



Stampa e Informazione

Tribunale dell'Unione europea  
**COMUNICATO STAMPA n. 140/20**  
Lussemburgo, 18 novembre 2020

Sentenza nella causa T-814/17  
Lietuvos geležinkeliai AB/Commissione

---

**Il Tribunale conferma la decisione della Commissione con cui è stato accertato l'abuso di posizione dominante della società nazionale delle ferrovie della Lituania nel mercato lituano del trasporto ferroviario di merci**

*L'ammontare dell'ammenda inflitta a tale società per la violazione di cui trattasi è tuttavia ridotto e passa da EUR 27 873 000 a EUR 20 068 650*

La Lietuvos geležinkeliai AB (LG), società nazionale delle ferrovie della Lituania, è al contempo gestore delle infrastrutture ferroviarie e fornitore di servizi di trasporto ferroviario in Lituania. In quest'ultima qualità, la LG ha stipulato, nel 1999, un accordo commerciale con la società Orlen Lietuva AB (in prosieguo «Orlen»), una società petrolifera lituana posseduta dall'impresa petrolifera polacca PKN Orlen SA, al fine di fornirle servizi di trasporto ferroviario nel territorio lituano. Tale accordo riguardava in particolare il trasporto di prodotti petroliferi provenienti da un'importante raffineria appartenente all'Orlen situata a Bugeniai, nella Lituania nordoccidentale, vicino al confine con la Lettonia, verso il terminale marittimo di Klaipėda (Lituania) ai fini del trasporto di tali prodotti nell'Europa occidentale.

In seguito a una controversia, sorta nel 2008, tra la LG e l'Orlen in relazione alle tariffe dei servizi di trasporto ferroviario oggetto dell'accordo, l'Orlen ha previsto di reindirizzare le proprie attività di esportazione marittima in partenza da Klaipėda verso i terminali marittimi di Riga e di Ventspils (Lettonia) e, in tale contesto, di affidare il trasporto dei propri prodotti provenienti dalla raffineria di Bugeniai alla Latvijas dzelzceļš (LDZ), società nazionale delle ferrovie della Lettonia. Per trasportare le proprie merci verso i terminali marittimi lettoni, l'Orlen prevedeva l'utilizzo di una linea ferroviaria che andava dalla sua raffineria a Rengė, in Lettonia (in prosieguo «l'itinerario breve»), linea che aveva sino ad allora utilizzato per rifornire i mercati lettoni e estoni.

A causa di una deformazione della ferrovia di alcune dozzine di metri sull'itinerario breve, la LG, nella sua qualità di gestore delle infrastrutture ferroviarie, il 2 settembre 2008, ha sospeso il traffico su un tratto di 19 km di tale itinerario (in prosieguo «la ferrovia controversa»). A partire dal 3 ottobre 2008, la LG ha proceduto allo smantellamento completo della ferrovia controversa che è terminato prima della fine del mese di ottobre 2008.

Successivamente, considerando che la LG non aveva intenzione di riparare la ferrovia controversa a breve termine, l'Orlen ha dovuto rinunciare al suo progetto di ricorrere ai servizi della LDZ <sup>1</sup>.

La Commissione, in seguito a una denuncia presentata dall'Orlen, con decisione del 2 ottobre 2017, ha concluso che, rimuovendo la ferrovia controversa, la LG aveva abusato della sua posizione dominante in quanto gestore delle infrastrutture ferroviarie lituane nei limiti in cui essa ha impedito alla LDZ di accedere al mercato del trasporto ferroviario di prodotti petroliferi dalla raffineria dell'Orlen verso i terminali marittimi di Klaipėda, di Riga e di Ventspils (in prosieguo «il mercato di cui trattasi»). Per tale violazione, la Commissione ha inflitto alla LG un'ammenda di EUR 27 873 000 e le ha ordinato di porre fine alla violazione del diritto della concorrenza dell'Unione.

---

<sup>1</sup> In udienza, la LG e la LDZ hanno tuttavia confermato che i lavori di ricostruzione della ferrovia controversa erano finalmente iniziati e dovevano terminare nel dicembre 2019 e che tale ferrovia doveva essere riaperta al traffico prima della fine del mese di febbraio 2020.

La LG ha proposto un ricorso dinanzi al Tribunale dell'Unione europea avverso la decisione della Commissione.

Con la sua sentenza odierna, il Tribunale rileva, anzitutto, che, nella sua qualità di gestore, in situazione di posizione dominante, delle infrastrutture ferroviarie lituane, la LG è incaricata, in forza del diritto dell'Unione e del diritto nazionale, di concedere l'accesso alle infrastrutture ferroviarie pubbliche nonché di garantire il buono stato tecnico di tali infrastrutture e un traffico ferroviario sicuro e ininterrotto e, **in caso di perturbazione del traffico ferroviario, di adottare tutte le misure necessarie al fine di ripristinare la normalità**. Inoltre, tale impresa detiene una posizione dominante nel mercato della gestione delle infrastrutture ferroviarie che deriva da un precedente monopolio legale, e non ha investito nella rete ferroviaria, che appartiene allo Stato lituano.

In tale contesto, il Tribunale considera che il comportamento di cui trattasi, ossia la rimozione della ferrovia controversa, **non può essere valutato alla luce della giurisprudenza consolidata in materia di rifiuto di fornire l'accesso ad infrastrutture essenziali**, che fissa una soglia per accertare l'abusività di una pratica più elevata rispetto a quella applicata nella decisione impugnata. Infatti, **un siffatto comportamento deve essere analizzato come una condotta tale da ostacolare l'ingresso nel mercato rendendo l'accesso a quest'ultimo più difficile e da comportare così un effetto di preclusione anticoncorrenziale**.

Il Tribunale conferma, poi, che la **LG non è riuscita a dimostrare che**, dopo la comparsa della deformazione di cui trattasi sulla ferrovia controversa e la valutazione dettagliata dello stato complessivo di quest'ultima, **la stessa si trovava in uno stato che giustificava la sua rimozione integrale immediata**. A tale riguardo, il Tribunale considera che la Commissione ha accertato correttamente che problemi riguardanti un segmento di 1,6 km sui 19 km della ferrovia controversa non potevano giustificare la sua rimozione completa e immediata. In ogni caso, il quadro normativo applicabile imponeva alla LG **non soltanto l'obbligo di garantire la sicurezza della sua rete ferroviaria ma anche quello di minimizzare le perturbazioni e di migliorare le prestazioni di tale rete**.

Per quanto riguarda l'argomento della LG secondo cui la rimozione integrale e immediata della ferrovia controversa, seguita dalla sua ricostruzione completa e immediata, che la LG afferma di aver inizialmente previsto, era economicamente più vantaggiosa che effettuare riparazioni mirate immediate seguite da una ricostruzione completa ma scaglionata, il Tribunale constata che, **non disponendo del finanziamento necessario per iniziare i lavori di ricostruzione** e non avendo seguito le fasi preparatorie normali ai fini dell'esecuzione di lavori del genere, **la LG non aveva alcun motivo di procedere in tutta fretta alla rimozione della ferrovia controversa**. Parimenti, è senza incorrere in errori che la Commissione ha accertato che procedere allo smantellamento di una ferrovia, ancor prima dell'inizio dei lavori di rinnovo, **costituiva un comportamento estremamente insolito nel settore ferroviario**.

Inoltre, il Tribunale conferma che, dato che la LG deteneva una posizione dominante non soltanto in quanto gestore dell'infrastruttura ferroviaria ma anche nel mercato di cui trattasi, incombeva alla stessa la responsabilità particolare di non pregiudicare una concorrenza effettiva e leale in tale mercato. Pertanto, al momento di decidere circa la soluzione da apportare alla deformazione della ferrovia controversa, la LG avrebbe dovuto tener conto di tale responsabilità ed evitare di eliminare ogni possibilità di rimettere in funzione la ferrovia controversa a breve termine. Tuttavia, rimuovendo integralmente la ferrovia controversa, la LG non ha assunto tale responsabilità nei limiti in cui il suo comportamento ha reso più difficile l'accesso al mercato di cui trattasi.

Riguardo all'impatto della rimozione della ferrovia controversa sulla possibilità per la LDZ di trasportare i prodotti petroliferi dell'Orlen destinati all'esportazione marittima dalla raffineria ai terminali marittimi lettoni, il Tribunale rileva che il fatto di dover utilizzare, in Lituania, un itinerario più lungo e più frequentato rispetto alla parte lituana dell'itinerario breve comportava per la LDZ rischi di conflitti di tracce ferroviarie più elevati, incertezza riguardo alla qualità e al costo dei servizi ferroviari complementari nonché rischi associati alla mancanza di informazioni e di trasparenza sulle condizioni di ingresso nel mercato e, pertanto, **una dipendenza maggiore nei confronti del gestore della rete ferroviaria lituana**. Inoltre, il Tribunale osserva che, nel 2008 e nel 2009, i

costi del trasporto di prodotti petroliferi dell'Orlen erano più elevati sugli itinerari più lunghi verso i terminali marittimi lettoni che sull'itinerario verso Klaipėda. Di conseguenza, nessun errore di valutazione può essere addebitato alla Commissione per essere giunta alla conclusione che **gli itinerari più lunghi verso i terminali marittimi lettoni non sarebbero stati competitivi rispetto all'itinerario verso Klaipėda.**

In tali circostanze, il Tribunale, in sostanza, **respinge integralmente il ricorso della LG.**

Tuttavia, nell'esercizio della sua competenza estesa al merito in materia di fissazione di ammende, il Tribunale, in considerazione della gravità e della durata della violazione, **ritiene opportuno ridurre l'importo dell'ammenda inflitta alla LG da EUR 27 873 000 a EUR 20 068 650.**

---

**IMPORTANTE:** Contro la decisione del Tribunale, entro due mesi e dieci giorni a decorrere dalla data della sua notifica, può essere proposta dinanzi alla Corte un'impugnazione, limitata alle questioni di diritto.

**IMPORTANTE:** Il ricorso di annullamento mira a far annullare atti delle istituzioni dell'Unione contrari al diritto dell'Unione. A determinate condizioni, gli Stati membri, le istituzioni europee e i privati possono investire la Corte di giustizia o il Tribunale di un ricorso di annullamento. Se il ricorso è fondato, l'atto viene annullato. L'istituzione interessata deve rimediare all'eventuale lacuna giuridica creata dall'annullamento dell'atto.

---

*Documento non ufficiale ad uso degli organi d'informazione che non impegna il Tribunale.*

*Il [testo integrale](#) della sentenza è pubblicato sul sito CURIA il giorno della pronuncia*

*Contatto stampa: Eleonora Montserrat Pappalettere 📞 (+352) 4303 8575*