C/2025/2118

11.4.2025

Resumen de la Decisión de la Comisión

de 23 de octubre de 2024

relativa a un procedimiento en virtud del artículo 101 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea

(ASUNTO AT.40401 – MATERIAL RODANTE DE SEGUNDA MANO)

[notificada con el número C(2024) 7355 final]

(El texto en lengua inglesa es el único auténtico)

(C/2025/2118)

el 23 de octubre de 2024, la comisión adoptó la decisión relativa a un procedimiento en virtud del artículo 101 del tratado de funcionamiento de la unión europea. de acuerdo con las disposiciones del artículo 30 del reglamento (ce) n.º 1/2003 del consejo [1]*, la comisión publica a continuación los nombres de las partes y el contenido principal de la decisión, incluidas las sanciones impuestas, teniendo en cuenta el interés legítimo de las empresas por que no se revelen sus secretos comerciales.*

1. INTRODUCCIÓN

1) La Decisión impone una multa a České dráhy, a.s. («ČD», Chequia) y a Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft, ÖBB-Personenverkehr Aktiengesellschaft y ÖBB-Technische Services-Gesellschaft mbH (denominadas conjuntamente «ÖBB», Austria) por haber infringido el artículo 101 del TFUE.

2) Entre el 9 de mayo de 2012 y el 21 de enero de 2016, ÖBB y ČD (denominadas conjuntamente «las partes») participaron en un acuerdo o una práctica concertada cuyo objetivo era impedir la entrada en el mercado o la expansión de su competidor común RegioJet a.s. («RegioJet», Chequia) en los mercados para la prestación de servicios nacionales de transporte ferroviario de viajeros de larga distancia en Chequia, así como para la prestación de servicios internacionales de transporte ferroviario de viajeros de larga distancia entre Austria y Chequia en la ruta Praga-Viena, al impedir, obstaculizar o restringir el acceso de RegioJet a los vagones ferroviarios de segunda mano de ÖBB para el transporte de viajeros de larga distancia.

2. DESCRIPCIÓN DEL ASUNTO

2.1. Procedimiento

3) Entre el 28 de junio y el 1 de julio de 2016, la Comisión llevó a cabo inspecciones en los locales de ČD (en Praga) y de ÖBB (en Viena).

4) Posteriormente, la Comisión recibió de ÖBB solicitud de reducción de la multa con arreglo a la Comunicación de la Comisión relativa a la dispensa del pago de las multas y la reducción de su importe en casos de cártel (la «Comunicación sobre clemencia de 2006»).

5) El 10 de junio de 2022, la Comisión adoptó un pliego de cargos. El 14 de septiembre de 2022, ÖBB remitió su respuesta por escrito al pliego de cargos. El 30 de septiembre de 2022, ČD remitió su respuesta por escrito al pliego de cargos. El 13 y el 14 de diciembre de 2022, ambas partes ejercieron el derecho a ser oídas participando en la audiencia.

6) El Comité Consultivo en materia de Prácticas Restrictivas y de Posiciones Dominantes emitió un dictamen favorable el 18 de octubre de 2024.

[1] DO L 1 de 4.1.2003, p. 1. Reglamento modificado por el Reglamento (CE) n.º 411/2004 (DO L 68 de 6.3.2004, p. 1).

2.2. **resumen de la infracción**

2.2.1. *Hechos*

7) En la Decisión se concluye que ČD y ÖBB amañaron de forma colusoria los procedimientos de venta de los vagones ferroviarios para viajeros de segunda mano de ÖBB en detrimento de RegioJet con el objetivo de falsear la competencia en el mercado del transporte ferroviario de viajeros de larga distancia en Chequia y en la ruta ferroviaria internacional entre Praga y Viena.

8) La principal actividad de las partes es la prestación de servicios de transporte ferroviario de viajeros en Chequia y Austria, respectivamente, así como en líneas internacionales entre ambos países, en las que las partes ofrecen servicios conjuntos de una manera cooperativa (por ejemplo, en la ruta Praga-Viena). Durante el período en que se cometió la infracción, RegioJet era un competidor real de ČD en Chequia y un competidor potencial de ambas partes en la ruta Praga-Viena.

9) Dado que RegioJet era un nuevo operador de tamaño pequeño y con recursos limitados, dependía en gran medida de los vagones de segunda mano tanto para sus operaciones en curso como para su posible expansión. ÖBB era una fuente importante de este tipo de vagones, debido a su compatibilidad técnica con las redes ferroviarias de Austria y Chequia y al gran número de vagones disponibles de buena calidad y con características modernas (aire acondicionado, idoneidad para una velocidad elevada, etc.).

10) Al acordar que adoptarían medidas para restringir el acceso de RegioJet a los vagones de segunda mano de ÖBB, ČD y ÖBB perseguían un objetivo más amplio consistente en impedir la entrada en el mercado o la expansión de su competidor común RegioJet en los mercados para la prestación de servicios nacionales de transporte ferroviario de viajeros de larga distancia en Chequia, así como para la prestación de servicios internacionales de transporte ferroviario de viajeros de larga distancia en la ruta Praga-Viena.

11) La infracción consistió en numerosas acciones anticompetitivas que tuvieron lugar durante el período en que se cometió la infracción, tales como:

a. fijar la fecha de venta de los vagones de ÖBB de manera que se redujera la posibilidad de que los comprara RegioJet;

b. amañar la venta de los vagones para que fuera ČD y no RegioJet quien los consiguiera;

c. intercambiar información sobre las ofertas y sobre el grado de interés de quienes las habían presentado; y

d. en un caso relativo a vagones que ČD no tenía previsto comprar, acordar un comprador adecuado (distinto de RegioJet).

12) Las partes eran conscientes de que los vagones de segunda mano de ÖBB constituían una aportación importante para el nuevo operador RegioJet y de que restringir el acceso de RegioJet a los vagones de ÖBB permitiría al menos limitar la expansión de RegioJet y, por lo tanto, reducir su capacidad para competir con las partes.

2.2.2. *Valoración jurídica*

13) En la Decisión se considera que el acuerdo o práctica concertada de las partes constituye una infracción única y continuada del artículo 101, apartado 1, del TFUE y un cártel según el punto 1 de la Comunicación sobre clemencia de 2006.

14) De su contenido, sus objetivos y del contexto económico y jurídico, en la Decisión se concluye que el acuerdo o práctica concertada en cuestión tenía por objeto restringir la competencia, en el sentido del artículo 101, apartado 1, del TFUE.

2.3. **medidas correctivas**

15) La Decisión aplica las Directrices para el cálculo de las multas de 2006 ([2]).

([2]) Directrices para el cálculo de las multas impuestas en aplicación del artículo 23, apartado 2, letra a), del Reglamento (CE) n.º 1/2003 (DO C 210 de 1.9.2006, p. 2).

2.3.1. *Importe de base de la multa*

16) El importe de base de la multa de cada parte se determina a partir del valor de las ventas de los bienes o servicios relacionados con la infracción y es el resultado de sumar un importe variable y un importe fijo.

17) Para determinar el valor de las ventas, la Comisión tiene en cuenta los ingresos de las partes en los mercados del transporte de viajeros de larga distancia, incluidos tanto los ingresos procedentes de la venta de billetes como los ingresos relacionados con los contratos de obligación de servicio público.

18) El sector geográfico correspondiente a la infracción se divide en dos partes: por una parte, la ruta internacional Praga-Viena y, por otra parte, todo el territorio de Chequia. En cuanto a la primera parte del sector geográfico, el valor de las ventas de cada una de las partes se basa en sus ingresos en dicha ruta. En cuanto a la segunda parte del sector geográfico, el valor de las ventas de ÖBB también se basa en los ingresos de ČD en Chequia, atribuyéndose a cada parte el 50 % de los ingresos de ČD.

19) En cuanto al importe variable y el importe adicional, se aplica un porcentaje del 15 % tanto para ÖBB como para ČD, respectivamente, debido al carácter grave de la infracción.

20) No se han apreciado circunstancias agravantes ni atenuantes; tampoco se ha aplicado multiplicador disuasorio.

2.3.2. *Aplicación del límite del 10 % del volumen de negocios y de la Comunicación sobre clemencia de 2006*

21) Respecto de ÖBB, así como de ČD, la multa está bastante por debajo del 10 % del volumen de negocios mundial en 2023.

22) Por aplicación de la Comunicación sobre clemencia, la multa que se debía imponer a ÖBB se redujo en un 45 %.

3. **CONCLUSIÓN**

23) En relación con la infracción antes mencionada son de aplicación las multas siguientes:

a. České dráhy, a.s.: 31 940 000 EUR

b. Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft, ÖBB Personenverkehr Aktiengesellschaft y ÖBB-Technische Services Gesellschaft mbH, de manera conjunta y solidaria: 16 712 000 EUR