



Recopilación de la Jurisprudencia

SENTENCIA DEL TRIBUNAL GENERAL (Sala Primera ampliada)

de 18 de noviembre de 2020*

«Competencia — Abuso de posición dominante — Mercado del transporte de mercancías por ferrocarril — Decisión por la que se declara la existencia de una infracción del artículo 102 TFUE — Acceso por parte de terceras empresas a las infraestructuras gestionadas por la sociedad nacional de ferrocarriles de Lituania — Desmantelamiento de un tramo de vía férrea — Concepto de “abuso” — Exclusión efectiva o probable de un competidor — Cálculo del importe de la multa — Directrices para el cálculo del importe de las multas de 2006 — Medidas correctivas — Proporcionalidad — Competencia jurisdiccional plena»

En el asunto T-814/17,

Lietuvos geležinkeliai AB, con domicilio social en Vilna (Lituania), representada por el Sr. W. Deselaers, la Sra. K. Apel y el Sr. P. Kirst, abogados,

parte demandante

contra

Comisión Europea, representada por la Sra. A. Cleenewerck de Crayencour y los Sres. A. Dawes, H. Leupold y G. Meessen, en calidad de agentes,

parte demandada,

apoyada por

Orlen Lietuva AB, con domicilio social en Mažeikiai (Lituania), representada por el Sr. C. Thomas y la Sra. C. Conte, abogados,

parte coadyuvante

que tiene por objeto un recurso basado en el artículo 263 TFUE por el que se solicita, con carácter principal, la anulación de la Decisión C(2017) 6544 final de la Comisión, de 2 de octubre de 2017, relativa a un procedimiento de conformidad con el artículo 102 TFUE (asunto AT.39813 — Ferrocarril báltico), y, con carácter subsidiario, la reducción del importe de la multa impuesta a la demandante,

EL TRIBUNAL GENERAL (Sala Primera ampliada)

* Lengua de procedimiento: inglés.

integrado por el Sr. S. Papasavvas, Presidente, y el Sr. H. Kanninen y las Sras. N. Póltorak (Ponente), O. Porchia y M. Stancu, Jueces;

Secretaria: Sra. E. Artemiou, administradora;

habiendo considerado los escritos obrantes en autos y celebrada la vista el 5 de febrero de 2020;

dicta la siguiente

Sentencia

I. Antecedentes del litigio

A. Contexto fáctico

- 1 Lietuvos geležinkeliai AB (en lo sucesivo, «demandante» o «LG») es la sociedad nacional de ferrocarriles de Lituania, cuyo domicilio social está situado en Vilna (Lituania). LG es una empresa pública cuyo accionista único es el Estado lituano. Como empresa verticalmente integrada, LG gestiona las infraestructuras ferroviarias, las cuales, no obstante, siguen siendo propiedad del Estado lituano, y, a la vez, presta servicios de transporte ferroviario, de carga y de pasajeros, en Lituania.
- 2 Orlen Lietuva AB (en lo sucesivo, «coadyuvante» u «Orlen») es una empresa con domicilio social en Juodeikiai, en el distrito de Mažeikiai (Lituania), especializada en el refinado de petróleo crudo y en la distribución de productos petrolíferos refinados. Orlen es una filial de la empresa polaca PKN Orlen SA, que posee el 100 % del capital de aquella.
- 3 En el marco de sus actividades, Orlen explota diversas instalaciones en Lituania, incluyendo una importante refinería (en lo sucesivo, «refinería»), situada en Bugeniai, en el distrito de Mažeikiai, en el noroeste de Lituania, cerca de la frontera con Letonia. Esta refinería es la única instalación de este tipo de los tres Estados bálticos. A finales del decenio del 2000, el 90 % de la producción de productos petrolíferos refinados procedentes de esta refinería se transportaba por ferrocarril, de suerte que Orlen llegó a ser uno de los clientes más importantes de la demandante.
- 4 En esa época, Orlen producía en la refinería alrededor de 8 millones de toneladas de productos petrolíferos refinados al año. Tres cuartas partes de esta producción estaban destinadas a la exportación, principalmente por vía marítima con destino a países de Europa Occidental. De esta manera, de 4,5 a 5,5 millones de toneladas de productos petrolíferos refinados se transportaban a través de Lituania, en tren, hasta la terminal marítima de Klaipėda (Lituania).
- 5 El resto de la producción exportada, es decir, aproximadamente entre 1 y 1,5 millones de toneladas, se enviaba, también por tren, hacia Letonia o a través de dicho país y se destinaba principalmente al consumo en los mercados internos estonio y letón. Alrededor del 60 % de esta producción transportada en tren hacia Letonia o a través de ese país utilizaba la línea ferroviaria «Bugeniai-Mažeikiai-Rengė», una ruta que iba desde la refinería, situada cerca del nudo ferroviario de Mažeikiai, hasta la ciudad de Rengė, en Letonia, de la cual 34 km se situaban en territorio lituano (en lo sucesivo, «ruta corta hacia Letonia»). El resto de esta producción enviada

por tren hacia Letonia o a través de dicho país empleaba la línea ferroviaria «Bugeniai-Kužiai-Joniškis-Meitene», una ruta más larga, cuyos 152 km se situaban en territorio lituano (en lo sucesivo, «ruta larga hacia Letonia»).

- 6 Con el fin de transportar sus productos por la ruta corta hacia Letonia, Orlen empleaba los servicios de la demandante para la parte lituana de la ruta, a saber, desde la refinería hasta la frontera letona. En esa época LG había subcontratado los servicios de Latvijas dzelzceļš, la sociedad nacional de los ferrocarriles de Letonia (en lo sucesivo, «LDZ»), para el transporte en esta parte lituana de la ruta. Al no disponer de las autorizaciones reglamentarias necesarias para ejercer sus actividades de forma independiente en el territorio lituano, LDZ operaba como subcontratista de la demandante. Una vez atravesada la frontera, LDZ continuaba el transporte de los productos de Orlen en el territorio letón en virtud de diversos contratos.
- 7 Las relaciones comerciales entre Orlen y la demandante referidas a los servicios de transporte prestados por esta última en la red ferroviaria lituana, incluidos los servicios de transporte en la ruta corta hacia Letonia, se regían, hasta septiembre de 2008, por un acuerdo firmado en 1999 (en lo sucesivo, «acuerdo de 1999»).
- 8 Además de establecer las tarifas aplicadas por la demandante por los servicios de transporte, el acuerdo de 1999 incluía en particular un compromiso específico por parte de la demandante de transportar la carga de Orlen por la ruta corta hacia Letonia. Efectivamente, el artículo 6.1 de dicho acuerdo autorizaba a Orlen a «utilizar la ruta Bugeniai-Rengė (de unos 34 km) para transportar mercancías a Letonia, a Estonia o a la Comunidad de Estados Independientes», durante toda la vigencia del acuerdo, a saber, hasta 2024.
- 9 A principios de 2008, se produjo una disputa comercial entre la demandante y Orlen en cuanto a las tarifas abonadas por esta última por el transporte de sus productos petrolíferos.
- 10 Debido a la controversia comercial con la demandante relativa a las tarifas, Orlen contempló la posibilidad de contratar directamente con LDZ los servicios de transporte ferroviario de su carga en la ruta corta hacia Letonia, así como de reorganizar sus actividades de exportación marítimas desde Klaipėda, en Lituania, hacia las terminales marítimas de Riga y Ventspils, en Letonia.
- 11 A tal fin, el 4 de abril de 2008, Orlen escribió al Ministerio de Transporte y Comunicaciones letón para informarle de su proyecto de transferir sus actividades de exportación por vía marítima a la terminal marítima letona de Ventspils, utilizando los servicios de transporte ferroviario de LDZ, y sugirió organizar una reunión para discutir este proyecto con el Ministerio. Orlen también solicitó información sobre las tarifas que tendría que abonar por los servicios de transporte ferroviario de LDZ. En su respuesta de 7 de mayo de 2008, el Ministerio indicó a Orlen que no interferiría en las decisiones comerciales de LDZ, pero que, no obstante, tenía gran interés en el desarrollo del transporte de mercancías en Letonia.
- 12 El 12 de junio de 2008, se celebró una reunión entre la demandante y Orlen, durante la cual se comentó este proyecto de reorganización de las actividades de exportación de Orlen. Además, dado que Orlen había decidido unilateralmente, desde la primavera de 2008, aplicar una tasa inferior a la solicitada por la demandante y retener el pago de la diferencia, el 17 de julio de 2008 la demandante inició un procedimiento arbitral contra Orlen.

- 13 El 28 de julio de 2008, LG informó a Orlen de la rescisión del acuerdo de 1999 con efectos de 1 de septiembre de 2008. Orlen precisó, durante el procedimiento administrativo ante la Comisión de las Comunidades Europeas, que LG había anunciado la rescisión del acuerdo de 1999 con efectos de 1 de septiembre de 2008 tres días después de que hubiera solicitado formalmente a LDZ un presupuesto para reemplazar los servicios de la demandante para el transporte, desde la refinería y empleando la ruta corta hacia Letonia, de aproximadamente 4,5 a 5 millones de toneladas de productos petrolíferos refinados hacia las terminales marítimas situadas en territorio letón. Orlen también sugirió que la demandante podía haber sido informada directamente por LDZ de la solicitud de presupuesto.
- 14 El 2 de septiembre de 2008, tras detectar una deformación de la vía férrea de algunas decenas de metros (en lo sucesivo, «deformación»), LG, invocando principalmente razones de seguridad, suspendió el tráfico en un tramo de la ruta corta hacia Letonia, de una longitud de 19 km, situado entre Mažeikiai y la frontera con Letonia (en lo sucesivo, «vía férrea»).
- 15 El 3 de septiembre de 2008, la demandante nombró una comisión de inspección compuesta por directivos de su filial local para investigar los motivos de la deformación. La comisión de inspección presentó dos informes, a saber, el informe de investigación de 5 de septiembre de 2008 y el informe técnico de 5 de septiembre de 2008 (en lo sucesivo, conjuntamente, «informes de 5 de septiembre de 2008»).
- 16 Según el informe de investigación de 5 de septiembre de 2008, la deformación fue provocada por el deterioro físico de numerosos elementos que componen la estructura de la vía férrea. El informe de investigación de 5 de septiembre de 2008 confirmó igualmente que el tráfico debía seguir suspendido «hasta que concluyan todos los trabajos de restauración y reparación».
- 17 Las observaciones vertidas en el informe de investigación de 5 de septiembre de 2008 fueron confirmadas por el informe técnico de 5 de septiembre de 2008 que, al igual que el primer informe, se refería únicamente al lugar de la deformación e identificaba la causa de esta en los diversos problemas relativos a la estructura de la vía férrea. El informe técnico de 5 de septiembre de 2008 concluyó que el accidente de circulación ocurrido consistente en la deformación de la vía férrea debía calificarse de incidente y considerarse causado por el desgaste físico de los elementos superiores de la estructura de la vía férrea.
- 18 El 29 de septiembre de 2008, LDZ presentó a Orlen una oferta para el transporte de sus productos petrolíferos, tras una reunión celebrada el 22 de septiembre de 2008. Según Orlen, esta oferta era «concreta y atractiva».
- 19 A partir del 3 de octubre de 2008, LG llevó a cabo el desmantelamiento completo de la vía férrea. A finales de octubre de 2008, la vía férrea estaba totalmente desmantelada.
- 20 El 17 de octubre de 2008, Orlen envió una carta a LDZ para confirmarle su intención de transportar aproximadamente 4,5 millones de toneladas de productos petrolíferos desde la refinería a las terminales marítimas letonas, tras lo cual, el 20 de febrero de 2009, tuvo lugar un encuentro, y durante la primavera del año 2009 se avanzó en las conversaciones.
- 21 En enero de 2009, la demandante y Orlen concluyeron un nuevo acuerdo general de transporte por un período de quince años, hasta el 1 de enero de 2024 (en lo sucesivo, «acuerdo de 2009»). Este acuerdo sustituyó a un acuerdo provisional que se había firmado el 1 de octubre de 2008.

- 22 El acuerdo de 2009 se basaba en la política de precios estándar de la demandante en materia de tarificación, que asignaba una tarifa básica a cada vía férrea en Lituania. Asimismo, el acuerdo de 2009 aplicaba un sistema de descuentos sobre dichas tarifas [*confidencial*].¹
- 23 [*Confidencial*]
- 24 Las negociaciones entre Orlen y LDZ continuaron hasta finales de junio de 2009, cuando LDZ presentó una solicitud de licencia para operar en la parte lituana de la ruta corta hacia Letonia.
- 25 El 10 de noviembre de 2009, el tribunal arbitral declaró que la rescisión unilateral del acuerdo de 1999 por parte de la demandante era ilegal y que debía considerarse que ese acuerdo había permanecido en vigor hasta el 1 de octubre de 2008, fecha en la que Orlen y la demandante habían celebrado un acuerdo de transporte provisional.
- 26 Según Orlen, las conversaciones con LDZ se interrumpieron a mediados de 2010, cuando aquella finalmente entendió que la demandante no tenía intención de reparar la vía férrea a corto plazo. En ese momento, LDZ retiró su solicitud de licencia para operar en la parte lituana de la ruta corta hacia Letonia.

B. Procedimiento administrativo

- 27 El 14 de julio de 2010, Orlen interpuso una denuncia formal ante la Comisión, al amparo del artículo 7 del Reglamento (CE) n.º 1/2003 del Consejo, de 16 de diciembre de 2002, relativo a la aplicación de las normas sobre competencia previstas en los artículos [101 TFUE] y [102 TFUE] (DO 2003, L 1, p. 1).
- 28 En su denuncia, Orlen expuso, en esencia, que, a raíz de una controversia comercial con LG, esta última había eliminado la vía férrea, lo que había tenido como consecuencia que no estuviera disponible la ruta corta hacia Letonia y que se viera obligada a emplear la única ruta disponible, a saber, la ruta larga hacia Letonia, para enviar por tren la parte de su producción destinada a ser transportada a Letonia o a través de dicho país.
- 29 Más concretamente, Orlen explicó que la controversia comercial en cuestión se refería a las tarifas aplicadas por LG para el transporte de mercancías por ferrocarril y que, ante dicha eventualidad, había empezado a estudiar la posibilidad de recurrir exclusivamente a los servicios de LDZ para transportar sus productos petrolíferos refinados por la ruta corta hacia Letonia, así como para reorganizar sus actividades de exportación por vía marítima desde la terminal marítima de Klaipėda, utilizando dicha ruta, a las terminales marítimas de Riga y Ventspils. Señaló que LG estaba al corriente de todo ello. De este modo, Orlen alegó que las medidas adoptadas por la demandante, a saber, la suspensión del tráfico, seguida de la eliminación de la vía férrea, no estaban objetivamente justificadas y tenían como único objetivo impedirle que reorganizara sus exportaciones por vía marítima hacia las terminales marítimas letonas empleando los servicios de transporte por ferrocarril de LDZ.
- 30 Del 8 al 10 de marzo de 2011, la Comisión, asistida por las autoridades nacionales de competencia de la República de Letonia y de la República de Lituania, efectuó inspecciones en los locales de la demandante en Vilna y en los de LDZ situados en Riga, de conformidad con el artículo 20 del Reglamento n.º 1/2003. Durante estas inspecciones, en particular, la Comisión incautó ciertos

¹ Datos confidenciales ocultos.

documentos, al entender que demostraban que la demandante era consciente de la competencia potencial que LDZ podría haber ejercido, así como del riesgo de que Orlen reorganizara sus exportaciones por vía marítima hacia las terminales marítimas letonas.

- 31 El 6 de marzo de 2013, la Comisión decidió incoar un procedimiento contra LG, con arreglo al artículo 2 del Reglamento (CE) n.º 773/2004 de la Comisión, de 7 de abril de 2004, relativo al desarrollo de los procedimientos de la Comisión con arreglo a los artículos [101 TFUE y 102 TFUE] (DO 2004, L 123, p. 18).
- 32 El 5 de enero de 2015, la Comisión remitió un pliego de cargos a la demandante. En este pliego de cargos, la Comisión concluyó, con carácter preliminar, que la demandante podía haber cometido una infracción del artículo 102 TFUE.
- 33 El 25 de marzo de 2015, Orlen presentó observaciones sobre una versión no confidencial del pliego de cargos.
- 34 El 8 de abril de 2015, la demandante respondió al pliego de cargos y formuló alegaciones respecto de las observaciones de Orlen. Posteriormente, el 27 de mayo de 2015, se celebró una audiencia.
- 35 El 23 de octubre de 2015, la Comisión envió un escrito de exposición de los hechos a la demandante, al que esta última respondió el 2 de diciembre de 2015. El 29 de febrero de 2016, la demandante presentó de nuevo observaciones ante la Comisión.
- 36 El 2 de octubre de 2017, la Comisión adoptó la Decisión C(2017) 6544 final, relativa a un procedimiento de conformidad con el artículo 102 TFUE (asunto AT.39813 — Ferrocarril báltico) (en lo sucesivo, «Decisión impugnada»), cuyo resumen se publicó en el *Diario Oficial de la Unión Europea* (DO 2017, C 383, p. 7).

C. Decisión impugnada

- 37 En la Decisión impugnada, la Comisión concluyó, en esencia, que la demandante había abusado de su posición dominante como administradora de las infraestructuras ferroviarias en Lituania al suprimir la vía férrea, impidiendo de este modo que LDZ entrara en el mercado lituano. La Comisión impuso una multa a la demandante y le ordenó que pusiera fin a la infracción.

1. Definición de los mercados pertinentes y posición dominante de la demandante en esos mercados

- 38 En la Decisión impugnada, la Comisión identificó dos mercados afectados, a saber:
- el mercado ascendente de la administración de las infraestructuras ferroviarias;
 - el mercado descendente de la prestación de servicios de transporte ferroviario de productos petrolíferos.
- 39 Se considera que el mercado geográfico de referencia para la administración de las infraestructuras ferroviarias es el mercado nacional lituano. En cuanto al mercado geográfico de referencia para el transporte ferroviario de productos petrolíferos, la Comisión entendió,

basándose en el criterio del «punto de origen — punto de destino», denominado «criterio O & D», que se trataba del mercado del transporte de mercancías por ferrocarril desde la refinería y con destino a las tres terminales marítimas de Klaipėda, Riga y Ventspils.

- 40 La Comisión constató que, con arreglo a la normativa nacional, la demandante ejercía un monopolio legal sobre el mercado ascendente de la administración de las infraestructuras ferroviarias en Lituania. A este respecto, el artículo 5, apartado 1, del Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto kodekso patvirtinimo, įsigaliojimo ir taikymo įstatymas (Código de Transporte Ferroviario de la República de Lituania), de 22 de abril de 2004 (Žin., 2004, n.º IX-2152, en lo sucesivo, «Código de Transporte Ferroviario»), establecía que las infraestructuras ferroviarias públicas pertenecían al Estado lituano y se encomendaba su gestión a la demandante.
- 41 La Comisión también constató que, salvo unas ínfimas cantidades transportadas por LDZ, LG era la única empresa que operaba en el mercado descendente de la prestación de servicios de transporte ferroviario de productos petrolíferos, lo que, en consecuencia, le confería una posición dominante en dicho mercado.

2. *Comportamiento abusivo*

- 42 En la Decisión impugnada, la Comisión consideró que la demandante había abusado de su posición dominante como administradora de las infraestructuras ferroviarias en Lituania al suprimir la vía férrea, lo que podía tener efectos anticompetitivos de exclusión de la competencia en el mercado de la prestación de servicios de transporte ferroviario de productos petrolíferos entre la refinería y las terminales marítimas vecinas, al establecer barreras a la entrada en el mercado sin una justificación objetiva. En particular, la Comisión declaró, en los considerandos 182 a 201 de la Decisión impugnada, que, al suprimir la vía férrea en su totalidad, LG había recurrido a métodos distintos de los vigentes en un marco de competencia normal. A este respecto, la Comisión señaló, en primer lugar, que LG tenía conocimiento del proyecto de Orlen de utilizar las terminales marítimas de Letonia recurriendo a los servicios de LDZ; en segundo lugar, que LG se había dado prisa en suprimir la vía, sin asegurarse de disponer de la financiación necesaria y sin tomar ninguna de las medidas preparatorias normales para su reconstrucción; en tercer lugar, que la supresión de la vía era contraria a las prácticas habituales del sector; en cuarto lugar, que LG era consciente del riesgo de pérdida de toda actividad de transporte de los productos de Orlen en caso de reconstrucción de la vía férrea y, en quinto lugar, que LG había urdido convencer al Gobierno lituano de que no reconstruyera la vía férrea.
- 43 La Comisión observó que la vía férrea permitía recorrer la ruta más corta y menos costosa para comunicar la refinería con una terminal marítima letona. En opinión de la Comisión, debido a su proximidad con Letonia y con la base logística de LDZ, esta ruta también ofrecía a LDZ una posibilidad, muy favorable, de entrar en el mercado lituano.
- 44 En lo referente a los efectos anticompetitivos derivados del comportamiento de la demandante, la Comisión consideró, tras un análisis realizado en los considerandos 202 a 324 de la Decisión impugnada, que la supresión de la vía férrea había podido impedir que LDZ entrara en el mercado o, como mínimo, había dificultado en gran medida su entrada en el mercado, y ello a pesar de que, a juicio de la Comisión, antes de la supresión de la vía férrea, LDZ disponía de una oportunidad real de transportar los productos petrolíferos de Orlen destinados a la exportación marítima, desde la refinería a las terminales marítimas letonas, por la ruta corta hacia Letonia. Con la supresión de la vía férrea, todo transporte ferroviario de la refinería hacia una terminal marítima

letona debía utilizar una ruta mucho más larga en el territorio de Lituania. En particular, la Comisión consideró que, tras la supresión de la vía férrea, la única opción que tenía LDZ para competir con la demandante era tratar de operar en la ruta hacia Klaipėda o en la ruta larga hacia Letonia. Por este motivo, LDZ se habría visto obligada a realizar sus actividades lejos de su base logística en Letonia y habría dependido de los servicios de gestión de infraestructuras de su competidora, LG. En estas circunstancias, la Comisión consideró que, desde un punto de vista *ex ante*, LDZ estaba expuesta a importantes riesgos comerciales que muy probablemente no aceptaría.

- 45 La Comisión también entendió, en los considerandos 325 a 357 de la Decisión impugnada, que la demandante no había proporcionado ninguna justificación objetiva relativa a la supresión de la vía férrea, ya que las explicaciones facilitadas eran incongruentes y a veces contradictorias, además de poco convincentes.

3. Multa y requerimiento

- 46 De conformidad con las Directrices para el cálculo de las multas impuestas en aplicación del artículo 23, apartado 2, letra a), del Reglamento n.º 1/2003 (DO 2006, C 210, p. 2; en lo sucesivo, «Directrices de 2006»), la Comisión, habida cuenta de la gravedad y la duración de la infracción, impuso a la demandante una multa de 27 873 000 euros.
- 47 La Comisión consideró igualmente que diversas medidas correctivas estructurales o de comportamiento podían restablecer la situación competitiva que existía antes de la supresión de la vía férrea, o bien eliminar las desventajas a las que se enfrentaban los competidores potenciales en las rutas alternativas hacia los puertos marítimos. Con tal fin, ordenó a LG que pusiera fin a la infracción y le presentara, en el plazo de tres meses a partir de la notificación de la Decisión impugnada, una propuesta de medidas a tal efecto.

4. Parte dispositiva de la Decisión impugnada

- 48 La parte dispositiva de la Decisión impugnada establece lo siguiente:

«Artículo 1

[LG] ha infringido el artículo 102 TFUE al suprimir la vía férrea entre Mažeikiai en Lituania y la frontera letona. La infracción dio comienzo el 3 de octubre de 2008 y continúa en la fecha de adopción de la presente Decisión.

Artículo 2

Por la infracción mencionada en el artículo 1, se impone a [LG] una multa de 27 873 000 [euros].

[...]

Artículo 3

[LG] debe poner fin a la infracción mencionada en el artículo 1 y presentar a la Comisión, en el plazo de 3 meses, una propuesta de medidas a tal efecto. Esta propuesta deberá ser suficientemente detallada para permitir a la Comisión realizar una evaluación preliminar con el fin de determinar si las medidas propuestas garantizan el efectivo cumplimiento de la Decisión.

[LG] debe abstenerse de reproducir cualquier comportamiento que tenga un objeto o un efecto similares a los del comportamiento mencionado en el artículo 1 [...]»

II. Procedimiento y pretensiones de las partes

- 49 La demandante interpuso el presente recurso mediante demanda presentada en la Secretaría del Tribunal el 14 de diciembre de 2017.
- 50 Mediante escrito registrado en la Secretaría del Tribunal el 5 de abril de 2018, Orlen solicitó intervenir en el presente procedimiento en apoyo de las pretensiones de la Comisión.
- 51 A petición de la Comisión, se prorrogó el plazo para la presentación de una solicitud de tratamiento confidencial, y se fijó en el 4 de junio de 2018.
- 52 Mediante escritos presentados en la Secretaría del Tribunal los días 1 y 4 de junio de 2018, respectivamente, la Comisión y la demandante solicitaron el tratamiento confidencial, frente a la coadyuvante, de ciertos datos incluidos en la demanda y en el escrito de contestación, así como en algunos de sus anexos. La demandante y la Comisión presentaron versiones comunes no confidenciales de la demanda y del escrito de contestación.
- 53 Mediante escrito de 15 de junio de 2018, la demandante solicitó el tratamiento confidencial, frente a la coadyuvante, de determinados datos que figuraban en el escrito de réplica y en su anexo.
- 54 Mediante auto del Presidente de la Sala Tercera del Tribunal de 13 de julio de 2018, se admitió la intervención de Orlen en apoyo de las pretensiones de la Comisión. Se reservó la decisión sobre la procedencia de las solicitudes de tratamiento confidencial y se notificaron a Orlen versiones no confidenciales de los diversos documentos procesales, preparadas por las partes principales.
- 55 Mediante escrito de 31 de julio de 2018, la Comisión solicitó el tratamiento confidencial, frente a la coadyuvante, de determinados datos incluidos en el escrito de réplica. El mismo día, la demandante y la Comisión presentaron una versión común no confidencial del escrito de réplica.
- 56 Mediante escrito de 5 de agosto de 2018, la coadyuvante impugnó la confidencialidad de determinados pasajes ocultados en las versiones no confidenciales de algunos documentos procesales, a saber, los anexos A 14 y A 26.
- 57 Mediante escrito de 30 de agosto de 2018, la demandante solicitó el tratamiento confidencial, frente a la coadyuvante, de determinados datos que figuraban en el escrito de réplica. Las partes principales presentaron en la Secretaría una versión común no confidencial del escrito de réplica.
- 58 El 15 de septiembre de 2018, la coadyuvante presentó su escrito de formalización de la intervención.
- 59 Mediante escrito de 22 de septiembre de 2018, la coadyuvante comunicó que no tenía objeciones respecto de las solicitudes de tratamiento confidencial presentadas por las partes principales en lo tocante a determinados datos incluidos en la réplica y en la réplica.

- 60 El 24 de septiembre de 2018, en el marco de las diligencias de ordenación del procedimiento previstas en el artículo 89, apartado 3, de su Reglamento de Procedimiento, el Tribunal (Sala Tercera) formuló unas preguntas por escrito a la demandante y a la coadyuvante. Estas respondieron a dichas preguntas en el plazo establecido.
- 61 El 13 de diciembre de 2018, en el marco de las diligencias de ordenación del procedimiento previstas en el artículo 89, apartado 3, del Reglamento de Procedimiento, el Tribunal (Sala Tercera) formuló unas preguntas por escrito a la demandante y a la coadyuvante.
- 62 El 21 de diciembre de 2018, en respuesta a las preguntas del Tribunal, la coadyuvante retiró sus objeciones relativas al anexo A.26, mientras que, el 7 de enero de 2019, la demandante retiró su solicitud de tratamiento confidencial del anexo A.14. Por consiguiente, ya no existe ninguna objeción en lo que atañe a las solicitudes de tratamiento confidencial presentadas por la demandante.
- 63 Al haberse modificado la composición de las Salas del Tribunal, en aplicación de lo dispuesto en el artículo 27, apartado 5, del Reglamento de Procedimiento, la Juez Ponente fue adscrita a la Sala Primera, a la que, en consecuencia, se atribuyó el presente asunto.
- 64 A propuesta de la Sala Primera, el Tribunal decidió, en virtud del artículo 28 del Reglamento de Procedimiento, remitir el asunto a una Sala ampliada.
- 65 El 28 de noviembre de 2019, a propuesta de la Juez Ponente, el Tribunal (Sala Primera ampliada) decidió abrir la fase oral y, en el marco de las diligencias de ordenación del procedimiento previstas en el artículo 89 del Reglamento de Procedimiento, formuló preguntas por escrito a las partes y solicitó la presentación de un documento. Las partes dieron cumplimiento a estas solicitudes en el plazo establecido.
- 66 En la vista celebrada el 5 de febrero de 2020 se oyeron los informes orales de las partes y sus respuestas a las preguntas orales formuladas por el Tribunal.
- 67 La demandante solicita al Tribunal que:
- Anule la Decisión impugnada.
 - Con carácter subsidiario, reduzca el importe de la multa que se le impuso en virtud del artículo 2 de la Decisión impugnada.
 - Condene en costas a la Comisión.
- 68 La Comisión y la coadyuvante solicitan al Tribunal que:
- Desestime el recurso en su totalidad.
 - Condene en costas a la demandante.

III. Fundamentos de Derecho

A. Sobre las pretensiones, planteadas con carácter principal, dirigidas a obtener la anulación de la Decisión impugnada

- 69 La demandante invoca cinco motivos en apoyo de sus pretensiones principales, mediante las que se solicita la anulación de la Decisión impugnada. En esencia, el primer motivo se basa en errores manifiestos de apreciación y de Derecho en la aplicación del artículo 102 TFUE por lo que respecta al carácter abusivo del comportamiento de la demandante; el segundo, en errores de apreciación y de Derecho en la aplicación del artículo 102 TFUE en lo tocante a la valoración de la práctica controvertida; el tercero, en la infracción del artículo 296 TFUE y del artículo 2 del Reglamento n.º 1/2003 por insuficiencia de la prueba y falta de motivación; el cuarto, únicamente en su primera parte, en errores en la determinación del importe de la multa y, el quinto, en errores relativos a la imposición de una medida correctiva.

1. Sobre el primer motivo, basado en errores de apreciación y de Derecho en la aplicación del artículo 102 TFUE en lo referente al carácter abusivo del comportamiento de la demandante

- 70 En apoyo de su primer motivo, la demandante impugna, en esencia, el criterio jurídico aplicado por la Comisión en la Decisión impugnada para calificar su comportamiento de abuso de posición dominante, en el sentido del artículo 102 TFUE. Según la demandante, la Comisión debería haber valorado el presente asunto a la luz de la jurisprudencia establecida en materia de denegación de acceso a infraestructuras esenciales, que fija un umbral mucho más elevado para declarar el carácter abusivo de una práctica que el aplicado en la Decisión impugnada.
- 71 En primer lugar, según la demandante, la supresión de la vía férrea no es un factor que tenga efectos contrarios a la competencia. Considera que, en realidad, fue la suspensión del tráfico, que tuvo lugar un mes antes, lo que produjo dichos efectos. En opinión de la demandante, aun cuando no se hubiera suprimido la vía férrea el 3 de octubre de 2008, e independientemente del hecho de que esta no se haya reparado tras la suspensión del tráfico el 2 de septiembre de 2008, en todo caso, LDZ no habría podido utilizarla. Por consiguiente, según la demandante, la cuestión jurídica se contrae a determinar si, en las circunstancias del presente asunto, el artículo 102 TFUE le imponía una obligación de reparar la vía férrea. De no existir tal obligación, no se plantea la cuestión de la existencia o no de razones objetivas que justifiquen la supresión de la vía férrea.
- 72 En segundo lugar, la demandante alega, en esencia, que la obligación de reparar o de invertir en una infraestructura a la que una competidora puede solicitar acceso solo puede imponérsele, con arreglo al artículo 102 TFUE, en el caso de que la vía férrea sea una infraestructura esencial, es decir, en el supuesto de que sea indispensable para que LDZ pueda ejercer sus actividades en el mercado descendente pertinente y de que la falta de una reparación efectuada por la demandante elimine toda competencia en el mercado descendente. Sin embargo, según la demandante, no se reúnen estos dos requisitos en el presente asunto. En particular, a su entender, el acceso a la vía férrea no es indispensable para que LDZ pueda competir en el mercado descendente pertinente.
- 73 En términos generales, la demandante sostiene que el hecho de que una solución de sustitución pueda ser menos ventajosa desde el punto de vista de un competidor no convierte a una infraestructura en «esencial» o «indispensable». Así pues, la demandante experimentaría una restricción injustificada de su libertad de empresa y de sus derechos de propiedad si, en virtud del

artículo 102 TFUE, se viera obligada a invertir importes considerables en una infraestructura no esencial, completamente ruinoso y no operativa, únicamente para permitir la entrada en el mercado de una única competidora, poniendo a su disposición una ruta más interesante para prestar servicio a un único cliente y para una pequeña parte de su producción.

- 74 Por último, la demandante observa que, antes del pliego de cargos, la propia Comisión tenía intención de aplicar el criterio jurídico basado en la jurisprudencia dictada en materia de infraestructuras esenciales. En efecto, según la demandante, durante una reunión que celebró el 25 de marzo de 2013 con los servicios de la Comisión, estos explicaron que la teoría del perjuicio se basaba en la premisa de que la supresión de la vía férrea constituía una negativa a prestar servicios de infraestructura esenciales a LDZ.
- 75 La Comisión y la coadyuvante refutan estas alegaciones.
- 76 A este respecto, procede recordar que el artículo 102 TFUE prohíbe, en particular, a la empresa en posición dominante que lleve a cabo prácticas que provoquen efectos de expulsión de competidores suyos considerados tan eficaces como ella misma, reforzando su posición dominante mediante el recurso a medios distintos de los propios de una competencia basada en los méritos (véase la sentencia de 6 de septiembre de 2017, Intel/Comisión, C-413/14 P, EU:C:2017:632, apartado 136 y jurisprudencia citada).
- 77 Según reiterada jurisprudencia, sobre la empresa que ocupa una posición dominante recae una responsabilidad especial, la de no perjudicar, con su conducta, a la competencia efectiva y no falseada en el mercado interior (véase la sentencia de 6 de septiembre de 2017, Intel/Comisión, C-413/14 P, EU:C:2017:632, apartado 135 y jurisprudencia citada).
- 78 En este sentido, se ha declarado que la explotación abusiva de una posición dominante prohibida por el artículo 102 TFUE es un concepto objetivo que tiene por objeto los comportamientos de una empresa en posición dominante que, en un mercado donde la competencia ya está debilitada, precisamente por la presencia de la empresa en cuestión, tienen por efecto impedir, por medios distintos de los que rigen una normal competencia entre productos o servicios sobre la base de las prestaciones de los agentes económicos, el mantenimiento del grado de competencia que aún existe en el mercado o su desarrollo (véanse las sentencias de 19 de abril de 2012, Tomra Systems y otros/Comisión, C-549/10 P, EU:C:2012:221, apartado 17 y jurisprudencia citada, y de 9 de septiembre de 2009, Clearstream/Comisión, T-301/04, EU:T:2009:317, apartado 140 y jurisprudencia citada).
- 79 El artículo 102 TFUE no se refiere únicamente a las prácticas que causan un perjuicio inmediato a los consumidores, sino también a las que les perjudican impidiendo el juego de la competencia (véase la sentencia de 27 de marzo de 2012, Post Danmark, C-209/10, EU:C:2012:172, apartado 20 y jurisprudencia citada; véase también, en este sentido, la sentencia de 29 de marzo de 2012, Telefónica y Telefónica de España/Comisión, T-336/07, EU:T:2012:172, apartado 171).
- 80 No se trata necesariamente del efecto concreto del comportamiento abusivo denunciado. Para probar la existencia de una infracción del artículo 102 TFUE, procede demostrar que el comportamiento abusivo de la empresa que ocupa una posición dominante tiene por objeto restringir la competencia o, en otros términos, que el comportamiento puede tener dicho efecto (sentencia de 19 de abril de 2012, Tomra Systems y otros/Comisión, C-549/10 P, EU:C:2012:221, apartado 68; véanse también las sentencias de 9 de septiembre de 2009, Clearstream/Comisión, T-301/04, EU:T:2009:317, apartado 144 y jurisprudencia citada, y de 29 de marzo de 2012,

Telefónica y Telefónica de España/Comisión, T-336/07, EU:T:2012:172, apartado 268 y jurisprudencia citada). Asimismo, el hecho de que el comportamiento abusivo de una empresa que ocupa una posición dominante repercute desfavorablemente en mercados distintos de los mercados dominados no impide la aplicación del artículo 102 TFUE (véase, en este sentido, la sentencia de 14 de noviembre de 1996, Tetra Pak/Comisión, C-333/94 P, EU:C:1996:436, apartado 25).

- 81 Procede analizar las alegaciones formuladas por la demandante en apoyo de su primer motivo a la luz de estos principios.
- 82 En el presente asunto, se debe precisar que la argumentación presentada por la demandante en el primer motivo se refiere únicamente al criterio jurídico aplicado por la Comisión para calificar su comportamiento de abuso de posición dominante.
- 83 En los considerandos 177 y 178 de la Decisión impugnada, la Comisión consideró que, al suprimir la vía férrea sin justificación objetiva, la demandante había abusado de su posición dominante en el mercado lituano de la administración de las infraestructuras ferroviarias. En particular, la Comisión consideró que, en las circunstancias jurídicas y fácticas en cuestión, la supresión de la vía férrea no era una práctica conforme con las que regían una competencia normal. A juicio de la Comisión, esto generó potenciales efectos contrarios a la competencia en el mercado de la prestación de servicios de transporte ferroviario de productos petrolíferos entre la refinería y las terminales marítimas de Klaipėda, Riga y Ventpils, por la creación de barreras a la entrada en el mercado.
- 84 De ello se desprende que, en el presente asunto, el comportamiento denunciado por la Decisión impugnada consiste en la supresión de la vía férrea en sí misma, independientemente de la suspensión del tráfico en dicha vía el 2 de septiembre de 2008 y de la falta trabajos de reparación.
- 85 A este respecto, en primer lugar, en la medida en que, mediante su argumentación, la demandante niega el hecho de que la supresión de la vía férrea en sí misma pueda calificarse de comportamiento potencialmente abusivo, es preciso recordar que la lista de prácticas abusivas que figura en el artículo 102 TFUE no es limitativa, de modo que la relación de prácticas abusivas enumeradas en esta disposición no agota las formas de explotación abusiva de posición dominante prohibidas por el Derecho de la Unión Europea (véase la sentencia de 17 de febrero de 2011, TeliaSonera Sverige, C-52/09, EU:C:2011:83, apartado 26 y jurisprudencia citada). Por tanto, en principio, todo comportamiento de una empresa que se halle en una situación de posición dominante y que pueda limitar la competencia en un mercado puede calificarse de abusivo. De ello se deduce que no cabe excluir que la supresión de la vía férrea, por sí sola, e independientemente de la suspensión del tráfico y de la falta de trabajos de reparación, pueda calificarse de comportamiento potencialmente abusivo.
- 86 En consecuencia, debe verificarse si, en el presente asunto, la Comisión aplicó en la Decisión impugnada el criterio jurídico adecuado para declarar que la práctica controvertida, a saber, la supresión de la vía férrea, constituía un abuso de posición dominante en el sentido del artículo 102 TFUE.
- 87 Con carácter preliminar, ha de señalarse que la jurisprudencia relativa a las infraestructuras esenciales se refiere, esencialmente, a las circunstancias en las que la negativa de suministro por parte de una empresa en posición dominante, en particular a través del ejercicio de un derecho de propiedad, puede constituir un abuso de posición dominante. De esta manera, tal jurisprudencia

versa, concretamente, sobre aquellas situaciones en las que el libre ejercicio de un derecho exclusivo, que sanciona la realización de una inversión o de una creación, puede limitarse en interés de una competencia no falseada en el mercado interior (véase la sentencia de 1 de julio de 2010, AstraZeneca/Comisión, T-321/05, EU:T:2010:266, apartado 679 y jurisprudencia citada).

- 88 En particular, esta limitación, que se traduce *in fine* en la imposición de una obligación de suministro, se admite a condición de que se reúnan las tres circunstancias excepcionales precisadas por el Tribunal de Justicia, en concreto, en la sentencia de 26 de noviembre de 1998, Bronner (C-7/97, EU:C:1998:569).
- 89 En el asunto que dio lugar a la sentencia de 26 de noviembre de 1998, Bronner (C-7/97, EU:C:1998:569), el Tribunal de Justicia consideró que, para que la negativa de una empresa en posición dominante a conceder acceso a un servicio pudiera constituir un abuso en el sentido del artículo 102 TFUE, era preciso que dicha denegación pudiera eliminar toda competencia en el mercado procedente de quien solicitaba el servicio, que esa denegación no pudiera justificarse objetivamente y que el servicio, en sí mismo, fuera indispensable para el ejercicio de la actividad del solicitante (sentencia de 26 de noviembre de 1998, Bronner, C-7/97, EU:C:1998:569, apartado 41; véase, también, la sentencia de 9 de septiembre de 2009, Clearstream/Comisión, T-301/04, EU:T:2009:317, apartado 147 y jurisprudencia citada).
- 90 La finalidad de las circunstancias excepcionales mencionadas en la sentencia de 26 de noviembre de 1998, Bronner (C-7/97, EU:C:1998:569), es velar por que la obligación que se impone a una empresa en situación de posición dominante de proporcionar acceso a su infraestructura no limite, en definitiva, la competencia, al disminuir, para dicha empresa, el incentivo inicial para construir tal infraestructura. En efecto, una empresa dominante se vería menos estimulada a invertir en infraestructuras si sus competidores pudieran, previa solicitud, compartir sus beneficios (véanse, en este sentido, las conclusiones del Abogado General Jacobs presentadas en el asunto Bronner, C-7/97, EU:C:1998:264, punto 57).
- 91 No obstante, tal exigencia de protección del incentivo de la empresa en situación de posición dominante para que invierta en la realización de instalaciones esenciales no subsiste cuando el marco normativo aplicable ya impone una obligación de suministro a la empresa en situación de posición dominante o cuando la posición dominante que la empresa ha adquirido en el mercado se deriva de un antiguo monopolio estatal.
- 92 De este modo, la jurisprudencia ha reconocido que las circunstancias excepcionales elaboradas en la sentencia de 26 de noviembre de 1998, Bronner (C-7/97, EU:C:1998:569), se habían establecido y aplicado en el contexto de asuntos en los que estaba en juego la cuestión de si el artículo 102 TFUE podía exigir a la empresa que ocupaba la posición dominante que suministrara a otras empresas acceso a un producto o a un servicio, a falta de cualquier obligación normativa en este sentido (sentencia de 13 de diciembre de 2018, Slovak Telekom/Comisión, T-851/14, recurrida en casación, EU:T:2018:929, apartado 118). En efecto, cuando existe una obligación legal de suministro, la ponderación necesaria de los incentivos económicos, cuya protección justifica la aplicación de las circunstancias excepcionales desarrolladas en la sentencia de 26 de noviembre de 1998, Bronner (C-7/97, EU:C:1998:569), ya la llevó a cabo el legislador en el momento en que se impuso tal obligación.
- 93 La jurisprudencia también ha reconocido que la existencia de una posición dominante que tuviera su origen en un monopolio legal debía tenerse en cuenta en el marco de la aplicación del artículo 102 TFUE (véase, en este sentido, la sentencia de 27 de marzo de 2012, Post Danmark,

C-209/10, EU:C:2012:172, apartado 23 y jurisprudencia citada). Así sucede, con mayor motivo, cuando, en una situación de monopolio legal, la empresa no invirtió en la realización de la infraestructura, pues esta se construyó y desarrolló mediante fondos públicos.

- 94 En el presente caso, en primer lugar, procede señalar que la demandante ocupa una posición dominante en el mercado de la administración de las infraestructuras ferroviarias que deriva de un monopolio legal. Además, la demandante no ha invertido en la red ferroviaria lituana, que pertenece al Estado lituano y se construyó y desarrolló mediante fondos públicos.
- 95 En segundo lugar, es preciso recordar que la demandante no disfruta del libre ejercicio de un derecho exclusivo de propiedad que sancione la realización de una inversión o de una creación. En su condición de administradora de las infraestructuras ferroviarias lituanas, es responsable, tanto en virtud del Derecho de la Unión como del Derecho nacional, de conceder acceso a las infraestructuras ferroviarias públicas, así como de garantizar el correcto estado técnico de dichas 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 normalidad.
- 96 En efecto, debe señalarse que el artículo 10 de la Directiva 91/440/CEE del Consejo, de 29 de julio de 1991, sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios (DO 1991, L 237, p. 25), concedía a las empresas ferroviarias establecidas en la Unión el acceso a las infraestructuras ferroviarias en condiciones equitativas para la explotación de tales servicios en todos los Estados miembros. Asimismo, el artículo 5 de la Directiva 2001/14/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2001, relativa a la adjudicación de la capacidad de infraestructura ferroviaria, aplicación de cánones por su utilización y certificación de la seguridad (DO 2001, L 75, p. 29), otorgaba a las empresas ferroviarias el derecho a recibir de modo no discriminatorio el paquete de acceso mínimo y de acceso por la vía a la infraestructura de servicios descrito en el anexo II de la misma Directiva. Del mismo modo, tal como se señaló en el considerando 131 de la Decisión impugnada, en el ámbito nacional, las reglas de adjudicación de la capacidad de infraestructura de los ferrocarriles públicos definen las categorías de servicios de infraestructura que corresponden a la lista de servicios que figura en el anexo II de la Directiva 2001/14. En particular, según el apartado 57 de dichas reglas, el «paquete de acceso mínimo» y el acceso a las infraestructuras ferroviarias deben proporcionarse de modo no discriminatorio.
- 97 Además, como se desprende del considerando 122 de la Decisión impugnada, el artículo 29, apartado 1, de la Directiva 2001/14 establecía que, «[e]n caso de perturbación del tráfico ferroviario ocasionada por un fallo técnico o un accidente, el administrador de infraestructuras [debía] tomar[...] todas las medidas necesarias para restablecer la situación normal». De igual forma, a tenor del artículo 8, apartado 1, punto 4, de la Lietuvos Respublikos geležinkelių transporto sektoriaus reformos įstatymas (Ley sobre la Reforma del Sector de los Transportes Ferroviarios de la República de Lituania), de 27 de abril de 2004 (Žin., 2004, n.º 61-2182), que estuvo en vigor hasta el 8 de octubre de 2011, la demandante debía garantizar el correcto estado técnico de las infraestructuras ferroviarias públicas y un tráfico ferroviario seguro e ininterrumpido. Más aún, el apartado 69 de las reglas de adjudicación de capacidad de infraestructura ferroviaria pública, adoptadas mediante la Decisión n.º 611 del Gobierno de la República de Lituania el 19 de mayo de 2004, modificada mediante la Decisión n.º 167 de 15 de febrero de 2006, dispone que, en caso de perturbación del tráfico ferroviario ocasionada por un accidente de circulación ferroviaria, el administrador de las infraestructuras debe tomar todas las medidas necesarias para restablecer la normalidad.

- 98 Habida cuenta de las consideraciones precedentes, se ha de constatar que, contrariamente a lo que sostiene la demandante, en virtud del marco normativo pertinente, el comportamiento examinado, a saber, la supresión de la totalidad de la vía férrea, no puede analizarse a la luz de la jurisprudencia consolidada en materia de denegación de acceso a las infraestructuras esenciales, sino que debe estudiarse como comportamiento que puede impedir la entrada en el mercado, al dificultar el acceso a este último y conllevar de este modo un efecto de expulsión contrario a la competencia. De ello se deduce que la cuestión de si el artículo 102 TFUE imponía a la demandante una obligación de reparar la vía férrea es irrelevante a los efectos del presente asunto.
- 99 De lo anterior se deduce que la Comisión no incurrió en error al abstenerse de apreciar si el comportamiento controvertido cumplía los requisitos relativos a la indispensabilidad del servicio al que se había denegado el acceso y a la eliminación de toda competencia, establecidos en el apartado 41 de la sentencia de 26 de noviembre de 1998, Bronner (C-7/97, EU:C:1998:569). En efecto, salvo que existiera una posible justificación objetiva, bastaba con demostrar que se trataba de un comportamiento que podía restringir la competencia y, en particular, constituir un obstáculo a la entrada en el mercado (véase, en este sentido, la sentencia de 6 de diciembre de 2012, AstraZeneca/Comisión, C-457/10 P, EU:C:2012:770, apartados 149 y 153).
- 100 La demandante, en respuesta a la argumentación de la Comisión, trata de poner en entredicho esta conclusión alegando que, en virtud del artículo 102 TFUE, no estaba obligada a invertir sus recursos en una nueva infraestructura, dado que la vía férrea estaba completamente deteriorada y ya no podía seguir utilizándose. En particular, según la demandante, ninguna disposición del Derecho nacional le imponía el deber absoluto de invertir sus muy limitados recursos en una nueva infraestructura que sustituyera una vía férrea completamente ruïnosa, cuando había otras rutas disponibles en la red.
- 101 A este respecto, procede señalar que esta argumentación parte de la premisa de que la Comisión, en lugar de examinar la supresión de la vía férrea como una práctica abusiva, debería haber analizado si, a la luz de la jurisprudencia relativa las infraestructuras esenciales, la falta de trabajos de reparación de esta última podía calificarse de práctica abusiva. Pues bien, del análisis realizado en los apartados 98 y 99 de la presente sentencia se desprende que esta premisa es errónea.
- 102 En cuanto a la alegación según la cual la propia Comisión tenía intención de aplicar el criterio jurídico basado en la jurisprudencia relativa al acceso a las infraestructuras esenciales antes del pliego de cargos, habida cuenta de que, en una reunión celebrada el 25 de marzo de 2013 con la demandante, los servicios de la Comisión habían explicado que la teoría del perjuicio en el presente asunto partía de la premisa de que la supresión de la vía férrea constituía una denegación de acceso a los servicios de infraestructura esenciales para LDZ, basta con señalar que el hecho de que el acta de una reunión con los representantes de los servicios de la Comisión anterior al pliego de cargos, redactada exclusivamente por el asesor jurídico de la demandante sin la aprobación de la Comisión, indique que la «teoría del perjuicio» adoptada previamente por esta podría haber sido una negativa a prestar servicios esenciales a LDZ no puede ser vinculante a los efectos de la apreciación de la Comisión en la Decisión impugnada. Por otra parte, del acta en cuestión se desprende expresamente que las opiniones manifestadas durante la reunión no eran más que opiniones preliminares y que la Comisión también podía contemplar otras teorías del perjuicio. En particular, del segundo apartado de la sección «Teoría del perjuicio» de esta acta se desprende que, según la Comisión, la supresión de la vía férrea también podía considerarse como una restricción de la competencia por el objeto, ya que se podía impedir la competencia en la prestación de servicios de transporte ferroviario.

- 103 Por cuantas consideraciones anteceden, procede concluir que la Comisión no estaba obligada a valorar la compatibilidad del comportamiento de la demandante con el artículo 102 TFUE a la luz de la jurisprudencia consolidada en materia de denegación de acceso a infraestructuras esenciales.
- 104 Por consiguiente, el primer motivo debe desestimarse por infundado.

2. Sobre el segundo motivo, basado en errores de apreciación y de Derecho en la aplicación del artículo 102 TFUE en lo tocante a la valoración de la práctica controvertida

- 105 Mediante su segundo motivo, la demandante alega, en esencia, una infracción del artículo 102 TFUE, así como errores manifiestos de apreciación en lo referente a la valoración de la práctica controvertida, dado que, a su juicio, en las circunstancias jurídicas y fácticas del caso de autos, la supresión de la vía férrea, que era una infraestructura no esencial y ruinoso, no constituía un abuso de posición dominante. En particular, según la demandante, aun cuando la supresión de tal infraestructura hubiera podido constituir, en unas circunstancias muy excepcionales, una práctica abusiva, a pesar de que no se cumplen los requisitos establecidos por la jurisprudencia y que han sido evocados en el marco del primer motivo, la Comisión no ha demostrado de forma suficiente en Derecho que tales circunstancias altamente excepcionales concurrieran en torno a la vía férrea de autos.
- 106 La demandante divide el segundo motivo en cuatro partes.
- 107 Con carácter preliminar, es preciso recordar que el alcance del control de legalidad previsto en el artículo 263 TFUE se extiende a todos los elementos de las decisiones de la Comisión relativos a los procedimientos de aplicación de los artículos 101 TFUE y 102 TFUE, cuyo control en profundidad, tanto de hecho como de Derecho, garantiza el Tribunal General, a la luz de los motivos invocados por la parte demandante, teniendo en cuenta todas las pruebas aportadas por esta última (véase la sentencia de 21 de enero de 2016, Galp Energía España y otros/Comisión, C-603/13 P, EU:C:2016:38, apartado 72 y jurisprudencia citada).

a) Sobre la primera parte del segundo motivo, basada en errores en las «dudas» expresadas por la Comisión en cuanto a la realidad de los defectos de la vía férrea

- 108 Mediante la primera parte del segundo motivo, la demandante reprocha a la Comisión la comisión de un error de Derecho acompañado de un error de apreciación, al entender que las dudas que menciona esta última en cuanto a la existencia y la importancia de los defectos de la vía férrea para la seguridad del tráfico carecen de fundamento. En particular, la demandante reprocha a la Comisión haber declarado que la supresión de la vía férrea no estaba «justificada» y que las explicaciones técnicas que había proporcionado acerca de la vía férrea y de sus defectos eran «poco convincentes». También argumenta que las «dudas» expresadas acerca de la existencia y la importancia de los defectos de la vía férrea en realidad estaban motivadas por el hecho de que la Comisión sospechaba que había alegado problemas de seguridad como pretexto para disimular su comportamiento.
- 109 En apoyo de esta primera parte, la demandante formula cuatro alegaciones.

1) Sobre la primera alegación de la primera parte, basada en la existencia de dudas en cuanto a la realidad de la deformación de la vía férrea

110 En su primera alegación, la demandante aduce que las dudas expresadas por la Comisión en cuanto a si se había producido la deformación carecen por completo de fundamento. La demandante sostiene que las dudas expresadas por la Comisión sobre la existencia de la deformación están motivadas por sospechas relacionadas con la circunstancia de que invocó problemas de seguridad para justificar su comportamiento. A este respecto, la demandante expone que, efectivamente, la deformación fue notificada sin demora por varios de sus empleados que participaban en la vigilancia de la vía férrea o eran responsables de esta y que todos sus informes eran coherentes en su descripción de la deformación. Por lo tanto, según la demandante, no hay absolutamente ninguna razón para sospechar que todos hayan podido «conspirar» para «inventarse» una deformación inexistente.

111 La Comisión y la coadyuvante rebaten esta argumentación.

112 En el presente asunto, basta con señalar que, tal como reconoce la propia demandante, en el considerando 181 de la Decisión impugnada, la Comisión indicó que, a pesar de sus dudas sobre la existencia de la deformación, había basado su análisis en la hipótesis de que esta se había producido tal como la había presentado la demandante. En particular, la Comisión consideró que no había suficientes pruebas para descartar las afirmaciones de la demandante sobre la producción de la deformación, así como sobre su amplitud, lo que confirmó de nuevo en la vista, en respuesta a una pregunta del Tribunal. Además, al igual que la demandante, la Comisión reconoció que existía un registro de la deformación en diversos documentos escritos aportados por la demandante. Del considerando 179 de la Decisión impugnada se desprende asimismo que la Comisión examinó las circunstancias que rodearon la aparición de la deformación no para tratar de demostrar que la demandante había actuado de mala fe y que todo era una pura invención, sino únicamente porque la coadyuvante había alegado que la deformación no se había podido producir de la forma descrita por la demandante, lo que esta última negó firmemente.

113 Por consiguiente, procede constatar que los argumentos de la demandante basados en la existencia de presuntas dudas expresadas por la Comisión en cuanto a la existencia de la deformación de la vía férrea deben desestimarse.

2) Sobre la segunda alegación de la primera parte, basada en errores en la apreciación de la afirmación según la cual la deformación fue la única causa de la supresión de la vía férrea

114 En su segunda alegación, la demandante cuestiona la afirmación, expuesta en el considerando 329 de la Decisión impugnada, según la cual había aducido inicialmente, en su respuesta a la primera solicitud de información de 6 de enero de 2012, que la deformación fue la única causa de la supresión de la totalidad de la vía férrea. A este respecto, sostiene que, en su respuesta, se remitió a la descripción detallada del procedimiento que había llevado al cierre y supresión de la vía férrea. Así pues, según la demandante, tanto en su respuesta a la primera solicitud de información como en sus observaciones sobre el pliego de cargos, invocó los mismos argumentos, a saber, que, si bien la deformación la había determinado a evaluar la vía férrea en su totalidad, fue realmente el estado general de la vía férrea, y no únicamente la deformación, lo que había justificado la supresión de aquella.

115 La Comisión y la coadyuvante rebaten esta argumentación.

116 En el presente asunto, debe señalarse que, tal como se constató en el considerando 329 de la Decisión impugnada, en la respuesta a la primera solicitud de información, la demandante afirmó que «[e]l cierre y la posterior supresión de la parte lituana de la vía [férrea habían] sido consecuencia del incidente que se [había] producido en la vía férrea el 2 de septiembre de 2008». Sin embargo, inmediatamente después de esta frase, la demandante se remitió a «la descripción detallada del procedimiento que ha[bía] llevado al cierre y supresión [de la vía férrea]».

117 Pues bien, aun suponiendo que la afirmación expresada en la Decisión impugnada según la cual la demandante había sostenido inicialmente que la supresión de la vía férrea era consecuencia de la aparición de la deformación no hubiera sido reproducida correctamente, tal como sostiene la demandante, debe observarse que tal circunstancia carece de pertinencia, puesto que, en la Decisión impugnada, la Comisión no basó su análisis en esta afirmación, sino en la argumentación de la demandante formulada en respuesta al pliego de cargos. En efecto, la afirmación controvertida tan solo sirvió para excluir que la deformación hubiera podido justificar por sí sola la supresión de la totalidad de la vía férrea.

118 De ello se sigue que procede desestimar esta segunda alegación de la demandante.

3) Sobre la tercera alegación de la primera parte, basada en errores en la apreciación de las diferencias entre los informes de 5 de septiembre de 2008 y las cartas de los días 4 y 5 de septiembre de 2008

119 En su tercera alegación, la demandante sostiene que las supuestas divergencias no explicadas, señaladas por la Comisión en el considerando 334 de la Decisión impugnada, entre los informes de 5 de septiembre de 2008, por una parte, y las dos cartas del director de una sucursal de la demandante (en lo sucesivo, «director local») de los días 4 y 5 de septiembre de 2008, por otra parte, según las cuales los informes indicaban, por un lado, que bastaba con una reparación localizada en el lugar de la deformación mientras que, por otro lado, las cartas del director local habían referenciado a la necesidad de obras más completas en la vía férrea, se debían al hecho de que la misión de los cuatro miembros de la comisión de inspección se limitó a analizar la deformación y que estos examinaron exclusivamente el lugar de la deformación y no la totalidad de la vía férrea. En cambio, a su juicio, la misión del director local, al que los miembros de la comisión de inspección presentaron sus informes, no estaba limitada. En efecto, era el empleado más experimentado, dado que era responsable de las infraestructuras y de la seguridad del tráfico en su región y que su principal responsabilidad consistía en evaluar las implicaciones del incidente para la seguridad de la totalidad de la vía férrea. Según la demandante su experiencia en lo referente a la vía férrea y habida cuenta de que todas las medidas adoptadas previamente, en particular las reparaciones menores y las reducciones de la velocidad a 25 km/h, no habían impedido un incidente tan grave como la deformación, que habría podido tener un impacto potencialmente devastador en el medio ambiente (contaminación petrolífera) y que también habría podido producirse en cualquier otro segmento de la vía férrea, le llevó a concluir que era necesaria una renovación, es decir, una reconstrucción de la totalidad de la vía férrea, para retomar el tráfico con completa seguridad. Además, la demandante precisa que era perfectamente consciente de la limitación de la velocidad en la vía férrea, de forma que la Comisión no puede extraer ninguna conclusión del hecho de que el director local no hubiera mencionado expresamente en sus cartas de los días 4 y 5 de septiembre de 2008 que la reducción de la velocidad máxima no había impedido la deformación.

120 La Comisión y la coadyuvante refutan esta argumentación.

- 121 A este respecto, procede recordar que, el 3 de septiembre de 2008, la demandante nombró una comisión de inspección, compuesta por directivos de su filial local, para investigar los motivos de la deformación. La comisión de inspección solo visitó e inspeccionó el lugar de la deformación. Por lo tanto, sus conclusiones relativas al estado de la vía férrea hacían referencia únicamente a este punto. La comisión de inspección presentó dos informes, a saber, el informe de investigación de 5 de septiembre de 2008 y el informe técnico de 5 de septiembre de 2008.
- 122 Según el informe de investigación de 5 de septiembre de 2008, la deformación fue provocada por el deterioro físico de numerosos elementos que componen la estructura de la vía férrea. Este informe de investigación confirmó asimismo que el tráfico debía seguir suspendido «hasta que concluyeran todas las obras de restauración y reparación».
- 123 Las observaciones que figuran en el informe de investigación de 5 de septiembre de 2008 fueron ratificadas por el informe técnico de 5 de septiembre de 2008 que, al igual que el primer informe, se refería únicamente al lugar de la deformación e identificaba la causa de esta en los diversos problemas relativos a la estructura de la vía férrea. El informe técnico de 5 de septiembre de 2008 concluyó que el accidente de tráfico que se había producido en forma de una deformación en la vía férrea debía calificarse de incidente y que se debió al desgaste físico de los elementos superiores de la estructura de la vía férrea.
- 124 El 4 de septiembre de 2008, un día antes de que la comisión de inspección emitiera los informes de 5 de septiembre de 2008, el director local envió una carta a la Dirección de Infraestructuras Ferroviarias de LG. En esta carta, el director local formulaba las mismas apreciaciones que aparecen en los informes de 5 de septiembre de 2008, pero llegaba a la conclusión de que «una reparación parcial de la vía férrea no resolvería el problema» y solicitaba autorización y la financiación necesaria para poner en marcha un proyecto de reparación de la totalidad de la vía férrea.
- 125 El director local reprodujo sus conclusiones en una segunda carta, de 5 de septiembre de 2008, en la que estimó el coste de las obras en 38 millones de litas lituanas (LTL), que equivalen aproximadamente a 11,2 millones de euros.
- 126 De esta manera, en primer lugar, debe señalarse que del tenor de las cartas de los días 4 y 5 de septiembre de 2008 del director local no se desprende que, tal como alega la demandante, sus funciones no estuvieran limitadas al lugar de la deformación, motivo por el cual este último supuestamente debía evaluar el estado de la totalidad de la vía férrea, mientras que la comisión de inspección de 3 de septiembre de 2008 había limitado su examen al lugar de la deformación. En efecto, en la carta de 4 de septiembre de 2008, el autor se limitó a señalar que se había detectado una deformación en el kilómetro 18 de la vía férrea durante una inspección regular, y a continuación enumeró los resultados de la inspección relativa a la causa de la deformación y concluyó declarando que «unas reparaciones parciales no resolve[rían] el problema». También concluyó solicitando la autorización y la financiación necesarias para poner en marcha un proyecto de reparación de la totalidad de la vía férrea. Del mismo modo, la carta de 5 de septiembre de 2008 es un breve escrito en el que el director local informó de la fecha y la hora de la deformación y estimó que, para restablecer el tráfico en la vía férrea, sería necesario realizar obras en la totalidad de esta vía. Estimó asimismo que el coste de las obras sería de 38 millones LTL y solicitó al destinatario su apoyo en la asignación de fondos para la ejecución de dichas obras.

- 127 En segundo lugar, como señala la Comisión, es preciso constatar que los miembros de la comisión de inspección de 3 de septiembre de 2008, que elaboraron los informes de 5 de septiembre de 2008 y que recomendaron una reparación local de la deformación, eran altos directivos pertenecientes a la misma sucursal de LG que el director local y que, al igual que este, debían conocer los antecedentes de la vía férrea.
- 128 En tercer lugar, tal como se declaró en el considerando 332 de la Decisión impugnada, debe observarse que de la comparación de los informes de 5 de septiembre de 2008 con la carta de 4 de septiembre de 2008 del director local, resumida en el cuadro n.º 2, que figura en el considerando 46 de la Decisión impugnada, se desprende que los tres documentos reflejan los mismos problemas que afectaban a la estructura de la vía férrea. Por consiguiente, resulta difícil discernir las razones por las que los informes de 5 de septiembre de 2008 recomendaban reparaciones locales en el lugar de la deformación, mientras que las cartas de los días 4 y 5 de septiembre de 2008 aconsejaban obras de reparación completas en la totalidad de la vía férrea.
- 129 En cuarto lugar, procede considerar que la demandante no tiene razones fundadas para alegar que el director local había declarado la necesidad de una supresión y una reconstrucción integral de la vía férrea sobre la base de su experiencia en cuanto se refería a esta y debido al hecho de que las medidas adoptadas previamente, en particular las reducciones de la velocidad, no habían impedido que se produjera la deformación. En efecto, las cartas del director local de los días 4 y 5 de septiembre de 2008 no mencionan el supuesto fracaso de las medidas anteriores, como la limitación de la velocidad. En particular, la carta del director local de 4 de septiembre de 2008 se limitó a constatar, sin hacer más precisiones, que «unas reparaciones parciales no resolve[rían] los problemas». Asimismo, la circunstancia de que la cuestión de la limitación de la velocidad en la vía férrea era bien conocida en el seno de LG, aun suponiendo que estuviera acreditada, no puede suplir la falta de referencia al fracaso de las medidas anteriores, ni, en todo caso, justificar las inconsistencias entre los informes de 5 de septiembre de 2008 y las cartas del director local.
- 130 De lo anterior resulta que las justificaciones ofrecidas por la demandante para explicar las diferencias entre los informes de 5 de septiembre de 2008 y las cartas del director local de los días 4 y 5 de septiembre de 2008 no bastan para invalidar la constatación de las inconsistencias señaladas por la Comisión en la Decisión impugnada.
- 131 Por lo tanto, debe desestimarse esta tercera alegación de la demandante.

4) Sobre la cuarta alegación de la primera parte, referida a que la Comisión desestimó erróneamente los argumentos relativos a los problemas sistémicos del lecho de la vía férrea

- 132 En su cuarta alegación, la demandante sostiene que los argumentos que formuló en lo tocante a los problemas sistémicos del lecho de la vía férrea no eran, como consideró la Comisión en la Decisión impugnada, incoherentes o poco convincentes. A su entender, se explican por el hecho concreto de que un experto especializado en lechos de vías férreas y en balastos no pudo analizar la vía férrea hasta una fecha tardía, a saber, el 11 de septiembre de 2008. La comisión extraordinaria creada el 10 de septiembre de 2018 y que examinó la vía férrea constató, en particular, un alto deterioro del balasto, cuatro «surcos» que demostraban la existencia de «defectos de la plataforma», así como una anchura del lecho que no se correspondía con las reglamentaciones técnicas. Sobre la base de estas apreciaciones, la comisión extraordinaria concluyó que, en este caso, la deformación debía haber sido provocada por problemas sistémicos en el sistema de fijación y en el lecho de la vía férrea. A juicio de la demandante, esta conclusión no

exigía excavar el balasto. En efecto, para la demandante, estos defectos, perfectamente visibles, relativos en concreto al estado y la forma del balasto y que proporcionaban fuertes indicaciones sobre el mal estado del lecho en general, eran suficientes por sí solos para permitir a los expertos alcanzar sus conclusiones.

133 Según la demandante, la vía férrea estaba además en un pésimo estado general, y la aparición de la deformación había indicado claramente a la comisión extraordinaria que las medidas específicas adoptadas hasta entonces (reparaciones menores de la estructura de la vía y reducciones de velocidad) no habían sido suficientes para resolver los graves problemas de seguridad existentes. Basándose en las claras conclusiones técnicas del experto en lechos de vías férreas y en balastos, así como en las de la comisión extraordinaria en su conjunto, por tanto, no existía, desde el punto de vista de la demandante, otra solución que una reconstrucción de la totalidad de la vía férrea para evitar que se produjeran otros incidentes peligrosos o incluso algún accidente. En consecuencia, según la demandante, esta nueva evaluación global y detallada de la vía férrea en su conjunto fue la que fundamentó la decisión de suprimir la vía férrea.

134 La Comisión y la coadyuvante rebaten esta argumentación.

135 En el caso de autos, conviene recordar que, en el considerando 336 de la Decisión impugnada, la Comisión observó que, en su correspondencia con el Ministro de Transporte y Comunicaciones y en sus observaciones presentadas durante el procedimiento administrativo, la demandante había afirmado con frecuencia que la razón principal de la supresión de la totalidad de la vía férrea debía buscarse en un problema sistémico en el lecho de dicha vía, a saber, un deterioro del balasto que había provocado un estrechamiento del lecho de la vía férrea, para cuya reparación era necesario suprimir la estructura de la vía. Sin embargo, en el considerando 337 de la Decisión impugnada, la Comisión destacó que el estado de la vía férrea ya era conocido, cuando menos, desde un informe anterior de 3 de septiembre de 2004 y que, no obstante, no se había comunicado ningún problema sistémico en el lecho de la vía férrea en esa época y hasta que no se elaboró un informe de inspección extraordinario el 12 de septiembre de 2008, a pesar de que la vía férrea fue objeto de controles regulares entre estas dos fechas.

136 Por otra parte, en el considerando 338 de la Decisión impugnada, la Comisión precisó que, en su respuesta al pliego de cargos, la demandante había declarado que, a diferencia de la comisión de inspección que había elaborado los informes de 5 de septiembre de 2008 y que no había reseñado ningún problema a nivel del lecho de la vía férrea, la comisión de inspección extraordinaria creada el 10 de septiembre de 2008 incluía a especialistas en lechos de vías férreas y en balastos que habían considerado que, «para llevar a cabo un análisis del lecho, se debía excavar el balasto, al no ser visible el mal estado de aquel».

137 Sin embargo, del considerando 339 de la Decisión impugnada se desprende que, cuando, posteriormente, la Comisión quiso obtener aclaraciones sobre esta nueva explicación, la demandante indicó que la comisión de inspección extraordinaria no había excavado ningún balasto de la vía férrea.

138 Además, del considerando 340 de la Decisión impugnada se deduce que, en su respuesta al escrito de exposición de los hechos, la demandante modificó de nuevo sus explicaciones, sosteniendo que el principal objetivo de la comisión de inspección extraordinaria había sido realizar una evaluación visual de la vía férrea, con el fin de detectar los defectos visibles. Según la demandante, únicamente tras la detección de estos defectos visuales se habría podido efectuar un análisis especial. En el mismo considerando, la Decisión impugnada señala, no obstante, que no se había mencionado

ninguno de estos defectos en el informe de inspección extraordinaria de 12 de septiembre de 2008 y que la decisión de suprimir la vía férrea se había adoptado antes de que la comisión de inspección hubiera efectuado ningún análisis especial que, supuestamente, hubiera incluido una excavación del balasto.

- 139 Así pues, en primer lugar, procede señalar que el informe de inspección de la comisión extraordinaria de 12 de septiembre de 2008 contenía dos secciones diferentes, una de las cuales se refería a las características principales de la vía férrea y la otra a los defectos observados a lo largo de dicha vía tras la deformación. Este informe de inspección no mencionaba, entre los defectos constatados a lo largo de la vía férrea, el nivel de deterioro del balasto, pero tal dato se mencionaba en la parte reservada a las características principales de la vía férrea, junto a otros elementos como, en particular, el tipo de raíles, el tipo de traviesas de ferrocarril y la intensidad del tráfico. De ello se desprende que el deterioro del balasto mencionado en el informe de inspección de la comisión extraordinaria de 12 de septiembre de 2008, a saber, como una de las características constantes y objetivas de la vía férrea, no es relevante para explicar la necesidad de suprimir la totalidad de la vía férrea.
- 140 Además, el único defecto relativo al lecho de la vía férrea mencionado en el informe en cuestión consistía en cuatro «surcos» que demostraban la existencia de «defectos del lecho», así como una anchura que no se correspondía con las reglamentaciones técnicas. Sin embargo, tal como observa la Comisión, la demandante no explica de qué modo la aparición de cuatro surcos a lo largo de la vía férrea exigía la supresión de la totalidad de esta.
- 141 En segundo término, en cuanto a la alegación según la cual, para que la comisión extraordinaria pudiera concluir que existían problemas en el lecho, no era necesario que se llevara a cabo la excavación del balasto, debe señalarse que tal alegación, aun suponiéndola acreditada, se contradice con la alegación formulada por la demandante en su respuesta al pliego de cargos según la cual el mal estado del lecho no era visible y su examen exigía la excavación del balasto. Pues bien, esta contradicción confirma las dificultades de la demandante para aportar una justificación coherente para la supresión de la vía férrea.
- 142 En tercer y último término, se debe señalar que las alegaciones formuladas por la demandante en apoyo de la cuarta imputación no bastan para explicar las demás inconsistencias puestas de relieve por la Comisión en la Decisión impugnada, en particular en el considerando 340 de esta última.
- 143 Habida cuenta de las consideraciones precedentes, debe declararse que la Comisión no incurrió en error de apreciación al concluir que las alegaciones de la demandante relativas a los problemas sistémicos del lecho de la vía férrea eran incoherentes o poco convincentes.
- 144 Esta conclusión no resulta desvirtuada por la alegación de la demandante según la cual el pésimo estado general de la vía férrea, unido a la nueva evaluación global detallada de esta última en su conjunto, efectuada por la comisión extraordinaria tras la constatación de la deformación, la había conducido a considerar que era necesaria una reconstrucción de la totalidad de la vía férrea para restablecer el tráfico con total seguridad. En efecto, tal alegación no es pertinente para poner en entredicho las dudas que la Comisión planteó sobre los problemas sistémicos del lecho de la vía férrea, basándose en los documentos aportados por la demandante. En todo caso, dado que esta alegación se reitera en la segunda parte del segundo motivo, será objeto de análisis en el marco de esta última.
- 145 En consecuencia, procede desestimar esta cuarta alegación de la demandante.

146 Sobre la base de todo lo anterior, es preciso constatar que ninguna de las alegaciones formuladas por la demandante en apoyo de la primera parte del segundo motivo puede desvirtuar la conclusión a la que llegó la Comisión en la Decisión impugnada, según la cual las explicaciones que se proporcionaron acerca de la existencia y la importancia de los defectos de la vía férrea para la seguridad del tráfico eran incompatibles entre sí, contradictorias y poco convincentes.

147 Por consiguiente, debe desestimarse la primera parte del segundo motivo.

b) Sobre la segunda parte del segundo motivo, basada en errores de apreciación en la medida en que la Comisión consideró que la supresión de la vía férrea era «extremadamente inusual»

148 La demandante, tras recordar que, basándose en las conclusiones técnicas elaboradas en la inspección de la comisión extraordinaria, disponía de dos opciones, a saber, por un lado, unas reparaciones iniciales específicas seguidas de una reconstrucción completa de la totalidad de la vía férrea en un plazo de cinco años (en lo sucesivo, «opción 1») o, por otro, una reconstrucción completa e inmediata de la vía férrea (en lo sucesivo, «opción 2»), sostiene que, en las circunstancias particulares del presente asunto, la puesta en práctica inmediata de la opción 2 no era «extremadamente inusual», de modo que esta circunstancia no podía utilizarse como elemento constitutivo de una práctica abusiva.

149 A este respecto, en primer lugar, la demandante alega que era la vía férrea la que era «extremadamente inusual», dado que, en el momento de los hechos, tenía cerca de 140 años y no se había efectuado ninguna restauración significativa desde 1972. Afirma que se detectaron diversos defectos en el conjunto de la vía férrea, pero solo se habían realizado pequeñas reparaciones, acompañadas de reducciones de la velocidad de circulación de los trenes a 25 km/h. Tales medidas, lejos de ajustarse a la práctica del sector en Europa, eran, según la demandante, un reflejo de su delicadísima situación financiera y de la de su accionista único, el Estado lituano.

150 En segundo lugar, tras la aparición de la deformación y la evaluación detallada del estado de la totalidad de la vía férrea efectuada por la comisión extraordinaria, la demandante sostiene que resultaba evidente que una nueva reparación parcial y poco costosa no habría resuelto los problemas de seguridad de la vía férrea. Por este motivo, el 19 de septiembre de 2008, la demandante decidió que la reconstrucción de la vía férrea (ya fuera en el marco de la opción 1 o de la opción 2) era la única manera de garantizar la seguridad del tráfico.

151 En tercer lugar, la demandante alega que, de las dos opciones entre las que debía escoger, la opción 2 era la única solución pertinente y económicamente razonable. A su juicio, las reparaciones iniciales en realidad no hubieran resuelto los diversos problemas, puesto que, aun poniendo en práctica la opción 1, habría sido necesaria una reconstrucción de la totalidad de la vía férrea en un plazo de cinco años. Añade que la opción 1 habría sido, *in fine*, más costosa que la opción 2. Por lo demás, la opción 1 exigía una importante duplicación de las obras, a diferencia de la opción 2, en la que las obras se ejecutaban una única vez. Por añadidura, según la demandante, todos los materiales utilizados para las reparaciones iniciales habrían tenido que sustituirse de nuevo en la posterior reconstrucción.

152 En cuarto lugar, la demandante afirma que, dado que la opción 2 era la única solución pertinente y económicamente razonable, no tenía ninguna razón para retrasar su puesta en práctica. Asimismo, la propia LDZ explicó que normalmente una vía férrea se suprimía cuando no existía

ningún motivo para pensar que volvería a utilizarse. Según la demandante, LDZ también confirmó que la supresión era una práctica habitual que era necesaria si los raíles existentes debían sustituirse por otros o si era preciso realizar obras de renovación, por ejemplo, la renovación del lecho y del balasto que, desde el punto de vista técnico, no podía realizarse mientras no se hubieran retirado los raíles. Además, la demandante alega que había decidido reutilizar algunos de los materiales de la vía férrea para reparar otras vías. Según la demandante, estos materiales hubieran resultado dañados durante el invierno si no los hubiera retirado rápidamente en octubre de 2008 para almacenarlos con toda seguridad. Por último, la demandante alega que al suprimir rápidamente la vía férrea y al solicitar simultáneamente los fondos para su reconstrucción, había demostrado suficientemente a Orlen, que ejercía sobre ella una presión constante, su determinación de reconstruir la vía férrea, de conformidad con las obligaciones contractuales existentes.

- 153 En quinto lugar, la demandante arguye que, en el momento del desmantelamiento de la vía férrea, a saber, el 3 de octubre de 2008, esperaba razonablemente obtener los fondos necesarios para la reconstrucción de la vía férrea, ya que no experimentaba todavía los efectos de la crisis financiera desencadenada por la quiebra del banco Lehman Brothers en septiembre de 2008. En particular, según la demandante, cuando sucedieron los hechos, no podía prever una evolución de la situación tan desfavorable, que la obligó a detener, a partir de finales del año 2008, la puesta en práctica de sus principales proyectos de renovación, uno de los cuales se refería a la vía férrea. Asimismo, la demandante destaca que, en la época de los hechos, existían todavía fondos de la Unión disponibles para grandes inversiones en las infraestructuras ferroviarias durante el período 2007-2013 y que esperaba legítimamente poder beneficiarse de ellos para financiar la reconstrucción de la vía férrea. Por lo tanto, a su entender, el argumento formulado en la Decisión impugnada y según el cual, en la carta de 2 de octubre de 2008 dirigida al Ministerio de Transporte y Comunicaciones no había realizado un verdadero esfuerzo para obtener financiación para la renovación de la vía férrea carece de fundamento.
- 154 En sus observaciones sobre el escrito de formalización de la intervención, la demandante precisa que no disponía de fondos suficientes para acometer todas las grandes obras de renovación en su red y que debía determinar cómo emplear sus muy limitados recursos de la manera más pertinente. En el momento en que se suprimió la vía férrea, estaban disponibles fondos de la Unión y solo quedaba la cuestión de la adjudicación de una parte de dichos fondos a la vía férrea. No obstante, señala que el incidente había modificado completamente el análisis de las prioridades. Asimismo, según la demandante, habida cuenta de los beneficios netos obtenidos en 2008, sus fondos propios por sí solos habrían bastado y estaban disponibles para financiar totalmente la reconstrucción de la vía férrea en el supuesto de que no se hubiera obtenido una financiación de la Unión o del Estado.
- 155 La Comisión y la coadyuvante rebaten estas alegaciones.
- 156 Procede observar que, mediante su argumentación, la demandante pone en entredicho las apreciaciones realizadas por la Comisión en los considerandos 184 a 198 de la Decisión impugnada, según las cuales, en esencia, por una parte, la supresión de la vía férrea se realizó a toda prisa, sin que se hubiera adoptado ninguna medida preparatoria para la reconstrucción (considerandos 184 a 193 de la Decisión impugnada) y, por otra parte, esta supresión era contraria a la práctica habitual en el sector ferroviario (considerandos 194 a 198 de la Decisión impugnada).

- 157 A este respecto, en primer lugar, conviene recordar que, en el considerando 184 de la Decisión impugnada, la Comisión consideró que la demandante había suprimido la vía férrea a toda prisa, sin movilizar los fondos necesarios y sin seguir las fases preparatorias normales de cara a su reconstrucción. Del considerando 185 de la Decisión impugnada se desprende que, en respuesta a la solicitud de información de la Comisión, la demandante explicó que «[e]l segmento lituano de [la vía férrea] se ha[b]ía retirado [...] con el fin de llevar a cabo obras de reconstrucción y de reabrirlo a la circulación tan pronto como fuera posible, porque la vía era importante para Orlen, uno de sus principales clientes». La demandante precisa asimismo que «actuó bajo una presión constante de Orlen para acelerar la reconstrucción en esta vía y, por consiguiente, se esforzó todo lo que pudo para efectuar las obras lo antes posible».
- 158 En segundo lugar, en el considerando 186 de la Decisión impugnada, la Comisión señaló que en aquella época la demandante había considerado que no disponía de fondos suficientes para renovar la vía férrea y que era evidente que se debía concluir un largo procedimiento administrativo antes de que pudieran obtenerse fondos para un proyecto de esta magnitud. En efecto, según los procedimientos establecidos por el Estado lituano en aquel momento, las grandes obras de infraestructura se financiaban mediante fondos de la Unión, mientras que los limitados recursos de la demandante solo debían utilizarse para el mantenimiento corriente de las infraestructuras. Una solicitud de financiación de la Unión debía apoyarse en medidas preparatorias, incluido un estudio de viabilidad que, en el presente asunto, tardó dos años en realizarse. La decisión final de afectar fondos estructurales de la Unión a un proyecto debía ser adoptada por el Ministerio de Transporte y Comunicaciones. Por tanto, no existía ninguna garantía de que se obtendrían los fondos, de manera que no había ninguna urgencia en suprimir la vía férrea. Por último, en el considerando 187 de la Decisión impugnada, la Comisión señaló también que la supresión de la totalidad de la vía férrea no permitía ganar mucho tiempo, mientras que la verdadera reconstrucción habría podido comenzar tras la conclusión de todas las fases administrativas preliminares.
- 159 Asimismo, del considerando 188 de la Decisión impugnada se desprende que la Comisión solicitó a la demandante que le explicara cómo la supresión de la vía férrea en octubre de 2008 habría podido acelerar la reconstrucción, teniendo en cuenta que todavía debía llevarse a cabo un procedimiento largo e incierto de solicitud de los fondos necesarios. Se desprende del mismo considerando que, en su respuesta, la demandante reiteró, en esencia, su alegación de que la retirada de la vía férrea era una fase necesaria para su reconstrucción y debía servir para reducir el tiempo necesario para las obras restantes. Añadió que el procedimiento no era largo, sino más bien sencillo, que, «[c]uando presentó la solicitud de financiación, podía razonablemente esperar que se le concedieran los fondos para este proyecto» y que «[e]sta confianza se ha[b]ía visto reforzada por la circunstancia de que se le ha[b]ía solicitado presentar un estudio de viabilidad para el proyecto». Según el considerando 189 de la Decisión impugnada, en su respuesta al pliego de cargos, la demandante repitió su alegación de que había retirado la vía con la única intención de repararla lo antes posible. Argumentó que la retirada de la vía férrea no era una medida extraordinaria, sino más bien una medida necesaria antes de que la ruta corta pudiera ser reparada íntegramente y que pudiera reanudarse el tráfico.
- 160 En tercer lugar, en el considerando 190 de la Decisión impugnada, la Comisión señaló que la demandante había enviado su solicitud de financiación el 2 de octubre de 2008 en un breve escrito dirigido al Ministro de Transporte y Comunicaciones, solicitando 620 millones de LTL (aproximadamente 179,71 millones de euros) para la renovación de ocho vías férreas diferentes, incluida la vía férrea, sin que se realizara ninguna declaración específica en cuanto a esta última. Además, la Comisión destacó que el procedimiento normal de aprobación debía ser largo y que

su resultado no podía garantizarse. No obstante, la demandante empezó a suprimir la vía férrea a partir del día siguiente, el 3 de octubre de 2008, sin siquiera esperar a la respuesta del Ministro de Transporte y Comunicaciones. Del considerando 191 de la Decisión impugnada se desprende que, en la respuesta que se le envió el 28 de octubre de 2008, el Ministerio de Transporte y Comunicaciones destacó que, dado que estos proyectos no se habían aprobado en el pasado, no había ninguna financiación prevista. Asimismo, el Ministerio de Transporte y Comunicaciones recordó a la demandante que los fondos de la Unión todavía estaban disponibles y la instó a identificar proyectos de financiación. Sin embargo, dado que el éxito de la solicitud de financiación dependía de los resultados de un estudio de viabilidad y de la decisión del Ministerio de Transporte y Comunicaciones, según la Comisión, la demandante no podía esperar razonablemente que se le asignaran, en su caso, los fondos de la Unión en un plazo breve.

- 161 En cuarto lugar, en el considerando 192 de la Decisión impugnada, la Comisión consideró que las acciones posteriores de la demandante también demostraban que no había intentado reconstruir la vía férrea. A este respecto, señaló en particular que la demandante había preparado notas dirigidas al Gobierno lituano para oponerse a la reconstrucción de la vía férrea y que había recomendado añadir la renovación de la vía férrea a la lista de financiación prioritaria únicamente porque el Gobierno se lo había solicitado.
- 162 Además, en los considerandos 194 y siguientes de la Decisión impugnada, la Comisión detalló las razones por las cuales estimaba que la supresión de la vía férrea era «extremadamente inusual» y contraria a la «práctica habitual» en el sector ferroviario. En efecto, por una parte, la Comisión señaló que, aun cuando existían varias vías férreas en Lituania en las que se había suspendido el tráfico, la demandante no había podido aportar ningún otro ejemplo de vía que se hubiera retirado antes de que pudieran comenzar las obras de renovación.
- 163 Por otra parte, la Comisión recordó que había enviado peticiones de información a los administradores de infraestructuras ferroviarias en los otros dos Estados bálticos, la República de Estonia y la República de Letonia. El administrador de las infraestructuras ferroviarias estonio únicamente pudo aportar un ejemplo de supresión de un tramo largo de vía. En ese caso, la vía se había retirado porque la ruta en sí se había cerrado, abandonado y sustituido por otra. El administrador de las infraestructuras ferroviarias estonio también indicó que las obras que exigían la supresión de vías no se efectuaban al mismo tiempo en la totalidad de una vía, sino por fases, que interrumpían el tráfico durante un período máximo de doce horas. Las obras de reparación significativas, incluida la retirada de una vía, no darían comienzo antes de que hubiera concluido el procedimiento administrativo que las aprobaba. En cuanto a LDZ, que es la sociedad administradora de las infraestructuras ferroviarias letona, comunicó que, en general, solo se retiraba una vía tras un período de varios años durante los cuales no se hubiera utilizado y únicamente si no existía ninguna razón para creer que volviera a serlo de nuevo. En los dos ejemplos proporcionados por LDZ, las vías se habían retirado tras diez y trece años de cierre. Además, en Letonia, la retirada de una vía con vistas a obras de reparación se realizaría fase a fase. Tales obras no comenzarían antes de que hubiera finalizado el procedimiento administrativo y se hubiera garantizado la financiación.
- 164 En el presente asunto, por lo que respecta, en primer término, a la cuestión de la supresión de la vía férrea a toda prisa sin que se hubiera adoptado ninguna medida preparatoria para la reconstrucción, en primer lugar, el Tribunal observa que del análisis de la primera parte del segundo motivo se desprende que la demandante no ha demostrado que, tras la aparición de la deformación y la evaluación detallada del estado de la totalidad de la vía férrea, esta se encontrara en un estado tal que justificara su supresión íntegra e inmediata. En cambio, hay que señalar que el

informe de inspección de la comisión extraordinaria de 12 de septiembre de 2008, que examinó la vía férrea íntegramente, no detectó defectos en la totalidad de esta, sino tan solo, como indicó la Comisión sobre la base de la información proporcionada por la demandante, en 1,6 km de la vía férrea. Asimismo, en una carta enviada el 18 de septiembre de 2008 por la Dirección de Infraestructuras Ferroviarias de LG a su Consejo de Planificación Estratégica y redactada basándose en el informe de inspección de la comisión extraordinaria de 12 de septiembre de 2008, se precisaba que únicamente 1,6 km de vía férrea debían reconstruirse de forma inmediata. Pues bien, tal como se ha señalado, acertadamente, en el considerando 348 de la Decisión impugnada, unos problemas referidos a 1,6 km de un total de 19 km de vía férrea no permiten justificar su supresión completa e inmediata. Es cierto que la propia carta de 18 de septiembre de 2008 precisaba igualmente que las fijaciones de los raíles debían sustituirse en los 19 km de la vía férrea, que debía repararse el lecho de la vía, que los cables de comunicación debían sustituirse en toda la longitud de la vía y que, con el fin de garantizar la seguridad del tráfico, la totalidad la vía férrea debería estar reparada en un plazo de cinco años. Sin embargo, no indicaba que tal reparación debiera implicar la supresión completa e inmediata de la vía férrea.

- 165 En segundo lugar, procede señalar que la demandante no fundamenta suficientemente la alegación según la cual los defectos que provocaron el incidente del 2 de septiembre de 2008 se habían constatado en muchos otros puntos en toda la vía férrea. En efecto, esta afirmación se basa en el «informe Wacetob», elaborado por el Centro para el Progreso de la Ciencia y la Organización de la Construcción de Varsovia (Polonia), que la Comisión considera en la Decisión impugnada, en los considerandos 349 a 356, sin que la demandante lo haya refutado, como carente de valor probatorio e incapaz de respaldar la argumentación de esta última. Además, la conclusión según la cual una nueva «reparación parcial a precios económicos» no resolvería los problemas de seguridad de la vía férrea, que se desprendía de la carta del director local de 4 de septiembre de 2008, no se ha considerado coherente, fundadamente, como resulta de los apartados 126 a 130 de la presente sentencia, con los informes de 5 de septiembre de 2008, según los cuales, en esencia, una reparación local habría permitido el restablecimiento del tráfico con total seguridad.
- 166 Por lo tanto, cabe observar que la alegación basada, en esencia, en la necesidad de dismantelar la vía férrea debido a inquietudes relativas a la seguridad del tráfico ferroviario no permite declarar que la Comisión haya cometido un error de apreciación.
- 167 Esta conclusión no se ve desvirtuada por la alegación según la cual la opción 2 era la única opción pertinente y económicamente razonable, de modo que la demandante no tenía ningún motivo para esperar a la hora de poner en práctica su decisión.
- 168 En efecto, aun suponiendo que, como afirma la demandante, la opción 2 fuera la única opción pertinente y económicamente razonable, esta no implicaba necesariamente la supresión de la vía férrea a toda prisa. A este respecto, se ha de señalar que, tal como destaca la Comisión en el considerando 187 de la Decisión impugnada, la supresión inmediata de la vía férrea no permitía ahorrar tiempo cuando las obras de reconstrucción no podían comenzar hasta que hubieran concluido todas las fases administrativas preliminares, incluyendo en particular la obtención de la financiación necesaria. En consecuencia, al no disponer todavía de la financiación necesaria para acometer las obras de reconstrucción de la vía férrea, la demandante no tenía ninguna razón para proceder a toda prisa a su supresión. Por consiguiente, no puede argumentar que no tenía ningún motivo para esperar a la hora de poner en práctica su decisión relativa a la ejecución de la opción 2, es decir, suprimir la vía férrea.

- 169 En tercer lugar, la supuesta presión que, según la demandante, ejercía Orlen sobre ella tampoco puede justificar la supresión precipitada de la vía férrea. A este respecto, debe señalarse que esta alegación se ve contradicha por el hecho de que la demandante decidió no informar previamente a Orlen de su proyecto de supresión de la vía férrea. Tal reserva no se justifica a la vista de la naturaleza de las obras que se llevaron a cabo, máxime cuando Orlen era el único cliente que utilizaba la vía férrea. Asimismo, esta conclusión no puede verse desvirtuada por las observaciones de la demandante sobre el escrito de formalización de la intervención por las que se alegaba que no hubo ningún secretismo acerca de las actuaciones de su dirección en 2008. En efecto, como se desprende del considerando 55 de la Decisión impugnada, el 5 de septiembre de 2008, Orlen fue informada por las estaciones ferroviarias del mero «cierre temporal» de la vía férrea. No se le informó de la supresión de la vía férrea. De las explicaciones facilitadas por las partes en la vista se deduce, en particular, que el telegrama por el que se informaba de la «suspensión temporal del tráfico» en la vía férrea hasta la realización de obras de reconstrucción y reparación fue emitido por la Dirección de Infraestructuras Ferroviarias de la demandante para informar a las estaciones, así como a LDZ de la suspensión del tráfico, pero que Orlen nunca fue destinataria de este documento.
- 170 En cuarto lugar, cabe decir lo mismo por lo que respecta a la supuesta necesidad de recuperar los materiales adecuados de la vía férrea para evitar que resultaran dañados durante el invierno, que tampoco puede justificar la supresión precipitada de la vía férrea. En efecto, a este respecto, basta con señalar, al igual que la Comisión, que esta alegación no se ha fundamentado.
- 171 En quinto lugar, en lo que atañe a la alegación según la cual, en la época en que se produjo la supresión de la vía férrea, la demandante esperaba razonablemente obtener los fondos necesarios para la reconstrucción de la vía férrea, debe desestimarse por varios motivos.
- 172 Para empezar, debe señalarse que la propia demandante, en sus observaciones en respuesta al escrito de formalización de la intervención, admite que no disponía de fondos suficientes para realizar todas las grandes obras de renovación en su red.
- 173 A continuación, en respuesta a una solicitud de información de la Comisión, que estaba dirigida a averiguar si la demandante había contemplado emprender obras de renovación de envergadura en la vía férrea antes del 2 de septiembre de 2008, esta última destacó que la vía férrea no formaba parte de las líneas ferroviarias prioritarias y que, en general, el Estado lituano no asignaba suficientes fondos procedentes de los presupuestos generales para la modernización de las infraestructuras ferroviarias. Además, añadió que los fondos estructurales de la Unión, junto con sus fondos propios, no bastaban para la modernización de las líneas ferroviarias nacionales prioritarias. De lo anterior se deduce que la demandante era consciente del hecho de que, una vez que se suprimiera la vía férrea, no dispondría de fondos propios para reconstruirla y que difícilmente obtendría los fondos necesarios para su reconstrucción, ya fuera del Estado o de la Unión.
- 174 En particular, en cuanto a los fondos del Estado, consta que, como se ha señalado en el considerando 190 de la Decisión impugnada, la demandante formuló su solicitud de financiación el 2 de octubre de 2008 en un breve escrito dirigido al Ministro de Transporte y Comunicaciones, solicitando 620 millones LTL (aproximadamente 179,71 millones de euros) para la renovación de ocho vías diferentes, incluida la vía férrea. No se realizó ninguna declaración específica en lo referente a esta última. Además, como se constató también en el considerando 190 de la Decisión impugnada, el procedimiento normal de aprobación debía ser largo y no podía garantizarse su resultado. A pesar de estas consideraciones, la demandante empezó a suprimir la vía férrea a

partir del día siguiente, el 3 de octubre de 2008, sin siquiera esperar a la respuesta del Ministro de Transporte y Comunicaciones, que recibió el 28 de octubre siguiente y que indicaba que, dado que no se habían aprobado estos proyectos en el pasado, no había ninguna financiación prevista.

- 175 A este respecto, se ha de señalar que, si bien es cierto que el Ministro de Transporte y Comunicaciones recordó a la demandante que los fondos de la Unión para inversiones significativas en las infraestructuras ferroviarias para el período 2007-2013 estaban todavía disponibles y aunque le instó a identificar proyectos de financiación, no es menos cierto que la Comisión no incurrió en error de apreciación al entender, en el considerando 191 de la Decisión impugnada, que la demandante no podía esperar razonablemente recibirlos sin iniciar oportunamente el procedimiento administrativo preliminar necesario para su obtención. Tal como observó la Comisión en los considerandos 63 y 64 de la Decisión impugnada, la demandante emprendió la elaboración de un estudio de viabilidad relativo a la reconstrucción y el desarrollo de ocho líneas ferroviarias, pero fueron necesarios ocho meses, tras la aprobación de su consejo técnico, para recibir la aprobación de su Director General, el 29 de julio de 2009, y tres meses adicionales para publicar el concurso público.
- 176 Por último, la demandante no puede invocar válidamente el argumento según el cual la crisis financiera que siguió a la quiebra del banco Lehman Brothers en septiembre de 2008 supuso un deterioro de su situación financiera que tuvo consecuencias inmediatas en su capacidad para emprender grandes obras de renovación, como la reconstrucción de la vía férrea. A este respecto, debe señalarse que de las alegaciones de la demandante relativas al deterioro de la vía férrea se deduce que se encontraba en una situación económica precaria antes incluso de la crisis financiera de septiembre de 2008. En efecto, la propia demandante alega que, precisamente debido a su difícil situación financiera, no se había efectuado ninguna obra importante de reparación en la vía férrea desde 1972 y que, a pesar de la detección de diversos defectos en el conjunto de la vía férrea antes de septiembre de 2008, únicamente se habían llevado a cabo reparaciones menores, acompañadas de reducciones de la velocidad a 25 km/h. Asimismo, aun suponiendo que la crisis financiera de 2008 hubiera podido afectar a la capacidad de la demandante para emprender obras significativas de renovación, como la reconstrucción de la vía férrea, es preciso señalar, al igual que la Comisión, que el acceso a los fondos de la Unión no se vio afectado por la crisis financiera. La demandante habría podido obtener tales fondos si hubiera incoado oportunamente el procedimiento administrativo necesario al efecto.
- 177 De lo anterior se deduce que la Comisión no incurrió en error de apreciación al considerar que la supresión de la vía férrea se había efectuado precipitadamente y sin haber obtenido previamente los fondos necesarios.
- 178 En segundo término, por lo que se refiere al carácter inusual del desmantelamiento de la vía férrea respecto de las prácticas del sector ferroviario, por una parte, el Tribunal observa que, como señaló la Comisión en el considerando 186 de la Decisión impugnada, aun cuando existían varias vías férreas en Lituania en las que se había suspendido el tráfico, la demandante no pudo proporcionar un ejemplo de vía que se hubiera retirado antes del comienzo de las obras de renovación. Asimismo, como indicó la Comisión, la demandante nunca suprimió la vía Bugeniai-Skuodas-Klaipėda, pese a llevar cerrada desde 1995 y a la falta de demanda de tráfico en dicha vía.
- 179 Por otra parte, procede señalar que la Comisión envió solicitudes de información a los administradores de las infraestructuras ferroviarias en los otros dos Estados bálticos, la República de Estonia y la República de Letonia. El administrador de las infraestructuras ferroviarias estonio

únicamente pudo proporcionar un ejemplo de supresión de un tramo largo de vía. En este caso, la vía había sido retirada porque la ruta en sí misma se había cerrado, abandonado y sustituido por otra. El administrador de las infraestructuras ferroviarias estonio indicó también que las obras que exigían la supresión de vías no se efectuaban al mismo tiempo en la totalidad de una vía, sino por fases, que interrumpían el tráfico durante un período máximo de doce horas. Las obras de reparación significativas, incluida la retirada de una vía, por lo demás, no darían comienzo antes de que hubiera concluido el procedimiento administrativo para aprobarlas.

- 180 En cuanto a LDZ, la sociedad administradora de las infraestructuras ferroviarias letona, respondió que, en general, solo se retiraba una vía tras un período de varios años durante los cuales no se hubiera utilizado y si no existía ninguna razón para creer que volviera a serlo de nuevo. En los dos ejemplos proporcionados por LDZ, las vías se retiraron tras diez y trece años de cierre. De la misma manera que en Estonia, en Letonia, la retirada de una vía con miras a obras de reparación se realiza por fases. Según LDZ, tales obras no comienzan antes de que se haya concluido el procedimiento administrativo y se haya garantizado la financiación.
- 181 De todo lo anterior resulta que debe considerarse que la Comisión no incurrió en error de apreciación al entender, en la Decisión impugnada, que la supresión de la vía férrea en cuestión en el presente asunto era «extremadamente inusual».
- 182 Por consiguiente, procede desestimar la segunda parte del segundo motivo.

c) Sobre la tercera parte del segundo motivo, basada en errores en la apreciación realizada por la Comisión de las intenciones de LG en el momento de la supresión de la vía férrea

- 183 Mediante la tercera parte del segundo motivo, la demandante alega que la Decisión impugnada adolece de un error de Derecho acompañado de un error de apreciación, en la medida en que, en el momento de la supresión de la vía férrea, y contrariamente a lo que consideró la Comisión en la Decisión impugnada, tenía intención de reconstruirla.
- 184 En particular, la demandante aduce que, al afirmar que en ningún momento había intentado reconstruir la vía férrea, la Comisión presumió que la supresión de esta formaba parte de una estrategia anticompetitiva que adoptó el 19 de septiembre o el 3 de octubre de 2008 con el fin de impedir el ejercicio de la competencia por parte de LDZ. La demandante afirma que la presunción de que había actuado de mala fe se basó en tres elementos tenidos en cuenta por la Comisión, a saber, en primer lugar, el hecho de que había solicitado desplazar el proyecto de reconstrucción de la vía férrea a la lista de reserva de los fondos de la Unión, en segundo lugar, el hecho de que había preparado tres notas destinadas al Gobierno lituano para oponerse a la reconstrucción de la vía férrea y, en tercer lugar, el hecho de que había recomendado añadir la renovación de la vía férrea a la lista de las prioridades únicamente porque el Gobierno le había ordenado hacerlo.

1) Sobre la primera alegación de la tercera parte, basada en un error de Derecho relacionado con la toma en consideración de la intención contraria a la competencia de la demandante

- 185 En apoyo de esta primera alegación, la demandante sostiene, en esencia, que la Decisión impugnada adolece de un error de Derecho en la medida en que, a su entender, la Comisión puso de manifiesto el carácter abusivo de la práctica controvertida basándose, en particular, en su intención anticompetitiva, cuando, según la jurisprudencia, el concepto de explotación abusiva es un concepto objetivo que se refiere a las actividades de una empresa en posición dominante que

pueden influir en la estructura de un mercado y que tienen por efecto impedir el mantenimiento del grado de competencia que aún existe en el mercado o su desarrollo, con independencia de la intención subjetiva de esa empresa.

186 Asimismo, la demandante alega que la Comisión debió demostrar concretamente que, en la época de los hechos, a saber, el 3 de octubre de 2008, esta había actuado de mala fe, con el fin de impedir que LDZ compitiera con ella y que no tenía intención de reconstruir la vía férrea. Según la demandante, sus intenciones posteriores a la época de los hechos son irrelevantes para valorar la práctica examinada.

187 La Comisión y la coadyuvante refutan estos argumentos.

188 A este respecto, procede recordar que de la jurisprudencia se desprende que la explotación abusiva de una posición dominante prohibida por el artículo 102 TFUE es un concepto objetivo que tiene por objeto los comportamientos de una empresa en posición dominante que, en un mercado donde la competencia ya está debilitada, precisamente por la presencia de la empresa en cuestión, tienen por efecto impedir, por medios distintos de los que rigen una normal competencia entre productos o servicios sobre la base de las prestaciones de los agentes económicos, el mantenimiento del grado de competencia que aún existe en el mercado o su desarrollo (véanse las sentencias de 19 de abril de 2012, Tomra Systems y otros/Comisión, C-549/10 P, EU:C:2012:221, apartado 17 y jurisprudencia citada, y de 9 de septiembre de 2009, Clearstream/Comisión, T-301/04, EU:T:2009:317, apartado 140 y jurisprudencia citada).

189 El carácter objetivo del concepto de abuso implica que el comportamiento imputado debe valorarse sobre la base de elementos objetivos y que, a efectos de identificar un abuso de posición dominante, no se requiere demostrar el carácter deliberado de este comportamiento ni la mala fe de la empresa en situación de posición dominante (véase, en este sentido, la sentencia de 1 de julio de 2010, AstraZeneca/Comisión, T-321/05, EU:T:2010:266, apartado 356).

190 No obstante, al examinar el comportamiento de una empresa en posición dominante y para determinar un posible abuso de esa posición, la Comisión está obligada a considerar el conjunto de circunstancias de hecho en las que tiene lugar ese comportamiento (sentencia de 19 de abril de 2012, Tomra Systems y otros/Comisión, C-549/10 P, EU:C:2012:221, apartado 18).

191 Hay que observar acerca de ello que cuando la Comisión lleva a cabo una valoración del comportamiento de una empresa en posición dominante, que es indispensable para una conclusión sobre la existencia de un abuso de esa posición, ha de apreciar necesariamente la estrategia comercial perseguida por esa empresa. En ese contexto, se revela normal que la Comisión evoque factores de naturaleza subjetiva, a saber, los móviles que animan la estrategia comercial considerada (sentencia de 19 de abril de 2012, Tomra Systems y otros/Comisión, C-549/10 P, EU:C:2012:221, apartado 19).

192 Así pues, contrariamente a lo que sostiene la demandante, la existencia de una eventual intención anticompetitiva puede constituir una de las numerosas circunstancias de hecho que cabe tomar en cuenta para determinar un abuso de posición dominante (véase, en este sentido, la sentencia de 19 de abril de 2012, Tomra Systems y otros/Comisión, C-549/10 P, EU:C:2012:221, apartado 20).

- 193 En el presente asunto, procede observar que, en la Decisión impugnada, la Comisión identificó un abuso de posición dominante por parte de la demandante tomando en consideración distintas circunstancias de hecho que rodearon la supresión de la vía férrea y analizando los efectos potenciales en la competencia que tal supresión había podido causar.
- 194 La Comisión entendió, en particular, en los considerandos 182 a 201 de la Decisión impugnada, que LG había empleado métodos distintos de los que regían una competencia normal, en la medida en que, en esencia, en primer lugar, LG tenía conocimiento del proyecto de Orlen de utilizar las terminales marítimas de Letonia recurriendo a los servicios de LDZ; en segundo lugar, LG había suprimido la vía precipitadamente, sin asegurarse de disponer de la financiación necesaria y sin adoptar ninguna de las medidas preparatorias normales para su reconstrucción; en tercer lugar, la supresión de la vía férrea era contraria a las prácticas habituales del sector y, en cuarto lugar, LG había tomado medidas para convencer al Gobierno lituano de que no reconstruyera la vía férrea.
- 195 En particular, por lo que respecta a la apreciación según la cual LG había suprimido la vía precipitadamente, sin asegurarse de disponer de la financiación necesaria y sin adoptar ninguna de las medidas preparatorias normales para su reconstrucción, ya se ha señalado, en los apartados 157 a 161 de la presente sentencia, que la Comisión distinguió entre, por un lado, en los considerandos 184 a 191 de la Decisión impugnada, el comportamiento de la demandante anterior al inicio del desmantelamiento de la vía férrea, a saber, hasta el 2 de octubre de 2008, y, por otro, en el considerando 192 de la Decisión impugnada, simplemente para insistir en apreciaciones ya realizadas, el comportamiento de la demandante en una fecha posterior al 2 de octubre de 2008.
- 196 Tras la constatación de todas estas distintas circunstancias de hecho que rodearon la supresión de la vía férrea, la Comisión consideró, en los considerandos 202 a 324 de la Decisión impugnada, que esta supresión, examinada en su contexto, había podido obstaculizar la competencia en el mercado de la prestación de servicios de transporte ferroviario de productos petrolíferos. Por consiguiente, no cabe sino señalar que la Comisión no se basó en modo alguno en la intención, la estrategia contraria a la competencia o la mala fe de LG para justificar su conclusión relativa a la existencia de una vulneración del Derecho de la competencia.
- 197 En cuanto a la constatación, que figura en el considerando 192 de la Decisión impugnada, según la cual, tras el desmantelamiento de la vía férrea, la demandante no intentó reconstruirla, de la sistemática de dicha Decisión se infiere que su único objeto es fundamentar la conclusión, expuesta, a partir de un conjunto de otros elementos, en el considerando 193 de esta Decisión, según la cual la demandante llevó a cabo la supresión de la vía férrea a toda prisa y sin haber obtenido previamente los fondos necesarios. Dicho de otro modo, esta constatación se refiere a una circunstancia de hecho objetiva relativa, entre otros, a la práctica impugnada, y no a una apreciación subjetiva relativa a los objetivos perseguidos por la demandante. Por lo tanto, no cabe deducir que la Comisión se basara en un elemento relacionado con la intención anticompetitiva de la demandante. En estas circunstancias, tampoco puede admitirse la crítica de la demandante basada en el hecho de que sus intenciones posteriores a la época de los hechos son irrelevantes para valorar la práctica controvertida.
- 198 De lo anterior se deduce que procede desestimar la primera alegación de la tercera parte.

2) Sobre la segunda alegación de la tercera parte, basada en inexactitudes materiales de los hechos tomados en consideración en la apreciación de la mala fe de la demandante

- 199 En lo referente a las supuestas inexactitudes materiales de los hechos que la Comisión tuvo en cuenta al considerar, sobre la base de circunstancias posteriores al 2 de octubre de 2008, que, en el momento de los hechos, la demandante había actuado de mala fe y sin intención real de reconstruir la vía férrea, en primer término, la demandante expone que la alegación de mala fe es muy poco plausible, dado que, como afirma que reconoció la Comisión en el considerando 90 de la Decisión impugnada, fue un laudo arbitral de 17 de diciembre de 2010, dictado a raíz de un procedimiento iniciado por Orlen en el contexto de la disputa comercial existente entre esta última y la demandante, lo que provocó que no continuara la reconstrucción de la vía férrea. Antes de este laudo arbitral, y en particular en el momento de los hechos, a saber, el 3 de octubre de 2008, la demandante sostiene que continuaba con el proyecto de reconstrucción, por cuanto consideraba que tenía una obligación contractual de reconstruir la vía férrea.
- 200 En segundo término, la demandante sostiene, en esencia, que las tres circunstancias fácticas, posteriores al 2 de octubre de 2008, en los que la Comisión basó la presunción de mala fe son hipotéticas y evidentemente falsas. En cambio, considera que los autos contienen numerosas pruebas, no examinadas en el marco de la Decisión impugnada, que demuestran que, en el momento de los hechos, tenía la intención de reconstruir la vía férrea, en particular los documentos aportados como anexos A.10, A.30 y A.31. Sus actuaciones posteriores proporcionan también, según la demandante, pruebas sólidas que demuestran que, en la época de los hechos, tenía efectivamente la intención de reconstruir la vía férrea, hasta que el laudo arbitral del 17 de diciembre de 2010 hizo que reconsiderara su postura. En consecuencia, según la demandante, ningún elemento de hecho justifica la hipótesis de la Comisión de que actuó de mala fe, es decir, sin tener una intención auténtica de reconstruir la vía férrea cuando se suprimió esta última el 3 de octubre de 2008.
- 201 La Comisión y la coadyuvante rebaten estos argumentos.
- 202 De entrada, se debe constatar que, mediante la segunda alegación de la tercera parte del segundo motivo, la demandante impugna, en esencia, las apreciaciones realizadas por la Comisión en el considerando 192 de la Decisión impugnada, a cuyo contenido se ha hecho referencia en el apartado 161 de la presente sentencia. La demandante formula, en esencia, dos argumentos en apoyo de su segunda alegación.
- i) Sobre el primer argumento, relativo a la supuesta influencia del laudo arbitral de 17 de diciembre de 2010 en la decisión de no reconstruir la vía férrea*
- 203 Mediante su primer argumento, la demandante sostiene que la alegación de mala fe que, según ella, se desprende del considerando 192 de la Decisión impugnada es muy poco plausible, puesto que fue el laudo arbitral de 17 de diciembre de 2010 lo que hizo que no continuara con la reconstrucción de la vía férrea. La demandante precisa que, antes de este laudo arbitral, y en particular en el momento de los hechos, continuaba con el proyecto de reconstrucción porque pensaba que tenía una obligación contractual de reconstruir la vía férrea.
- 204 En primer lugar, procede señalar que, como se desprende de los apartados 196 y 197 de la presente sentencia, la Comisión no basó su afirmación contenida en el considerando 192 de la Decisión impugnada en una alegación de mala fe de la demandante acerca de su intención de reconstruir la vía férrea, sino que únicamente se limitó a mencionar la circunstancia de hecho de que, tras el

desmantelamiento, la demandante no intentó reconstruir la vía férrea. Asimismo, procede señalar que la constatación de la Comisión según la cual, tras el desmantelamiento de la vía férrea, la demandante no trataba realmente de reconstruirla únicamente respalda la conclusión, a la que se llegó en el considerando 193 de la Decisión impugnada a partir de un conjunto de otros elementos, expuestos en los considerandos 184 a 191 de dicha Decisión, de que la demandante llevó a cabo la supresión de la vía férrea precipitadamente y sin haber obtenido previamente los fondos necesarios.

205 En segundo lugar, de la Decisión impugnada se desprende que, incluso antes del pronunciamiento del laudo arbitral de 17 de diciembre de 2010, la demandante había informado al Gobierno lituano de forma reiterada de las desventajas de reconstruir la vía férrea (considerandos 92 a 95 y 103 de la Decisión impugnada).

206 Por último, la demandante no puede alegar que, antes del pronunciamiento del laudo arbitral de 17 de diciembre de 2010, y, en particular, en la época de los hechos, continuara con el proyecto de reconstrucción de la vía férrea. En efecto, durante el período, superior a dos años, que transcurrió entre la supresión de la vía férrea y el laudo arbitral, la demandante no emprendió obras de reparación, a pesar de que en diversos documentos afirmaba que la reconstrucción se podría haber concluido en más o menos dos años.

207 Habida cuenta de las consideraciones precedentes, procede desestimar el primer argumento de la demandante.

ii) Sobre el segundo argumento, relativo a supuestos errores de apreciación en cuanto a los tres elementos mencionados en el considerando 192 de la Decisión impugnada

208 Mediante su segundo argumento, la demandante reprocha, en esencia, a la Comisión haber cometido errores de apreciación en lo referente a los tres elementos mencionados en el considerando 192 de la Decisión impugnada. En particular, la demandante impugna, por una parte, la procedencia de los tres elementos y, por otra parte, la posibilidad de tomar en consideración los tres elementos como prueba de que no tenía intención de reconstruir la vía férrea en el momento de su supresión.

209 A este respecto, basta con recordar que, como se ha señalado en los apartados 196 y 197 de la presente sentencia, en la Decisión impugnada, la Comisión no se basó en la intención o la estrategia anticompetitiva de LG para justificar su conclusión relativa a la existencia de una vulneración del Derecho de la competencia.

210 De ello resulta que el segundo argumento de la segunda alegación de la tercera parte del segundo motivo debe desestimarse por inoperante.

211 De lo anterior se deduce que la segunda alegación de la tercera parte y, en consecuencia, la tercera parte del segundo motivo deben ser desestimados.

d) Sobre la cuarta parte del segundo motivo, basada en errores de apreciación y errores de Derecho en el análisis de los efectos potenciales sobre la competencia de la práctica controvertida

- 212 Mediante la cuarta parte, la demandante trata de poner en entredicho la constatación, realizada en los considerandos 202 y 203 de la Decisión impugnada, de que, en esencia, la supresión de la vía férrea privó a LDZ de la ruta más corta y más directa desde la refinería hasta las terminales marítimas letonas de Riga y Ventspils y que este comportamiento podía tener efectos contrarios a la competencia. Refuta igualmente las tres consideraciones en las que, a su juicio, se basó esta conclusión, a saber, en primer lugar, que, antes de la supresión de la vía férrea, LDZ tenía una posibilidad creíble de ofrecer servicios de transporte ferroviario para los productos petrolíferos de Orlen desde la refinería a una terminal marítima vecina y de ejercer de este modo una presión competitiva sobre ella; en segundo lugar, que, tras la supresión de la vía férrea, LDZ ya no tenía esta posibilidad y, en tercer lugar, que esta situación condujo al cierre del mercado de servicios de transporte ferroviario de los productos petrolíferos de la refinería hacia las terminales marítimas de Klaipėda, Riga y Ventspils. Según la demandante, ningún elemento de hecho o de Derecho fundamenta estas conclusiones.
- 213 En particular, la demandante sostiene que el razonamiento de la Comisión adolece, por un lado, de errores de Derecho (primera alegación) y, por otro, de errores de apreciación (segunda alegación).

1) Sobre la primera alegación, referida a errores de Derecho

- 214 En apoyo de la primera alegación, basada en errores de Derecho, la demandante formula, en esencia, dos argumentos. Mediante un primer argumento, sostiene que la supresión de la vía férrea, el 3 de octubre de 2008, no podía tener efectos anticompetitivos. Mediante un segundo argumento, la demandante aduce que la falta de reparación de la vía férrea no impidió a LDZ ser una competidora eficaz y transportar la carga destinada a Letonia, anteriormente transportada a través de la ruta corta y, por consiguiente, afectada por la supresión de la vía férrea, utilizando la ruta larga (en lo sucesivo, «carga afectada»).

i) Sobre el primer argumento, relativo a la falta de efectos contrarios a la competencia relacionados con la supresión de la vía férrea

- 215 La demandante sostiene que la supresión de la vía férrea, el 3 de octubre de 2008, no podía tener efectos contrarios a la competencia, dado que la vía férrea ya no estaba disponible para la circulación desde la suspensión del tráfico el 2 de septiembre de 2008. En efecto, según la demandante, la supresión por sí sola no privó a LDZ de la ruta más corta y más directa desde la refinería a las terminales marítimas letonas de Riga y Ventspils, puesto que fue la suspensión del tráfico, un mes antes, lo que la privó de tal ruta. Aun antes de la supresión de la vía férrea, ni LDZ ni la demandante tenían la posibilidad de ofrecer servicios de transporte utilizando la vía férrea, desde el 2 de septiembre de 2008. En consecuencia, a juicio de la demandante, la razón por la que la vía férrea ya no podía seguir utilizándose es irrelevante.
- 216 Asimismo, según la demandante, no existe ninguna prueba que demuestre que la situación hubiera sido diferente para LDZ si, el 18 de septiembre de 2008, hubiera escogido la opción 1, es decir, la reconstrucción escalonada, incluyendo las reparaciones iniciales, en lugar de la opción 2. A su entender, la Decisión impugnada presume únicamente que, en el marco de esta hipótesis de

contraste (a saber, la falta de supresión de la vía férrea el 3 de octubre de 2008), LG habría podido considerar llevar a cabo las reparaciones iniciales en una fase posterior. Sin embargo, la demandante sostiene que esa hipótesis es muy improbable. En primer lugar, en vista de que, a consecuencia de la crisis financiera, no obtuvo fondos para una inversión de 40 millones de LTL para el período 2009-2010, no existe ninguna razón para suponer que habría recibido los considerables fondos necesarios para las reparaciones iniciales, que ascendían a 21,3 millones de LTL. Para las reparaciones iniciales habría tenido que seguir el mismo procedimiento que para la propia reconstrucción inmediata, incluida la solicitud de fondos del Estado o de la Unión. En segundo lugar, la opción 1, que comprendía las reparaciones iniciales, era mucho menos eficaz que la opción 2 y habría sido extremadamente irracional por su parte escoger, con todo, la opción 1 en un momento posterior. Finalmente, es probable que el laudo arbitral de 17 de diciembre de 2010 también la hubiera incitado a no continuar las reparaciones iniciales. Por lo tanto, según la demandante, la hipótesis de la Comisión de que, de no haberse producido la supresión de la vía férrea, esta habría podido contemplar una opción de reparación limitada, esto es, las reparaciones iniciales en el marco de la reconstrucción escalonada, en un momento posterior, no se sostiene. En consecuencia, la situación competitiva en el marco de la hipótesis de contraste en la que la vía férrea no se hubiera suprimido probablemente no habría sido distinta de la del *statu quo*.

217 De igual forma, la demandante señala que, como administradora de las infraestructuras, tiene una responsabilidad particular en lo concerniente, concretamente, a la seguridad de su red ferroviaria en relación con el diseño, el mantenimiento y la explotación. Por consiguiente, la obligación de minimizar las perturbaciones de la red ferroviaria está supeditada a la obligación superior de todo administrador de infraestructuras de prevenir los accidentes y garantizar la seguridad del tráfico.

218 La Comisión y la coadyuvante rebaten esta argumentación.

219 Con carácter preliminar, es preciso recordar que, en la Decisión impugnada, la Comisión examinó el comportamiento de la demandante consistente en suprimir precipitadamente la vía férrea, sin movilizar los fondos necesarios y sin seguir las fases preparatorias normales de cara a su reconstrucción (considerandos 182 a 201 de la Decisión impugnada). Calificó este comportamiento de práctica abusiva consistente en emplear medios distintos de los que rigen una normal competencia, que podía producir efectos anticompetitivos de expulsión de la competencia en el mercado de la prestación de servicios de transporte ferroviario de productos petrolíferos entre la refinería y las terminales marítimas vecinas, creando barreras a la entrada en el mercado sin que exista una justificación objetiva.

220 Por lo tanto, la Comisión efectivamente calificó la supresión de la vía férrea en sí misma como un comportamiento abusivo y consideró que esta supresión, independientemente de la suspensión del tráfico en la vía férrea el 2 de septiembre de 2008, había podido tener efectos contrarios a la competencia en el mercado pertinente. En particular, la Comisión estimó que la supresión de la vía férrea podía impedir a LDZ, actuando como una competidora eficaz, que ofreciera servicios en el mercado descendente pertinente y que ejerciera una presión competitiva sobre la demandante.

221 En el presente asunto, en primer lugar, debe señalarse que, como destaca la Comisión, el marco normativo aplicable imponía a los administradores de las infraestructuras ferroviarias, como la demandante, la obligación de minimizar las perturbaciones y mejorar el rendimiento de la red

ferroviaria. En caso de perturbación del tráfico ferroviario, el administrador de las infraestructuras ferroviarias debía adoptar todas las medidas necesarias para restablecer una situación normal.

- 222 Si bien, como sostiene la demandante, en calidad de administradora de las infraestructuras, esta tenía, en virtud del marco normativo aplicable, una responsabilidad particular referida concretamente a la seguridad de su red ferroviaria en cuanto a su diseño, mantenimiento y explotación [considerando 17 de la Directiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 29 de abril de 2004, sobre la seguridad de los ferrocarriles comunitarios y por la que se modifican la Directiva 95/18/CE del Consejo sobre concesión de licencias a las empresas ferroviarias y la Directiva 2001/14/CE (Directiva de seguridad ferroviaria) (DO 2004, L 164, p. 44), y el artículo 24 del Código de Transporte Ferroviario], no cabe concluir sino que, en virtud del mismo marco normativo, el administrador de las infraestructuras no tiene únicamente la obligación de garantizar la seguridad del tráfico, sino que también tiene la obligación de minimizar las perturbaciones de la red ferroviaria y de restablecer la situación normal tras una perturbación de la circulación de los trenes. El administrador de las infraestructuras debe tener en cuenta estas dos obligaciones. Por consiguiente, procede constatar que, en el presente asunto, la supresión de la totalidad de la vía férrea no podía justificarse únicamente por motivos de seguridad, dado que la seguridad ya se había garantizado debidamente mediante la suspensión del tráfico el 2 de septiembre de 2008.
- 223 En segundo lugar, ya que la demandante ocupaba una posición dominante en el mercado pertinente, sobre ella recaía una responsabilidad especial de no perjudicar, mediante su conducta, a la competencia efectiva y no falseada en dicho mercado. Por lo tanto, a la hora de decidir qué solución dar a la deformación de la vía férrea, la demandante debería haber tenido en cuenta la responsabilidad que recaía sobre ella en virtud del artículo 102 TFUE y evitar la eliminación de toda posibilidad de volver a poner la vía férrea en servicio a corto plazo, mediante una reconstrucción escalonada, conforme a su obligación de minimizar las perturbaciones en la red ferroviaria restableciendo la situación normal tras una perturbación.
- 224 De ello resulta que, independientemente de la suspensión del tráfico que se produjo anteriormente, al suprimir la totalidad de la vía férrea, en las circunstancias de hecho y de Derecho tomadas en consideración en la Decisión impugnada, la demandante no tuvo en cuenta la responsabilidad especial que recaía sobre ella en virtud del artículo 102 TFUE.
- 225 En tercer lugar, conviene señalar que, si bien es cierto que la suspensión del tráfico en la vía férrea el 2 de septiembre de 2008 ya había privado a LDZ de la posibilidad de utilizar la ruta corta para entrar en el territorio lituano, tal como arguye la demandante, no puede negarse que, como indica la Comisión, la supresión de la vía férrea agravó la situación que existía tras la suspensión del tráfico. En efecto, la supresión de la vía férrea transformó la suspensión del tráfico, una situación temporal por su propia naturaleza, en una situación permanente de imposibilidad total de utilización de la vía férrea. Pues bien, el cambio de una situación temporal a una situación permanente puede afectar a la situación competitiva, en la medida en que los competidores potenciales no se comportarán de la misma manera dependiendo de si consideran que se puede producir un restablecimiento de la situación «normal» a corto o medio plazo o si este nunca se va a producir. A este respecto, también debe señalarse que LDZ no retiró su solicitud de licencia para operar en la parte lituana de la ruta corta hacia Letonia hasta que Orlen consideró finalmente que la demandante no tenía intención de reparar la vía férrea a corto plazo (véase el apartado 26 de la presente sentencia). Además, la supresión de la vía férrea hizo *de facto* imposible la ejecución de la opción 1, puesto que su primera fase, a saber, las reparaciones locales en los puntos de la vía férrea que no permitían un tráfico ferroviario seguro, tenía que descartarse. Por añadidura, la

supresión de la vía férrea, a toda prisa y sin obtener previamente los fondos necesarios para su reconstrucción, incrementó el riesgo, que se ha hecho realidad en el presente asunto, de que no se restableciera un tráfico ferroviario seguro en la ruta corta hasta más de diez años después.

226 Esta supresión podía producir efectos de expulsión del mercado, consistentes en hacer más difícil el acceso a este, al quedar sometido a condiciones menos ventajosas. Por tanto, procede concluir que la supresión de la vía férrea podía implicar efectos contrarios a la competencia en el mercado pertinente.

227 Por todo ello, se ha de considerar que la demandante incurre en error al afirmar que, en la hipótesis de contraste, la situación competitiva no habría sido distinta de la del *statu quo*. En efecto, esta situación habría podido ser diferente, dado que la supresión de la vía férrea, a toda prisa y sin asegurarse los fondos necesarios para su reconstrucción, agravó la situación existente en el momento de la suspensión del tráfico al transformar dicha suspensión, que por su propia naturaleza era temporal, en una situación de imposibilidad total de uso de la vía férrea. También hizo que la reparación de la vía férrea resultara más difícil, ya que convirtió la opción 1 en imposible y no permitió una realización completa de la opción 2.

228 Esta conclusión no resulta desvirtuada por los otros argumentos formulados por la demandante.

229 En primer lugar, en cuanto al argumento de que la demandante, al no haber obtenido, debido a la crisis financiera, fondos para una inversión de 40 millones de LTL para la reconstrucción durante el período 2009-2010, no tenía ningún motivo para suponer que habría recibido los fondos significativos necesarios para las reparaciones iniciales, por valor de 21,3 millones de LTL, y máxime cuando, para esas reparaciones iniciales, debería haber seguido el mismo procedimiento que el seguido para la propia reconstrucción inmediata, incluida la solicitud de fondos del Estado o de la Unión, debe observarse que, mediante esta alegación, la demandante pretende esencialmente justificar la puesta en práctica de la opción 2. Sin embargo, la Comisión no reprocha a esta última que escogiera la opción 2 en lugar de la opción 1, sino más bien los métodos de puesta en práctica de la opción 2, y, en particular, el hecho de que la demandante emprendiera las obras de supresión de la vía férrea sin ninguna preparación para la reconstrucción, lo que imposibilitó la ejecución de la opción 1. Dado que la supresión de la vía férrea tuvo como consecuencia la limitación de las opciones disponibles e impidió que se restableciera el tráfico en la ruta corta hacia Letonia, la demandante no estaba en disposición de cumplir las obligaciones que recaían en ella como empresa en situación de monopolio a la que el Estado había encomendado la administración de la red ferroviaria. Por consiguiente, la cuestión de si la demandante habría podido recibir fondos significativos con miras a las reparaciones iniciales no pone en entredicho el análisis de la Comisión.

230 En cualquier caso, mediante este argumento, la demandante confirma que era consciente del trámite apropiado que debería haber llevado a cabo tras la suspensión del tráfico en la vía férrea el 2 de septiembre de 2008. A este respecto, la Comisión señaló, en el considerando 49 de la Decisión impugnada, que la demandante había gastado 107 000 euros en suprimir precipitadamente la vía férrea, sin solicitar los fondos necesarios para su reconstrucción ni incoar el procedimiento administrativo para su obtención. Pues bien, en el presente caso, la demandante no solo solicitó los fondos estatales tardíamente (véase el apartado 173 de la presente sentencia), sino que tampoco completó el procedimiento administrativo necesario para la obtención de los fondos de la Unión (véase el apartado 175 de la presente sentencia).

231 En segundo lugar, el argumento de que la opción 1 era mucho menos eficaz que la opción 2 y habría sido extremadamente irracional por parte de la demandante ejecutar, a pesar de todo, la opción 1 en un momento posterior no puede prosperar, ya que la Comisión no reprochó a la demandante que escogiera la opción 2 en lugar de la opción 1, sino más bien que suprimiera la vía férrea precipitadamente y sin asegurarse con anterioridad los fondos necesarios para su reconstrucción.

232 En tercer lugar, en lo referente al argumento de que es probable que el laudo arbitral de 17 de diciembre de 2010 también hubiera provocado que la demandante no continuara las reparaciones iniciales en el marco de la hipotética puesta en práctica de la opción 1, procede recordar, como señaló la Comisión en el considerando 89 de la Decisión impugnada, que este laudo arbitral tenía un alcance limitado en cuanto al objeto de su análisis y en cuanto al período tomado en consideración. En efecto, el laudo arbitral en cuestión tenía únicamente por objeto la interpretación de un artículo de un acuerdo comercial celebrado en 1999 entre la demandante y Orlen y analizaba los hechos que se habían producido hasta el 30 de septiembre de 2008. Así pues, este laudo arbitral no examinó la supresión de la vía férrea que tuvo lugar en octubre de 2008. Debe recordarse además que, en virtud del marco normativo aplicable, la demandante estaba obligada a adoptar todas las medidas necesarias para restablecer la situación normal en la vía férrea tras una perturbación. En consecuencia, la demandante no puede invocar el laudo arbitral de 17 de diciembre de 2010 para alegar que tenía la posibilidad de decidir no solicitar los fondos necesarios para llevar a cabo las obras de reconstrucción de la vía férrea y restablecer el tráfico en esta.

233 Por lo tanto, procede considerar que la Comisión no incurrió en error de Derecho al concluir, en la Decisión impugnada, que la supresión de la vía férrea como tal, independientemente de la suspensión previa del tráfico que circulaba por ella, podía tener efectos contrarios a la competencia en el mercado.

234 De ello se sigue que procede desestimar el primer argumento de la primera alegación de la cuarta parte.

ii) Sobre el segundo argumento, relativo a que la falta de reparación de la vía férrea no impidió a LDZ ser una competidora eficaz

235 La demandante sostiene que la falta de reparación de la vía férrea no impidió a LDZ ser una competidora eficaz y transportar la carga asignada a la ruta larga hacia Letonia. En primer lugar, alega que, tras la suspensión del tráfico el 2 de septiembre de 2008, solo podía volver a utilizarse la vía férrea tras importantes obras de renovación, con independencia de si se hubiera aplicado la opción 1 o la opción 2. Por consiguiente, según la demandante, la única cuestión jurídica relevante consiste en determinar si la falta de reparación de la vía férrea podía impedir a LDZ, actuando como una competidora eficaz, que ofreciera servicios en el mercado pertinente y ejerciera una presión competitiva en el mercado. Sin embargo, a su entender, la Decisión impugnada no examinó esta cuestión, limitándose a calificar la supresión de la vía férrea de comportamiento anticompetitivo cuando, en sí misma, esta supresión no tuvo ningún efecto sobre la competencia. En segundo lugar, considera que la Comisión no demostró que la falta de reparación hubiera tenido probablemente un efecto de exclusión, sino que únicamente mencionó, erróneamente, un criterio jurídico mucho menos estricto, a saber, el de la restricción potencial de la competencia. En tercer lugar, la demandante sostiene que la decisión impugnada tampoco examinó si, tras la suspensión del tráfico, LDZ podía competir con LG por la carga asignada a la misma ruta, es decir, la ruta larga hacia Letonia.

236 La Comisión y la coadyuvante rebaten esta argumentación.

237 En el presente asunto, en lo referente a la afirmación de que la supresión de la vía férrea no tuvo efectos en la competencia, en la medida en que fue la falta de reparación, tras la suspensión del tráfico, la que tuvo tal efecto, procede advertir, de entrada, que la Decisión impugnada no examina si la falta de reparación de la vía férrea podía impedir a LDZ ofrecer servicios en el mercado pertinente y ejercer una presión competitiva sobre la demandante. No obstante, habida cuenta de que la Comisión logró demostrar que la supresión de la vía férrea en sí misma podía calificarse de práctica potencialmente abusiva, este examen no era necesario.

238 Por lo tanto, contrariamente a lo que sostiene la demandante, en la medida en que la Comisión logró demostrar que la supresión de la vía férrea podía tener efectos potenciales sobre la competencia, no estaba obligada a examinar si la falta de reparación de la vía férrea también podía tener tales efectos. En todo caso, se ha de señalar que la Comisión tuvo en cuenta la falta de reparación de la vía férrea en su análisis de los efectos contrarios a la competencia de la supresión de la vía férrea. En efecto, la Comisión examinó los efectos de la supresión de la vía férrea sobre la posibilidad de repararla y, por tanto, sobre la posibilidad de que la demandante pudiera cumplir la obligación de restablecer la situación normal tras la deformación, obligación que le incumbía como administradora de las infraestructuras ferroviarias lituanas y en tanto que empresa en situación de posición dominante en el mercado.

239 En cuanto al hecho de que la Comisión, supuestamente, no demostró de forma suficiente en Derecho que la falta de reparación de la vía férrea podía tener efectos contrarios a la competencia, al contentarse con un criterio jurídico menos estricto que el de la existencia de un efecto de exclusión, independientemente de si los términos «capaz» («capable» en inglés) y «probable» («likely» en inglés) son, como sostiene la Comisión, intercambiables, procede observar que, en el presente asunto, esta última examinó los probables efectos de la supresión de la vía férrea (Decisión impugnada, considerandos 317 a 324 y 363).

240 Por lo que respecta a la afirmación de que la Comisión debería haber examinado si la falta de reparación de la vía férrea, tras la suspensión del tráfico, podía impedir a LDZ competir con la demandante en la ruta larga hacia Letonia por la carga asignada, es decir, por los volúmenes que se transportaban a través de la ruta corta hasta el 2 de septiembre de 2008, es preciso señalar, al igual que la Comisión, que esta alegación se basa en el postulado de que únicamente los volúmenes transportados por la ruta corta hacia Letonia hasta el 2 de septiembre de 2008 se vieron afectados por la supresión de la vía férrea.

241 Pues bien, en el considerando 158 de la Decisión impugnada, la Comisión definió el mercado pertinente, sobre la base del criterio O & D, como el de los productos petrolíferos de Orlen exportados por vía marítima, esto es, el mercado del transporte ferroviario de los productos petrolíferos desde la refinería y hacia las terminales marítimas de Klaipėda, Riga y Ventspils. Por lo tanto, la carga potencialmente afectada por la supresión de la vía férrea no se limitaba a los volúmenes relativamente bajos de productos petrolíferos transportados por la vía férrea antes de la suspensión del tráfico en septiembre de 2008, sino que representaba una parte muy significativa de la producción de la refinería de Orlen que estaba destinada a la exportación por vía marítima hacia los mercados internacionales.

- 242 Dado que la demandante no ha impugnado la definición del mercado pertinente propuesta por la Decisión impugnada, no se puede acusar a la Comisión de haber cometido un error por no haber examinado si la falta de reparación de la vía férrea, tras la suspensión del tráfico, podía impedir a LDZ competir con la demandante en la ruta larga hacia Letonia únicamente respecto de la carga afectada.
- 243 Por cuanto antecede, procede concluir que no se puede reprochar a la Comisión haber cometido un error al no haber examinado si la falta de reparación de la vía férrea podía tener efectos contrarios a la competencia en el mercado en cuestión.
- 244 Por consiguiente, procede desestimar el segundo argumento de la primera alegación de la cuarta parte y, en consecuencia, la primera alegación en su totalidad.

2) Sobre la segunda alegación, basada en errores de apreciación sobre la posibilidad que tenía LDZ de competir con LG en la ruta larga hacia Letonia

- 245 Mediante su segunda alegación, la demandante reprocha, en esencia, a la Comisión haber cometido un error de apreciación al considerar que LDZ tenía una posibilidad creíble de competir con ella a través de la ruta corta hacia Letonia, pero no por la ruta larga.
- 246 La demandante formula, en esencia, dos líneas de argumentos en apoyo de su segunda alegación. Mediante una primera línea de argumentos, la demandante impugna el análisis de la Decisión impugnada relativo a la existencia de barreras a la entrada en el mercado y, en particular, la conclusión de que LDZ había dependido de LG en mayor medida en las rutas largas hacia las terminales marítimas letonas (considerandos 290 a 308 de la Decisión impugnada). Mediante una segunda línea de argumentos, la demandante trata de desvirtuar la conclusión de la Decisión impugnada según la cual las rutas largas hacia las terminales marítimas letonas no habían sido rentables comparadas con la ruta hacia Klaipėda (considerandos 309 a 316 de la Decisión impugnada).
- i) Sobre los argumentos que tienen por objeto cuestionar la existencia de barreras a la entrada en el mercado*
- 247 Mediante una primera línea de argumentos, la demandante cuestiona la existencia de supuestas barreras a la entrada en el mercado y, en particular, la afirmación de la Decisión impugnada según la cual LDZ dependía, en mayor medida (considerando 300 de la Decisión impugnada), del operador preexistente, verticalmente integrado (considerando 293 de la Decisión impugnada), a saber, la propia demandante, no solamente en una distancia de 34 km en el territorio lituano (ruta corta) sino también en una distancia más larga de 152 km (ruta larga). La demandante impugna también la conclusión de la Decisión impugnada según la cual, desde un punto de vista *ex ante*, esta situación presentaba un riesgo considerablemente más alto para LDZ que ejercer su actividad en las rutas cortas hacia las terminales marítimas letonas (considerando 301 de la Decisión impugnada). Más exactamente, la demandante trata de desvirtuar la conclusión de la Decisión impugnada según la cual la solicitud de adjudicación de capacidad relativa a la ruta larga hacia Letonia, presentada por LDZ, se refería a rutas mucho más largas y considerablemente más concurridas en Lituania y, por consiguiente, era más compleja, lo que aumentaba la tensión con la administradora de las infraestructuras ferroviarias, a saber, LG (considerando 297 de la Decisión impugnada).

248 A este respecto, en primer lugar, la demandante alega que ella no toma las decisiones relativas a la adjudicación de capacidad de infraestructura en Lituania, sino que lo hace el cuerpo de inspección de los ferrocarriles lituano (en lo sucesivo, «VGI»), bajo la supervisión del Ministerio de Transporte y Comunicaciones. VGI debe adoptar las decisiones de manera no discriminatoria y en un plazo improrrogable de cuatro meses. En segundo lugar, según la demandante, en el plazo de 28 días a contar de su solicitud, LDZ obtuvo todas las autorizaciones exigidas por la normativa para ejercer su actividad de forma independiente en la primera parte de la ruta larga en Lituania, es decir, desde la frontera letona hasta Radviliškis (Lituania). Nada indica que habría sido difícil, o más complejo, para LDZ obtener también las autorizaciones necesarias para el segundo tramo de la ruta larga. En tercer lugar, la demandante aduce que, en la Decisión impugnada, la Comisión reconoce que no existía riesgo de exceso de capacidad en la ruta larga y, por consiguiente, que no había riesgo de tensiones con la demandante. En cuarto lugar, como única administradora de las infraestructuras ferroviarias en Lituania, la demandante estaba sujeta a una obligación de no discriminación también en relación con los servicios ferroviarios complementarios. Nada permite suponer que no habría respetado sus obligaciones. En quinto lugar, la demandante añade que sería extremadamente poco plausible que el procedimiento de aprobación, así como la prestación de los servicios complementarios hubieran sido fáciles en lo referente a 34 km (ruta corta) o 60 km (primer tramo de la ruta larga) en el territorio lituano, pero muy difíciles para los 92 km adicionales (segundo tramo de la ruta larga).

249 Por otra parte, la demandante niega que LDZ hubiera podido depender más de ella para obtener información sobre las condiciones de acceso y los cánones relativos a la ruta larga que respecto de las relativas a la ruta corta. En efecto, según la demandante, toda la información pertinente se publica en el Diario Oficial lituano y en el sitio de Internet de VGI, que debe garantizar un acceso no discriminatorio a las infraestructuras y fijar los cánones. Aunque el Documento de Referencia de la Red para el Período 2008-2009 no precisa el importe exacto de los cánones para los servicios ferroviarios complementarios, todos los cánones de infraestructuras se publicaban y eran conocidos por el público. Además, la demandante señala que las fórmulas aplicadas para calcular los cánones figuran entre dicha información. Una vez que VGI había calculado dichos cánones, se publicaban, antes de establecer un horario de tren particular, lo que permitía a todo solicitante calcular fácilmente los cánones efectivos. Por añadidura, si existiera todavía alguna incertidumbre sobre el importe exacto de los cánones por los servicios complementarios, no sería plausible que esta supuesta falta de transparencia no constituyera una barrera a la entrada en la ruta corta y el primer tramo de la ruta larga en Lituania (respecto del cual LDZ había obtenido todas las autorizaciones exigidas), pero que constituyera una barrera importante a la entrada en lo tocante al segundo tramo de la ruta larga.

250 La Comisión y la coadyuvante rebaten esta línea de argumentos.

251 A este respecto, procede señalar que, en la Decisión impugnada, la Comisión consideró, en esencia, que la supresión de la totalidad de los 19 km de la vía férrea, que hizo que la ruta más corta y más directa desde la refinería hasta la frontera letona resultara inaccesible a los competidores, era un comportamiento consistente en emplear unos medios distintos de los que regían una normal competencia y que podía provocar potenciales efectos contrarios a la competencia en el mercado descendente de la prestación de servicios de transporte ferroviario de productos petrolíferos con destino a las terminales marítimas de Klaipėda, Riga y Ventspils (considerandos 2, 177 y 202 de la Decisión impugnada).

- 252 En primer término, la Comisión entendió que, antes de la supresión de la vía férrea, LDZ tenía una oportunidad creíble de transportar los productos petrolíferos de Orlen destinados a la exportación marítima desde la refinería a las terminales marítimas letonas por la ruta corta hacia Letonia. La Comisión también señaló que la demandante estaba seriamente preocupada por la posibilidad de que Orlen recurriera a los servicios de transporte ferroviario de LDZ. Asimismo, la Comisión observó que Orlen y LDZ habían pasado dos años explorando esta posibilidad, que el presidente del Consejo de Administración de Orlen había declarado que esas negociaciones habían tenido por efecto que se ejerciera presión sobre LG y que LDZ había presentado una solicitud para poder obtener una licencia para operar en la parte lituana de la ruta corta hacia Letonia, pero no en las rutas largas hacia las terminales marítimas letonas. No obstante, en un segundo momento, la Comisión realizó un análisis de capacidades y costes de transporte. En efecto, para confirmar esta apreciación, la Comisión señaló, primero, que, basándose en consideraciones técnicas y de capacidad, los productos petrolíferos de Orlen podían transportarse hasta las terminales marítimas letonas; segundo, que las terminales marítimas letonas constituían una alternativa creíble al puerto de Klaipėda para la manipulación de productos petrolíferos; tercero, que, para Orlen, la cuestión del coste del transporte ferroviario era el elemento principal en la elección de una ruta; cuarto, que el coste del transporte ferroviario dependía de la distancia del trayecto y del Estado miembro en el que se efectuaba y, quinto, que LDZ podía presentar una oferta competitiva en la ruta corta hacia las terminales marítimas letonas.
- 253 Seguidamente, la Comisión consideró que, tras la supresión de la vía férrea, LDZ dejó de disponer de esta posibilidad de ofrecer servicios de transporte ferroviario competitivos para los productos petrolíferos de Orlen, partiendo de la refinería y con destino en las terminales marítimas vecinas, y, por tanto, ya no podía ejercer una presión competitiva sobre LG debido a la existencia de importantes barreras a la entrada en el sector ferroviario y a desventajas competitivas inherentes a este sector que afectaban a los operadores ferroviarios competidores del operador que ya estaba presente en el mercado y que también estaba encargado de la gestión de las infraestructuras.
- 254 Según la Comisión, la única posibilidad de que disponía LDZ para ofrecer servicios de transporte ferroviario competitivos para los productos petrolíferos de Orlen habría sido tratar de operar en la ruta hacia Klaipėda o en las rutas largas hacia las terminales marítimas letonas. Pues bien, la Comisión señaló que la ruta hacia Klaipėda, con una longitud de 228 km, estaba íntegramente situada en el territorio de Lituania y que las rutas largas hacia las terminales marítimas letonas atravesaban, en una parte significativa, el territorio de Lituania (152 km). En consecuencia, la Comisión consideró que la demandante tenía una ventaja competitiva en su propia red y que la posición competitiva de LDZ en la ruta hacia Klaipėda y en las rutas largas hacia las terminales marítimas letonas era más débil que en las rutas cortas hacia estas terminales marítimas.
- 255 La Comisión también detalló las barreras a la entrada en el mercado y las desventajas competitivas a las que podía enfrentarse un competidor potencial, como LDZ, en la red de la demandante. La Comisión se concentró en las barreras a la entrada más importantes, a saber, el acceso a las infraestructuras ferroviarias y a los servicios ferroviarios complementarios (considerandos 293 a 304 de la Decisión impugnada) y la falta de información y de transparencia sobre las condiciones de entrada en el mercado (considerandos 305 a 308 de la Decisión impugnada). Añadió que, aun suponiendo que LDZ hubiera podido ofrecer servicios de transporte ferroviario para los productos petrolíferos de Orlen en las rutas largas hacia las terminales marítimas letonas sin encontrar obstáculos a la entrada, estas rutas habrían sido menos rentables con respecto a la ruta hacia Klaipėda, de forma que esas rutas largas hacia las terminales marítimas letonas no constituían una alternativa competitiva a la citada ruta hacia Klaipėda.

- 256 Por último, la Comisión concluyó que todo ello había conducido a un cierre del mercado de la prestación de servicios de transporte ferroviario de productos petrolíferos desde la refinería a las terminales marítimas de Klaipėda, Riga y Ventspils.
- 257 En primer lugar, en el presente asunto, se debe señalar de entrada que, mediante su argumentación, la demandante tan solo pretende refutar las apreciaciones complementarias realizadas por la Comisión en los considerandos 208 y siguientes de la Decisión impugnada, pero no pone en entredicho las apreciaciones principales que figuran en los considerandos 205 a 207 de la Decisión impugnada y según las cuales, en esencia, antes de la supresión de la vía férrea, LDZ tenía una oportunidad creíble de transportar los productos petrolíferos de Orlen destinados a la exportación marítima desde la refinería hasta las terminales marítimas letonas por la ruta corta hacia Letonia. En lo referente a las decisiones relativas a la adjudicación de capacidad de infraestructuras ferroviarias, procede señalar, al igual que ha hecho la Comisión, que la Decisión impugnada no cuestiona el hecho de que VGI adopte dichas decisiones. A este respecto, en el considerando 296 de la Decisión impugnada, la Comisión reconoció que, en lo tocante a la adjudicación de capacidad en Lituania, las solicitudes de acceso a las infraestructuras ferroviarias se presentaban ante VGI, que las verificaba en su totalidad. Sin embargo, la Comisión siguió explicando, sin que la demandante la haya contradicho en este punto, que esta última era la que efectuaba la evaluación técnica de las solicitudes y preparaba un borrador de horario ferroviario para VGI. Por lo tanto, tal como afirma la Comisión, la solicitud de adjudicación de capacidad de LDZ dependía concretamente de la evaluación realizada por la demandante. Asimismo, la solicitud de adjudicación de capacidad difería de la solicitud por la que se trataba de obtener autorizaciones reglamentarias, como el certificado de seguridad necesario para operar en Lituania. Por consiguiente, como señala la Comisión acertadamente, es irrelevante que LDZ tardara, como afirma la demandante, 28 días en obtener todas las autorizaciones reglamentarias necesarias tras su solicitud para operar independientemente en una parte de la sección lituana de las rutas largas hacia las terminales marítimas letonas. En efecto, la evaluación de las barreras a la entrada realizada en la Decisión impugnada no se basa en la dificultad de obtener las autorizaciones reglamentarias, sino en la dificultad de obtener la adjudicación de capacidad.
- 258 En segundo lugar, por lo que respecta al argumento relativo a las supuestas limitaciones de capacidad que afectan a las rutas largas hacia las terminales marítimas letonas, procede señalar, al igual que la Comisión, que la Decisión impugnada no afirmó que existieran tales limitaciones en esas rutas. En cambio, la Decisión impugnada mencionó que las solicitudes de capacidad eran más complejas. En efecto, estas solicitudes dependían de la evaluación realizada por la demandante para una ruta más larga en Lituania y más concurrida que la parte lituana de la ruta corta hacia Letonia (considerando 297 de la Decisión impugnada). Los riesgos de conflictos de franjas ferroviarias eran más elevados en las rutas largas hacia las terminales marítimas letonas, dado que estas rutas ya estaban en uso, mientras que la parte lituana de la ruta corta se utilizaba exclusivamente para el transporte de los productos petrolíferos de Orlen (considerando 298 de la Decisión impugnada).
- 259 En tercer lugar, en cuanto al argumento de que la demandante estaba sujeta a una obligación de no discriminación también respecto de los servicios ferroviarios complementarios, debe señalarse que la Decisión impugnada, en los considerandos 293 a 300 y 303, mencionó que la transposición al Derecho lituano del principio de no discriminación consagrado por la Directiva 2001/14 otorgaba un margen de maniobra a la demandante que le permitía imponer condiciones desfavorables para el acceso a las infraestructuras ferroviarias y la prestación de servicios ferroviarios complementarios. En particular, en los considerandos 293 y 294 de la Decisión impugnada, la Comisión precisó que la prestación de servicios ferroviarios complementarios no

estaba necesariamente regulada o que estaba regulada de una manera que dejaba cierto margen de maniobra en lo referente a los precios y la calidad del servicio prestado. Esto sucedía en el caso de determinados servicios de mantenimiento (para el material rodante), de acceso a determinadas instalaciones (como las estaciones de clasificación o las instalaciones de aparcamiento y de limpieza del material rodante) o de rescate (particularmente en el supuesto de que un tren se averiara y perturbara el tráfico). Por lo tanto, si un nuevo operador, como LDZ, utilizaba los servicios del operador histórico, en el presente caso, la demandante, este podía imponer en gran medida las condiciones en las que se prestarían esos servicios, lo que generaba incertidumbre sobre la calidad y el coste de estos. Pues bien, es preciso señalar que la demandante no ha contradicho ninguna de estas apreciaciones y simplemente se limita a argumentar que nada permitía suponer que no habría respetado sus obligaciones.

260 En cuarto lugar, en lo referente a los argumentos dirigidos a desvirtuar la conclusión de la Decisión impugnada según la cual LDZ habría dependido en mayor medida de la demandante para obtener información sobre las condiciones de acceso y los cánones relativos a la ruta larga que sobre los relativos a la ruta corta, es necesario precisar, al igual que la Comisión, que la Decisión impugnada reconoce que se publicaron las fórmulas utilizadas para calcular los cánones de infraestructura. Sin embargo, también consideró que, en una ruta más larga en Lituania, LDZ habría estado todavía más expuesta a la falta de información y de transparencia sobre las condiciones de acceso y los precios de los servicios ferroviarios complementarios. En particular, en el considerando 308 de la Decisión impugnada, la Comisión resaltó que el Documento de Referencia de la Red para el Período 2008-2009 (Network Statement of 2008-2009) de la demandante solo definía la fórmula de cálculo de los cánones de acceso a las infraestructuras ferroviarias lituanas. En efecto, este documento no precisaba los cánones reales referidos a los servicios ferroviarios complementarios, sino que mencionaba únicamente que dichos servicios complementarios se facturarían conforme a la normativa en vigor. Pues bien, esta afirmación no parece haber sido refutada por la demandante, que, en sus escritos, argumenta que, aun cuando siguiera existiendo alguna incertidumbre sobre el importe exacto de los cánones por los servicios complementarios, no sería plausible analizar que esta supuesta falta de transparencia no hubiera constituido una barrera a la entrada en la ruta corta y en el primer tramo de la ruta larga en Lituania, pero que constituyera una barrera importante a la entrada en lo referente al último tramo de la ruta larga. Asimismo, mediante la alegación según la cual, aunque el Documento de Referencia de la Red para el Período 2008-2009 no precisara el importe exacto de los cánones para los servicios ferroviarios complementarios, todos los cánones de infraestructuras se publicaban y eran conocidos por el público, la demandante confirma implícitamente que el documento no especificaba los cánones reales relativos a los servicios ferroviarios complementarios. A este respecto, debe señalarse que este documento se comunicó al Tribunal en respuesta a una de las diligencias de ordenación del procedimiento adoptadas en el presente asunto (véase el apartado 65 de la presente sentencia) y que efectivamente no precisa el importe de los cánones reales relativos a los servicios ferroviarios complementarios. Además, procede señalar, al igual que ha hecho la Comisión, que la Decisión impugnada no concluyó que existiera únicamente una falta de transparencia en cuanto a la ruta larga hacia Letonia, sino que la falta de transparencia de los precios facturados por los servicios ferroviarios complementarios incrementaba el riesgo para LDZ tanto en la ruta larga como en la ruta hacia Klaipėda, mientras que esto no sucedía en el caso de la ruta corta, dado que, en esta última, LDZ no dependía de los servicios adicionales de la demandante o, en todo caso, dependía de ellos en menor medida (considerando 307 de la Decisión impugnada).

261 Por consiguiente, contrariamente a lo que afirma la demandante, la Comisión no incurrió en error de apreciación al considerar que la falta de transparencia acerca del importe exacto de los cánones por los servicios complementarios constituía una barrera a la entrada en la ruta larga, así como en la ruta hacia Klaipėda.

262 En quinto y último lugar, en lo tocante al argumento formulado por la demandante en la réplica según el cual la nota manuscrita no fechada mencionada por la Comisión en su escrito de contestación no versaba sobre la cuestión de si el hecho de operar en la ruta larga presentaba mayor riesgo para LDZ (considerando 283 de la Decisión impugnada), debe destacarse, de entrada que, aunque se menciona el documento en cuestión en los considerandos 97 a 99, así como en el considerando 316, punto 3, de la Decisión impugnada, la demandante solo lo impugnó en su réplica. Asimismo, si bien el documento no se refería expresamente a LDZ, sino a un operador letón, potencial competidor de LG, examina las amenazas potenciales para los intereses de la terminal marítima de Klaipėda y enumera, en el apartado «Defensa frente a Letonia», diversas barreras a la entrada que la demandante podía poner en práctica frente a cualquier competidor procedente de Letonia, incluida LDZ. Por lo tanto, contrariamente a lo que alega la demandante, el documento de que se trata podía analizarse, en la Decisión impugnada, como otra prueba de que operar en la ruta larga presentaba un riesgo considerablemente mayor para LDZ.

263 De todas las consideraciones anteriores se desprende que ninguno de los argumentos formulados por la demandante alcanza a poner en entredicho las apreciaciones de la Decisión impugnada relativas a las barreras a la entrada en el mercado y, en particular, la conclusión de que LDZ habría dependido en mayor medida de la demandante en su calidad de operador preexistente, verticalmente integrado.

264 De ello se deduce que procede desestimar la primera línea de argumentos de la segunda alegación de la cuarta parte.

ii) Sobre los argumentos dirigidos a cuestionar que las rutas largas hacia las terminales marítimas letonas no fueran competitivas comparadas con la ruta hacia Klaipėda

265 Mediante una segunda línea de argumentos, la demandante refuta la afirmación de la Decisión impugnada según la cual las rutas largas hacia las terminales marítimas letonas no eran competitivas en comparación con la ruta hacia Klaipėda (considerandos 288 y 310 de la Decisión impugnada), de manera que LDZ solo podía ejercer una presión competitiva sobre LG en las rutas cortas hacia esas terminales, es decir, si se reparaba la vía férrea.

266 En primer lugar, según la demandante, esta afirmación no se sostiene por diversas razones.

267 La primera es que, tras la suspensión del tráfico y mediante carta de 29 de septiembre de 2008, LDZ propuso a Orlen prestarle servicios de transporte ferroviario hacia Riga tanto por la ruta corta como por la ruta larga hacia Letonia. En consecuencia, aparentemente la propia LDZ presumió que estaba en disposición de ejercer una competencia efectiva en la ruta larga también respecto de la producción de Orlen transportada por LG a Klaipėda. La segunda razón reside en que LG concluyó en un documento interno de 2009 que las diferencias entre la ruta corta y la ruta larga no eran esenciales en cuanto a distancia y precio. Por consiguiente, considera que no puede sostenerse que LDZ pudiera competir con LG únicamente en la ruta corta, pero no en la ruta larga. La tercera razón es que no existen diferencias de coste significativas entre las tres rutas, lo que también parece natural en vista de que todas forman parte del mismo mercado geográfico. En consecuencia, el hecho de que LDZ pudiera ejercer una presión sobre la

demandante respecto de la producción de Orlen transportada a Klaipėda únicamente a través de la ruta corta (en el supuesto de que la vía férrea se hubiera reconstruido o reparado) era difícilmente creíble.

268 En segundo lugar, a juicio de la demandante, la comparación de los costes que efectuó la Comisión también contiene numerosos errores.

269 Según la demandante, los términos utilizados por la Comisión demuestran ya que la comparación de los costes no se basó en un análisis sólido y fiable. Así, la Comisión reconoce que «no puede cuantificar exactamente el impacto de estas diferencias estructurales en los costes del transporte» y que «los métodos de reparto de los costes utilizados por LG y LDZ pueden haber sido diferentes, lo que puede haber influido en sus estimaciones [de los costes]». También indica que no está claro «si» los puertos letones presentaban una ventaja competitiva importante en relación con Klaipėda en lo referente al total de los costes del transporte marítimo, y precisa que la ruta corta hacia Riga «parece ser la más interesante». Asimismo, cuando la Comisión comparó el desglose de los costes de la demandante y de LDZ, el concepto de coste más significativo de LDZ en el tramo letón de la ruta larga hacia Riga era la categoría «otros», mientras que los «otros» costes de la demandante representaban un porcentaje mucho menor del total de sus costes en el tramo lituano de la ruta larga hacia Riga o Ventspils. La demandante, además, considera que la Comisión no tuvo en cuenta el hecho de que utilizaba métodos de reparto de los costes totalmente diferentes de los utilizados por LDZ, lo que hacía que cualquier comparación de los costes fuera arbitraria. A modo de ejemplo, sobre la base de los datos utilizados por la Comisión, el coste de la demandante por tonelada-kilómetro (tkm) era bastante estático y no variaba en función de la distancia, mientras que los costes estimados de LDZ descendían en las rutas más largas, debido a la estimación según la cual los costes de carga y descarga de las mercancías eran gastos fijos, a los que a continuación se añadían los costes de transporte reales en proporción a la longitud de la ruta y al volumen de las mercancías.

270 Además, según la demandante, aunque los datos que figuran en el cuadro n.º 5 de la Decisión impugnada, titulado «Costes por tonelada para el transporte de los productos petrolíferos de Orlen (rutas largas y ruta hacia Klaipėda)», se basaran en métodos de distribución de costes comparables, no justifican la afirmación según la cual LDZ no podía ejercer una competencia creíble en la ruta larga respecto de la producción de Orlen transportada hacia Klaipėda. Asimismo, la demandante destaca que, en la Decisión impugnada, la Comisión reconoció que los costes empleados en el cuadro n.º 5 para las rutas largas estaban probablemente sobrestimados. No obstante, a su entender, los costes en estas rutas parecen ser fundamentalmente comparables con los costes en la ruta hacia Klaipėda, de manera que LDZ podía ejercer una presión competitiva, en particular teniendo en cuenta las ventajas generales en término de costes de que disponía, según la Comisión, en relación con la demandante, en lo tocante, por ejemplo, a los precios de la energía y los costes salariales, así como los costes del transporte marítimo. A juicio de la demandante, todos estos elementos se ven confirmados por el hecho de que LDZ propuso a Orlen en septiembre de 2008 transportar su producción desde Klaipėda hacia las terminales marítimas letonas por la ruta larga. Además, los datos sobre los costes utilizados en el cuadro n.º 5 son netamente inferiores a los precios que Orlen pagó efectivamente por tonelada por los servicios de transporte ferroviario en la ruta hacia Klaipėda en 2008 y en 2009.

271 La Comisión y la coadyuvante refutan esta línea de argumentos.

- 272 En primer lugar, en el presente asunto, por lo que se refiere a la carta de 29 de septiembre de 2008, mediante la cual LDZ presentó supuestamente una oferta a Orlen por servicios de transporte ferroviario hacia Riga tanto por la ruta corta como por la ruta larga hacia las terminales marítimas letonas, debe precisarse que, mediante dicha carta, LDZ propuso un proyecto de tarificación para el año 2008 para el transporte de productos petrolíferos a través del territorio de Letonia en dirección al puerto de Riga. En particular, del tenor de esta carta se desprende que el proyecto de tarificación ofrecido por LDZ se refería únicamente a los tramos letones de las rutas largas y cortas hacia Riga. En efecto, la carta mencionaba las rutas Maitene — Mangali (Riga) y Rengé — Mangali (Riga). Por lo tanto, la demandante no puede concluir, basándose únicamente en la carta en cuestión, que la oferta de LDZ era competitiva, ya que esta última no tenía en cuenta los precios que esta aplicaba en los tramos lituanos de las dos rutas. Además, la demandante no aporta prueba alguna dirigida a fundamentar su alegación formulada en la réplica según la cual, en el momento de presentar la oferta a Orlen, LDZ era, de forma evidente, perfectamente conocedora de la situación competitiva y de los precios y costes pertinentes. Por añadidura, la mera existencia de una oferta no implica que esta sea efectivamente competitiva y, en todo caso, tan competitiva como lo habría sido posiblemente si no se hubiera suprimido la vía férrea. En consecuencia, la demandante no puede extraer ninguna conclusión de esta carta en cuanto a la capacidad de LDZ para ejercer una presión competitiva efectiva sobre ella en la ruta larga.
- 273 En segundo lugar, por lo que respecta al documento interno de 2009 mediante el cual la demandante concluyó que las diferencias entre la ruta corta y la ruta larga no eran esenciales en cuanto a distancia y precio, debe destacarse que el documento en cuestión es el documento identificado con la referencia ES 9/VJ6. La conclusión a la que hace referencia la demandante aparece en la tercera y última página de este documento, en la que comparaba el transporte de los productos de Orlen hacia Jelgava (Letonia) a través de Šiauliai (Lituania) con el transporte directo vía Rengé. Por lo tanto, esta conclusión no compara los costes de las rutas completas hacia las terminales marítimas letonas, y solo se refiere al transporte de los productos petrolíferos de Orlen con miras a la exportación por vía marítima. Además, la circunstancia de que, para la demandante, las diferencias entre la ruta corta y la ruta larga hacia las terminales marítimas letonas no sean esenciales en cuanto a distancia y precio no puede predicarse necesariamente respecto de LDZ.
- 274 De ello se desprende que ni la oferta mencionada en el apartado 272 de la presente sentencia ni el documento interno mencionado en el apartado 273 de la presente sentencia pueden desvirtuar la conclusión de la Comisión según la cual las rutas largas hacia las terminales marítimas letonas eran menos rentables comparadas con la ruta hacia Klaipéda.
- 275 En tercer lugar, en lo referente a la alegación según la cual no existen diferencias de coste significativas entre las rutas largas hacia las terminales marítimas letonas, las rutas cortas hacia las terminales marítimas letonas y la ruta hacia Klaipéda, es preciso señalar que, si bien es cierto que, a diferencia de la ruta hacia Klaipéda, la ruta larga hacia Riga incluía una parte importante (86 km) en Letonia, donde, según la Decisión impugnada, los costes de transporte ferroviario, en particular el precio de la energía y los costes salariales, eran más bajos que en Lituania (considerando 253 de la Decisión impugnada), también es cierto que la ruta larga hacia Riga incluía una parte, a saber 152 km, en Lituania. En consecuencia, dado que la Comisión calculó los costes relativos a las rutas hacia las terminales marítimas letonas sumando los costes de la demandante y de LDZ en sus respectivas etapas de la ruta, con el fin de valorar la diferencia de costes entre las rutas, a los costes relativos a la parte letona de la ruta larga hacia Riga deben añadirse los costes relativos a la parte lituana de la misma ruta. Por lo demás, lo mismo sucede respecto del cálculo de los costes relativos a la ruta larga hacia Ventspils. Asimismo, la

demandante no discute los costes presentados por la Comisión en el cuadro n.º 5, en el considerando 311 de la Decisión impugnada. Este cuadro ilustra que, contrariamente a lo que sostiene la demandante, en 2008 y en 2009, los costes del transporte de productos petrolíferos de Orlen por tonelada eran entre [confidencial] y [confidencial] % mayores en la ruta larga hacia Riga que en la ruta hacia Klaipėda y entre [confidencial] y [confidencial] % mayores en la ruta larga hacia Ventspils que en la ruta hacia Klaipėda. Por consiguiente, contrariamente a lo que alega la demandante, no existen elementos probatorios suficientes que demuestren que LDZ, como competidora eficaz, habría podido ofrecer servicios en el mercado pertinente compitiendo con la demandante en la ruta larga y ejercer de este modo una presión competitiva sobre esta.

276 En cuarto lugar, en lo tocante a los argumentos mediante los que se pretende poner en entredicho la comparación de los costes efectuada por la Comisión, proceden las siguientes consideraciones.

277 Por una parte, en cuanto a lo señalado sobre los términos utilizados por la Comisión en su análisis sobre la comparación de los costes, procede observar que no es posible deducir de determinados términos utilizados que la comparación de los costes no se base en un análisis sólido y fiable. Asimismo, es preciso destacar, tal como hace la Comisión, que la mención de la imposibilidad de cuantificar con exactitud el impacto de estas diferencias estructurales en los costes de transporte (considerando 253 de la Decisión impugnada) forma parte de un análisis de los factores que influyen en el coste del transporte ferroviario y no modifica en modo alguno la conclusión del análisis relativa a la rentabilidad de la ruta corta hacia Riga (considerandos 254 y 255 de la Decisión impugnada). La mención de que los métodos de reparto de los costes utilizados por la demandante y LDZ podrían haber sido diferentes, lo que podría haber influido en sus estimaciones de los costes (considerandos 271 a 273 de la Decisión impugnada), es aclarada por la Decisión impugnada, que explica por qué este elemento es irrelevante y no afecta a la comparación de los costes de la demandante y LDZ. Además, una de las frases de la Decisión impugnada cuestionada por la demandante se ha sacado de contexto. En efecto, la frase completa de la Decisión era como sigue: «[en] consecuencia, los puertos de Riga y Ventspils habrían podido constituir como mínimo una solución creíble como alternativa al puerto de Klaipėda, independientemente del hecho de que también pueda considerarse que tenían una ventaja competitiva significativa desde el punto de vista de los costes totales del transporte marítimo» (considerando 240 de la Decisión impugnada). Por último, por lo que respecta a la mención, que procede de otra sección de la Decisión impugnada, de que, sobre la base de un análisis de los factores que influían en el coste del transporte ferroviario, la ruta corta hacia Riga parece la más atractiva, esta afirmación se fundamenta posteriormente mediante una comparación más detallada de los costes de las rutas, en los considerandos 255 a 266 de la Decisión impugnada, que demuestra que la ruta corta hacia Riga es efectivamente la más atractiva.

278 Por otra parte, en lo que atañe a la alegación de la demandante según la cual la Decisión impugnada no compara «peras con peras», la Comisión acierta al señalar que la Decisión impugnada responde extensamente a las alegaciones de la demandante relativas al análisis de los costes y, en particular, a las objeciones en cuanto a la posibilidad de compararlas. En efecto, del considerando 269 de la Decisión impugnada se desprende que la demandante ya había afirmado, en su respuesta al pliego de cargos, que sus costes y los de LDZ no eran comparables. La Comisión refutó las alegaciones de la demandante de forma detallada en los considerandos 270 a 284 de la Decisión impugnada. En concreto, explicó, en los considerandos 272 y 273 de dicha Decisión, que había tenido en cuenta el hecho de que los métodos de cálculo de los costes de la demandante y de LDZ podían haber sido diferentes y que esto podía haber afectado a sus estimaciones de un componente del coste, como los gastos administrativos. Sin embargo, también precisó que tal diferencia de metodología tan solo podía haber supuesto una ligera

diferencia en términos de costes. Del mismo modo, en el considerando 274 de la Decisión impugnada, la Comisión explicó por qué razón había considerado que la estimación de los costes de la demandante y de LDZ abarcaba los mismos servicios e incluía los mismos componentes de coste, al menos para el año 2009. En efecto, tal como se desprende la nota a pie de página n.º 406 de la Decisión impugnada, dado que la demandante no aportó un desglose de los costes para el año 2008, la Comisión analizó los datos referidos a los costes de la demandante para el año 2009.

279 Por tanto, la demandante no puede invocar el argumento de que la metodología de la evaluación de los costes es errónea con el fin de cuestionar la comparación de los costes efectuada por la Comisión en la Decisión impugnada y alegar que esta comparación es arbitraria.

280 Los demás argumentos de la demandante no permiten desvirtuar esta conclusión.

281 En primer lugar, en lo referente a la afirmación de que, aun cuando los datos que figuran en el cuadro n.º 5 de la Decisión impugnada se basaban en métodos de distribución de costes comparables, no justifican la conclusión de que LDZ no había podido ser una competidora creíble en las rutas largas hacia las terminales marítimas letonas, procede constatar que la demandante no aporta los elementos que puedan demostrar que la diferencia de [confidencial] % entre los costes en la ruta larga hacia Riga en 2008 [confidencial] y los costes en la ruta hacia Klaipėda [confidencial] debería haber desaparecido completamente, habida cuenta de que los costes utilizados por la Comisión en el cuadro n.º 5 de la Decisión impugnada para las rutas largas estaban «probablemente sobrevalorados». Asimismo, en la medida en que, mediante su argumentación, la demandante defiende que la diferencia de [confidencial] % entre los costes en la ruta larga hacia Riga en 2008 [confidencial] y los costes en la ruta hacia Klaipėda [confidencial] no era significativa, debe señalarse, coincidiendo con la Comisión, que la Decisión impugnada también demostró que, aun siguiendo un enfoque prudente, los costes de la ruta larga hacia Ventspils eran un [confidencial] % mayores en 2008 y un [confidencial] % mayores en 2009 que los de la ruta hacia Klaipėda. Pues bien, una diferencia de [confidencial] % o de [confidencial] % es significativa y difícilmente podía ser puesta en tela de juicio mediante una sobrevaloración.

282 En segundo lugar, en cuanto a la alegación según la cual los datos sobre los costes utilizados en el cuadro n.º 5 [confidencial] eran netamente inferiores a los precios que Orlen pagó efectivamente por tonelada por los servicios de transporte ferroviario en la ruta hacia Klaipėda en 2008 [confidencial] y en 2009 [confidencial], de manera que, según la lógica aplicada por la Comisión en los considerandos 281 a 284 de la Decisión impugnada, LDZ habría podido ejercer una presión competitiva sobre la demandante si hubiera decidido hacerlo, procede señalar que, contrariamente a lo que sostiene la demandante, los costes calculados por la Comisión para la ruta larga hacia Riga solo son ligeramente inferiores a los precios que Orlen pagó efectivamente por los servicios de transporte ferroviario en la ruta hacia Klaipėda. Pues bien, tratándose de costes, y no de los precios, es preciso añadir un margen de beneficio, aunque sea pequeño, que reduce todavía más la diferencia con los precios que Orlen pagó efectivamente por los servicios de transporte ferroviario en la ruta hacia Klaipėda.

283 Habida cuenta de las consideraciones precedentes, es preciso constatar que no se puede acusar a la Comisión de haber incurrido en un error de apreciación por haber concluido que las rutas largas hacia las terminales marítimas letonas no habrían sido competitivas en comparación con la ruta hacia Klaipėda.

284 Por consiguiente, procede desestimar la segunda alegación de la cuarta parte y, por lo tanto, la cuarta parte del segundo motivo del recurso en su totalidad.

285 Por lo expuesto, el segundo motivo debe desestimarse por infundado.

3. Sobre el tercer motivo, basado en la infracción del artículo 296 TFUE y del artículo 2 del Reglamento n.º 1/2003 por insuficiencia de las pruebas y falta de motivación

286 Mediante el tercer motivo, la demandante alega, en esencia, que la Comisión violó el artículo 296 TFUE debido a una falta de motivación, así como el artículo 2 del Reglamento n.º 1/2003, por cuanto no aportó suficientes pruebas en apoyo de su conclusión, en la Decisión impugnada, por la que declaró la existencia de una infracción del artículo 102 TFUE.

287 La Comisión y la coadyuvante rebaten estas alegaciones.

288 El tercer motivo del recurso consta, en esencia, de dos partes, la primera dirigida a alegar la infracción del artículo 296 TFUE debido a un defecto de motivación y la segunda por la que se invoca la violación del artículo 2 del Reglamento n.º 1/2003.

a) Sobre la primera parte del tercer motivo, basada en la infracción del artículo 296 TFUE debido a una falta de motivación

289 En apoyo de la primera parte, la demandante invoca, esencialmente, dos alegaciones que deben examinarse conjuntamente. La primera se basa en que la Comisión no indicó por qué se desvió de la jurisprudencia consolidada en materia de negativa a suministrar infraestructuras esenciales y la segunda se basa en que, según la demandante, la Comisión no aportó razones suficientes que demostraran que en el caso de autos existían circunstancias excepcionales referidas a la vía férrea que justificaran la declaración de la existencia de una práctica abusiva.

290 De entrada, es preciso señalar que los argumentos formulados por la demandante en apoyo de las dos alegaciones de la primera parte no se refieren a una falta de motivación o a una motivación insuficiente de la Decisión impugnada. En efecto, esos argumentos se confunden, en realidad, con la crítica de la fundamentación de la Decisión impugnada. Pues bien, la obligación de motivar las decisiones constituye una formalidad sustancial que debe distinguirse de la cuestión del fundamento de la motivación, pues esta pertenece al ámbito de la legalidad del acto controvertido en cuanto al fondo. La motivación de una decisión consiste en expresar formalmente los fundamentos en los que se basa. Si estos motivos incurren en errores, estos vician la legalidad de la decisión sobre el fondo, pero no su motivación, que puede ser suficiente aunque exprese una fundamentación equivocada (véase la sentencia de 10 de julio de 2008, Bertelsmann y Sony Corporation of America/Impala, C-413/06 P, EU:C:2008:392, apartado 181 y jurisprudencia citada). Por lo demás, debe observarse que tales argumentos ya se han formulado, examinado y rechazado en el marco de los motivos primero y segundo.

291 De lo anterior se sigue que debe desestimarse la primera parte del tercer motivo.

b) Sobre la segunda parte del tercer motivo, basada en la infracción del artículo 2 del Reglamento n.º 1/2003

292 Con carácter preliminar, es preciso constatar, al igual que la Comisión, que, salvo una breve referencia al artículo 2 del Reglamento n.º 1/2003 en el apartado 143 de la demanda, la demandante no fundamenta su alegación indicando los pasajes de la Decisión impugnada que, según ella, adolecen de una insuficiencia de pruebas. No obstante, la demandante precisó su

alegación en los apartados 28 y 29 de sus observaciones sobre el escrito de formalización de la intervención. En particular, en el apartado 29 de esas observaciones, arguye que la Comisión no se basó en pruebas directas o documentales, precisas y concluyentes, que demostraran la infracción de forma suficiente en Derecho. En todo caso, la demandante sostiene que, según lo establecido por la jurisprudencia, ha formulado alegaciones que arrojan una luz diferente sobre los hechos demostrados por la Comisión y que permiten, en consecuencia, dar otra explicación plausible de los hechos distinta de la invocada por la Comisión para llegar a la conclusión de que existe una infracción.

- 293 A este respecto, debe señalarse que del artículo 2 del Reglamento n.º 1/2003, así como de una reiterada jurisprudencia se desprende que, en el ámbito del Derecho de la competencia, en caso de litigio sobre la existencia de una infracción, incumbe a la Comisión probar las infracciones que observe y aportar las pruebas que acrediten de modo suficiente en Derecho la existencia de hechos constitutivos de una infracción (véase la sentencia de 12 de abril de 2013, GEMA/Comisión, T-410/08, no publicada, EU:T:2013:171, apartado 68 y jurisprudencia citada).
- 294 Si bien es necesario que la Comisión aporte pruebas precisas y concordantes para asentar la firme convicción de que se ha cometido la infracción, es importante señalar que no se exige que cada una de las pruebas presentadas por la Comisión responda a estos criterios respecto de cada elemento de la infracción. Basta con que satisfaga dicho requisito el conjunto de indicios invocado por la institución, valorado globalmente, tal como sostiene la jurisprudencia relativa a la aplicación del artículo 101 TFUE. Este principio se aplica también en los asuntos relativos a la aplicación del artículo 102 TFUE (véase, en este sentido, la sentencia de 1 de julio de 2010, AstraZeneca/Comisión, T-321/05, EU:T:2010:266, apartado 477 y jurisprudencia citada).
- 295 En lo tocante al valor probatorio de los elementos de prueba utilizados por la Comisión, deben distinguirse dos situaciones.
- 296 Por un lado, si la Comisión considera que existe una infracción de las normas de la competencia basándose en la suposición de que los hechos demostrados solo pueden explicarse por la existencia de un comportamiento contrario a la competencia, el juez de la Unión deberá anular la decisión de que se trate cuando las empresas afectadas formulen alegaciones que arrojen una luz diferente a los hechos demostrados por la Comisión y que permitan, en consecuencia, dar otra explicación plausible de los hechos distinta de la invocada por la Comisión para llegar a la conclusión de que existe una infracción. En efecto, no puede considerarse en tal caso que la Comisión haya aportado la prueba de la existencia de una infracción del Derecho de la competencia (véanse, en este sentido, las sentencias de 28 de marzo de 1984, *Compagnie royale asturienne des mines y Rheinzink/Comisión*, 29/83 y 30/83, EU:C:1984:130, apartado 16, y de 31 de marzo de 1993, *Ahlström Osakeyhtiö y otros/Comisión*, C-89/85, C-104/85, C-114/85, C-116/85, C-117/85 y C-125/85 a C-129/85, EU:C:1993:120, apartados 126 y 127).
- 297 Por otro lado, cuando la Comisión se basa en pruebas que en principio son suficientes para demostrar la existencia de la infracción, no basta que la empresa afectada evoque la posibilidad de que se haya producido una circunstancia que podría afectar el valor probatorio de dichas pruebas para que la Comisión soporte la carga de probar que dicha circunstancia no pudo afectar el valor probatorio de estas. Al contrario, salvo en los casos en los que la empresa no hubiera podido aportar dicha prueba debido al comportamiento de la propia Comisión, corresponde a la empresa afectada demostrar de manera suficiente en Derecho, en primer lugar, la existencia de la

circunstancia que invoca, y, en segundo lugar, que dicha circunstancia desvirtúa el valor probatorio de las pruebas en que se basa la Comisión (véase la sentencia de 15 de diciembre de 2010, E.ON Energie/Comisión, T-141/08, EU:T:2010:516, apartado 56 y jurisprudencia citada).

- 298 En el presente asunto, del análisis del segundo motivo del recurso se infiere que la Comisión no constató la existencia de un abuso de posición dominante basándose en la suposición de que los hechos demostrados solo podían explicarse por la existencia de un comportamiento contrario a la competencia. Al contrario, se basó en pruebas que, en principio, eran suficientes para demostrar la existencia de la infracción controvertida. Asimismo, las alegaciones formuladas por la demandante para arrojar una luz diferente a los hechos demostrados por la Comisión no permiten dar otra explicación plausible de los hechos distinta de la invocada por la Comisión para llegar a la conclusión de que existe una infracción.
- 299 Por lo tanto, habida cuenta de la jurisprudencia mencionada en los apartados 292 a 297 de la presente sentencia, es preciso concluir que la Comisión no infringió el artículo 2 del Reglamento n.º 1/2003.
- 300 De ello se deduce que procede desestimar la segunda parte del tercer motivo y, en consecuencia, el tercer motivo del recurso en su totalidad.

4. Sobre el quinto motivo, basado en la infracción del artículo 7 del Reglamento n.º 1/2003, en la medida en que la Decisión ordenó una medida correctiva desproporcionada

- 301 Mediante su quinto motivo, la demandante alega que la Decisión impugnada infringe el artículo 7 del Reglamento n.º 1/2003, al ordenarle adoptar una medida correctiva desproporcionada.
- 302 En primer lugar, en particular, la demandante alega que, con arreglo al artículo 7 del Reglamento n.º 1/2003, solo se le podía exigir que restableciera la situación competitiva que existía antes de la supresión de la vía férrea y que, antes de dicha supresión, la vía férrea ya no podía utilizarse desde la suspensión del tráfico el 2 de septiembre de 2008. Considera que la inversión necesaria en una nueva infraestructura, no esencial, va más allá del restablecimiento de la situación anterior y es inédita y desproporcionada.
- 303 En segundo lugar, la demandante sostiene que, teniendo en cuenta que, antes de la suspensión del tráfico, solo utilizaba la vía férrea un único cliente, para una pequeña parte de su producción, y que este utiliza actualmente otra ruta, no hay certeza de que este cliente utilizaría la nueva vía férrea.
- 304 En tercer lugar, la demandante afirma que la reconstrucción de que se trata exigiría una inversión muy importante que la obligaría a afectar sus recursos en favor de un único cliente, cuya demanda es limitada, en detrimento de otras rutas.
- 305 En cuarto lugar, la demandante alega que la obligación de reconstruir la vía férrea es una medida desproporcionada si no se le autoriza a exigir que los dos únicos beneficiarios potenciales de la nueva infraestructura paguen una parte equitativa y razonable de los costes de reconstrucción.
- 306 En quinto lugar, la demandante sostiene, en respuesta al escrito de contestación de la Comisión, que, a diferencia del «asunto Microsoft» invocado por la Comisión, en el presente asunto se trata de realizar una inversión en una infraestructura completamente nueva y no de compartir una infraestructura existente.

- 307 Asimismo, procede señalar que, el 9 de marzo de 2018, la demandante publicó un comunicado de prensa para indicar que había concluido un plan de actuación de acuerdo con la Comisión en virtud del cual se restablecería la vía férrea a la situación anterior antes de finales de 2019. Según la información divulgada por la prensa, el 14 de agosto de 2018 la demandante y Orlen firmaron además un acuerdo que tenía por objeto la reapertura del tráfico en la vía férrea. En la vista, la demandante y la coadyuvante confirmaron que las obras de reconstrucción de la vía férrea habían concluido en diciembre de 2019 y que, tras unas pruebas que estaban en curso en la fecha de la vista, la vía férrea debía reabrirse al tráfico antes de finales de febrero de 2020.
- 308 La Comisión y la coadyuvante rebaten las alegaciones de la demandante.
- 309 Con carácter preliminar, se ha de recordar que el artículo 7, apartado 1, del Reglamento n.º 1/2003 dispone, en particular, que, cuando la Comisión, de oficio o previa denuncia de parte, constate la existencia de una infracción de los artículos 101 o 102 TFUE, podrá ordenar mediante decisión a las empresas y asociaciones de empresas involucradas que pongan fin a la infracción constatada. Este apartado establece asimismo que, cuando la Comisión tenga un interés legítimo para hacerlo, podrá igualmente constatar la pasada comisión de una infracción (sentencia de 9 de septiembre de 2015, Philips/Comisión, T-92/13, no publicada, EU:T:2015:605, apartado 132).
- 310 El principio de proporcionalidad, que forma parte de los principios generales del Derecho de la Unión, exige que los actos de las instituciones públicas no rebasen los límites de lo que resulta apropiado y necesario para el logro de los objetivos legítimos perseguidos por la normativa controvertida, entendiéndose que, cuando se ofrezca una elección entre varias medidas adecuadas, debe recurrirse a la menos onerosa, y que las desventajas ocasionadas no deben ser desproporcionadas con respecto a los objetivos perseguidos (véase la sentencia de 24 de mayo de 2012, MasterCard y otros/Comisión, T-111/08, EU:T:2012:260, apartado 323 y jurisprudencia citada).
- 311 A este respecto, el Tribunal de Justicia ya ha declarado que el artículo 7 del Reglamento n.º 1/2003 indicaba expresamente la amplitud del alcance de la aplicación del principio de proporcionalidad en las situaciones comprendidas en su ámbito de aplicación. En efecto, en virtud del artículo 7, apartado 1, del Reglamento n.º 1/2003, la Comisión puede imponer a las empresas afectadas cualquier remedio estructural o de comportamiento que sea proporcionado a la infracción cometida y necesario para producir el cese efectivo de la misma (sentencia de 29 de junio de 2010, Comisión/Alrosa, C-441/07 P, EU:C:2010:377, apartado 39).
- 312 Asimismo, se ha precisado que, si bien es cierto que la Comisión tenía la facultad de declarar que existía la infracción y de ordenar a las partes afectadas que pusieran fin a la misma, no podía imponer a las partes su elección entre las distintas conductas posibles, todas conformes al Tratado (sentencia de 18 de septiembre de 1992, Automec/Comisión, T-24/90, EU:T:1992:97, apartado 52), ni decidir los métodos precisos de aplicación de las distintas conductas posibles (véase, en este sentido, el auto de 20 de noviembre de 2008, SIAE/Comisión, T-433/08 R, no publicado, EU:T:2008:520, apartado 37).
- 313 En el presente asunto, la Decisión impugnada, además de imponer una multa, con arreglo al artículo 23, apartado 2, del Reglamento n.º 1/2003, por un importe de 27 873 000 euros, exigió, en aplicación del artículo 7 de este mismo Reglamento, que la demandante pusiera fin a la infracción presentando a la Comisión, en un plazo de tres meses, una propuesta de medidas a tal efecto (considerando 395 y artículo 3 de la Decisión impugnada). En particular, en el considerando 394 de la Decisión impugnada, la Comisión señaló que diversas medidas correctivas estructurales o

de comportamiento permitirían poner fin a la infracción al restablecer la situación competitiva que existía antes de la supresión de la vía férrea, bien reconstruyéndola, bien eliminando las desventajas de los competidores en las rutas alternativas hacia las terminales marítimas de Klaipėda, Riga y Ventspils descritas en el punto 7.4.2 de la Decisión impugnada.

- 314 Por tanto, la Decisión impugnada ordenó a la demandante que pusiera fin de forma efectiva a la infracción y, considerando que diversas medidas correctivas estructurales o de comportamiento podían ser pertinentes a tal efecto, sugirió, como admite la demandante, dos opciones, a saber, la reconstrucción de la vía férrea o la eliminación de las desventajas de los competidores en las rutas alternativas hacia las terminales marítimas de Klaipėda, Riga y Ventspils. De ello se deduce que, de conformidad con la jurisprudencia citada en los apartados 311 y 312 de la presente sentencia, la Decisión impugnada previó diferentes medidas correctivas que podían hacer cesar la infracción sin imponer una elección entre estas. En efecto, al instar a la demandante a presentar una propuesta de medidas correctivas, la Comisión le dio libertad para decidir cómo actuar para poner fin a la infracción. En particular, la Comisión dio libertad a la demandante para que escogiera cómo eliminar las desventajas de los competidores en las rutas alternativas hacia las terminales marítimas de Klaipėda, Riga y Ventspils, en el supuesto de que esta última no optara por la reconstrucción de la vía férrea.
- 315 En primer lugar, la demandante alega que la segunda opción, a saber, la eliminación de las desventajas de los competidores en las rutas alternativas hacia las terminales marítimas de Klaipėda, Riga y Ventspils, no era una solución viable. En efecto, la eliminación de estas desventajas y, en particular, la dependencia de LDZ frente a ella como operador preexistente verticalmente integrado, implicaría su desmembramiento para ceder las funciones de administradora de infraestructuras ferroviarias a otra entidad y que solo mantuviera las actividades realizadas como prestador de servicios de transporte ferroviario. Tal desmembramiento exige, según la demandante, la adopción de una nueva normativa por parte del Parlamento lituano, sobre el que no tiene ninguna influencia. Además, no podría sobrevivir económicamente en tal escenario porque tendría que hacer frente a la competencia de los transportistas de mercancías por ferrocarril procedentes de países de la Comunidad de Estados Independientes (CEI). Por ello, la única opción viable era la reconstrucción de la vía férrea. En la réplica, añade que también sería precisa una acción legislativa para liberarla de la responsabilidad que le incumbía, en virtud del artículo 24, punto 6, del Código de Transporte Ferroviario, de proporcionar una evaluación técnica a VGI.
- 316 A este respecto, se ha de señalar que, como se ha observado en el apartado 314 de la presente sentencia, con arreglo a la jurisprudencia citada en el apartado 312 de esta, la Comisión no impuso ni determinó métodos específicos para eliminar las desventajas de los competidores en las rutas alternativas hacia las terminales marítimas de Klaipėda, Riga y Ventspils, en el supuesto de que la demandante no hubiera optado por la reconstrucción de la vía férrea. En particular, la Comisión no impuso el desmembramiento de la empresa ni la adopción de nueva normativa.
- 317 En cualquier caso, procede señalar, al igual que la Comisión, que la alegación de la demandante según la cual la eliminación de las desventajas experimentadas por los competidores en las demás rutas que conducen hasta las terminales marítimas de Klaipėda, Riga y Ventspils exigirá obligatoriamente la división total de la propiedad no está fundamentada. El hecho de que, durante el procedimiento administrativo, la Comisión haya exigido tal división de la propiedad como condición de una decisión de compromisos basada en el artículo 9 del Reglamento n.º 1/2003, aun suponiendo que esté acreditada, no prueba que tal desmembramiento fuera la única manera de eliminar las desventajas a las que se enfrentaban los competidores en las demás

rutas que conducían a las terminales marítimas de Klaipėda, Riga y Ventspils, y en particular la dependencia de LDZ frente a la demandante. Lo mismo sucede en cuanto al fracaso, debido a las presiones de las distintas partes interesadas, de la propuesta realizada inicialmente por la Comisión, en el marco del Cuarto Paquete Ferroviario, de establecer una separación estricta entre el administrador de las infraestructuras y el operador ferroviario. En efecto, si bien el documento del Parlamento Europeo titulado «El Cuarto Paquete Ferroviario» con fecha de marzo de 2016, al que hace referencia la demandante, dispone que la versión final de la propuesta del Cuarto Paquete Ferroviario no prevé una «desconexión obligatoria», añade que se autorizan las empresas verticalmente integradas, a condición de que el administrador de las infraestructuras sea totalmente independiente y sea titular de derechos de decisión efectivos. De ello se desprende que el documento mencionado por la propia demandante confirma que existe una alternativa a la división total de la propiedad.

- 318 Resulta preciso concluir que, habida cuenta del análisis de los efectos contrarios a la competencia efectuado por la Comisión en la Decisión impugnada, la eliminación de las desventajas de los competidores en las rutas alternativas hacia las terminales marítimas de Klaipėda, Riga y Ventspils, descritas en el punto 7.4.2 de la Decisión impugnada, constituía una medida correctiva adecuada para el cese de la infracción controvertida. Esta medida correctiva, como una de las opciones posibles para poner fin a la infracción (considerando 394 de la Decisión impugnada), constituía, por tanto, una medida proporcionada al cese de la infracción controvertida.
- 319 En segundo lugar, la demandante arguye que la reconstrucción de la vía férrea constituye una medida correctiva desproporcionada y sin precedentes.
- 320 A este respecto, cabe señalar, coincidiendo con la Comisión, que la medida correctiva consistente en reconstruir la vía férrea, como una de las opciones posibles para asegurar la efectividad de la Decisión impugnada (considerando 394), constituye la consecuencia directa de la constatación de la ilegalidad cometida por la demandante, a saber la supresión de esta vía, y se limita al objetivo de cese de la infracción en cuestión (véase, en este sentido, la sentencia de 24 de mayo de 2012, MasterCard y otros/Comisión, T-111/08, EU:T:2012:260, apartado 325).
- 321 Esta conclusión no se ve invalidada por las restantes alegaciones de la demandante.
- 322 Ante todo, por lo que respecta a la alegación de que, previamente a su supresión, la vía férrea estaba en muy mal estado y ya no podía utilizarse desde la suspensión del tráfico el 2 de septiembre de 2008 y que la Comisión no examinó si, en virtud del artículo 102 TFUE, la demandante estaba obligada a acometer obras de reparación, es preciso constatar que tal alegación se basa en una premisa errónea. Se trata de la premisa según la cual la Comisión debería haber calificado como comportamiento abusivo la falta de reparación de la vía férrea tras la suspensión del tráfico en esta y examinar el presente asunto a la luz de la jurisprudencia relativa al acceso a las infraestructuras esenciales. En consecuencia, habida cuenta de las observaciones efectuadas en el análisis del primer motivo, esta alegación no puede prosperar.
- 323 Por otra parte, en cuanto a la alegación según la cual la Decisión impugnada parece exigir que la demandante invierta en una nueva infraestructura, accesible únicamente para ayudar a una competidora, lo que, según la demandante, va más allá de un mero restablecimiento de la situación anterior y no solo carece de precedentes, sino que además es desproporcionado, procede señalar que, contrariamente a lo que sostiene la demandante, la Decisión impugnada no exigió que invirtiera sus recursos en una nueva infraestructura, accesible únicamente para ayudar a una competidora. Al contrario, de la Decisión impugnada se desprende que la demandante

estaba obligada, en virtud de la normativa vigente, a garantizar buenas condiciones de circulación en la vía férrea y que el Estado debería haber asegurado la financiación que lo hiciera posible. En particular, de la normativa nacional se desprende que la demandante estaba obligada a adoptar todas las medidas necesarias para reparar la vía férrea, incluyendo dirigirse al Gobierno lituano para obtener una decisión favorable a la ejecución de las obras de reparación o de reconstrucción de la vía férrea, así como los fondos públicos necesarios para dicha ejecución. Por lo tanto, contrariamente a lo que sostiene la demandante, al instar la reconstrucción de la vía férrea, la Decisión impugnada no va más allá del simple restablecimiento de la situación anterior.

- 324 De igual forma, las decisiones de la Comisión mencionadas por la demandante con el fin de demostrar que no existen precedentes para la medida correctiva en cuestión no alcanzan a desvirtuar esta conclusión, dado que, a diferencia del presente asunto, se refieren a la negativa a dar acceso a una infraestructura esencial. Además, es irrelevante que, antes de la suspensión del tráfico, el 2 de septiembre de 2008, solo un cliente utilizara la vía férrea y tan solo para una parte supuestamente pequeña de su producción. Del mismo modo, carece de importancia que exista otra ruta, utilizada por ese cliente inmediatamente después de la suspensión del tráfico.
- 325 La demandante tampoco puede invocar el argumento de que la reconstrucción de la vía férrea exigiría una inversión muy significativa (alrededor de 40 millones de LTL en 2008) y la obligaría a afectar sus limitadísimos recursos para favorecer a un único cliente, esgrimido a los efectos de impugnar el carácter desproporcionado de la medida correctiva impuesta. En efecto, si la demandante se ve obligada a reconstruir la vía férrea sin disponer de los recursos necesarios, es simplemente una consecuencia de su comportamiento, a saber, de su decisión de suprimir la vía férrea precipitadamente y sin solicitar la aprobación del Estado ni asegurarse los fondos necesarios para su reconstrucción.
- 326 Finalmente, en cuanto a la alegación de la demandante según la cual la obligación de reconstruir la vía férrea es desproporcionada si no se le autoriza a exigir que los dos únicos beneficiarios potenciales de esta nueva infraestructura, a saber, Orlen y LDZ, contribuyan a los costes de la reconstrucción, debe señalarse lo siguiente.
- 327 En primer lugar, tal como se desprende de los considerandos 73 y 74 de la Decisión impugnada, el 22 de octubre de 2009 Orlen contactó con la demandante por correo electrónico y le manifestó que estaba dispuesta a cubrir los costes de reconstrucción de la vía férrea y a deliberar sobre las posibilidades de recuperar su inversión. Orlen nunca recibió una respuesta oficial a su oferta y tan solo fue informada verbalmente en una reunión con el Presidente del Consejo de Administración de la demandante (que en aquel entonces era también el Viceministro de Transporte y Comunicaciones) sobre la negativa de esta última. En particular, la demandante precisó que, con arreglo a la ley que regula las actividades de gestión de las infraestructuras ferroviarias, la creación, la modernización y el desarrollo de infraestructuras ferroviarias públicas no podían financiarse mediante inversiones privadas. Asimismo, en su plan de actividad estratégica de 2009 referido al período 2010-2012, la demandante aportó dos explicaciones adicionales sobre el rechazo de la oferta de Orlen. En efecto, precisó, por una parte, que, para poder contratar un préstamo, tendría que haber convocado una licitación abierta en la que no se podía garantizar el éxito de Orlen y, por otra parte, que había alcanzado su límite de empréstito y no habría podido obtener más préstamos sin el consentimiento de sus acreedores. En consecuencia, la demandante no puede invocar el carácter supuestamente desproporcionado de la medida correctiva impuesta por no estar autorizada a exigir que Orlen y LDZ contribuyeran a los costes de la reconstrucción.

- 328 En segundo lugar, la demandante no podía reclamar que la Comisión la autorizara a solicitar a Orlen y a LDZ que contribuyeran a los costes de reconstrucción, por cuanto tal autorización le habría permitido transformar las ventajas del abuso en una remuneración (véase, en este sentido, la sentencia de 27 de junio de 2012, Microsoft/Comisión, T-167/08, EU:T:2012:323, apartados 141 y 142). A este respecto, la comparación efectuada por la demandante con el asunto que dio lugar a la sentencia de 6 de abril de 1995, RTE e ITP/Comisión (C-241/91 P y C-242/91 P, EU:C:1995:98), no es pertinente. En efecto, el abuso constatado en el asunto que dio lugar a dicha sentencia se refería a la negativa a conceder acceso a informaciones básicas contenidas en las listas de programas de televisión. Pues bien, ese acceso está normalmente sujeto al pago de un canon como contrapartida.
- 329 De lo anterior resulta que, al imponer a la demandante la obligación de poner fin a la infracción, bien restableciendo la situación competitiva que existía antes de la supresión de la vía férrea mediante su reconstrucción, bien eliminando las desventajas de los competidores en las rutas alternativas hacia las terminales marítimas de Klaipėda, Riga y Ventspils, la Comisión no vulneró el artículo 7 del Reglamento n.º 1/2003.
- 330 En consecuencia, procede desestimar el quinto motivo del recurso en su totalidad.

5. Sobre el cuarto motivo, basado en la infracción del artículo 23, apartado 3, del Reglamento n.º 1/2003 en la medida en que la Decisión impugnada adolece de errores de Derecho y de errores de apreciación en cuanto a la determinación del importe de la multa

- 331 En apoyo de su cuarto motivo, la demandante reprocha a la Comisión haber incurrido en diversos errores de Derecho y de apreciación al imponerle una multa.
- 332 Este motivo consta, en esencia, de dos partes. Mediante una primera parte, la demandante sostiene que, al imponerle una multa, la Comisión incurrió en error de Derecho y de apreciación. Mediante una segunda parte, invocada con carácter subsidiario y dirigida a obtener la reducción del importe de la multa, la demandante reprocha a la Comisión la comisión de un error de Derecho y de apreciación debido a que fijó una multa de un importe desproporcionado. Por consiguiente, esta segunda parte, a excepción de una alegación de la segunda imputación, que versa sobre la duración supuestamente excesiva del procedimiento y que pretende la anulación de la Decisión impugnada, será examinada más adelante, en la parte de la presente sentencia consagrada a las pretensiones, planteadas con carácter subsidiario, por las que se solicita la reducción del importe de la multa.
- 333 En apoyo de la primera parte del cuarto motivo, la demandante arguye que la Comisión incurrió en errores de Derecho y de apreciación al imponerle una multa. A este respecto, tras recordar que, en virtud del artículo 23 del Reglamento n.º 1/2003, la Comisión puede imponer una multa a una empresa que haya infringido el artículo 102 TFUE, pero no tiene la obligación de hacerlo, la demandante afirma que el hecho de imponer una multa es desproporcionado cuando un asunto es nuevo, como considera que sucede en el caso de autos. En particular, afirma que la Comisión y el Tribunal de Justicia de la Unión Europea han confirmado que las multas no son apropiadas en los asuntos que presentan nuevas teorías del perjuicio. Asimismo, a su entender la Comisión confirmó que una multa no era adecuada, considerando que el asunto podía ser objeto de una decisión de compromisos.

- 334 Por un lado, la demandante sostiene que el asunto es nuevo y carece de precedentes en la medida en que se ha presumido que incumbía a una empresa dominante la obligación de invertir en una infraestructura, aunque el acceso a esta no fuera ni esencial ni indispensable para permitir a otra empresa que compitiera con ella. Además, la demandante aduce que solo pudo anticipar dudas sobre la gravedad de los defectos de la vía férrea, así como que sus intenciones pudieran considerarse circunstancias suficientes para demostrar la existencia de una práctica abusiva.
- 335 Por otro lado, la demandante niega haber actuado, como mínimo, de forma negligente. Al contrario, sostiene que la decisión de supresión de la vía férrea se tomó de buena fe, con la intención de reconstruirla posteriormente. El carácter novedoso de la teoría en la que se basó la Decisión impugnada excluye que haya existido una intención de cometer una infracción o una negligencia a este respecto.
- 336 Mediante la segunda alegación de la segunda parte del cuarto motivo, la demandante sostiene que la Comisión incurrió en errores de Derecho y de apreciación sobre la duración de la presunta infracción al declarar que la infracción había comenzado al menos con el inicio de las obras de retirada de la vía férrea en octubre de 2008 y continuaba en la fecha de la adopción de la Decisión impugnada. En primer término, según la demandante, la infracción en cuestión solo pudo comenzar, como pronto, cuando decidió no continuar activamente el proyecto de reconstrucción, a saber, tras el laudo arbitral de 17 de diciembre de 2010. En segundo término, la demandante considera que el procedimiento administrativo ante la Comisión tuvo una duración excesiva que, por una parte, alargó indebidamente la duración de la presunta infracción y, por otra parte, vulneró su derecho de defensa en la medida en que, durante ese período, algunos de sus empleados implicados en el proceso de decisión abandonaron la empresa, lo que afectó negativamente a la preparación de su recurso. Por consiguiente, la demandante considera que el importe de la multa debe reducirse sustancialmente.
- 337 La Comisión refuta las alegaciones de la demandante.

a) Sobre la primera alegación de la primera parte, basada en el carácter novedoso de la tesis jurídica en la que se basa la Decisión impugnada

- 338 Mediante su primera alegación, la demandante sostiene, en esencia, que el comportamiento del que se le acusa en la Decisión impugnada constituye una nueva categoría de abuso cuya ilegalidad ignoraba.
- 339 A este respecto, en primer lugar, es preciso señalar que la alegación de la demandante relativa al carácter supuestamente novedoso del comportamiento abusivo controvertido se basa en una interpretación errónea de la Decisión impugnada. En efecto, contrariamente a lo que afirma la demandante, y como ya se ha señalado, la Decisión impugnada no le impuso una obligación de invertir en una infraestructura que no es ni esencial ni indispensable para permitir que una competidora compita con ella. Tampoco impuso a la demandante, como empresa en posición dominante, que subvencionara a una competidora únicamente para reducir sus riesgos de entrada en el mercado. Como ya se ha declarado de forma reiterada, en la Decisión impugnada la Comisión señaló, acertadamente, que, al suprimir la vía férrea precipitadamente, sin movilizar los fondos necesarios y sin seguir las fases preparatorias normales de cara a su reconstrucción (considerandos 182 a 201 de la Decisión impugnada), la demandante había adoptado un comportamiento abusivo consistente en emplear unos medios distintos de los que regían una normal competencia. También declaró que este comportamiento podía producir potenciales efectos anticompetitivos de expulsión de la competencia en el mercado de la prestación de

servicios de transporte ferroviario de productos petrolíferos entre la refinería y las terminales marítimas vecinas, creando barreras a la entrada en el mercado sin una justificación objetiva. Pues bien, a este respecto, procede señalar que los órganos jurisdiccionales de la Unión ya han condenado el carácter abusivo de un comportamiento como el de la demandante, que tiene como objeto mantener a los competidores apartados del mercado (véase, en este sentido, la sentencia de 6 de diciembre de 2012, AstraZeneca/Comisión, C-457/10 P, EU:C:2012:770, apartado 164). Por tanto, el carácter abusivo de tal comportamiento no puede calificarse de novedoso.

- 340 En segundo lugar, debe observarse que el hecho de que el comportamiento censurado por la Comisión pueda calificarse de novedoso no excluye la imposición de una multa. En efecto, el Tribunal General ya ha declarado que, si bien había asuntos en los que la Comisión no había impuesto ninguna multa o solo lo había hecho simbólicamente ante la falta de precedentes, en otros asuntos, la Comisión había impuesto multas elevadas, incluso en supuestos que no contaban con precedentes de las mismas características (véase, en este sentido, la sentencia de 26 de octubre de 2017, Marine Harvest/Comisión, T-704/14, EU:T:2017:753, apartado 392). Asimismo, debe precisarse que la Decisión mencionada por la demandante en apoyo de su argumentación, a saber, la Decisión C(2014) 2892 final de la Comisión, de 29 de abril de 2014, relativa a un procedimiento en virtud del artículo 102 [TFUE] y el artículo 54 del Acuerdo EEE (Asunto AT.39985 — Motorola — Explotación de patentes esenciales sobre normas GPRS, apartado 561), no resulta pertinente. En efecto, esta Decisión no se basa únicamente en la circunstancia de que el comportamiento en cuestión nunca antes se hubiera calificado como abusivo por el juez de la Unión, sino también en el hecho de que los tribunales nacionales habían llegado a conclusiones divergentes sobre esta cuestión.
- 341 Además, de la jurisprudencia se desprende que el hecho de que un abuso sea inédito no puede poner en entredicho la gravedad de una infracción ni conducir a la reducción del importe de la multa. En particular, incluso en el ámbito del cálculo de las multas, el Tribunal ya ha declarado que el hecho de que un comportamiento que presentara las mismas características no se hubiera examinado aún en decisiones anteriores no eximía a la empresa de su responsabilidad (véanse, en este sentido, las sentencias de 9 de noviembre de 1983, Nederlandsche Banden-Industrie-Michelin/Comisión, 322/81, EU:C:1983:313, apartado 107, y de 1 de julio de 2010, AstraZeneca/Comisión, T-321/05, EU:T:2010:266, apartados 901 a 903).
- 342 Habida cuenta de las consideraciones precedentes, procede desestimar la primera alegación de la primera parte.

b) Sobre la segunda alegación de la primera parte, basada en que la demandante no actuó negligentemente

- 343 En lo referente a la segunda alegación, basada en que la demandante no actuó, como mínimo, de forma negligente, debe recordarse que, en el considerando 371 de la Decisión impugnada, la Comisión consideró que, basándose en los hechos descritos en la Decisión impugnada y en la evaluación que figuraba en esta, la infracción se había cometido bien con la intención de excluir la competencia, bien, como mínimo, de forma negligente, ya que la demandante no había tenido en cuenta el hecho de que, al suprimir la vía férrea, impediría la competencia en el mercado de la prestación de servicios de transporte ferroviario de productos petrolíferos entre la refinería y las terminales marítimas de Klaipėda, Riga y Ventspils.

- 344 La demandante refuta esta conclusión argumentando, en esencia, que, cuando puso en práctica su decisión de elegir la opción 2, suprimiendo la vía férrea, lo cual constituía según ella la primera fase necesaria de esta elección, actuó de buena fe y con la intención de reconstruir más tarde la vía férrea en cuestión.
- 345 A este respecto, se debe recordar que, según reiterada jurisprudencia, el requisito de que la infracción se haya cometido deliberadamente o por negligencia se cumple cuando la empresa de que se trata no podía ignorar que su conducta era contraria a la competencia, tuviera o no conciencia de estar infringiendo las reglas de competencia del Tratado. Una empresa es consciente del carácter contrario a la competencia de su conducta cuando conoce los antecedentes de hecho que justifican tanto la declaración de la existencia de una posición dominante en el mercado de que se trate como la apreciación de la Comisión de una explotación abusiva de dicha posición (sentencia de 29 de marzo de 2012, Telefónica y Telefónica de España/Comisión, T-336/07, EU:T:2012:172, apartados 319 y 320; véase también la sentencia de 13 de julio de 2018, Stührk Delikatessen Import/Comisión, T-58/14, no publicada, EU:T:2018:474, apartado 226 y jurisprudencia citada).
- 346 También se desprende de la jurisprudencia que un operador económico perspicaz no dudaría de que la posesión de cuotas de mercado importantes, aunque esta no sea necesariamente ni en todos los casos el único indicio que determine la existencia de una posición dominante, tiene, no obstante, una importancia considerable que debe tener necesariamente en cuenta en relación con su posible conducta en el mercado (sentencia de 13 de febrero de 1979, Hoffmann-La Roche/Comisión, 85/76, EU:C:1979:36, apartado 133). Así pues, LG, como operador ferroviario histórico y administrador de la única infraestructura existente en Lituania para la prestación de servicios de transporte ferroviario, no podía ignorar que ocupaba una posición dominante en los mercados pertinentes.
- 347 Además, debe señalarse que la intención o la presunta buena fe de la demandante no son relevantes a los efectos de desvirtuar la conclusión de que se ha cometido la infracción de forma deliberada o por negligencia y que, por ello, puede ser sancionada mediante una multa, en el sentido del artículo 23, apartado 2, del Reglamento n.º 1/2003 (véase, en este sentido, la sentencia de 6 de abril de 1995, Boël/Comisión, T-142/89, EU:T:1995:63, apartado 116 y jurisprudencia citada). Efectivamente, como operador económico diligente, LG debería haber estado familiarizada con los principios que rigen el Derecho de la competencia y, en su caso, haber recurrido a un asesoramiento jurídico apropiado para valorar en la medida de lo posible, en las circunstancias del caso, las eventuales consecuencias de un determinado acto, como, en el presente asunto, la supresión de la vía férrea. Ello resulta especialmente cierto en el caso de los profesionales, habituados a tener que mostrar una gran prudencia en el ejercicio de sus actividades. Cabe por tanto esperar de estos que presten especial atención a la valoración de los riesgos que entraña dicho ejercicio (véase, en este sentido, la sentencia de 29 de marzo de 2012, Telefónica y Telefónica de España/Comisión, T-336/07, EU:T:2012:172, apartado 323 y jurisprudencia citada).
- 348 Por lo tanto, el Tribunal considera que la demandante no podía ignorar que la práctica controvertida podía suponer graves restricciones de la competencia, habida cuenta, en particular, de su posición de monopolio, legal o de hecho, en los mercados pertinentes, de manera que la Comisión estaba legitimada para considerar que la infracción de que se trata se había cometido como mínimo de forma negligente y justificaba, por tanto, que se sancionara con una multa.

- 349 Por añadidura, la demandante no puede invocar el supuesto carácter novedoso de la tesis en la que se basó la Decisión impugnada para excluir que haya existido una intención de cometer una infracción o una negligencia a este respecto. En efecto, resulta obligado reconocer que tal argumentación pretende únicamente demostrar que ignoraba el carácter ilegal del comportamiento imputado en la Decisión impugnada con arreglo al artículo 102 TFUE. En consecuencia, debe rechazarse en virtud de la jurisprudencia citada en el apartado 341 de la presente sentencia. En cualquier caso, por las razones expuestas en el apartado 339 de la presente sentencia, en el presente asunto, la demandante no podía ignorar el carácter anticompetitivo de su comportamiento.
- 350 De ello se deduce que la Comisión no incurrió en errores de Derecho o en un error de apreciación al entender que la demandante había actuado como mínimo de forma negligente (considerando 371 de la Decisión impugnada).
- 351 Por lo demás, esta conclusión no resulta desvirtuada por la circunstancia de que, durante el procedimiento administrativo, la Comisión considerara que el asunto podía ser objeto de una decisión de compromisos. En efecto, tal como señala la Comisión, el hecho de que, en el marco del procedimiento administrativo, esta haya podido considerar la posibilidad de aceptar una propuesta de compromisos de la demandante como medio para evitar una multa no significa que haya considerado inadecuada la fijación de tal multa, sino simplemente que no excluyó la posibilidad de no declarar la existencia de una infracción y de no imponer una multa. Por consiguiente, esta circunstancia no impedía a la Comisión concluir finalmente que era preciso declarar la existencia de una infracción e imponer una multa.
- 352 Habida cuenta de las consideraciones anteriores, procede desestimar la segunda alegación y, en consecuencia, la primera parte del cuarto motivo del recurso.

c) Sobre la segunda alegación de la segunda parte, referida a la duración presuntamente excesiva del procedimiento

- 353 En lo que atañe a la alegación relativa a la presunta duración excesiva del procedimiento administrativo, debe señalarse que la demandante sostiene que esa duración excesiva, por un lado, lesionó su derecho de defensa y, por otro, debía dar lugar a la reducción del importe de la multa que se le impuso en la Decisión impugnada.
- 354 Con carácter preliminar, debe recordarse que, según reiterada jurisprudencia, el respeto de un plazo razonable en la tramitación de los procedimientos administrativos en materia de política de la competencia constituye un principio general del Derecho de la Unión cuyo respeto garantizan los órganos jurisdiccionales de la Unión (véase la sentencia de 19 de diciembre de 2012, Heineken Nederland y Heineken/Comisión, C-452/11 P, no publicada, EU:C:2012:829, apartado 97 y jurisprudencia citada).
- 355 El principio del plazo razonable en el marco de un procedimiento administrativo fue confirmado por el artículo 41, apartado 1, de la Carta de los Derechos Fundamentales de la Unión Europea, en cuya virtud «[t]oda persona tiene derecho a que las instituciones, órganos y organismos de la Unión traten sus asuntos imparcial y equitativamente y dentro de un plazo razonable» (véase la sentencia de 5 de junio de 2012, Imperial Chemical Industries/Comisión, T-214/06, EU:T:2012:275, apartado 284 y jurisprudencia citada).

- 356 Asimismo, de la jurisprudencia se desprende que, cuando la vulneración del principio del plazo razonable ha tenido una posible incidencia en el resultado del procedimiento, tal vulneración puede entrañar la anulación de la Decisión impugnada (véase, en este sentido, la sentencia de 21 de septiembre de 2006, Technische Unie/Comisión, C-113/04 P, EU:C:2006:593, apartado 48 y jurisprudencia citada).
- 357 Debe precisarse que, en lo referente a la aplicación de las normas de competencia, un plazo cuya duración exceda de lo razonable solo puede constituir un motivo de anulación de las decisiones en las que se declare la existencia de infracciones si se demuestra que la violación del principio del plazo razonable había vulnerado los derechos de defensa de las empresas de que se trate. Fuera de este supuesto concreto, el incumplimiento de la obligación de pronunciarse en un plazo razonable no influye en la validez del procedimiento administrativo con arreglo al Reglamento n.º 1/2003 (sentencia de 21 de septiembre de 2006, Nederlandse Federatieve Vereniging voor de Groothandel op Elektrotechnisch Gebied/Comisión, C-105/04 P, EU:C:2006:592, apartado 42).
- 358 De lo anterior se sigue que, aun suponiendo que se constatará el posible carácter excesivo de la duración global del procedimiento administrativo y la violación del principio del plazo razonable, tal constatación no sería suficiente, por sí sola, a la vista de la jurisprudencia citada en los apartados 356 y 357 de la presente sentencia, para llegar a la conclusión de que la Decisión impugnada debe anularse.
- 359 Por otra parte, es preciso recordar que, como ya se ha declarado, la excesiva duración de la primera fase administrativa podía incidir en las posibilidades futuras de defensa de las empresas afectadas, en particular, al disminuir la eficacia del derecho de defensa cuando este se invocaba en la segunda fase, debido al paso del tiempo y a la consiguiente dificultad para recoger pruebas de descargo. Sin embargo, en tal caso, es importante que las empresas afectadas demuestren de manera suficientemente precisa que han experimentado dificultades para defenderse de las alegaciones de la Comisión, precisando qué documentos o testimonios ya no pueden solicitar y las razones por las cuales esto puede comprometer su defensa (véanse, en este sentido, las sentencias de 21 de septiembre de 2006, Technische Unie/Comisión, C-113/04 P, EU:C:2006:593, apartados 54 y 60 a 71, y de 29 de marzo de 2011, ArcelorMittal Luxembourg/Comisión y Comisión/ArcelorMittal Luxembourg y otros, C-201/09 P y C-216/09 P, EU:C:2011:190, apartado 118).
- 360 En el presente asunto, la demandante esgrime las dificultades de recabar determinadas pruebas de descargo debidas al cese de algunos de sus empleados, sin apoyar esta alegación en pruebas concretas. En efecto, si bien es cierto que especifica la fecha en que los empleados abandonaron la empresa, no obstante, omite indicar las razones concretas por las que habría sido crucial obtener información de estas personas de cara al ejercicio de los derechos de defensa y, sobre todo, las circunstancias por las cuales ya no era posible obtener información de esas personas (véase, en este sentido, la sentencia de 16 de junio de 2011, Bavaria/Comisión, T-235/07, EU:T:2011:283, apartado 331).
- 361 En estas condiciones, cabe observar que la demandante no ha demostrado la existencia de un menoscabo de su derecho de defensa derivado de la duración excesiva del procedimiento administrativo.
- 362 A la vista de lo anterior, procede desestimar la segunda alegación de la segunda parte del cuarto motivo, referida a la duración supuestamente excesiva del procedimiento administrativo.

363 Del conjunto de las consideraciones que anteceden se infiere que las pretensiones planteadas con carácter principal dirigidas a obtener la anulación de la Decisión impugnada deben desestimarse en su totalidad.

B. Sobre las pretensiones, formuladas con carácter subsidiario, relativas al importe de la multa

364 Mediante su segunda pretensión, la demandante solicita al Tribunal, con carácter subsidiario, que reduzca el importe de la multa que se le ha impuesto con arreglo al artículo 2 de la Decisión impugnada, por entender que su importe es desproporcionado. En esencia, impugna, primero, el porcentaje del valor de las ventas aplicado por la Comisión como factor de gravedad; segundo, la duración de la infracción y, tercero, la decisión de incluir en el importe de base un importe adicional con carácter disuasorio. Mediante sus pretensiones, la demandante discute el importe de la multa alegando la violación del principio de proporcionalidad, y solicita al Tribunal que reduzca el citado importe.

1. Sobre las alegaciones relativas a la proporcionalidad del importe de la multa

a) Sobre la primera alegación, basada en el carácter presuntamente desproporcionado del coeficiente de gravedad de [confidencial] % aplicado por la Comisión

365 En apoyo de la primera alegación, la demandante sostiene que el coeficiente de gravedad del [confidencial] % aplicado por la Comisión es desproporcionado y que no se aporta ninguna razón sobre la naturaleza o la gravedad del comportamiento imputado. En primer lugar, la demandante invoca el carácter novedoso del comportamiento en cuestión. En segundo lugar, aduce que, dado que el tráfico en la vía férrea ya era imposible a partir de la suspensión del tráfico el 2 de septiembre de 2008, la supresión de esta no produjo ningún efecto de expulsión ni ningún otro efecto negativo sobre la consecución de la consolidación del espacio ferroviario europeo único invocado por la Comisión en la Decisión impugnada. En tercer lugar, sostiene que no existe ninguna certeza en cuanto a la probabilidad de que, en ausencia de la supresión de la vía férrea, se hubieran emprendido efectivamente las obras de reparación necesarias. En cuarto lugar, afirma que el coeficiente de gravedad adoptado es desproporcionado a la luz de la práctica de la Comisión en casos comparables de aplicación del artículo 102 TFUE.

366 A este respecto, debe recordarse que, en los considerandos 377 a 380 de la Decisión impugnada, con el fin de determinar la gravedad de la infracción de que se trata, la Comisión tomó en consideración los cuatro elementos siguientes:

- en primer lugar, la naturaleza de la infracción, en particular el hecho de que el comportamiento consistente en suprimir una vía férrea pública situada entre dos Estados miembros perjudicaba la consolidación del mercado único, en concreto el mercado ferroviario europeo único;
- en segundo lugar, la situación en los mercados pertinentes de la demandante, a saber, el hecho de que la demandante era la única proveedora de servicios en Lituania, tanto en el mercado ascendente de la gestión de las infraestructuras ferroviarias como en el descendente de la prestación de servicios de transporte ferroviario de productos petrolíferos;

- en tercer lugar, el alcance geográfico de la infracción, que abarcaba las conexiones ferroviarias entre la refinería y las terminales marítimas de Klaipėda, Riga y Ventspils, en dos Estados miembros, a saber, Lituania y Letonia;
- en cuarto lugar, las circunstancias de la comisión efectiva de la infracción, a saber, que el comportamiento abusivo de supresión de la vía férrea había comenzado el 3 de octubre de 2008.

- 367 En el considerando 381 de la Decisión impugnada, tras ponderar, por una parte, el alcance geográfico limitado de la infracción y, por otra parte, las muy significativas cuotas de mercado que posee la demandante, así como la incidencia negativa de la infracción en cuestión en la consolidación del mercado único, la Comisión consideró que la proporción del valor de las ventas que debía tomarse en consideración, como factor de gravedad, era del [confidencial] %, lo que la llevó a fijar un importe de [confidencial] euros.
- 368 En el presente asunto, en primer lugar, en la medida en que la demandante se remite a las alegaciones formuladas en apoyo de la primera parte del cuarto motivo en relación con el carácter supuestamente novedoso y sin precedentes del asunto, con el fin de impugnar el carácter supuestamente desproporcionado del coeficiente de gravedad del [confidencial] % adoptado por la Comisión, basta con señalar que el carácter abusivo de un comportamiento como el de la demandante, que tiene por objeto mantener a los competidores apartados del mercado, ha sido condenado por los órganos jurisdiccionales de la Unión de forma reiterada, como ya se ha recordado en el apartado 339 de la presente sentencia (véase, en este sentido, la sentencia de 6 de diciembre de 2012, AstraZeneca/Comisión, C-457/10 P, EU:C:2012:770, apartado 164). Por lo tanto, tal comportamiento no puede calificarse de novedoso, y la demandante no puede pretender válidamente que se trata de una nueva categoría de abuso cuya ilegalidad ignoraba. En consecuencia, la argumentación de la demandante a este respecto no puede llevar a considerar que el coeficiente de gravedad del [confidencial] % sea desproporcionado.
- 369 En segundo lugar, en cuanto al argumento de que la supresión de la vía férrea no produjo ningún efecto de expulsión ni ningún otro efecto negativo sobre la consecución de la consolidación del espacio ferroviario europeo único, debe señalarse que, tal como se ha declarado en el apartado 233 de la presente sentencia, en la Decisión impugnada la Comisión estimó acertadamente que la supresión de la vía férrea en sí misma, independientemente de la suspensión previa del tráfico en esta, podía tener efectos contrarios a la competencia en el mercado. Del examen del segundo motivo, en particular, resulta que, tal como observó la Comisión en la Decisión impugnada, la supresión de la vía férrea produjo un cierre del mercado de la prestación de servicios de transporte ferroviario de productos petrolíferos desde la refinería hacia las terminales marítimas de Klaipėda, Riga y Ventspils. En estas condiciones, la demandante no puede invocar válidamente la falta de efectos de exclusión o negativos para demostrar que el coeficiente de gravedad del [confidencial] % era desproporcionado.
- 370 Asimismo, la demandante incurre en error al argumentar que la supresión de la vía férrea no produjo ningún efecto de exclusión ni ningún otro efecto negativo sobre la consecución de la consolidación del espacio ferroviario europeo único. Tal como señaló la Comisión en el considerando 361 de la Decisión impugnada, suprimir, sin justificación objetiva, un tramo de vía férrea de 19 km que conecta dos Estados miembros (en el presente caso, la República de Lituania y la República de Letonia), impidiendo con ello posiblemente a un importante cliente recurrir a los servicios de otro operador ferroviario, afecta al comercio entre Estados miembros y constituye un comportamiento contrario a los objetivos que subyacen a la consolidación del mercado único de

los servicios ferroviarios y, en particular, del mercado del transporte de mercancías por ferrocarril de la Unión. En efecto, la consolidación de tal mercado se vería obstaculizada si un operador ferroviario que ocupara una posición dominante en el mercado pudiera protegerse de la competencia mediante la supresión, sin ninguna justificación objetiva, de las infraestructuras ferroviarias públicas que conectan ambos Estados miembros.

- 371 Por lo tanto, la Comisión no incurrió en error al considerar, en el considerando 381 de la Decisión impugnada, habida cuenta de la naturaleza de la infracción y, en particular, del hecho de que la supresión de una vía férrea pública situada entre dos Estados miembros perjudicaba a la consolidación del mercado ferroviario europeo único, y dado el alcance geográfico limitado de la infracción, que la proporción del valor de las ventas que debía tomarse en consideración en concepto del factor de gravedad en el presente caso podía ser del [confidencial] %.
- 372 En tercer lugar, en cuanto al argumento de que el coeficiente de gravedad del [confidencial] % también es desproporcionado a la luz de la práctica de la Comisión en casos comparables de aplicación del artículo 102 TFUE y vulnera por ello el principio de igualdad de trato, procede recordar que, según reiterada jurisprudencia, la práctica decisoria anterior de la Comisión no puede servir de marco jurídico a las multas en materia de competencia y que decisiones relativas a otros asuntos únicamente tienen carácter indicativo en lo referente a la posible existencia de una violación del principio de igualdad de trato, dado que es poco probable que las circunstancias concretas de esos asuntos, como los mercados, los productos, las empresas y los períodos considerados, sean idénticas (véanse, en este sentido, las sentencias de 21 de septiembre de 2006, *JCB Service/Comisión*, C-167/04 P, EU:C:2006:594, apartados 201 y 205; de 7 de junio de 2007, *Britannia Alloys & Chemicals/Comisión*, C-76/06 P, EU:C:2007:326, apartado 60, y de 16 de junio de 2011, *Caffaro/Comisión*, T-192/06, EU:T:2011:278, apartado 46).
- 373 Sin embargo, la Comisión, al igual que cualquier institución en el ejercicio de todas sus actividades, está obligada a respetar el principio de igualdad de trato, que prohíbe tratar de manera diferente situaciones que son comparables y tratar situaciones diferentes de manera similar, a menos que este trato esté objetivamente justificado, cuando impone una multa a una empresa por incumplir las normas de competencia. No obstante, las decisiones anteriores de la Comisión en materia de multas solo pueden ser pertinentes desde el punto de vista del respeto del principio de igualdad de trato si se demuestra que las circunstancias de los asuntos en que se adoptaron esas otras decisiones, tales como los mercados, los productos, los países, las empresas y los períodos considerados, son comparables a las del presente asunto (véase la sentencia de 29 de junio de 2012, *E.ON Ruhrgas y E.ON/Comisión*, T-360/09, EU:T:2012:332, apartados 261 y 262 y jurisprudencia citada).
- 374 Pues bien, en el caso de autos, la demandante no demuestra que las circunstancias de los asuntos en que se adoptaron las decisiones anteriores que invoca sean comparables a las del presente asunto. En efecto, la demandante invoca la Decisión de la Comisión de 20 de septiembre de 2016, relativa a un procedimiento en virtud del artículo 102 TFUE y el artículo 54 del Acuerdo EEE (Asunto AT.39759 — Exclusión del mercado por ARA). A este respecto, no obstante, es preciso constatar que esta Decisión tenía por objeto un comportamiento abusivo que, contrariamente a lo que sostiene la demandante, no es comparable al que constituye el objeto del presente asunto. En efecto, este asunto anterior se refería a una denegación de acceso a una infraestructura esencial, mientras que, en el presente asunto, se ha demostrado, en el marco del examen del primer motivo del recurso, que la supresión de la vía férrea, con el fin de mantener a los competidores apartados del mercado, mediante un acceso a este en condiciones menos ventajosas, no podía analizarse como tal. Del mismo modo, en lo tocante a la Decisión de la

Comisión de 13 de mayo de 2009, relativa a un procedimiento con arreglo a lo dispuesto en el artículo [102 TFUE] y en el artículo 54 del Acuerdo EEE (asunto COMP/C-3/37 990 — Intel), al señalar que el comportamiento impugnado por esta Decisión se refería a descuentos condicionales, la propia demandante demuestra que las circunstancias de dicho asunto no son comparables con las del caso de autos. Por consiguiente, estas Decisiones no son pertinentes en lo referente al respeto del principio de igualdad de trato.

375 A la vista de todo lo anterior, debe concluirse que la Comisión no violó el principio de proporcionalidad al fijar en un [*confidencial*] % la proporción del valor de las ventas utilizada como factor de gravedad para la determinación del importe de base de la multa impuesta a la demandante.

b) Sobre la segunda alegación, referida a la duración excesiva de la infracción a causa de una elección errónea respecto de su fecha de inicio

376 Por lo que respecta a las alegaciones que tienen por objeto cuestionar la duración de la infracción por la fecha de inicio escogida por la Comisión, debe recordarse que, en la Decisión impugnada, tras declarar que la infracción comenzó el 3 de octubre de 2008 y seguía en curso a la fecha de adopción de la Decisión impugnada, la Comisión fijó en nueve el coeficiente multiplicador que debía aplicarse a la proporción del valor de las ventas adoptado.

377 De esta manera, basta con señalar que la alegación de la demandante según la cual no tomó la decisión de no reconstruir la vía férrea hasta el laudo arbitral de 17 de diciembre de 2010 ya se ha rechazado en el marco del análisis del segundo motivo del recurso. Por tanto, la demandante no puede invocar este laudo arbitral para argumentar que ya no estaba obligada a reconstruir la vía férrea.

378 De lo anterior resulta que, en la Decisión impugnada, la Comisión concluyó acertadamente que la infracción había comenzado el 3 de octubre de 2008, cuando la demandante empezó a suprimir la vía férrea, y que fue la supresión de la vía férrea, con independencia de la suspensión del tráfico, la que podía tener efectos contrarios a la competencia. En consecuencia, la Comisión no incurrió en error al fijar en nueve el coeficiente multiplicador que debía aplicarse a la proporción del valor de las ventas utilizada para tomar en consideración la duración de la infracción.

379 En cuanto a la pretensión de la demandante de reducir de manera sustancial la multa que se le ha impuesto, en virtud de la duración excesiva del procedimiento administrativo, basta con recordar, para rechazarla, que el Tribunal de Justicia ya ha dictaminado que, si bien la infracción del principio de observancia de un plazo razonable por parte de la Comisión podía justificar la anulación de una decisión que hubiera tomado al término de un procedimiento administrativo fundado en los artículos 101 TFUE o 102 TFUE cuando diera lugar también a una violación del derecho de defensa de la empresa interesada, tal vulneración del principio de observancia del plazo razonable, aun suponiendo que quedara acreditada, no podía dar lugar a una reducción del importe de la multa impuesta (véase la sentencia de 26 de enero de 2017, Villeroy & Boch/Comisión, C-644/13 P, EU:C:2017:59, apartado 79 y jurisprudencia citada).

380 Por otra parte, se ha declarado igualmente que un recurso de indemnización interpuesto contra la Unión al amparo de los artículos 268 TFUE y 340 TFUE, párrafo segundo, constituía, en la medida en que podía abarcar todos los supuestos de superación de la duración razonable de un

procedimiento, un remedio efectivo y de aplicación general para alegar y sancionar tal violación (véase, en este sentido, la sentencia de 26 de noviembre de 2013, Groupe Gascogne/Comisión, C-58/12 P, EU:C:2013:770, apartado 82).

c) Sobre la tercera alegación, basada en el supuesto carácter desproporcionado del importe adicional del [confidencial] % aplicado por la Comisión

- 381 Mediante su tercera alegación, la demandante afirma que la aplicación de un importe adicional disuasorio del [confidencial] % también es desproporcionada. En primer lugar, dado que, a su juicio, el asunto era novedoso, no podía prever la aplicación de un criterio jurídico nuevo y mucho menos estricto. Seguidamente, la demandante entiende que la Comisión no ha impuesto un importe adicional respecto de una infracción autónoma con arreglo al artículo 102 TFUE en ningún otro asunto y no ha aportado ningún elemento que permita explicar el motivo por el cual se ha apartado de su práctica anterior. Asimismo, para la demandante el importe de la multa ya era disuasorio, considerando el tamaño de la empresa, su modo de financiación y sus beneficios. Por último, la demandante alega que cualquier factor disuasorio debe reducirse por los motivos expuestos relativos al factor de gravedad.
- 382 Con carácter preliminar, se ha de señalar que, en el considerando 383 de la Decisión impugnada, la Comisión destacó que, de conformidad con el punto 25 de las Directrices de 2006, independientemente de la duración de la participación de la empresa de que se trate en la infracción, podía incluir en el importe de base de la multa un importe adicional que no excediera del 25 % del valor de las ventas, con fines disuasorios. También recordó, en el mismo considerando, que, para determinar el valor de las ventas que debe tenerse en cuenta en un asunto examinado, tomaba en consideración una serie de factores y, en particular, los contemplados en el punto 22 de las Directrices de 2006. En el considerando 384 de la Decisión impugnada, en consecuencia, la Comisión impuso, a la vista de la naturaleza de la infracción (véase el considerando 377 de la Decisión impugnada), un importe adicional del [confidencial] % del valor de las ventas, es decir, [confidencial] euros.
- 383 En lo referente al primer argumento, es preciso advertir que no se distingue del formulado en apoyo de la primera alegación de la segunda parte del cuarto motivo para cuestionar la gravedad de la infracción. Habida cuenta de que ese argumento se ha desestimado en el marco del examen de la primera alegación de la segunda parte del cuarto motivo, debe rechazarse también en la medida en que denuncia el carácter desproporcionado del importe adicional del [confidencial] %.
- 384 Por lo que respecta al segundo argumento, basado en la afirmación de que la Comisión no ha impuesto un importe adicional respecto de una infracción autónoma, con arreglo al artículo 102 TFUE, en ningún otro asunto y no ha proporcionado ningún elemento que permita explicar el motivo por el cual se aparta de su práctica anterior, debe recordarse que, a la fecha de la adopción de la Decisión impugnada, la Comisión ya había aplicado un importe adicional respecto de una infracción autónoma, con arreglo al artículo 102 TFUE, en al menos una Decisión adoptada en una fecha anterior, a saber, la Decisión C(2017) 4444 final, de 27 de junio de 2017, relativa a un procedimiento en virtud del artículo 102 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea y del artículo 54 del Acuerdo EEE [Asunto AT.39740 — Búsqueda de Google (Shopping)]. Además, debe recordarse que, por una parte, según reiterada jurisprudencia y sin perjuicio del respeto del principio de igualdad de trato, la práctica seguida anteriormente por la Comisión en sus decisiones no sirve, en sí misma, de marco jurídico a las multas en materia de competencia y, por otra parte, que la Comisión dispone, en el marco del Reglamento n.º 1/2003, de un margen de apreciación al fijar el importe de las multas, a fin de impulsar a las empresas a

adoptar un comportamiento ajustado a las normas sobre la competencia y de poder en todo momento adaptar el nivel de las multas a las necesidades de dicha política (sentencia de 16 de junio de 2011, Bavaria/Comisión, T-235/07, EU:T:2011:283, apartado 288; véase también la sentencia de 16 de junio de 2011, Heineken Nederland y Heineken/Comisión, T-240/07, EU:T:2011:284, apartado 345 y jurisprudencia citada). De ello se deduce que esta práctica de la Comisión no era nueva y que, en todo caso, la Comisión no estaba obligada a exponer, en la Decisión impugnada, razones que explicaran por qué se apartó, en su caso, de su práctica anterior.

385 Asimismo, el punto 25 de las Directrices de 2006 dispone que se puede imponer un importe adicional en el caso de infracciones que no sean relativas a prácticas colusorias. En efecto, este punto indica lo siguiente:

«[I]ndependientemente de la duración de la participación de una empresa en la infracción, la Comisión incluirá en el importe de base una suma comprendida entre el 15 % y el 25 % del valor de las ventas, tal y como se define en la sección A anterior con el fin de disuadir a las empresas incluso de participar en acuerdos horizontales de fijación de precios, de reparto de mercados y de limitación de la producción. La Comisión podrá aplicar también este importe adicional en el caso de otras infracciones. Para decidir la proporción del valor de las ventas que debe tenerse en cuenta en un caso determinado, la Comisión considerará una serie de factores, en particular los que se mencionan en el punto 22.»

386 En el presente asunto, de conformidad con el punto 22 de las Directrices de 2006, la Comisión justificó la aplicación del importe adicional basándose en la naturaleza de la infracción y, en particular, en el hecho de que esta última, consistente en la supresión de una vía férrea pública situada entre dos Estados miembros, menoscababa la consolidación del mercado único, y en particular del mercado ferroviario europeo único (considerandos 377 y 384 de la Decisión impugnada).

387 En lo tocante al tercer argumento formulado por la demandante, según el cual la multa es de una magnitud sin precedentes para una pequeña compañía ferroviaria que obtiene unos beneficios mínimos, o incluso inexistentes, debe señalarse que la demandante es la sociedad nacional de los ferrocarriles de Lituania, que disfruta de un monopolio legal en Lituania sobre la gestión de las infraestructuras ferroviarias y de un monopolio de hecho sobre el mercado del transporte de mercancías por ferrocarril en Lituania y que, en 2016, su volumen de negocios total ascendía, tal como se desprende del considerando 5 de la Decisión impugnada, a 409,5 millones de euros. A la vista de estos elementos, no puede calificarse como una pequeña compañía ferroviaria. En todo caso, la Comisión no está obligada a disminuir el importe de las multas cuando las empresas afectadas son pequeñas y medianas empresas. En efecto, el tamaño de la empresa ya se tiene en cuenta a través del límite máximo fijado en el artículo 23, apartado 2, del Reglamento n.º 1/2003 y de lo establecido en las Directrices de 2006. Aparte de las consideraciones relativas al tamaño, no existe razón alguna para tratar a las pequeñas y medianas empresas de forma diferente que al resto de empresas. El hecho de que las empresas afectadas sean pequeñas y medianas empresas no las exime de su deber de cumplir las reglas de competencia (sentencia de 28 de abril de 2010, Amann & Söhne y Cousin Filterie/Comisión, T-446/05, EU:T:2010:165, apartado 200).

388 Por último, en la medida en que el cuarto argumento de la demandante va dirigido a obtener una reducción del importe adicional incluido en el importe de base por la duración supuestamente excesiva del procedimiento administrativo, resulta obligado señalar que tal argumento debe desestimarse por las mismas razones que se han expuesto en los apartados 379 y 380 de la presente sentencia.

2. Sobre la determinación del importe final de la multa impuesta a la demandante en el marco de la competencia jurisdiccional plena

- 389 Con carácter preliminar, es preciso recordar que únicamente después de que el juez de la Unión haya concluido el control de legalidad de la decisión de la que conoce, a la vista de los motivos que se le hayan expuesto, así como en su caso de los suscitados de oficio, y en defecto de anulación total de esa decisión, le corresponde ejercer su competencia jurisdiccional plena para deducir las consecuencias de su pronunciamiento sobre la legalidad de esa decisión, y determinar, en función de los elementos que se le hayan presentado para su apreciación, si en la fecha en la que se pronuncia, debe sustituir la apreciación de la Comisión por la suya propia, para que el importe de la multa sea adecuado (véanse las sentencias de 17 de diciembre de 2015, *Orange Polska/Comisión*, T-486/11, EU:T:2015:1002, apartado 67 y jurisprudencia citada, y de 12 de julio de 2019, *Hitachi-LG Data Storage e Hitachi-LG Data Storage Korea/Comisión*, T-1/16, EU:T:2019:514, apartado 56 y jurisprudencia citada).
- 390 También procede señalar que, cuando ejerza su competencia jurisdiccional plena, al fijar el importe de la sanción el juez de la Unión está facultado, más allá del mero control de la legalidad de dicha sanción, para sustituir la apreciación de la Comisión —autora del acto en el que se fijó inicialmente ese importe— por la suya propia, con exclusión, no obstante, de toda modificación de los elementos constitutivos de la infracción legalmente apreciada por la Comisión en la Decisión de la que conoce el referido Tribunal (véase, en este sentido, la sentencia de 21 de enero de 2016, *Galp Energía España y otros/Comisión*, C-603/13 P, EU:C:2016:38, apartados 75 a 77).
- 391 En consecuencia, el juez de la Unión puede reformar el acto impugnado, incluso sin anulación, suprimiendo, reduciendo o aumentando la multa impuesta, ya que el ejercicio de esta competencia implica la atribución definitiva a este último de la facultad de imponer sanciones (véanse, en este sentido, las sentencias de 15 de octubre de 2002, *Limburgse Vinyl Maatschappij y otros/Comisión*, C-238/99 P, C-244/99 P, C-245/99 P, C-247/99 P, C-250/99 P a C-252/99 P y C-254/99 P, EU:C:2002:582, apartados 692 y 693; de 3 de septiembre de 2009, *Prym y Prym Consumer/Comisión*, C-534/07 P, EU:C:2009:505, apartado 86, y el auto de 7 de julio de 2016, *Westfälische Drahtindustrie y Pampus Industriebeteiligungen/Comisión*, C-523/15 P, EU:C:2016:541, apartados 32 a 34).
- 392 La apreciación, por parte del Tribunal, del carácter apropiado del importe de las multas en relación con los criterios enunciados en el artículo 23, apartado 3, del Reglamento n.º 1/2003 puede justificar que se aporten y se tomen en consideración elementos complementarios de información no mencionados en la Decisión de la Comisión que impone la multa (véanse, en este sentido, las sentencias de 16 de noviembre de 2000, *Stora Kopparbergs Bergslags/Comisión*, C-286/98 P, EU:C:2000:630, apartado 57, y de 12 de julio de 2011, *Fuji Electric/Comisión*, T-132/07, EU:T:2011:344, apartado 209).
- 393 En el ejercicio de su competencia jurisdiccional plena, por tanto, corresponde al Tribunal determinar el importe de la multa, teniendo en cuenta el conjunto de las circunstancias del caso de autos (véanse, en este sentido, las sentencias de 26 de septiembre de 2013, *Alliance One International/Comisión*, C-679/11 P, no publicada, EU:C:2013:606, apartado 104, y de 16 de junio de 2011, *Putters International/Comisión*, T-211/08, EU:T:2011:289, apartado 75).
- 394 En virtud del artículo 23, apartado 3, del Reglamento n.º 1/2003, esta actuación implica tomar en consideración la gravedad de la infracción cometida por la demandante y su duración, respetando, en particular, los principios de proporcionalidad, de individualización de las sanciones y de

igualdad de trato, sin que, por otro lado, el Tribunal esté vinculado por las normas de carácter indicativo definidas por la Comisión en sus Directrices de 2006 (véase, en este sentido, la sentencia de 21 de enero de 2016, Galp Energía España y otros/Comisión, C-603/13 P, EU:C:2016:38, apartado 90 y jurisprudencia citada).

- 395 De ello se deduce que, hasta el límite máximo del 10 % del volumen de negocios total de la empresa afectada en el ejercicio social anterior, la facultad de apreciación del Tribunal solo está limitada por los criterios relativos a la gravedad y a la duración de la infracción, establecidos en el artículo 23, apartado 3, del Reglamento n.º 1/2003, que confiere una amplia facultad discrecional a la autoridad competente, siempre y cuando se respeten los principios mencionados en el apartado 394 de la presente sentencia.
- 396 Dicho esto, en el marco de su obligación de motivación, incumbe al Tribunal exponer detalladamente los elementos que tiene en cuenta al determinar el importe de la multa (véase, en este sentido, la sentencia de 14 de septiembre de 2016, Trafilerie Meridionali/Comisión, C-519/15 P, EU:C:2016:682, apartado 52).
- 397 En el presente asunto, por un lado, en cuanto a la aplicación del criterio legal de la gravedad de la infracción, según una jurisprudencia consolidada, la fijación de una multa por el Tribunal no es una operación aritmética precisa (sentencias de 5 de octubre de 2011, Romana Tabacchi/Comisión, T-11/06, EU:T:2011:560, apartado 266, y de 15 de julio de 2015, SLM y Ori Martin/Comisión, T-389/10 y T-419/10, EU:T:2015:513, apartado 436).
- 398 No obstante, incumbe al Tribunal determinar un importe de la multa que sea proporcionado, en virtud de los criterios que estime adecuados, a la gravedad de la infracción cometida por la demandante y que además sea suficientemente disuasorio.
- 399 El Tribunal considera apropiado tomar en consideración, en el ejercicio de su competencia jurisdiccional plena, la naturaleza de la infracción, la situación de LG en los mercados pertinentes, así como la dimensión geográfica de esta infracción.
- 400 En primer término, en lo que atañe a la naturaleza de la infracción, se ha de señalar que de las pruebas obrantes en autos se desprende que el desmantelamiento completo del tramo de la ruta corta de 19 km en el que se había suspendido inicialmente el tráfico y que permitía utilizar la ruta más corta y menos costosa para conectar la refinería de la coadyuvante con una terminal marítima letona pudo haber tenido un efecto anticompetitivo de expulsión de la competencia en el mercado de la prestación de servicios de transporte ferroviario de productos petrolíferos, entre la refinería y las terminales marítimas vecinas, al erigir barreras a la entrada en el mercado sin una justificación objetiva.
- 401 A continuación, por lo que respecta a la situación de LG en los mercados pertinentes, debe señalarse que esta última estaba en situación de monopolio en el mercado ascendente de la gestión de las infraestructuras ferroviarias en Lituania y era la única empresa que operaba en el mercado descendente de la prestación de servicios de transporte ferroviario de productos petrolíferos, lo que, por tanto, le otorgaba una posición monopolística en dicho mercado. Debido a esta posición, recaía sobre LG una responsabilidad especial de no perjudicar, con su conducta, a una competencia efectiva y no falseada en el mercado.

- 402 Por último, en lo referente al alcance geográfico de la infracción, procede concluir que este último, aunque haya afectado a una parte del territorio de dos Estados miembros, sigue siendo no obstante relativamente limitado. En efecto, la supresión de la vía férrea solo afectó a un tramo de una vía que permitía realizar una de las distintas conexiones ferroviarias posibles entre Letonia y Lituania.
- 403 Por otro lado, en cuanto a la duración de la infracción, procede señalar que esta dio comienzo el 3 de octubre de 2008 y continuó hasta la fecha en que se adoptó la Decisión impugnada.
- 404 Por consiguiente, el Tribunal considera que la fijación del importe de la multa en 20 068 650 euros implica una apreciación justa de la gravedad de la infracción y de su duración.
- 405 Asimismo, el Tribunal constata que el importe de la multa es adecuado, habida cuenta la necesidad de imponer a la demandante una multa de un importe disuasorio.
- 406 Por consiguiente, procede fijar el importe de la multa que debe abonar la demandante en 20 068 650 euros.

Costas

- 407 A tenor del artículo 134, apartado 3, del Reglamento de Procedimiento, cuando se estimen parcialmente las pretensiones de una y otra parte, cada parte cargará con sus propias costas.
- 408 En el presente asunto, procede condenar a la demandante y a la Comisión a cargar con sus propias costas.
- 409 Asimismo, con arreglo al artículo 138, apartado 3, del Reglamento de Procedimiento, el Tribunal puede ordenar que una parte coadyuvante distinta de las mencionadas en los apartados 1 y 2 de dicho artículo cargue con sus propias costas. En el presente asunto, procede ordenar que Orlen cargue con sus propias costas.

En virtud de todo lo expuesto,

EL TRIBUNAL GENERAL (Sala Primera ampliada)

decide:

- 1) Fijar el importe de la multa impuesta a Lietuvos geležinkeliai AB en el artículo 2 de la Decisión C(2017) 6544 final de la Comisión Europea, de 2 de octubre de 2017, relativa a un procedimiento de conformidad con el artículo 102 TFUE (asunto AT.39813 — Ferrocarril báltico) en 20 068 650 euros.**
- 2) Desestimar el recurso en todo lo demás.**
- 3) Lietuvos geležinkeliai y la Comisión cargarán con sus propias costas.**
- 4) Orlen Lietuva AB cargará con sus propias costas.**

Papasavvas

Kanninen

Póltorak

Porchia

Stancu

Pronunciada en audiencia pública en Luxemburgo, a 18 de noviembre de 2020.

Firmas

Índice

I.	Antecedentes del litigio	2
A.	Contexto fáctico	2
B.	Procedimiento administrativo	5
C.	Decisión impugnada	6
1.	Definición de los mercados pertinentes y posición dominante de la demandante en esos mercados	6
2.	Comportamiento abusivo	7
3.	Multa y requerimiento	8
4.	Parte dispositiva de la Decisión impugnada	8
II.	Procedimiento y pretensiones de las partes	9
III.	Fundamentos de Derecho	11
A.	Sobre las pretensiones, planteadas con carácter principal, dirigidas a obtener la anulación de la Decisión impugnada	11
1.	Sobre el primer motivo, basado en errores de apreciación y de Derecho en la aplicación del artículo 102 TFUE en lo referente al carácter abusivo del comportamiento de la demandante	11
2.	Sobre el segundo motivo, basado en errores de apreciación y de Derecho en la aplicación del artículo 102 TFUE en lo tocante a la valoración de la práctica controvertida	17
a)	Sobre la primera parte del segundo motivo, basada en errores en las «dudas» expresadas por la Comisión en cuanto a la realidad de los defectos de la vía férrea ..	17
1)	Sobre la primera alegación de la primera parte, basada en la existencia de dudas en cuanto a la realidad de la deformación de la vía férrea	18
2)	Sobre la segunda alegación de la primera parte, basada en errores en la apreciación de la afirmación según la cual la deformación fue la única causa de la supresión de la vía férrea	18
3)	Sobre la tercera alegación de la primera parte, basada en errores en la apreciación de las diferencias entre los informes de 5 de septiembre de 2008 y las cartas de los días 4 y 5 de septiembre de 2008	19
4)	Sobre la cuarta alegación de la primera parte, referida a que la Comisión desestimó erróneamente los argumentos relativos a los problemas sistémicos del lecho de la vía férrea	21

b)	Sobre la segunda parte del segundo motivo, basada en errores de apreciación en la medida en que la Comisión consideró que la supresión de la vía férrea era «extremadamente inusual»	24
c)	Sobre la tercera parte del segundo motivo, basada en errores en la apreciación realizada por la Comisión de las intenciones de LG en el momento de la supresión de la vía férrea	31
1)	Sobre la primera alegación de la tercera parte, basada en un error de Derecho relacionado con la toma en consideración de la intención contraria a la competencia de la demandante	31
2)	Sobre la segunda alegación de la tercera parte, basada en inexactitudes materiales de los hechos tomados en consideración en la apreciación de la mala fe de la demandante	34
i)	Sobre el primer argumento, relativo a la supuesta influencia del laudo arbitral de 17 de diciembre de 2010 en la decisión de no reconstruir la vía férrea	34
ii)	Sobre el segundo argumento, relativo a supuestos errores de apreciación en cuanto a los tres elementos mencionados en el considerando 192 de la Decisión impugnada	35
d)	Sobre la cuarta parte del segundo motivo, basada en errores de apreciación y errores de Derecho en el análisis de los efectos potenciales sobre la competencia de la práctica controvertida	36
1)	Sobre la primera alegación, referida a errores de Derecho	36
i)	Sobre el primer argumento, relativo a la falta de efectos contrarios a la competencia relacionados con la supresión de la vía férrea	36
ii)	Sobre el segundo argumento, relativo a que la falta de reparación de la vía férrea no impidió a LDZ ser una competidora eficaz	40
2)	Sobre la segunda alegación, basada en errores de apreciación sobre la posibilidad que tenía LDZ de competir con LG en la ruta larga hacia Letonia	42
i)	Sobre los argumentos que tienen por objeto cuestionar la existencia de barreras a la entrada en el mercado	42
ii)	Sobre los argumentos dirigidos a cuestionar que las rutas largas hacia las terminales marítimas letonas no fueran competitivas comparadas con la ruta hacia Klaipėda	47
3.	Sobre el tercer motivo, basado en la infracción del artículo 296 TFUE y del artículo 2 del Reglamento n.º 1/2003 por insuficiencia de las pruebas y falta de motivación	52
a)	Sobre la primera parte del tercer motivo, basada en la infracción del artículo 296 TFUE debido a una falta de motivación	52
b)	Sobre la segunda parte del tercer motivo, basada en la infracción del artículo 2 del Reglamento n.º 1/2003	52

4. Sobre el quinto motivo, basado en la infracción del artículo 7 del Reglamento n.º 1/2003, en la medida en que la Decisión ordenó una medida correctiva desproporcionada	54
5. Sobre el cuarto motivo, basado en la infracción del artículo 23, apartado 3, del Reglamento n.º 1/2003 en la medida en que la Decisión impugnada adolece de errores de Derecho y de errores de apreciación en cuanto a la determinación del importe de la multa	59
a) Sobre la primera alegación de la primera parte, basada en el carácter novedoso de la tesis jurídica en la que se basa la Decisión impugnada	60
b) Sobre la segunda alegación de la primera parte, basada en que la demandante no actuó negligentemente	61
c) Sobre la segunda alegación de la segunda parte, referida a la duración presuntamente excesiva del procedimiento	63
B. Sobre las pretensiones, formuladas con carácter subsidiario, relativas al importe de la multa	65
1. Sobre las alegaciones relativas a la proporcionalidad del importe de la multa	65
a) Sobre la primera alegación, basada en el carácter presuntamente desproporcionado del coeficiente de gravedad de [confidencial] % aplicado por la Comisión	65
b) Sobre la segunda alegación, referida a la duración excesiva de la infracción a causa de una elección errónea respecto de su fecha de inicio	68
c) Sobre la tercera alegación, basada en el supuesto carácter desproporcionado del importe adicional del [confidencial] % aplicado por la Comisión	69
2. Sobre la determinación del importe final de la multa impuesta a la demandante en el marco de la competencia jurisdiccional plena	71
Costas	73