

Resumo da Decisão da Comissão
de 2 de outubro de 2017
relativa a um processo nos termos do artigo 102.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia

(Processo AT.39813 — Transporte ferroviário do Báltico)

[notificado com o número C(2017) 6544]

(Apenas faz fé o texto em língua inglesa)

(2017/C 383/08)

Em 2 de outubro de 2017, a Comissão adotou uma decisão relativa a um processo nos termos do artigo 102.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia. Em conformidade com o disposto no artigo 30.º do Regulamento (CE) n.º 1/2003 do Conselho ⁽¹⁾, a Comissão publica os nomes das partes e o conteúdo essencial da decisão, incluindo as sanções impostas, acautelando o interesse legítimo das empresas na proteção dos seus segredos comerciais. A versão não confidencial da decisão será publicada em língua inglesa no sítio Web da Direção-Geral da Concorrência: http://ec.europa.eu/competition/index_en.html

1. Introdução

1. A Comissão concluiu que a empresa pública ferroviária lituana, AB Lietuvos geležinkeliai («LG»), abusou da sua posição dominante, enquanto gestora da infraestrutura ferroviária na Lituânia, ao eliminar uma via que liga a Lituânia à fronteira com a Letónia, impedindo, assim, uma empresa de transporte ferroviário concorrente da Letónia de entrar no mercado lituano. A Comissão aplicou uma coima à LG e instou-a a pôr termo a essa infração ordenou-lhe que pusesse termo a essa infração.

2. Procedimento

2. Em 14 de julho de 2010, a Comissão recebeu uma denúncia nos termos do artigo 7.º do Regulamento (CE) n.º 1/2003, apresentada pela AB ORLEN Lietuva («OL») contra a LG.
3. Entre 8 e 10 de março de 2011, a Comissão realizou inspeções, nos termos do artigo 20.º, n.º 4, do Regulamento (CE) n.º 1/2003, nas instalações da LG.
4. Em 6 de março de 2013, a Comissão decidiu dar início a um processo contra a LG, na aceção do artigo 2.º, n.º 1, do Regulamento (CE) n.º 773/2004 da Comissão ⁽²⁾ e do artigo 11.º, n.º 6, do Regulamento (CE) n.º 1/2003.
5. Em 5 de janeiro de 2015, a Comissão adotou uma comunicação de objeções relativamente à LG. Em 27 de maio de 2015, realizou-se a audição oral.
6. Em 23 de outubro de 2015, a Comissão enviou à LG uma carta de comunicação de factos, a que a LG respondeu em 2 de dezembro de 2015.

3. Factos

7. A LG detém um monopólio legal da gestão da infraestrutura ferroviária na Lituânia.
8. O autor da denúncia, a OL, detém uma refinaria na Lituânia, perto da fronteira com a Letónia. A OL está dependente do transporte ferroviário para o transporte dos seus produtos a partir da refinaria. A maior parte da sua produção é transportada para o porto marítimo lituano de Klaipeda para exportação por via marítima. A OL é um cliente importante da LG.
9. Em 2008, a OL estava a ponderar a possibilidade de mudança para os portos marítimos da Letónia que utilizam os serviços da empresa ferroviária letã («LDZ»). Para o efeito, as mercadorias da OL seriam transportadas para a Letónia, numa linha de 34 quilómetros, desde a refinaria até à fronteira. Em setembro de 2008, a LG suspendeu o tráfego num troço de 19 quilómetros («Troço»), devido à existência de uma alegada deformação em 40 metros («Deformação»). Em outubro de 2008, a LG desmantelou completamente os 19 quilómetros do Troço, que desde então não foi reconstruído.

⁽¹⁾ Regulamento (CE) n.º 1/2003 do Conselho, de 16 de dezembro de 2002, relativo à execução das regras de concorrência estabelecidas nos artigos 81.º e 82.º do Tratado (JO L 1 de 4.1.2003, p. 1). Com efeitos a partir de 1 de dezembro de 2009, os artigos 81.º e 82.º do Tratado CE passaram a ser, respetivamente, os artigos 101.º e 102.º do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia.

⁽²⁾ Regulamento (CE) n.º 773/2004 da Comissão, de 7 de abril de 2004, relativo à instrução de processos pela Comissão para efeitos dos artigos 81.º e 82.º do Tratado (JO L 123 de 27.4.2004, p. 18).

4. Apreciação jurídica

10. A Comissão considerou que, ao suprimir completamente o Troço, a LG recorreu a métodos diferentes dos que condicionam o funcionamento normal da concorrência, na medida em que: a LG tinha conhecimento de que a OL tencionava passar a utilizar os portos marítimos da Letónia que utilizam os serviços da LDZ; a supressão do Troço pela LG foi muito precipitada, sem garantir os fundos necessários e sem tomar quaisquer medidas preparatórias normais para a sua reconstrução; a supressão do Troço foi contrária à prática corrente; a LG tomou medidas para persuadir o Governo lituano a não reconstruir o Troço.
11. A Comissão considerou que o Troço proporcionava o itinerário mais curto e mais económico desde a refinaria até a um porto marítimo. Devido à sua proximidade relativamente à Letónia e à base logística da LDZ, este itinerário constituía também uma opção muito favorável para a LDZ entrar no mercado lituano.
12. A supressão do Troço prejudicou a posição concorrencial da LDZ em relação à LG, tornando a sua entrada no mercado lituano significativamente mais difícil. Após a supressão do Troço, o transporte ferroviário desde a refinaria até um porto marítimo (tanto na Lituânia como na Letónia) tem de utilizar itinerários muito mais longos no território da Lituânia. Tal obrigaria a LDZ a operar longe da sua base logística na Letónia, tornando-a dependente dos serviços de infraestrutura do seu concorrente, a LG. Nestas circunstâncias, a LDZ enfrenta riscos comerciais significativos, que é menos provável que venha a correr.
13. A LG justificou as medidas por ela adotadas, alegando que, na sequência da Deformação, foi necessária a renovação completa do Troço antes de o tráfego poder ser retomado. De acordo com a LG, a renovação exigia, em primeiro lugar, a supressão total do Troço. A Comissão considerou, todavia, que estas explicações eram incoerentes entre si, por vezes simplesmente contraditórias e pouco convincentes. Por conseguinte, a Comissão considerou que a LG não apresentou uma justificação objetiva para a supressão do Troço.

5. Coimas

14. Tendo em conta a gravidade e a duração da infração em curso, a Comissão aplicou à LG uma coima de 27 873 000 EUR.

6. Medidas de correção

15. A Comissão considerou que podem existir várias medidas estruturais ou comportamentais suscetíveis de restabelecer a situação concorrencial que existia antes da supressão do Troço ou de eliminar as desvantagens a que estão sujeitos os concorrentes potenciais nos itinerários alternativos para os portos marítimos.
 16. A Comissão instou a LG a pôr termo à infração e a apresentar-lhe, no prazo de três meses a contar da data de notificação da decisão, uma proposta de medidas para esse efeito.
-