

Streszczenie decyzji Komisji
z dnia 2 października 2017 r.
dotyczącej postępowania przewidzianego w art. 102 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej
(Sprawa AT.39813 – Baltic Rail)

(notyfikowana jako dokument nr C(2017) 6544)

(Jedynie tekst w języku angielskim jest autentyczny)

(2017/C 383/08)

Dnia 2 października 2017 r. Komisja przyjęła decyzję dotyczącą postępowania przewidzianego w art. 102 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej. Zgodnie z przepisami art. 30 rozporządzenia Rady (WE) nr 1/2003⁽¹⁾ Komisja podaje niniejszym do wiadomości nazwy stron oraz zasadniczą treść decyzji, wraz z informacjami na temat wszelkich nałożonych kar, uwzględniając jednak uzasadnione prawo przedsiębiorstw do ochrony ich tajemnic handlowych. Pełna wersja decyzji, nieopatrzona klauzulą poufności, zostanie opublikowana w języku angielskim na stronie internetowej Dyrekcji Generalnej ds. Konkurencji: http://ec.europa.eu/competition/index_pl.html

1. Wprowadzenie

1. Komisja stwierdziła, że litewska państwowa spółka kolejowa AB Lietuvos geležinkeliai („LG”) dopuściła się nadużycia pozycji dominującej jako zarządca infrastruktury na Litwie poprzez rozmontowanie torów prowadzących z Litwy do granicy z Łotwą, uniemożliwiając w ten sposób konkurencyjnemu przedsiębiorstwu z Łotwy wejście na litewski rynek. Komisja nałożyła na LG grzywnę i nakazała jej zaprzestanie tego naruszenia.

2. Procedura

2. W dniu 14 lipca 2010 r. Komisja otrzymała skargę na podstawie art. 7 rozporządzenia (WE) nr 1/2003 wniesioną przez AB ORLEN Lietuva („OL”) przeciwko LG.
3. Między dniem 8 a 10 marca 2011 r. Komisja przeprowadziła inspekcje w pomieszczeniach LG zgodnie z art. 20 ust. 4 rozporządzenia (WE) nr 1/2003.
4. W dniu 6 marca 2013 r. Komisja postanowiła wszcząć przeciwko LG postępowanie w rozumieniu art. 2 ust. 1 rozporządzenia Komisji (WE) nr 773/2004⁽²⁾ oraz art. 11 ust. 6 rozporządzenia (WE) nr 1/2003.
5. W dniu 5 stycznia 2015 r. Komisja przyjęła zgłoszenie zastrzeżeń przeciwko LG. W dniu 27 maja 2015 r. na spotkaniu wyjaśniającym odbyło się ustne złożenie wyjaśnień.
6. W dniu 23 października 2015 r. Komisja wysłała LG opis stanu faktycznego, na który spółka ta udzieliła odpowiedzi w dniu 2 grudnia 2015 r.

3. Okoliczności faktyczne

7. LG posiada monopol prawny na zarządzanie infrastrukturą kolejową na Litwie.
8. Skarżąca (OL) posiada na Litwie rafinerię, znajdującą się niedaleko od granicy z Łotwą. OL jest zależna od kolei jeżeli chodzi o transport produktów z rafinerii. Znaczna część produkcji OL jest transportowana do litewskiego portu morskiego w Kłajpedzie w celu wywozu drogą morską. OL jest ważnym klientem LG.
9. W 2008 r. OL badała możliwość przerzucenia się na łotewskie porty morskie z wykorzystaniem usług łotewskiego przedsiębiorstwa kolejowego („LDZ”). W tym celu ładunki OL byłyby transportowane do Łotwy z wykorzystaniem 34-kilometrowej trasy biegnącej z rafinerii do granicy. We wrześniu 2008 r. LG zawiesiła ruch na 19-kilometrowym odcinku trasy („tor”) ze względu na rzekomą deformację na odcinku 40 metrów („deformacja”). W październiku 2008 r. LG całkowicie rozmontowała 19 km toru, który od tego czasu nie został odbudowany.

⁽¹⁾ Rozporządzenie Rady (WE) nr 1/2003 z dnia 16 grudnia 2002 r. w sprawie wprowadzenia w życie reguł konkurencji ustanowionych w art. 81 i 82 Traktatu (Dz.U. L 1 z 4.1.2003, s. 1). Ze skutkiem od dnia 1 grudnia 2009 r. art. 87 i 88 Traktatu WE stały się odpowiednio art. 107 i 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej.

⁽²⁾ Rozporządzenie Komisji (WE) nr 773/2004 z dnia 7 kwietnia 2004 r. odnoszące się do prowadzenia przez Komisję postępowań zgodnie z art. 81 i art. 82 Traktatu (Dz.U. L 123 z 27.4.2004, s. 18).

4. Ocena prawna

10. Komisja uznała, że poprzez całkowite rozmontowanie toru LG zastosowała metody różne od tych, które charakteryzują normalną konkurencję, a mianowicie: LG wiedziała o planowanym przez OL przerzuceniu się na łotewskie porty morskie z wykorzystaniem usług LDZ; rozmontowanie toru przez LG zostało przeprowadzone w wielkim pośpiechu, bez zapewnienia niezbędnych środków finansowych oraz bez podjęcia jakichkolwiek normalnych działań służących przygotowaniu do jego odbudowy; rozmontowanie toru było sprzeczne z normalną praktyką; LG podjęła kroki mające na celu przekonanie rządu litewskiego do powstrzymania się od odbudowy toru.
11. Komisja stwierdziła, że tor stanowił najkrótszy i najtańszy szlak prowadzący z rafinerii do portu morskiego. Ze względu na bliskość Łotwy oraz bazy logistycznej LDZ, szlak ten również stanowił dla LDZ bardzo korzystną opcję wejścia na litewski rynek.
12. Rozmontowanie toru było niekorzystne dla pozycji konkurencyjnej LDZ wobec LG i sprawiło, że wejście tego przedsiębiorstwa na rynek litewski stało się o wiele trudniejsze. Po likwidacji toru transport kolejowy z rafinerii do portu morskiego (zarówno na Litwie i na Łotwie) musi odbywać się na o wiele dłuższych szlakach na terytorium Litwy. Wymagałoby to od LDZ prowadzenia działalności z bazy logistycznej na Łotwie i uczyniłoby ją zależną od usług w zakresie infrastruktury świadczonych przez jej konkurenta, LG. W tych okolicznościach LDZ staje w obliczu znacznego ryzyka handlowego, którego ze znacznym prawdopodobieństwem może nie podjąć.
13. LG uzasadniła swoje działanie twierdząc, że po wystąpieniu deformacji przed przywróceniem ruchu konieczny byłby remont całego toru. LG twierdzi, że na potrzeby remontu trzeba było najpierw rozmontować cały tor. Komisja uznała jednak, że te wyjaśnienia były niespójne, w niektórych momentach sprzeczne wewnętrznie, a także nieprzekonujące. Komisja uznała w związku z tym, że LG nie przedstawiła obiektywnego uzasadnienia dla rozmontowania toru.

5. Grzywny

14. Uwzględniając wagę i czas występowania trwającego naruszenia Komisja nałożyła na LG grzywnę w wysokości 27 873 000 EUR.

6. Środki naprawcze

15. Komisja uznała, że istnieje wiele możliwych środków zaradczych o charakterze behawioralnym lub strukturalnym, które prowadziłyby bądź do przywrócenia sytuacji konkurencyjnej, która istniała przed likwidacją toru, bądź wyeliminowałyby niekorzystne aspekty, z którymi muszą zmierzyć się potencjalni konkurenci na alternatywnych szlakach prowadzących do portów morskich.
 16. Komisja nakazała LG zaprzestanie naruszenia oraz przedstawienie jej w terminie trzech miesięcy od dnia powiadomienia od decyzji propozycji środków służących realizacji tego celu.
-