructuras ferroviarias derivada de un antiguo monopolio legal, y no ha invertido en la red ferroviaria, que pertenece al Estado lituano.

En este contexto, el Tribunal General considera que el comportamiento en cuestión, esto es, la supresión de la vía férrea controvertida, **no puede apreciarse a la luz de la jurisprudencia establecida en materia de denegación de acceso a infraestructuras esenciales**, que fija un umbral más elevado para declarar el carácter abusivo de una práctica que el aplicado en la Decisión impugnada. En efecto, **dicho comportamiento debe analizarse como un acto que pueda obstaculizar la entrada en el mercado dificultando el acceso a este y dar lugar, por tanto, a un efecto de exclusión contrario a la competencia**.

A continuación, el Tribunal General confirma que **LG no logró demostrar que**, tras la aparición de la deformación en cuestión en la vía férrea controvertida y la evaluación detallada del estado de su totalidad, **esta se encontrara en un estado que justificara su supresión integral inmediata**. A este respecto, el Tribunal General considera que la Comisión acreditó correctamente que los problemas que afectaban a un tramo de 1,6 km de los 19 km de la vía férrea controvertida no podían justificar su supresión completa e inmediata. En cualquier caso, el marco reglamentario aplicable imponía a LG **no solo la obligación de garantizar la seguridad de su red ferroviaria, sino también la de minimizar las perturbaciones y mejorar el rendimiento de esa red**.

Por lo que respecta a la alegación de LG de que la supresión integral inmediata de la vía férrea controvertida, seguida de su reconstrucción completa e inmediata, que LG afirma haber previsto en un principio, era económicamente más ventajosa que hacer una serie de reparaciones concretas inmediatas seguidas de una reconstrucción completa pero escalonada, el Tribunal General señala que, **al no disponer de la financiación necesaria para iniciar las obras de reconstrucción** o no haber seguido las fases preparatorias normales para hacer esas obras, **LG no tenía ninguna razón para proceder a suprimir la vía férrea controvertida a toda prisa**. Asimismo, la Comisión no incurrió en error al determinar que el desmantelamiento de una vía férrea antes incluso de que las obras de renovación se hubieran iniciado **constituía un comportamiento sumamente inusual en el sector ferroviario**.

Además, el Tribunal General confirma que, dado que LG ocupaba una posición dominante no solo como administradora de la infraestructura ferroviaria, sino también en el mercado de que se trata, tenía una responsabilidad especial de no perjudicar el desarrollo de una competencia efectiva y no falseada en ese mercado. Por consiguiente, en el momento de decidir la solución que debía darse a la deformación de la vía férrea controvertida, LG tendría que haber tenido en cuenta esa responsabilidad y haber evitado eliminar cualquier posibilidad de reanudar a corto plazo el funcionamiento de dicha vía férrea. Sin embargo, al suprimir la totalidad de la vía férrea controvertida, LG no asumió esa responsabilidad, ya que su comportamiento dificultó el acceso al mercado de que se trata.

En cuanto al modo en que la supresión de la vía férrea controvertida afectó a la posibilidad de que LDZ transportara los productos petrolíferos de Orlen destinados a la exportación marítima desde la refinería hasta los puertos marítimos letones, el Tribunal General indica que el hecho de tener que utilizar en Lituania una ruta más larga y más transitada que la parte lituana de la ruta corta suponía para LDZ mayores riesgos de conflictos de surcos ferroviarios, una incertidumbre en cuanto a la calidad y el coste de los servicios ferroviarios complementarios y riesgos derivados de la falta de información y transparencia acerca de las condiciones de entrada en el mercado y, en

consecuencia, **una mayor dependencia de la administradora de la red ferroviaria lituana.** Además, el Tribunal General señala que, en 2008 y en 2009, los costes del transporte de productos petrolíferos de Orlen eran más altos en las rutas más largas hacia los puertos marítimos letones que en la ruta a Klaipėda. Por lo tanto, no puede reprocharse a la Comisión ningún error de apreciación por haber concluido que **las rutas más largas hacia los puertos marítimos letones no habrían sido competitivas en comparación con la ruta a Klaipėda.**

Por estas razones, el Tribunal General **desestima**, esencialmente, **el recurso de LG en su totalidad.**

Sin embargo, en el ejercicio de su competencia jurisdiccional plena en materia de fijación de multas, y teniendo en cuenta el índice de gravedad y la duración de la infracción, el Tribunal General **considera oportuno reducir el importe de la multa impuesta a LG de 27.873.000 a 20.068.650 euros.**

NOTA: Contra las resoluciones del Tribunal General puede interponerse recurso de casación ante el Tribunal de Justicia, limitado a las cuestiones de Derecho, en un plazo de dos meses y diez días a partir de la notificación de la resolución.

NOTA: El recurso de anulación sirve para solicitar la anulación de los actos de las instituciones de la Unión contrarios al Derecho de la Unión. Bajo ciertos requisitos, los Estados miembros, las instituciones europeas y los particulares pueden interponer recurso de anulación ante el Tribunal de Justicia o ante el Tribunal General. Si el recurso se declara fundado, el acto queda anulado y la institución de que se trate debe colmar el eventual vacío jurídico creado por la anulación de dicho acto.

Documento no oficial, destinado a los medios de comunicación y que no vincula al Tribunal General.

El [texto íntegro](#) de la sentencia se publica en el sitio CURIA el día de su pronunciamiento

Contactos con la prensa: Cristina López Roca ☎ (+352) 4303 3667