



2024/2138

7.8.2024

DECYZJA WYKONAWCZA KOMISJI (UE) 2024/2138

z dnia 18 lipca 2024 r.

w sprawie stosowania art. 34 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/25/UE do kolejowych przewozów pasażerskich świadczonych w celach zarobkowych w Szwecji

(notyfikowana jako dokument nr C(2024) 4998)

(Jedynie tekst w języku szwedzkim jest autentyczny)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/25/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie udzielania zamówień przez podmioty działające w sektorach gospodarki wodnej, energetyki, transportu i usług pocztowych, uchylającą dyrektywę 2004/17/WE ⁽¹⁾, w szczególności jej art. 35 ust. 3,

po zasięgnięciu opinii Komitetu Doradczego ds. Zamówień Publicznych,

a także mając na uwadze, co następuje:

1. STAN FAKTYCZNY

1.1. Wniosek

- (1) W dniu 13 grudnia 2019 r. spółka SJ AB („wnioskodawca” lub „SJ”) przedłożyła Komisji wniosek na podstawie art. 35 ust. 1 dyrektywy 2014/25/UE („pierwotny wniosek”). Wniosek ten jest zgodny z art. 1 ust. 1 decyzji wykonawczej Komisji (UE) 2016/1804 ⁽²⁾.
- (2) W dniu 2 lipca 2020 r. Komisja przyjęła decyzję wykonawczą (UE) 2020/1193 ⁽³⁾ na podstawie art. 35 ust. 3 dyrektywy 2014/25/UE. Art. 1 decyzji stanowi, że dyrektywa 2014/25/UE nie ma zastosowania do zamówień udzielanych przez podmioty zamawiające, mających na celu umożliwienie prowadzenia działalności związanej ze świadczeniem usług kolejowych przewozów pasażerskich w ramach obowiązku świadczenia usługi publicznej na terytorium Szwecji. Art. 2 decyzji stanowi, że dyrektywa 2014/25/UE w dalszym ciągu ma zastosowanie do zamówień udzielanych przez podmioty zamawiające, mających na celu umożliwienie prowadzenia działalności związanej ze świadczeniem w celach zarobkowych usług kolejowych przewozów pasażerskich na terytorium Szwecji.

⁽¹⁾ Dz.U. L 94 z 28.3.2014, s. 243.

⁽²⁾ Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2016/1804 z dnia 10 października 2016 r. dotycząca szczegółowych zasad stosowania art. 34 i 35 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/25/UE w sprawie udzielania zamówień przez podmioty działające w sektorach gospodarki wodnej, energetyki, transportu i usług pocztowych (Dz.U. L 275 z 12.10.2016, s. 39).

⁽³⁾ Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2020/1193 z dnia 2 lipca 2020 r. w sprawie stosowania art. 34 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/25/UE do kolejowych przewozów pasażerskich w Szwecji (Dz.U. L 262 z 12.8.2020, s. 18).

- (3) Wnioskodawca wniósł do Sądu o stwierdzenie nieważności art. 2 decyzji wykonawczej (UE) 2020/1193. 1 lutego 2023 r. Sąd stwierdził nieważność art. 2 decyzji wykonawczej (UE) 2020/1193 w sprawie T-659/20 ze względu na nieprzestrzeganie prawa do bycia wysłuchanym. 22 grudnia 2023 r. SJ przedłożył zmieniony i zaktualizowany wniosek, który Komisja rozpatruje zgodnie z art. 35 ust. 4 dyrektywy 2014/25/UE⁽⁴⁾.
- (4) Zmieniony i zaktualizowany wniosek dotyczy zamówień udzielanych przez operatora kolejowych przewozów pasażerskich świadczonych w celach zarobkowych w Szwecji. Nie dotyczy zamówień udzielanych przez regionalne organy odpowiedzialne za transport publiczny, krajowe organy odpowiedzialne za transport publiczny oraz inne organy⁽⁵⁾.
- (5) W rozdziale 3 art. 24 szwedzkiej ustawy o udzielaniu zamówień publicznych w sektorach użyteczności publicznej⁽⁶⁾ umożliwiono podmiotom zamawiającym składanie wniosków na podstawie art. 34 dyrektywy 2014/25/UE. Wnioskodawca jest podmiotem zamawiającym zgodnie z art. 4 ust. 2 dyrektywy 2014/25/UE i prowadzi działalność obejmującą obsługę sieci świadczących usługi dla odbiorców publicznych w obszarze transportu kolejną w rozumieniu art. 11 tej dyrektywy.
- (6) Wnioskowi nie towarzyszy uzasadnione i poparte dowodami stanowisko przyjęte przez niezależny organ krajowy, właściwy w odniesieniu do danego rodzaju działalności.
- (7) Zgodnie z pkt 1 załącznika IV do dyrektywy 2014/25/UE Komisja musi przyjąć decyzję wykonawczą w sprawie wniosku w terminie 105 dni roboczych (tj. w terminie 90 dni roboczych (jeżeli zakłada się swobodny dostęp do danego rynku na podstawie art. 34 ust. 3 akapit pierwszy), który wydłuża się o 15 dni roboczych, w przypadku gdy wnioskowi nie towarzyszy uzasadnione i poparte dowodami stanowisko przyjęte przez niezależny organ krajowy, właściwy w odniesieniu do danego rodzaju działalności). Pierwotny termin złożenia zmienionego i zaktualizowanego wniosku upłynął 6 czerwca 2024 r.⁽⁷⁾
- (8) 7 lutego 2024 r. Komisja zorganizowała połączenie konferencyjne z przedstawicielami wnioskodawcy. 1 marca 2024 r. Komisja skierowała do władz szwedzkich wezwanie do udzielenia informacji, z terminem udzielenia odpowiedzi przypadającym na 15 marca 2024 r. Odpowiedź otrzymano 22 marca 2024 r. 15 kwietnia 2024 r. Komisja skierowała do SJ wezwanie do udzielenia informacji, z terminem udzielenia odpowiedzi przypadającym na 17 kwietnia 2024 r. Odpowiedź otrzymano 14 maja 2024 r. 3 czerwca 2024 r. Komisja skierowała do AJ kolejne wezwanie

(4) W sprawie T-427/23 SJ kwestionuje obecnie stanowisko Komisji wyjaśnione w piśmie Komisji z dnia 20 marca 2023 r. do wnioskodawcy, zgodnie z którym nowy, zaktualizowany wniosek zawierający najnowsze dane rynkowe, który zastąpiłby poprzedni wniosek, był potrzebny, aby Komisja mogła przyjąć nową decyzję wykonawczą w sprawie stosowania art. 34 dyrektywy 2014/25/UE w następstwie wyroku Sądu w sprawie T-659/20. 30 marca 2023 r. wnioskodawca odpowiedział, że stwierdzenie nieważności art. 2 decyzji wykonawczej (UE) 2020/1193 nie pociąga za sobą unieważnienia wniosku o wyłączenie lub całej procedury poprzedzającej przyjęcie unieważnionej decyzji. Zdaniem wnioskodawcy w celu wykonania wyroku w sprawie T-659/20 Komisja musiała przyjąć nową decyzję wykonawczą zmieniającą unieważnioną decyzję w odniesieniu do kolejowych przewozów pasażerskich świadczonych w celach zarobkowych bez uwzględnienia danych zgromadzonych przez Komisję (w odniesieniu do których wnioskodawca nie został wysłuchany, co doprowadziło do stwierdzenia nieważności w sprawie T-659/20), albo, tytułem żądania ewentualnego, z należytym uwzględnieniem uwag przedstawionych przez wnioskodawcę po przekazaniu danych dotyczących cen. 10 maja 2023 r. Komisja odpowiedziała na temat wymienionych w nich elementów. Wnioskodawcę poproszono również o przedstawienie wszelkich uwag i opinii, które uzna za istotne dla oceny tych danych, a także zaktualizowanej opinii krajowego organu ochrony konkurencji lub krajowego organu regulacyjnego, jeżeli uzna to za konieczne. W piśmie z dnia 10 maja 2023 r. wskazano, że po otrzymaniu wszystkich tych dodatkowych elementów Komisja rozpocznie procedurę z tym samym terminem co nowy wniosek.

(5) Zob. pkt 30 wniosku.

(6) Lag (2016:1146) om upphandling inom försörjningssektorn.

(7) Dz.U. C, C/2024/2795, 19.4.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/2795/oj>.

do udzielenia informacji, z terminem udzielenia odpowiedzi przypadającym na 7 czerwca 2024 r. Odpowiedź otrzymano 24 czerwca 2024 r. Zgodnie z pkt 2 załącznika IV do dyrektywy 2014/25/UE w przypadku opóźnienia w przekazaniu informacji lub przekazania niepełnych informacji, bieg terminu przeglądu zostaje zawieszony na okres między upływem terminu określonego w żądaniu udzielenia informacji a otrzymaniem pełnych i prawidłowych informacji. W związku z tym termin przyjęcia decyzji przez Komisję upływa 22 lipca 2024 r.

1.2. Wnioskodawca

- (9) Wnioskodawca jest przedsiębiorstwem publicznym należącym w całości do państwa szwedzkiego, które utworzono w 2001 r. jako jeden z sześciu działów powstałych w wyniku podziału i korporatyzacji dawnego państwowego przedsiębiorstwa kolejowego Affärsverket Statens Järnvägar. Wnioskodawca prowadzi działalność w sektorze kolejowych przewozów pasażerskich.
- (10) Model biznesowy SJ opiera się na dwóch filarach: świadczeniu komercyjnych przewozów kolejowych pod marką własną (których dotyczy niniejsza decyzja) i świadczeniu przewozów kolejowych będących przedmiotem zamówienia złożonego przez regionalne i krajowe organy odpowiedzialne za transport publiczny pod marką własną lub pod marką organu udzielającego zamówienia (którego dotyczy decyzja wykonawcza (UE) 2020/1193) ⁽⁸⁾.

2. RAMY PRAWNE

- (11) Dyrektywa 2014/25/UE ma zastosowanie do udzielania zamówień na potrzeby prowadzenia działalności obejmującej zapewnianie lub obsługę sieci świadczących usługi dla odbiorców publicznych w obszarze transportu kolejją, systemami automatycznymi, tramwajami, trolejbusami, autobusami lub kolejami linowymi, chyba że działalność ta jest wyłączona na podstawie art. 34 tej dyrektywy.
- (12) Zgodnie z art. 34 dyrektywy 2014/25/UE zamówienia mające na celu umożliwienie prowadzenia działalności, do której ma zastosowanie ta dyrektywa, nie podlegają tej dyrektywie, jeżeli państwo członkowskie lub podmioty zamawiające mogą wykazać, że w państwie członkowskim, w którym ta działalność jest wykonywana, bezpośrednio podlega ona konkurencji na rynkach, do których dostęp nie jest ograniczony. Oceny, czy działalność bezpośrednio podlega konkurencji, dokonuje się na podstawie obiektywnych kryteriów, uwzględniających specyfikę danego sektora ⁽⁹⁾. Ocena ta jest jednak ograniczona ze względu na mające zastosowanie krótkie terminy oraz konieczność oparcia się na danych dostępnych Komisji, które pochodzą z udostępnionych wcześniej źródeł lub z informacji uzyskanych w wniosku przewidzianego w art. 35 i których nie można uzupełniać za pomocą bardziej czasochłonnych metod, w tym w szczególności przez przeprowadzanie konsultacji publicznych wśród zainteresowanych podmiotów gospodarczych ⁽¹⁰⁾. Ocena bezpośredniego podlegania konkurencji, jaką można przeprowadzić w kontekście dyrektywy 2014/25/UE, w konsekwencji pozostaje bez uszczerbku dla kompleksowego stosowania prawa konkurencji ⁽¹¹⁾.
- (13) Dostęp do rynku uznaje się za nieograniczony, jeżeli państwo członkowskie wdrożyło i stosuje odpowiednie przepisy Unii otwierające dany sektor lub jego część. Wspomniane przepisy zostały wymienione w załączniku III do dyrektywy 2014/25/UE.
- (14) Oceny, czy działalność bezpośrednio podlega konkurencji, należy przeprowadzić na podstawie różnych wskaźników, z których żaden sam w sobie nie ma znaczenia rozstrzygającego. W odniesieniu do rynku objętego niniejszą decyzją udziały w rynku stanowią jedno z kryteriów, które należy uwzględnić wraz z innymi kryteriami, takimi jak bariery wejścia lub konkurencja międzygałęziowa ⁽¹²⁾.

⁽⁸⁾ Sprawozdanie roczne wnioskodawcy z 2018 r., s. 22.

⁽⁹⁾ Motyw 44 dyrektywy 2014/25/UE.

⁽¹⁰⁾ Tamże.

⁽¹¹⁾ Tamże.

⁽¹²⁾ Konkurencja ze strony rodzajów transportu innych niż – w tym przypadku – kolej, w szczególności transportu autobusowego i transportu lotniczego.

- (15) Niniejsza decyzja pozostaje bez uszczerbku dla stosowania reguł konkurencji i dla innych obszarów prawa Unii. W szczególności kryteria i metodyka wykorzystane do celów oceny bezpośredniego podlegania konkurencji zgodnie z art. 34 dyrektywy 2014/25/UE nie zawsze są identyczne z tymi stosowanymi do celów oceny na podstawie art. 101 lub 102 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej lub rozporządzenia Rady (WE) nr 139/2004⁽¹³⁾, co potwierdził Sąd⁽¹⁴⁾.
- (16) Celem niniejszej decyzji jest ustalenie, czy usługi, których dotyczy wnioski, podlegają konkurencji (na rynkach, do których dostęp jest nieograniczony w rozumieniu art. 34 dyrektywy 2014/25/UE) w stopniu, który zapewnia – również w przypadku zwolnienia z obowiązku stosowania szczegółowych przepisów dotyczących zamówień publicznych określonych w dyrektywie 2014/25/UE – udzielanie zamówień związanych z prowadzeniem przedmiotowych rodzajów działalności w przejrzysty i niedyskryminacyjny sposób na podstawie kryteriów umożliwiających nabywcom znalezienie rozwiązania, które ostatecznie będzie najkorzystniejsze ekonomicznie.

3. OCENA

3.1. Nieograniczony dostęp do rynku

- (17) Dostęp do rynku uznaje się za nieograniczony, jeżeli dane państwo członkowskie wdrożyło i stosuje odpowiednie przepisy Unii otwierające dany sektor lub jego część. Wspomniane przepisy zostały wymienione w załączniku III do dyrektywy 2014/25/UE. Jeżeli chodzi o usługi kolejowe, w załączniku tym wymieniono dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE⁽¹⁵⁾ w odniesieniu do towarowego transportu kolejowego i międzynarodowego pasażerskiego transportu kolejowego, ale nie zawarto w nim żadnego przepisu dotyczącego krajowych kolejowych przewozów pasażerskich. W dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/2370⁽¹⁶⁾ rozszerzono jednak zakres liberalizacji sektora kolejowego na kolej krajową.
- (18) Szwecja dokonała pełnej transpozycji obu dyrektyw do swojego prawa krajowego – ustawy o kolejach⁽¹⁷⁾. Dostęp do rynku właściwego uznaje się zatem za nieograniczony zgodnie z art. 34 ust. 3 dyrektywy 2014/25/UE.

3.2. Ocena wpływu na konkurencję

3.2.1. Definicja rynku produktowego

- (19) Niniejsza decyzja dotyczy wyłącznie zamówień na usługi kolejowych przewozów pasażerskich świadczone w celach zarobkowych. Zamówienia na świadczenie kolejowych przewozów pasażerskich na podstawie umów o świadczenie usługi publicznej podlegały decyzji wykonawczej (UE) 2020/1193, która zwolniła z zakresu stosowania dyrektywy 2014/25/UE zamówienia udzielane przez podmioty zamawiające i mające umożliwić prowadzenie na terytorium Szwecji działalności związanej ze świadczeniem usług kolejowych przewozów pasażerskich na podstawie umowy o świadczenie usługi publicznej.

Rozróżnienie między usługami świadczonymi w celach zarobkowych a usługami zapewnianymi na podstawie umowy o świadczenie usługi publicznej

- (20) W poprzednich decyzjach⁽¹⁸⁾ w sprawie połączeń i przeciwdziałania praktykom monopolistycznym Komisja stwierdziła, że właściwe może być rozróżnienie między rynkiem usług kolejowych przewozów pasażerskich świadczonych w ramach obowiązku świadczenia usługi publicznej a rynkiem usług kolejowych przewozów pasażerskich świadczonych w celach zarobkowych. Rozróżnienie to jest uzasadnione głównie względami związanymi z podażą,

⁽¹³⁾ Rozporządzenie Rady (WE) nr 139/2004 z dnia 20 stycznia 2004 r. w sprawie kontroli koncentracji przedsiębiorstw („rozporządzenie WE w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw”) (Dz.U. L 24 z 29.1.2004, s. 1).

⁽¹⁴⁾ Wyrok z dnia 27 kwietnia 2016 r., Österreichische Post AG/Komisja, T-463/14, ECLI:EU:T:2016:243, pkt 28. Zob. również motyw 44 dyrektywy 2014/25/UE.

⁽¹⁵⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz.U. L 343 z 14.12.2012, s. 32).

⁽¹⁶⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2016/2370 z dnia 14 grudnia 2016 r. zmieniająca dyrektywę 2012/34/UE w odniesieniu do otwarcia rynku krajowych kolejowych przewozów pasażerskich oraz zarządzania infrastrukturą kolejową (Dz.U. L 352 z 23.12.2016, s. 1).

⁽¹⁷⁾ Ustawa o kolejach (2004:519).

⁽¹⁸⁾ Sprawy M.7897 Arriva Rail North/Northern Franchise, pkt 15–18; M.5855 – DB/Arriva, pkt 64–69 i 131–133; M.5557 – SNCF-P/CDPQ/KEOLIS/EFFIA, pkt 17; M.7146 – Govia/Thameslink, Southern and Great Northern Passenger Rail Franchise, pkt 16–19; M.4797 – Govia/West Midlands Passenger Rail Franchise, pkt 13.

w szczególności różnymi systemami regulacyjnymi mającymi zastosowanie do tych usług. Rozróżnienie to odzwierciedla fakt, że usługi transportu świadczone na podstawie umowy o świadczenie usługi publicznej charakteryzują się konkurencją o rynek, co oznacza, że przedsiębiorstwa kolejowe konkurują o przyznanie prawa do oferowania usług transportu na danej trasie, natomiast usługi transportu zarobkowego charakteryzują się konkurencją wewnątrz rynku, co oznacza, że przedsiębiorstwa kolejowe konkurują w celu przyciągnięcia pasażerów.

- (21) Według wnioskodawcy „właściwy rynek produktowy świadczenia usług transportu pasażerskiego na rzecz klientów końcowych (pasażerów) uwzględnia co najmniej kolejowe przewozy pasażerskie obejmujące bezpośrednie połączenia, w tym zarówno usługi świadczone w celach zarobkowych, jak i usługi na podstawie umów o świadczenie usługi publicznej ⁽¹⁹⁾”.
- (22) Szwedzki krajowy organ ochrony konkurencji wskazuje, że „na kilku trasach w kraju usługi SJ świadczone w celach zarobkowych pokrywają się z usługami wykonywanymi w ramach obowiązku świadczenia usługi publicznej, które często dotyczą usług regionalnych i usług podmiejskich, a nie usług dalekobieżnych kolejowych przewozów pasażerskich. Usługi te mogą stanowić presję konkurencyjną na ofertę handlową SJ. Dotyczy to w szczególności tras, na których różnice w czasie podróży są ograniczone i można je zrekompensować lepszymi przedziałami czasu na przyjazd i odjazd oraz niższymi cenami. Presja konkurencyjna może występować na całej trasie lub na określonych odcinkach trasy” ⁽²⁰⁾.
- (23) Komisja zauważa jednak, że w zależności od trasy usługi wykonywane w ramach obowiązku świadczenia usługi publicznej mogą również stanowić usługę uzupełniającą, a nie usługę konkurencyjną. W odpowiedzi na wezwanie Komisji do udzielenia informacji krajowy organ ochrony konkurencji wskazuje, że „w wielu przypadkach przewozy realizowane w ramach obowiązku świadczenia usługi publicznej zastępują przewozy realizowane przez SJ w celach zarobkowych, jeżeli obsługuje ona tę samą trasę. Na niektórych trasach można uznać je za usługi uzupełniające, na przykład jeżeli mogą obejmować przewóz pasażerów na określone stacje, które nie są obsługiwane przez SJ. [...] W sprawozdaniu Agencji Transportu z 2023 r. stwierdzono, że ruch związany z obowiązkiem świadczenia usługi publicznej zwiększył się ostatnio i że może on zarówno konkurować z usługami świadczonymi w celach zarobkowych na różnych trasach, jak i je uzupełniać. Zakres, w jakim ruch objęty obowiązkiem świadczenia usługi publicznej konkuruje z usługami świadczonymi w celach zarobkowych lub stanowi ich uzupełnienie, zależy od części danej trasy” ⁽²¹⁾.
- (24) Do celów oceny na podstawie niniejszej decyzji, biorąc pod uwagę późniejszą analizę i bez uszczerbku dla stosowania prawa konkurencji, nie jest konieczne stwierdzenie, czy usługi świadczone w celach zarobkowych stanowią odrębny rynek, czy też należą do tego samego rynku co usługi objęte obowiązkiem świadczenia usługi publicznej, ponieważ Komisja doszła do tego samego wniosku w przypadku obu definicji rynku produktowego.

Rozróżnienie między koleją a innymi rodzajami transportu

- (25) We wcześniejszych decyzjach ⁽²²⁾ w sprawie połączeń i przeciwdziałania praktykom monopolistycznym Komisja uznała, że inne rodzaje transportu, takie jak samochód, autobus, samolot lub prom, nie należały do tego samego rynku produktowego co kolej ze względu na różnice regulacyjne i ograniczoną substytucyjność popytu (różnice pod względem np. komfortu, prędkości, łączności i ceny).
- (26) Wnioskodawca twierdzi, że „właściwy rynek produktowy może również obejmować inne rodzaje transportu na niektórych trasach (odcinkach trasy), takie jak np. usługi autobusowe na trasie Göteborg–Malmö i usługi lotnicze między punktami końcowymi trasy Sztokholm–Göteborg. Co ważne, nawet jeżeli usługi świadczone na podstawie umowy o świadczenie usługi publicznej lub inne rodzaje transportu nie zostałyby uznane za wystarczająco substytucyjne, aby można je było włączyć do tego samego właściwego rynku produktowego, co kolejowe przewozy pasażerskie świadczone w celach zarobkowych, nadal wywierają one presję konkurencyjną” ⁽²³⁾.

⁽¹⁹⁾ Oświadczenie wnioskodawcy z dnia 22 grudnia 2023 r., pkt 29. Do celów niniejszej decyzji przyjmuje się, że trasa obejmuje wszystkie podróże między wszystkimi stacjami wzdłuż danej trasy (tj. wszystkie połączenia między punktami wzdłuż tej trasy). Przyjmuje się, że odcinek trasy stanowi fragment trasy obejmujący wszystkie możliwe połączenia między punktami wzdłuż tej trasy.

⁽²⁰⁾ Odpowiedź krajowego organu ochrony konkurencji z dnia 22 marca 2024 r. na wezwanie Komisji do udzielenia informacji z dnia 1 marca 2024 r., s. 11, punkt ostatni.

⁽²¹⁾ Odpowiedź krajowego organu ochrony konkurencji z dnia 22 marca 2024 r. na wezwanie Komisji do udzielenia informacji z dnia 1 marca 2024 r., s. 12, pkt 2.

⁽²²⁾ AT.39678 – Deutsche Bahn I i AT.39731 – Deutsche Bahn II, pkt 33. M.2446 – Govia/Connex South Central, pkt 13; M.5855 – DB/Arriva, pkt 137–140, M.5557 – SNCF-P/CDPQ/KEOLIS/EFFIA, pkt 32–36.

⁽²³⁾ Oświadczenie wnioskodawcy z dnia 22 grudnia 2023 r., pkt 29.

- (27) Krajowy organ ochrony konkurencji wskazuje, że „Jeżeli chodzi o kolejowe przewozy pasażerskie, zwyczajową praktyką jest określanie rynku produktowego na podstawie trasy. W zależności od charakterystyki trasy rynek produktowy może również obejmować inne środki transportu (np. pociąg, autobus, samochód) lub być węższy i obejmować wyłącznie pociągi”⁽²⁴⁾.
- (28) W związku z powyższym Komisja oceni presję konkurencyjną ze strony innych rodzajów transportu na podstawie poszczególnych (odcinków) tras, biorąc pod uwagę cechy charakterystyczne i specyfikę usługi, takie jak czas podróży, poziomy cen, strukturę cen, komfort i dostępność.

3.2.2. Definicja rynku geograficznego

- (29) W ramach dotychczasowych decyzji w sprawach dotyczących ochrony konkurencji i łączenia przedsiębiorstw w związku z usługami kolejowych przewozów pasażerskich Komisja definiowała rynek geograficzny przez odniesienie do całej krajowej sieci kolejowej⁽²⁵⁾, trasy⁽²⁶⁾ lub bezpośredniej podróży między stacją początkową i docelową⁽²⁷⁾, w zależności od specyfiki poszczególnych spraw.
- (30) Według wnioskodawcy „właściwy rynek geograficzny świadczenia usług transportu pasażerskiego klientom końcowym (pasażerom) należy wyznaczyć na poziomie połączeń bezpośrednich”⁽²⁸⁾.
- (31) Wnioskodawca twierdzi, że rynek jest definiowany na podstawie odcinka między stacją początkową a stacją docelową, ponieważ warunki konkurencji między rynkami rozgraniczonymi na podstawie takich połączeń bezpośrednich mogą znacznie się różnić. Wnioskodawca twierdzi, że „w związku z tym metoda zastosowana do oceny, czy dana trasa podlega bezpośrednio konkurencji, jest dokładnie taka sama jak ta stosowana na szczeblu krajowym. W istocie ocena konkurencji na poziomie poszczególnych tras stanowi element składowy oceny konkurencji na poziomie krajowym”⁽²⁹⁾.
- (32) Wnioskodawca proponuje również pozostawienie otwartej definicji rynku, ponieważ podleganie konkurencji należy oceniać na szerszej pojętej podstawie, jako że koszty przewoźników kolejowych nie są określane na poziomie połączenia między punktami, lecz na szerszej zakrojonym poziomie. Biorąc pod uwagę bardzo dużą liczbę rynków wyznaczonych na poziomie połączeń bezpośrednich oraz brak możliwości analizy każdego z nich, wnioskodawca proponuje przeprowadzenie analizy pięciu najważniejszych tras w Szwecji (tj.: Sztokholm–Malmö (–Kopenhaga), Sztokholm–Göteborg, Göteborg–Malmö, Sztokholm–Sundsvall–Umeå oraz Sztokholm–Karlstad (–Oslo)). Wnioskodawca twierdzi, że wyłączenie obejmujące całą Szwecję mogłoby zostać przyznane na podstawie danych rynkowych dotyczących tych najważniejszych tras. „Ponieważ trasy te miały duże znaczenie gospodarcze dla SJ, łączne warunki konkurencji na tych trasach miałyby decydujący wpływ na strategię SJ w zakresie zamówień publicznych”⁽³⁰⁾.
- (33) Trasy te są najważniejszymi trasami dla wnioskodawcy, ponieważ odpowiadają za ponad [poufne] % przychodów i prawie [poufne] % jego zysków⁽³¹⁾. Ponadto trasy te stanowią⁽³²⁾ prawie [poufne] % wszystkich tras wszystkich przewoźników łącznie pod względem przychodów i [poufne] % pod względem liczby pasażerokilometrów.
- (34) Krajowy organ ochrony konkurencji wskazuje, że „właściwy rynek geograficzny jest definiowany na podstawie każdego połączenia między punktami wzdłuż trasy (bez uwzględniania odcinków tras, które same w sobie stanowią dodatkowe rynki geograficzne), chyba że substytucja podaży z odcinków tras lub dłuższych tras stanowi wiarygodne zagrożenie”⁽³³⁾. Niemniej jednak krajowy organ ochrony konkurencji sugeruje w swojej opinii, że do celów oceny na podstawie art. 34 dyrektywy 2014/25/UE właściwsze jest przeprowadzenie zagregowanej oceny konkurencyjności tras o największym znaczeniu komercyjnym, biorąc pod uwagę fakt, że „wiele z zamawianych nakładów i usług stanowią koszty wspólne”⁽³⁴⁾: „Ponadto, jak już stwierdzono w poprzednim sprawozdaniu, ocena presji konkurencyjnej na każdą z tras potencjalnie możliwych do zdefiniowania nie jest ani możliwa, ani właściwa. Zamiast tego właściwsze wydaje się dokonanie zagregowanej oceny tras o największym znaczeniu komercyjnym. Ponadto podejście to

⁽²⁴⁾ Odpowiedź krajowego organu ochrony konkurencji z dnia 22 marca 2024 r. na wezwanie Komisji do udzielenia informacji z dnia 1 marca 2024 r., s. 9, punkt ostatni.

⁽²⁵⁾ Sprawy COMP.AT.39678 i AT.39731, pkt 34 i 35; sprawa M.5855, pkt 159 i 160.

⁽²⁶⁾ Sprawa M.7011 SNCF/SNCB/Thalys JV, pkt 41–46.

⁽²⁷⁾ Sprawa M.7897 Arriva/Rail Noth/NorthernFrancise, pkt 19–23.

⁽²⁸⁾ Oświadczenie wnioskodawcy z dnia 22 grudnia 2023 r., pkt 30.

⁽²⁹⁾ Oświadczenie wnioskodawcy z dnia 4 czerwca 2020 r., pkt 15.

⁽³⁰⁾ Oświadczenie wnioskodawcy z dnia 4 czerwca 2020 r., pkt 17.

⁽³¹⁾ Oświadczenie wnioskodawcy z dnia 22 grudnia 2023 r., tabela 6, s. 13 i tabela 7, s. 14.

⁽³²⁾ Załącznik 1 do odpowiedzi krajowego organu ochrony konkurencji z dnia 22 marca 2024 r. na wezwanie Komisji do udzielenia informacji z dnia 1 marca 2024 r.

⁽³³⁾ Odpowiedź krajowego organu ochrony konkurencji z dnia 22 marca 2024 r. na wezwanie Komisji do udzielenia informacji z dnia 1 marca 2024 r., s. 11, pkt 1.

⁽³⁴⁾ Stanowisko krajowego organu ochrony konkurencji, s. 11.

wydaje się tym bardziej rozsądne w świetle celu badania na podstawie art. 34 dyrektywy oraz faktu, że wiele z zamówionych nakładów i usług stanowi wspólne koszty. Zgodnie z poprzednim sprawozdaniem oznacza to, że ogólne znaczenie gospodarcze wystarczająco konkurencyjnych rynków musi być zrównoważone ze znaczeniem rynków niekonkurencyjnych”⁽³⁵⁾.

- (35) Komisja stwierdza, że świadczenie usług kolejowych przewozów pasażerskich w Szwecji ma zasięg krajowy. Po pierwsze, ramy regulacyjne (takie jak wymogi dotyczące prowadzenia działalności jako przedsiębiorstwo kolejowe) mają charakter ogólnokrajowy. Po drugie, niektórzy dostawcy (np. SJ, MTR, Transdev itp.) prowadzą działalność na różnych trasach w Szwecji. Nie można wykluczyć, że dostawcy ci mogą obsługiwać kolejne trasy w zależności od rozwoju warunków rynkowych. Po trzecie, należy wziąć pod uwagę cechy właściwe dla sieci kolejowej. W szczególności istnienie korzyści skali i efektów sieciowych, tj. generowanie dodatkowego ruchu poprzez połączenie różnych tras⁽³⁶⁾, również stanowi element wskazujący na istnienie rynku ogólnokrajowego.
- (36) Zdefiniowanie rynku właściwego jako krajowego (tj. wszystkich tras rozpatrywanych łącznie) do celów oceny wniosku na podstawie art. 34 dyrektywy jest również bardziej odpowiednie, ponieważ zdaniem wnioskodawcy przedsiębiorstwo to zamawia „większość swoich nakładów na usługi świadczone w celach zarobkowych na zasadzie wspólnej”⁽³⁷⁾. Ponadto wnioskodawca wskazuje, że: „Inwestycje SJ są głównie związane z zakupem nowych flot pociągów, a także remontem/modernizacją istniejących flot. Floty te nie są wstępnie przydzielane na konkretne trasy (odcinki tras), lecz są przydzielane w sposób ciągły według różnych cech rynku. Cechy te, takie jak wzorce popytu konsumentów, mogą zmieniać się w czasie i w ten sposób prowadzić do zmian przydziału pociągów”⁽³⁸⁾. Wnioskodawca twierdzi ponadto, że „większość zakupów SJ nie odpowiada rynkom bezpośrednim, a tym samym nie jest bezpośrednio związana z rynkami rozgraniczonymi na podstawie połączeń bezpośrednich, które opierają się na względach związanych z konkurencją o przychody. Zakupy SJ obejmują raczej łącznie jedną lub kilka tras”⁽³⁹⁾. Ponadto wnioskodawca wyjaśnia⁽⁴⁰⁾, że krajowy organ ochrony konkurencji zgadza się z jego poglądem, że ocena, czy rynek podlega konkurencji, powinna opierać się na zagregowanej ocenie konkurencji, z uwagi na dużą część wspólnych zakupów wnioskodawcy. Wnioskodawca wyjaśnia, że wspólne zakupy mają szczególne znaczenie dla trzech tras (Stockholm–Malmö, Sztokholm–Göteborg i Göteborg–Malmö) oraz że miarą właściwą dla oceny, czy trasy te podlegają konkurencji, jest ich łączna ocena.
- (37) W związku z powyższym do celów oceny na podstawie niniejszej decyzji i bez uszczerbku dla stosowania prawa konkurencji Komisja uznaje, że właściwy rynek geograficzny ma zasięg krajowy. W dążeniu do zapewnienia kompletności i zgodnie z podejściem zaproponowanym przez wnioskodawcę i krajowy organ ochrony konkurencji Komisja przeprowadzi jednak również zbiorczą ocenę stopnia konkurencji, jakiej podlega wnioskodawca na pięciu trasach o największym znaczeniu komercyjnym w Szwecji (uwzględnionych łącznie).

3.2.3. Analiza rynkowa

Szczegół krajowy

- (38) Na rynku obejmującym usługi kolejowych przewozów pasażerskich świadczone w celach zarobkowych oraz usługi kolejowych przewozów pasażerskich na podstawie umowy o świadczenie usługi publicznej (w tym regionalne/krótkobieżne i dalekobieżne kolejowe przewozy pasażerskie wykonywane w ramach obowiązku świadczenia usługi

⁽³⁵⁾ Odpowiedź krajowego organu ochrony konkurencji z dnia 22 marca 2024 r. na wezwanie Komisji do udzielenia informacji z dnia 1 marca 2024 r., s. 11, pkt 2.

⁽³⁶⁾ Na s. 18 opinii z 2019 r. krajowy organ ochrony konkurencji stwierdza: „ze względu na »efekty sieciowe« SJ prawdopodobnie będzie mieć motywację do utrzymania ruchu: można założyć, że oferta przejazdów łączących, które uzupełniają główne trasy, zwiększa atrakcyjność tych ostatnich”.

⁽³⁷⁾ Wniosek, pkt 465.

⁽³⁸⁾ Wniosek, pkt 467.

⁽³⁹⁾ Oświadczenie wnioskodawcy z dnia 4 maja 2020 r., pkt 29.

⁽⁴⁰⁾ Oświadczenie wnioskodawcy z dnia 4 maja 2020 r., pkt 31 i 32.

publicznej) wnioskodawca szacuje (dalej „2023E”) ⁽⁴¹⁾, że jego udział w rynku pod względem przychodów w 2023 r. wynosił [50–60] % ⁽⁴²⁾. W tym samym roku kolejnym uczestnikiem rynku był MTR z udziałem w rynku wynoszącym [20–30] %, a na kolejnych miejscach plasowali się Transdev – [10–20] % oraz VR (dawniej Arriva) – [5–10] %. Jak wynika z tych udziałów w rynku, udział SJ w rynku jest 2,5 razy większy niż udział jego bezpośredniego konkurenta i prawie pięć- i siedmiokrotnie większy niż udział, odpowiednio, trzeciego i czwartego największego konkurenta. Udział wnioskodawcy w rynku wstępnie wskazuje na znaczącą pozycję rynkową.

- (39) Oczekuje się, że na rynku świadczenia wyłącznie usług kolejowych przewozów pasażerskich w celach zarobkowych udział SJ pod względem przychodów wyniesie [70–80] % wg szacunków na 2023E, w porównaniu z [70–80] % w 2019 r. ⁽⁴³⁾ i [70–80] % w 2016 r. ⁽⁴⁴⁾ Podobnie oczekuje się, że jego udział w usługach kolejowych przewozów pasażerskich świadczonych w celach zarobkowych pod względem liczby pasażerokilometrów wyniesie około [80–90] % w 2023E (szacunki przedstawione przez wnioskodawcę), będzie nieco wyższy niż [80–90] % odnotowane w 2019 r. ⁽⁴⁵⁾ i wyraźnie wyższy niż [80–90] % w 2016 r. ⁽⁴⁶⁾
- (40) Według SJ oczekuje się, że ogółem szwedzki rynek przewozów pasażerskich w celach zarobkowych w 2023 r. pozostanie na poziomie o ponad 10 % niższym niż poziom z 2019 r. ⁽⁴⁷⁾ ze względu na spadek liczby podróży służbowych i rozwój usług w ramach obowiązku świadczenia usługi publicznej. SJ i A-Train są jedynymi przewoźnikami komercyjnymi, którzy zgodnie z przewidywaniami mają zwiększyć swój udział w rynku. Oczekuje się, że udział A-Train w 2023E wyniesie [0–5] % w porównaniu z [0–5] % w 2019 r. W przypadku FlixTrain porównania dokonuje się z 2021 r., kiedy przedsiębiorstwo to rozpoczęło działalność ⁽⁴⁸⁾.
- (41) Stabilność i utrzymywanie się bardzo dużych całkowitych udziałów wnioskodawcy w rynku wydają się wskazywać na to, że jego znacząca pozycja rynkowa nie może zostać skutecznie zakwestionowana przez innych przewoźników kolejowych na szczeblu krajowym.
- (42) Komisja zwraca również uwagę na istnienie znaczących barier wejścia na rynek usług kolejowych przewozów pasażerskich świadczonych w celach zarobkowych w Szwecji. Bariery te dotyczą w szczególności niezbędnych wysokich kosztów inwestycji i związanego z nimi ryzyka ekonomicznego przy nabywaniu taboru kolejowego, a także wymogów technicznych i regulacyjnych, takich jak homologacja taboru kolejowego w danym kraju. W 2019 r. krajowy organ ochrony konkurencji i szwedzka Agencja Transportu wskazali ⁽⁴⁹⁾ również na istnienie bariery wejścia na rynek związanej z kanałami dystrybucji biletów, które wiążą się z wysokimi kosztami i mogą zniechęcać do wejścia na rynek oraz rozszerzania działalności. W odpowiedzi na wezwanie Komisji do udzielenia informacji krajowy organ ochrony konkurencji wskazuje ⁽⁵⁰⁾, że wdrożono pewne środki, aby zaradzić tej sytuacji. Nie podjęto jednak żadnych działań w celu opracowania innego systemu biletowego dla komercyjnych przewozów kolejowych, aby zaradzić faktowi, że poza platformą biletową wnioskodawcy inne platformy są mało istotne i mało znane wśród pasażerów.
- (43) Oprócz analizy udziałów w rynku i barier we wchodzeniu na rynek Komisja przeprowadzi również analizę przychodów w przeliczeniu na pasażerokilometr w celu zapewnienia kompletności, którą to analizę weźmie pod uwagę następnie w celu określenia stopnia konkurencji, jakiej podlega wnioskodawca. Jak wskazano na rys. 1, w ujęciu zbiorczym przychody wnioskodawcy na pasażerokilometr (zdefiniowane jako stosunek przychodów do liczby pasażerokilometrów) od 2016 r. były znacznie wyższe niż w przypadku jego domniemych konkurentów.

⁽⁴¹⁾ Wstępne dane za 2023 r. na podstawie danych dotyczących przychodów wewnętrznych wnioskodawcy za pierwsze półrocze 2023 r.

⁽⁴²⁾ Oświadczenie wnioskodawcy z dnia 22 grudnia 2023 r., rys. 1.

⁽⁴³⁾ Oświadczenie wnioskodawcy z dnia 22 grudnia 2023 r., pkt 40, rys. 4.

⁽⁴⁴⁾ Wniosek z dnia 13 grudnia 2019 r., pkt 101, rys. 4.

⁽⁴⁵⁾ Oświadczenie wnioskodawcy z dnia 22 grudnia 2023 r., pkt 41, rys. 5.

⁽⁴⁶⁾ Wniosek z dnia 13 grudnia 2019 r., pkt 101, rys. 5.

⁽⁴⁷⁾ Oświadczenie wnioskodawcy z dnia 22 grudnia 2023 r., pkt 41.

⁽⁴⁸⁾ Oświadczenie wnioskodawcy z dnia 22 grudnia 2023 r., pkt 41, rys. 5.

⁽⁴⁹⁾ Stanowisko krajowego organu ochrony konkurencji, s. 5 i stanowisko Szwedzkiej Agencji Transportu, s. 7.

⁽⁵⁰⁾ Odpowiedź krajowego organu ochrony konkurencji z dnia 22 marca 2024 r. na wezwanie Komisji do udzielenia informacji z dnia 1 marca 2024 r., s. 8, pkt 2 i 3.

Rysunek 1

Stosunek przychodów SJ w przeliczeniu na pasażerokilometr dla usług przewozów kolejowych świadczonych w celach zarobkowych na rzecz innych operatorów ⁽⁵¹⁾ ⁽⁵²⁾ [poufne]

- (44) Jak pokazano na rysunku 1, w porównaniu z MTR przychody wnioskodawcy na pasażerokilometr były o [poufne] % wyższe w 2019 r. i o [poufne] % wyższe w 2023E. W przypadku Transdev od 2016 r. jego przychody na pasażerokilometr były systematycznie o [poufne] niższe niż w przypadku wnioskodawcy. Ten sam wzorzec można zaobserwować w przypadku wszystkich innych przewoźników z wyjątkiem A-Train. A-Train jest operatorem komercyjnym Arlanda Express, ekspresowego połączenia kolejowego na trasie Sztokholm (Dworzec Centralny) – lotnisko Sztokholm Arlanda ⁽⁵³⁾. Trasa ta jest wyraźnie bardzo specyficznym rynkiem (zwanym również „rynkiem niszowym”), który z uwagi na szczególne cechy nie jest właściwy do celów porównania z innymi usługami kolejowych przewozów pasażerskich świadczonych w celach zarobkowych w Szwecji. W przypadku A-Train przychody na pasażerokilometr są stale o [poufne] wyższe niż przychody wnioskodawcy. Z kolei FlixTrain kieruje swoją ofertę głównie do pasażerów zwracających uwagę na cenę i podróżujących w celach rekreacyjnych oraz korzystających z niskich cen biletów ⁽⁵⁴⁾. Znajduje to wyraźne odzwierciedlenie w danych, ponieważ przychody wnioskodawcy na pasażerokilometr są ponad dwukrotnie wyższe niż przychody FlixTrain w 2023E.
- (45) Fakt, że wnioskodawca jest w stanie stale utrzymywać wyższe przychody w przeliczeniu na pasażerokilometr na przestrzeni czasu i w stosunku do konkurentów (z wyjątkiem szczególnego przypadku A-Train) wskazuje, że wnioskodawca może nie podlegać wystarczającej presji konkurencyjnej. W przeciwnym razie można by naturalnie oczekiwać, że konkurenci będą w stanie albo zdobyć znaczną część udziałów w rynku (ponieważ ich przychody w przeliczeniu na pasażerokilometr, a tym samym średnia cena, są niższe), albo pobierać wyższe ceny kosztem potencjalnie nieuzyskania większego udziału w pasażerokilometrach (ale uzyskując wyższe zyski ze względu na zwiększone przychody w przeliczeniu na pasażerokilometr). Fakt, że nie zachodzi żadna z tych dwóch okoliczności, sugeruje, że wnioskodawca działa niezależnie od swoich konkurentów, którzy wydają się przyciągać jedynie tych konsumentów, którzy nie są dla wnioskodawcy interesujący z komercyjnego punktu widzenia.
- (46) Dowody ankietowe dostarczone przez wnioskodawcę sugerują, że może istnieć pewien stopień segmentacji rynku na podstawie parametrów cenowych i jakościowych. Na przykład „ankieta dotycząca konkurentów SJ z grudnia 2022 r. pokazuje, że klienci FlixTrain postrzegają cenę biletu jako ważniejszy czynnik decydujący o wyborze przewoźnika niż klienci SJ. Co więcej, FlixTrain przewyższa SJ pod względem cen biletów, podczas gdy SJ przewyższa FlixTrain pod względem takich parametrów, jak postrzegana „łatwość podróżowania”, która jest ważnym czynnikiem decydującym o wyborze przewoźnika w przypadku klientów SJ” ⁽⁵⁵⁾. Ponadto wydaje się, że „pasażerowie podróżujący w celach rekreacyjnych stanowią główną grupę docelową dla FlixTrain i Snälltåget oraz ważną grupę klientów dla MTR” ⁽⁵⁶⁾, a zatem można założyć, że w najlepszym przypadku niektórzy przewoźnicy komercyjni byłiby w stanie konkurować tylko o ograniczoną część bazy klientów wnioskodawcy.
- (47) Powyższa analiza opiera się na danych zagregowanych. Specyfika niektórych tras może sugerować inną sytuację, jeżeli przyjęte zostanie podejście zdezagregowane. Kwestię tę omówiono w następnej sekcji.
- (48) W świetle czynników przeanalizowanych powyżej Komisja nie może stwierdzić, że świadczenie usług kolejowych przewozów pasażerskich w celach zarobkowych na poziomie krajowym w Szwecji, niezależnie od definicji rynku produktowego, podlega bezpośrednio konkurencji w rozumieniu art. 34 ust. 1 dyrektywy 2014/25/UE.

Zagregowany poziom trasy

- (49) Przewiduje się, że znaczenie pięciu najważniejszych tras komercyjnych wnioskodawcy (tj. Sztokholm–Malmö(–Kopenhaga), Sztokholm–Göteborg, Göteborg–Malmö, Sztokholm–Sundsvall–Umeå i Sztokholm–Karlstad(–Oslo) łącznie wzrosło z [poufne] % w 2019 r. do [poufne] % w 2023E pod względem przychodów. Göteborg–Malmö jest jedyną trasą spośród pięciu głównych tras, w przypadku której oczekuje się, że udział w przychodach wnioskodawcy zmniejszy się z [poufne] % w 2019 r. do [poufne] % w 2023E. Oczekuje się, że przychody wnioskodawcy na

⁽⁵¹⁾ Obliczenia własne na podstawie załącznika 2 do odpowiedzi wnioskodawcy z dnia 26 kwietnia 2024 r. na wezwanie Komisji do udzielenia informacji z dnia 15 kwietnia 2024 r.

⁽⁵²⁾ Tabelę należy odczytywać następująco: 1 200 oznacza, że przychody SJ na pasażerokilometr są o 20 % wyższe, 0,19 oznacza, że przychody SJ na pasażerokilometr są o 81 % niższe.

⁽⁵³⁾ Wniosek z dnia 13 grudnia 2019 r., pkt 91.

⁽⁵⁴⁾ Oświadczenie wnioskodawcy z dnia 22 grudnia 2023 r., pkt 13.

⁽⁵⁵⁾ Oświadczenie wnioskodawcy z dnia 22 grudnia 2023 r., pkt 98.

⁽⁵⁶⁾ Oświadczenie wnioskodawcy z dnia 22 grudnia 2023 r., pkt 99.

pozostałych czterech głównych trasach komercyjnych wzrosną⁽⁵⁷⁾. Porównanie z 2022 r. prowadzi do podobnych wniosków jakościowych, z wyjątkiem trasy Göteborg–Malmö, gdzie udział w przychodach pozostaje niezmienny⁽⁵⁸⁾.

- (50) Wnioskodawca uważa, że cała jego działalność bezpośrednio podlega konkurencji⁽⁵⁹⁾, w tym na każdej z pięciu wyżej wymienionych tras. Czynniki wyjaśniającymi ten wniosek są konkurencja ze strony dostawców usług kolejowych przewozów pasażerskich świadczonych w celach zarobkowych i dostawców usług kolejowych przewozów pasażerskich na podstawie umowy o świadczenie usługi publicznej oraz konkurencja międzygałęziowa.
- (51) Komisja przeprowadzi ocenę stopnia konkurencji, której podlega wnioskodawca na każdej z wyżej wymienionych pięciu tras, a następnie dokona oceny na zagregowanym poziomie trasy (z uwzględnieniem łącznie pięciu wyżej wymienionych tras).
- (52) W odniesieniu do każdej z wyżej wymienionych pięciu tras Komisja zbada najpierw sytuację konkurencyjną na rynku usług kolejowych przewozów pasażerskich w oparciu o dwie możliwe definicje rynku produktowego (tj. usługi świadczone w celach zarobkowych i usługi świadczone w ramach obowiązku świadczenia usługi publicznej łącznie oraz wyłącznie usługi świadczone w celach zarobkowych). W swojej ocenie sytuacji konkurencyjnej na rynku usług kolejowych przewozów pasażerskich Komisja będzie opierać się na udziałach wnioskodawcy i jego konkurentów w rynku oraz na istnieniu znaczących barier wejścia na rynek, jak wyjaśniono w motywie 42⁽⁶⁰⁾. Następnie, w dążeniu do zapewnienia kompletności, Komisja oprze się również na porównaniu przychodów w przeliczeniu na pasażerokilometr w odniesieniu do wnioskodawcy i jego konkurentów.
- (53) Po drugie, w odniesieniu do każdej z wyżej wymienionych pięciu tras Komisja określi stopień presji konkurencyjnej ze strony innych rodzajów transportu (jeżeli występuje), biorąc pod uwagę następujące względy ogólne dotyczące konkurencji międzygałęziowej.
- (54) Po pandemii COVID-19 sektor przewozów autobusowych i lotniczych powracał do normy znacznie wolniej niż sektor przewozów kolejowych. W sprawozdaniu KTH z 2022 r. poinformowano, że rynek usług transportu autobusowego nie powrócił do stanu sprzed pandemii⁽⁶¹⁾. Jeżeli chodzi o podróże lotnicze, wnioskodawca wskazuje, że: „w porównaniu z liczbą pasażerów w 2019 r. oczekiwana liczba pasażerów w przypadku usług lotniczych w 2023 r. jest niższa na wszystkich czterech głównych trasach. Ponadto oczekuje się, że w 2023 r. usługi lotnicze utracą udział w rynku na wszystkich czterech trasach w porównaniu z 2019 r. Największy spadek liczby pasażerów odnotowano na trasach Sztokholm–Malmö–Kopenhaga i Sztokholm–Göteborg. Po pandemii COVID-19 popyt na podróże w celach rekreacyjnych powrócił do poprzednich poziomów, natomiast popyt na podróże służbowe nie powrócił do tego samego stanu. Miało to większy wpływ na podróże lotnicze niż na podróże koleją, ponieważ usługi lotnicze tradycyjnie były bardziej ukierunkowane na podróże służbowe”⁽⁶²⁾.
- (55) Komisja zauważa, że konkurencja ze strony transportu lotniczego ma znaczenie wyłącznie dla oceny odcinków tras między punktami końcowymi (STO-GOT, STO-MAL-COP, STO-UME i STO-OSL).
- (56) Co do zasady Komisja oceni trasy i odcinki tras na podstawie ich względnego znaczenia gospodarczego dla wnioskodawcy.

⁽⁵⁷⁾ Oświadczenie wnioskodawcy z dnia 22 grudnia 2023 r., pkt 42, rys. 6.

⁽⁵⁸⁾ Oświadczenie wnioskodawcy z dnia 22 grudnia 2023 r., pkt 43, rys. 7.

⁽⁵⁹⁾ Oświadczenie wnioskodawcy z dnia 13 grudnia 2019 r., pkt 23.

⁽⁶⁰⁾ Komisja stwierdza, że rynek świadczenia usług kolejowych przewozów pasażerskich w Szwecji charakteryzuje się znacznymi barierami wejścia na rynek, które w równym stopniu ograniczają wejście przedsiębiorstw kolejowych na każdą z wyżej wymienionych tras. Ponieważ istnienie istotnych barier wejścia na rynek jest wspólną cechą pięciu ocenianych tras, nie będzie przywoływane w każdej indywidualnej ocenie.

⁽⁶¹⁾ Sprawozdanie KTH z 2022 r., s. 29, rys. 13.

⁽⁶²⁾ Oświadczenie wnioskodawcy z dnia 22 grudnia 2023 r., pkt 206 i 207.

3.2.3.1. Sztokholm–Öresund (STO-ORE) ⁽⁶³⁾

- (57) Trasa ta, na której kursują pociągi obsługujące połączenia między Sztokholmem, Malmö i Kopenhagą, odpowiadała za [poufne] % przychodów SJ z usług przewozów kolejowych świadczonych w celach zarobkowych w 2016 r., ze wzrostem do [poufne] % w 2022 r. i [poufne] % w 2023E ⁽⁶⁴⁾. Jest to jedna z dwóch najważniejszych tras dla wnioskodawcy, ponieważ odpowiada ona za [poufne] % jego zysków ⁽⁶⁵⁾. Na tej trasie konkurentem wnioskodawcy (obsługującym połączenie bezpośrednie w celach zarobkowych) jest Transdev (Snälltåget). Na różnych odcinkach trasy świadczone są regionalne usługi w ramach obowiązku świadczenia usługi publicznej.
- (58) Sytuacja na rynku obejmującym zarówno usługi kolejowych przewozów pasażerskich świadczone w celach zarobkowych, jak i usługi w ramach obowiązku świadczenia usługi publicznej została opisana w następujących motywach.
- (59) W 2019 r. FlixTrain planował wprowadzenie dwóch codziennych odjazdów pociągów w ramach usług świadczonych w celach zarobkowych na tej trasie. Zamiar ten nie został jednak zrealizowany, a w marcu 2024 r. FlixTrain wycofał na czas nieokreślony wszystkie swoje wnioski o przydzielenie tras pociągów.
- (60) Udział wnioskodawcy w rynku ogólnym pod względem przychodów wyniósł [60–70] % w 2016 r. i oczekuje się, że wzrośnie do [60–70] % w 2023E. W odniesieniu do pasażerokilometrów oczekuje się, że udział zmniejszy się z [50–60] % w 2016 r. do [50–60] % w 2023E ⁽⁶⁶⁾. Udział drugiej usługi świadczonej w celach zarobkowych (Snälltåget) utrzymywał się na stałym poziomie w tym okresie. W przypadku Öresundståg (należącej do Transdev), świadczonej w ramach obowiązku świadczenia usługi publicznej na niektórych odcinkach trasy, odnotowano pewien wzrost udziału w rynku pod względem liczby pasażerokilometrów, ale znaczne zmniejszenie udziału pod względem przychodów. W sprawozdaniu KTH z 2022 r. ⁽⁶⁷⁾ wskazano, że pociągi pospieszne wnioskodawcy realizują prawie 80 % odjazdów na trasie Malmö–Sztokholm i zapewniają najniższy średni czas podróży. Porównanie cen zawarte w sprawozdaniu pokazuje, że ceny biletów wnioskodawcy na pociągi pospieszne były dwukrotnie wyższe niż ceny dla innych pociągów międzymiastowych w latach 2019–2022.
- (61) Przychody wnioskodawcy w przeliczeniu na pasażerokilometry na całej trasie są [poufne] niż przychody pozostałych konkurentów (w latach 2016–2021 wnioskodawca obsługiwał Mälardalstrafik). Na rysunku 2 przedstawiono stosunek przychodów wnioskodawcy w przeliczeniu na pasażerokilometr w porównaniu z pozostałymi operatorami w poszczególnych latach. Na przykład w 2023E przychody wnioskodawcy w przeliczeniu na pasażerokilometr są [poufne] % niż przychody Snälltåget (przychody SJ/przychody Snälltåget = [poufne]). W porównaniu z innymi operatorami przychody wnioskodawcy w przeliczeniu na pasażerokilometr wynoszą od [poufne] do prawie [poufne] w 2023E.

Rysunek 2

Względna różnica w przychodach SJ na pasażerokilometr w porównaniu z innymi operatorami na trasie STO-MAL-COP ⁽⁶⁸⁾ [poufne]

- (62) Ceny biletów Snälltåget są zasadniczo [poufne] od cen biletów wnioskodawcy. Porównanie cen biletów przedstawione przez wnioskodawcę sugeruje, że Snälltåget konkuruje przede wszystkim o klientów [poufne] ⁽⁶⁹⁾. [poufne]. ⁽⁷⁰⁾

⁽⁶³⁾ Sztokholm–Öresund reprezentuje trasę między Sztokholmem a regionem Öresund.

⁽⁶⁴⁾ Oświadczenie wnioskodawcy z dnia 22 grudnia 2023 r., pkt 42, rys. 6 i wniosek z dnia 13 grudnia 2019 r., pkt 129, rys. 8.

⁽⁶⁵⁾ Oświadczenie wnioskodawcy z dnia 22 grudnia 2023 r., rys. 7, s. 14 oraz obliczenia Komisji dotyczące udziału w czterech głównych trasach, na których wnioskodawca osiąga zyski.

⁽⁶⁶⁾ Oświadczenie wnioskodawcy z dnia 22 grudnia 2023 r., pkt 46, odpowiedź wnioskodawcy z dnia 1 kwietnia 2024 r. na wezwanie Komisji do udzielenia informacji z dnia 22 marca 2024 r., załącznik 2, rys. 10 i 11 oraz wniosek z dnia 13 grudnia 2019 r., pkt 135, rys. 12 i 13.

⁽⁶⁷⁾ Oświadczenie wnioskodawcy z dnia 22 grudnia 2023 r., pkt 290, rys. 173.

⁽⁶⁸⁾ Obliczenia własne na podstawie załącznika 2 do odpowiedzi wnioskodawcy z dnia 1 kwietnia 2024 r. na wezwanie Komisji do udzielenia informacji z dnia 22 marca 2024 r. i załącznika 50 do wniosku.

⁽⁶⁹⁾ Oświadczenie wnioskodawcy z dnia 22 grudnia 2023 r., pkt 87.

⁽⁷⁰⁾ Bilety w klasie ekonomicznej oferowane przez Snälltåget i bilety w rozszerzonej klasie ekonomicznej oferowane przez SJ to najbardziej zbliżone kategorie biletów, a SJ zapewnia usługę o nieco wyższym komforcie (oświadczenie wnioskodawcy z dnia 14 maja 2024 r., załącznik 11).

- (63) Komisja zauważa, że na rynku wyłącznie usług kolejowych przewozów pasażerskich świadczonych w celach zarobkowych wnioskodawca ma tylko jednego konkurenta – Transdev. Wnioskodawca ma jeszcze silniejszą pozycję rynkową niż na rynku obejmującym również usługi wykonywane w ramach obowiązku świadczenia usługi publicznej, z udziałem w rynku wynoszącym prawie [80–90] % ⁽⁷¹⁾ pod względem liczby pasażerokilometrów.
- (64) Udział transportu autobusowego ⁽⁷²⁾ jest bardzo niski w porównaniu z usługami kolejowymi ⁽⁷³⁾. Co więcej, różnice w cenie (bilety autobusowe kosztują w przybliżeniu o połowę mniej niż bilety kolejowe) i czasie podróży (8 godzin względem 5 godzin lub mniej) w porównaniu z usługami kolejowymi są tak znaczące ⁽⁷⁴⁾, że usługi autobusowe wywierają bardzo ograniczoną presję konkurencyjną na usługi kolejowe.

3.2.3.1.1. Odcinek trasy Sztokholm–Öresund (STO-ORE) (połączenie bezpośrednie)

- (65) Oczekuje się, że ten odcinek trasy będzie odpowiadał za ponad [poufne] % przychodów wnioskodawcy na całej trasie w 2023 r. ⁽⁷⁵⁾ W oparciu o łączne przychody wszystkich kolejowych przewoźników pasażerskich oczekuje się, że podróże między punktami końcowymi trasy będą stanowić około [poufne] % przychodów na całej trasie. Jest to najważniejszy odcinek na tej trasie. Udział wnioskodawcy w rynku usług świadczonych w celach zarobkowych utrzymuje się na niezwykle wysokim poziomie: [80–90] % pod względem przychodów i [80–90] % pod względem liczby pasażerokilometrów w 2016 r. w porównaniu z, odpowiednio, [80–90] % (oczekiwane [80–90] % w 2023E) i [80–90] % (oczekiwane [80–90] % w 2023E), w 2022 r. Zwiększenie udziału wnioskodawcy odbywa się ze szkodą dla jedyne go innego przewoźnika komercyjnego (Snälltåget) ⁽⁷⁶⁾.
- (66) W 2023E przychody SJ w przeliczeniu na pasażerokilometr były o [poufne] niż przychody Snälltåget.

Rysunek 3

Względna różnica w przychodach SJ na pasażerokilometr w porównaniu z innymi przewoźnikami na trasie między punktami końcowymi STO-MAL-COP ⁽⁷⁷⁾ [poufne]

- (67) Udział transportu autobusowego jest bardzo niski ([0–5] % liczby pasażerów ⁽⁷⁸⁾) w porównaniu z usługami kolejowymi ⁽⁷⁹⁾. Ponadto różnice w cenie i czasie podróży w porównaniu z usługami kolejowymi są tak znaczące ⁽⁸⁰⁾ (bilety autobusowe kosztują o około połowę mniej niż bilety kolejowe, a czas podróży autobusem wynosi 8 godzin w porównaniu z 5 godzinami lub mniej pociągiem), że usługi autobusowe wywierają bardzo ograniczoną presję konkurencyjną na usługi kolejowe.
- (68) Krajowy organ ochrony konkurencji wskazuje ⁽⁸¹⁾, że na tej trasie prawdopodobnie występuje pewna presja konkurencyjna ze strony transportu lotniczego i potencjalnie zwiększająca się presja konkurencyjna ze strony tanich lotów.
- (69) Trzy linie lotnicze oferują bezpośrednie loty między sztokholmskimi portami lotniczymi Arlanda i Bromma a portami lotniczymi w regionie Öresund: Kopenhaga i Malmö. Ryanair, który wszedł na rynek w 2021 r., oferując podróże ze Sztokholmu (Arlanda i Bromma) do Malmö i Kopenhagi, opuścił rynek. W ujęciu ogólnym podróże lotnicze straciły udziały w rynku na tej trasie od 2019 r., podczas gdy udziały wnioskodawcy wzrosły ⁽⁸²⁾.
- (70) Komisja zauważa, że na rynku intermodalnym obejmującym usługi kolejowych przewozów pasażerskich świadczone w celach zarobkowych, usługi kolejowych przewozów pasażerskich świadczone w ramach obowiązku świadczenia usługi publicznej oraz transport lotniczy i autobusowy udział wnioskodawcy w rynku pod względem liczby pasażerów ⁽⁸³⁾ wynosi [40–50] %.

⁽⁷¹⁾ Obliczenia własne na podstawie oświadczenia wnioskodawcy z dnia 22 grudnia 2023 r., rys. 11.

⁽⁷²⁾ Wnioskodawca przedstawił szacunki dotyczące udziałów w rynku pod względem przychodów i argumentował, że dane na temat udziału pod względem liczby pasażerów (co Komisja uważa za dokładniejszy wskaźnik) nie były dostępne.

⁽⁷³⁾ Oświadczenie wnioskodawcy z dnia 22 grudnia 2023 r., pkt 184, rys. 109.

⁽⁷⁴⁾ Oświadczenie wnioskodawcy z dnia 22 grudnia 2023 r., pkt 154 i 155, rys. 88.

⁽⁷⁵⁾ Oświadczenie wnioskodawcy z dnia 22 grudnia 2023 r., pkt 47.

⁽⁷⁶⁾ Oświadczenie wnioskodawcy z dnia 22 grudnia 2023 r., pkt 47, rys. 12 i 13 oraz wnioszek z dnia 13 grudnia 2019 r., pkt 135, rys. 14 i 15.

⁽⁷⁷⁾ Obliczenia własne na podstawie załącznika 2 do odpowiedzi wnioskodawcy z dnia 26 kwietnia 2024 r. na wezwanie Komisji do udzielenia informacji z dnia 15 kwietnia 2024 r. i załącznika 50 do wniosku.

⁽⁷⁸⁾ Oświadczenie wnioskodawcy z dnia 22 grudnia 2023 r., rys. 157.

⁽⁷⁹⁾ Oświadczenie wnioskodawcy z dnia 22 grudnia 2023 r., pkt 184, rys. 109.

⁽⁸⁰⁾ Oświadczenie wnioskodawcy z dnia 22 grudnia 2023 r., pkt 154 i 155, rys. 88.

⁽⁸¹⁾ Odpowiedź krajowego organu ochrony konkurencji z dnia 22 marca 2024 r. na wezwanie Komisji do udzielenia informacji z dnia 1 marca 2024 r., s. 14, pkt 3.

⁽⁸²⁾ Odpowiedź krajowego organu ochrony konkurencji z dnia 22 marca 2024 r. na wezwanie Komisji do udzielenia informacji z dnia 1 marca 2024 r., s. 14, pkt 2.

⁽⁸³⁾ Oświadczenie wnioskodawcy z dnia 22 grudnia 2023 r., pkt 210, rys. 119.

- (71) Całkowity czas podróży ⁽⁸⁴⁾ jest o półtorej godziny krótszy koleją niż drogą lotniczą, co daje kolei niewielką przewagę.
- (72) Jeśli chodzi o transport lotniczy, ceny SAS ⁽⁸⁵⁾ są o około [poufne] niż ceny porównywalnych (pod względem klasy i elastyczności) biletów wnioskodawcy i gwałtownie wzrastają w miarę zbliżania się daty zakupu do daty odlotu, [poufne] ⁽⁸⁶⁾. Podobne wnioski jakościowe można wyciągnąć z porównania z Braathens (BRA) ⁽⁸⁷⁾ (rys. 23, 24 w załączniku 32 przedłożonym 21 grudnia 2023 r.). Porównanie cen z cenami, jakie oferuje Ryanair, nie ma już znaczenia, ponieważ Ryanair nie świadczy obecnie usług na tej trasie.
- (73) Ze sprawozdania KTH z 2022 r. wynika również, że średnie ceny biletów na loty między Sztokholmem a Malmö są na ogół ponad dwukrotnie wyższe niż ceny biletów kolejowych ⁽⁸⁸⁾.
- (74) Około [poufne] % biletów wnioskodawcy na tej trasie sprzedano w ciągu 15 dni przed odjazdem ⁽⁸⁹⁾. Jest to właśnie okres, w którym ceny lotów i pociągów znacznie się różnią. Schematy cenowe SAS i BRA są bardzo podobne, tak samo jak struktura cen (ale nie poziomy cen) wnioskodawcy i Snälltåget, które również są bardzo podobne. Operatorzy lotów mają inną strukturę cen i poziomy cen niż przewoźnicy kolejowi. [poufne] ⁽⁹⁰⁾. Istnieją zatem wyraźne różnice w cenach biletów kolejowych i lotniczych. Ze względu na [poufne] ceny usługi lotnicze mogą wywierać jedynie ograniczoną presję konkurencyjną na usługi kolejowe wnioskodawcy.

3.2.3.1.2. Odcinek trasy Sztokholm–Östergötland (STO-OST)

- (75) Oczekuje się, że ten odcinek trasy będzie odpowiadał za nieco poniżej [poufne] % przychodów wnioskodawcy na całej trasie w 2023 r. W oparciu o ogólne przychody wszystkich przewoźników świadczących usługi kolejowych przewozów pasażerskich na tej trasie oczekuje się, że w 2023 r. ten odcinek trasy będzie odpowiadał za około [poufne] % ⁽⁹¹⁾.
- (76) W 2016 r. udział wnioskodawcy w rynku pod względem przychodów wynosił [90–100] % ⁽⁹²⁾. Udział wnioskodawcy w przychodach wyniósł [80–90] % w 2023E, co stanowi wzrost w porównaniu z [70–80] % w 2019 r. (gdy udział Mälardalstrafik wynosił [5–10] %). Sytuacja wygląda podobnie pod względem liczby pasażerokilometrów, z udziałem wnioskodawcy w rynku wynoszącym [80–90] % ⁽⁹³⁾.
- (77) Każdego roku w latach 2019–2023E przychody SJ w przeliczeniu na pasażerokilometr były o [poufne] % wyższe niż przychody Snälltåget.

⁽⁸⁴⁾ Całkowity czas podróży definiuje się jako podróż z centrum miasta do centrum miasta, a zatem w przypadku podróży samolotem uwzględnia się podróz na lotnisko i z lotniska.

⁽⁸⁵⁾ W całej decyzji porównanie cen transportu lotniczego i kolejowego obejmuje koszty transferu do i z portu lotniczego, ponieważ, jak wskazano w sprawozdaniu KTH z 2023 r.: „Jeżeli do ceny biletu lotniczego dolicza się koszt podróży między centrum miasta (stacją kolejową) a portem lotniczym (zob. rys. 18), uzyskuje się cenę, która wyraźniej odzwierciedla cenę przejazdu między węzłami o dużej dostępności, tj. z jednego miasta do drugiego miasta” (s. 34 załącznika 12a do oświadczenia wnioskodawcy z dnia 22 grudnia 2023 r.). W odniesieniu do tych i innych tras wnioskodawca zapewnia porównanie cen z innymi przewoźnikami (na przykład SAS na rys. 17, 18 załącznika 32 do oświadczenia wnioskodawcy z 22 grudnia 2023 r.), w którym średnie ceny SJ uwzględniają jedynie odloty, obejmujące na przykład ponad 40 % biletów zakupionych na podstawie umów korporacyjnych. Oznacza to, że odjazdy SJ w przedziałach czasu na przyjazd i odjazd, które nie spełniają tego warunku, nie są uwzględnione w średniej SJ. Wydaje się jednak, że średnie dla przewoźników, z którymi SJ jest porównywany, nie są dostosowywane w podobny sposób. W związku z tym nie jest jasne, czy takie porównania są właściwe.

⁽⁸⁶⁾ Oświadczenie wnioskodawcy z dnia 22 grudnia 2023 r., załącznik 32, rys. 15, 16, 21 i 22.

⁽⁸⁷⁾ Oświadczenie wnioskodawcy z dnia 22 grudnia 2023 r., załącznik 32, rys. 23 i 24.

⁽⁸⁸⁾ Oświadczenie wnioskodawcy z dnia 22 grudnia 2023 r., pkt 292, rys. 176, 177, 178 i 179.

⁽⁸⁹⁾ Oświadczenie wnioskodawcy z dnia 22 grudnia 2023 r., pkt 238, rys. 137.

⁽⁹⁰⁾ Oświadczenie wnioskodawcy z dnia 22 grudnia 2023 r., rys. 132–136.

⁽⁹¹⁾ Oświadczenie wnioskodawcy z dnia 22 grudnia 2023 r., pkt 49.

⁽⁹²⁾ Nie jest jednak jasne, czy obejmuje to również przychody Mälardalstrafik, którego działalnością wnioskodawca zarządzał w charakterze koncesjonariusza.

⁽⁹³⁾ Oświadczenie wnioskodawcy z dnia 23 grudnia 2023 r., pkt 50, rys. 14 i 15 oraz wniosek z dnia 13 grudnia 2019 r., pkt 140, rys. 16 i 17 oraz odpowiedź wnioskodawcy z dnia 1 kwietnia 2024 r. na wezwanie Komisji do udzielenia informacji z dnia 22 marca 2024 r., załącznik 2.

Rysunek 4

Względna różnica w przychodach SJ na pasażerokilometr w porównaniu z innymi operatorami na trasie STO-OST⁽⁹⁴⁾ [poufne]

3.2.3.1.3. Odcinek trasy Hässleholm–Malmö (HAS-MAL)

- (78) Oczekuje się, że ten odcinek trasy będzie odpowiadać za [poufne] % przychodów z całej trasy, w oparciu o przychody wszystkich operatorów⁽⁹⁵⁾. Pod względem przychodów udział SJ w rynku jest bardzo mały i wynosi [0–5] % w 2023E. Öresundståg jest operatorem o zdecydowanie największym udziale w rynku ([60–70] % w 2023E), a Pågatåg zajmuje drugie miejsce z [20–30] % w 2023E. Udziały w rynku wszystkich operatorów utrzymywały się na dość stabilnym poziomie w latach 2019–2023E. Pod względem liczby pasażerokilometrów udział SJ jest mniejszy (0,3 % w 2023E), ale ogólna sytuacja pod względem jakościowym jest podobna.
- (79) Przychody SJ w przeliczeniu na pasażerokilometr na tym odcinku trasy są o [poufne] % wyższe niż w przypadku Snälltåget za każdy rok w latach 2019–2023E. Są o prawie [poufne] % wyższe niż przychody Öresundståg i Pågatåg w 2023E w przeliczeniu na pasażerokilometr, jak pokazano na rys. 5.

Rysunek 5

Względna różnica w przychodach SJ na pasażerokilometr w porównaniu z innymi operatorami na trasie HAS-MAL⁽⁹⁶⁾ [poufne]

- (80) Odcinek trasy Hässleholm–Malmö to ostatni odcinek (78 km) trasy Sztokholm–Malmö (513 km). Komisja zwraca również uwagę na spostrzeżenia przedstawione przez wnioskodawcę w odniesieniu do ostatniej części trasy (Lund/Malmö–Kopenhaga): „Konkurowanie o osoby dojeżdżające do pracy na tym odcinku trasy nie jest głównym celem SJ, ponieważ liczba pasażerów nie może być skutecznie obsługiwana w oparciu o podaż odjazdów SJ. Ponadto jeśli SJ miałby pozycjonować się jako silny gracz konkurujący o osoby dojeżdżające do pracy, dojazdy do pracy mogłyby zrównoważyć podróże na odcinkach tras na dłuższych dystansach, które są ważnym źródłem przychodów dla SJ na trasie Sztokholm–Malmö–Kopenhaga”⁽⁹⁷⁾.

3.2.3.1.4. Odcinek trasy Alvesta–Malmö (ALV-MAL)

- (81) Oczekuje się, że ten odcinek trasy będzie odpowiadać za prawie [poufne] % całkowitych przychodów z całej trasy w 2023E i prawie [poufne] % przychodów wnioskodawcy⁽⁹⁸⁾.
- (82) Udział wnioskodawcy w rynku pod względem przychodów, po uwzględnieniu operatora wykonującego obowiązek świadczenia usługi publicznej Öresundståg, nieznacznie wzrósł z [40–50] % w 2019 r. do [40–50] % w 2023E. Pod względem liczby pasażerokilometrów udział SJ zmniejszył się z [20–30] % do [20–30] % w tym okresie. Jeżeli Öresundståg zostanie wyłączony z obliczeń udziału w rynku, udział wnioskodawcy pod względem przychodów z działalności w celach zarobkowych wynosi [80–90] % rocznie w latach 2019–2023E (udział wnioskodawcy pod względem liczby pasażerokilometrów wynosi [70–80] %, przy czym minimalny udział w tym okresie wynosił [70–80] % w 2020 r.). Zarówno Öresundståg, jak i Snälltåget są zarządzane przez Transdev.
- (83) Przychody SJ na pasażera są również o [poufne] % wyższe niż w przypadku innego operatora komercyjnego (Snälltåget) i o [poufne] % wyższe od przychodów operatora wykonującego obowiązek świadczenia usługi publicznej (Öresundståg).

⁽⁹⁴⁾ Obliczenia własne na podstawie załącznika 2 do odpowiedzi wnioskodawcy z dnia 1 kwietnia 2024 r. na wezwanie Komisji do udzielenia informacji z dnia 22 marca 2024 r. i załącznika 50 do wniosku.

⁽⁹⁵⁾ Oświadczenie wnioskodawcy z dnia 23 grudnia 2023 r., pkt 51.

⁽⁹⁶⁾ Obliczenia własne na podstawie załącznika 2 do odpowiedzi wnioskodawcy z dnia 1 kwietnia 2024 r. na wezwanie Komisji do udzielenia informacji z dnia 22 marca 2024 r. oraz załącznika 3 do odpowiedzi wnioskodawcy z dnia 24 czerwca 2024 r. na wezwanie Komisji do udzielenia informacji z dnia 3 czerwca 2024 r.

⁽⁹⁷⁾ Wniosek, pkt 348.

⁽⁹⁸⁾ Oświadczenie wnioskodawcy z dnia 22 grudnia 2023 r., pkt 53.

Rysunek 6

Względna różnica w przychodach SJ na pasażerokilometr w porównaniu z innymi operatorami na trasie ALV-MAL⁽⁹⁹⁾ [poufne]

3.2.3.1.5. Odcinek trasy Lund–Malmö/Kopenhaga LUN/MAL-COP

- (84) Na tym odcinku trasy obecność wnioskodawcy stanowi bardzo mały ([0–5] % udział pod względem przychodów i liczby pasażerów)⁽¹⁰⁰⁾.
- (85) Niemniej jednak w 2023E przychody na pasażera z usług wnioskodawcy świadczonych w celach zarobkowych (tj. z wyłączeniem ruchu SJ w okresie obowiązywania umowy o świadczenie usługi publicznej przez Öresundståg) były [poufne] niż w 2016 r. i [poufne] od 2019 r., [poufne]⁽¹⁰¹⁾.

3.2.3.1.6. Odcinek trasy Linköping–Norrköping LIN-NOR

- (86) Udział wnioskodawcy na tym odcinku trasy jest niższy niż [0–5] % zarówno pod względem przychodów, jak i liczby pasażerów. Operator wykonujący obowiązek świadczenia usługi publicznej Östgötatrafiken ma [90–100] % udziału w liczbie pasażerów i przychodach na tym odcinku trasy⁽¹⁰²⁾.
- (87) Östgötatrafiken wykonuje umowy o świadczenie usługi publicznej, które jako tzw. umowy o produkcję⁽¹⁰³⁾ przewidują wynagrodzenie za działalność, w przypadku której sprzedają biletów, w tym ustalaniem cen biletów, zarządza podmiot zamawiający⁽¹⁰⁴⁾.
- (88) Zdolność operatora wykonującego obowiązek świadczenia usługi publicznej do wywierania presji konkurencyjnej na usługi świadczone w celach zarobkowych wiąże się z stopniem podobieństwa odpowiednich usług. Na przykład model biznesowy operatora wykonującego obowiązek świadczenia usługi publicznej Östgötatrafiken koncentruje się na krótkich odległościach i międzymiastowych dojazdach do pracy w regionie Östergötland i polega na oferowaniu biletów łączonych umożliwiających przejazd pociągiem, autobusem miejskim i tramwajem⁽¹⁰⁵⁾. Natomiast model biznesowy Öresundståg opiera się na wspólnym regionalnym systemie kolejowym z połączeniami kolejowymi w Szwecji i Danii, w tym na połączeniami między Malmö a Kopenhagą przez most Öresund⁽¹⁰⁶⁾. W porównaniu z operatorem komercyjnym oferującym połączenia kolejowe między miastami model biznesowy Öresundståg prawdopodobnie będzie postrzegany jako bardziej zbliżona opcja alternatywna niż w przypadku modelu Östgötatrafiken (w ich odpowiednich obszarach geograficznych), którego model biznesowy może wydawać się bardziej komplementarny.
- (89) Przychody wnioskodawcy w przeliczeniu na pasażera⁽¹⁰⁷⁾ są [poufne] niż przychody innych operatorów w latach 2016–2023E, [poufne]⁽¹⁰⁸⁾.

Wnioski STO-ORE

- (90) Podobnie jak w opinii⁽¹⁰⁹⁾ z 2019 r., w odpowiedzi na wezwanie Komisji do udzielenia informacji krajowy organ ochrony konkurencji stwierdza, że „presja konkurencyjna wywierana na daną trasę nadal istnieje w takim stopniu, że SJ nie jest w stanie działać z całkowitą niezależnością w zakresie ustalania cen, ale organ ochrony konkurencji nie uważa, że presja konkurencyjna – która może być nawet słabsza niż ostatnio – jest wystarczająco wysoka do stwierdzenia, że trasa bezpośrednio podlega konkurencji”⁽¹¹⁰⁾.

⁽⁹⁹⁾ Obliczenia własne na podstawie załącznika 2 do odpowiedzi wnioskodawcy z dnia 1 kwietnia 2024 r. na wezwanie Komisji do udzielenia informacji z dnia 22 marca 2024 r. oraz załącznika 3 do odpowiedzi wnioskodawcy z dnia 24 czerwca 2024 r. na wezwanie Komisji do udzielenia informacji z dnia 3 czerwca 2024 r.

⁽¹⁰⁰⁾ Oświadczenie wnioskodawcy z dnia 22 grudnia 2023 r., pkt 137, rys. 75 i 76.

⁽¹⁰¹⁾ Obliczenia własne na podstawie załącznika 23 do odpowiedzi wnioskodawcy z dnia 22 grudnia 2023 r. na wezwanie Komisji do udzielenia informacji z dnia 10 maja 2023 r. i załącznika 51 do wniosku.

⁽¹⁰²⁾ Oświadczenie wnioskodawcy z dnia 22 grudnia 2023 r., pkt 143, rys. 82 i 83.

⁽¹⁰³⁾ Odpowiedź wnioskodawcy z dnia 1 kwietnia 2024 r. na wezwanie Komisji do udzielenia informacji z dnia 22 marca 2024 r., załącznik 1.

⁽¹⁰⁴⁾ Odpowiedź wnioskodawcy z dnia 1 kwietnia 2024 r. na wezwanie Komisji do udzielenia informacji z dnia 22 marca 2024 r., pkt 38.

⁽¹⁰⁵⁾ <https://www.ostgotatrafiken.se/>.

⁽¹⁰⁶⁾ <https://www.oresundstag.se/en/about-oresundstag/who-are-we/>.

⁽¹⁰⁷⁾ Obliczenia własne na podstawie załącznika 23 przedłożonego w dniu 22 grudnia 2023 r. i załącznika 51 do wniosku.

⁽¹⁰⁸⁾ Może to częściowo wynikać z metody zastosowanej do oszacowania liczby pasażerów Snälltåget w porównaniu z metodą zastosowaną do oszacowania przychodów, która „zmniejsza zakładaną liczbę pasażerów Snälltåget” (odpowiedź wnioskodawcy z dnia 23 czerwca 2024 r. na wezwanie Komisji do udzielenia informacji z dnia 3 czerwca 2024 r., s. 37).

⁽¹⁰⁹⁾ Stanowisko krajowego organu ochrony konkurencji, s. 14.

⁽¹¹⁰⁾ Odpowiedź krajowego organu ochrony konkurencji z dnia 22 marca 2024 r. na wezwanie Komisji do udzielenia informacji z dnia 1 marca 2024 r., s. 14, pkt 4.

- (91) Na rynku obejmującym zarówno usługi kolejowych przewozów pasażerskich świadczone w celach zarobkowych, jak i usługi kolejowych przewozów pasażerskich świadczone w ramach obowiązku świadczenia usługi publicznej, wnioskodawca ma wysoki udział w rynku wynoszący [50–60] % pod względem liczby pasażerokilometrów na całej trasie oraz wysoki udział w rynku na najważniejszych odcinkach trasy. Udziały SJ w rynku są niskie tylko na trzech odcinkach trasy (HAS-MAL, LUN-MAL-COP i LIN-NOR), które mają dla wnioskodawcy bardzo ograniczone znaczenie pod względem ekonomicznym. Udziały wnioskodawcy w rynku są jeszcze wyższe na rynku usług kolejowych przewozów pasażerskich świadczonych w celach zarobkowych.
- (92) Ponadto przewoźnicy autobusowi i operatorzy lotniczy mają ograniczony udział w rynku i odmienne cechy oferty. W konsekwencji nie wywierają oni na wnioskodawcę wystarczającej presji konkurencyjnej. Nawet jeśli poziom presji konkurencyjnej może nie być identyczny na poszczególnych odcinkach trasy, przy uwzględnieniu znaczenia każdego z odcinków tras, wnioskodawca jest w stanie działać niezależnie od innych przewoźników oferujących usługi kolejowych przewozów pasażerskich w stopniu wystarczającym, aby jego działalność nie została uznana za podlegającą wystarczającej presji konkurencyjnej.
- (93) W świetle przeanalizowanych powyżej czynników i przy uwzględnieniu faktu, że konkurencja międzygałęziowa wywiera ograniczoną presję konkurencyjną, Komisja nie może stwierdzić, że działalność polegająca na świadczeniu usług kolejowych przewozów pasażerskich w celach zarobkowych na trasie Sztokholm–Öresund podlega bezpośrednio konkurencji.

3.2.3.2. Sztokholm–Göteborg (STO-GOT)

- (94) Trasa ta ogółem odpowiadała za [poufne] % przychodów wnioskodawcy z usług kolejowych przewozów pasażerskich świadczonych w celach zarobkowych w 2016 r. i wielkość ta nieznacznie spadła do [poufne] % w 2023E⁽¹¹¹⁾. Obok trasy Sztokholm–Öresund jest to jedna z dwóch najważniejszych tras dla wnioskodawcy. Trasa ta odpowiada za [poufne] %⁽¹¹²⁾ jego zysków.
- (95) Przewoźnikami komercyjnymi na tej trasie są wnioskodawca, MTR i FlixTrain (połączenie bezpośrednie). W styczniu 2024 r. FlixTrain zaprzestał eksploatacji pociągów na trasie między Sztokholmem a Göteborgiem. Usługi kolejowych przewozów pasażerskich zapewniane w ramach obowiązku świadczenia usługi publicznej są świadczone na różnych odcinkach trasy.
- (96) Sytuację na rynku obejmującym zarówno usługi kolejowych przewozów pasażerskich świadczone w celach zarobkowych, jak i usługi kolejowych przewozów pasażerskich świadczone w ramach obowiązku świadczenia usługi publicznej, opisano w następujących motywach.
- (97) W ujęciu ogólnym udział wnioskodawcy w rynku pod względem przychodów spadł z [80–90] % w 2019 r. do [80–90] % w 2023E. Pod względem liczby pasażerokilometrów jego udział spadł z [70–80] % do [70–80] % w tym samym okresie⁽¹¹³⁾. Dla porównania udział w rynku drugiego głównego przewoźnika na tej trasie – MTR – w 2023E wyniósł [10–20] % zarówno pod względem przychodów, jak i liczby pasażerokilometrów⁽¹¹⁴⁾.
- (98) W sprawozdaniu KTH z 2022 r.⁽¹¹⁵⁾ wskazano, że pociągi pospieszne SJ systematycznie realizują około połowy odjazdów na trasie Sztokholm–Göteborg (w obu kierunkach) z najniższym średnim czasem podróży. Łącznie z pociągiem regionalnym SJ wnioskodawca realizuje około 70 % odjazdów na tej trasie.
- (99) Przychody SJ w przeliczeniu na pasażerokilometr są o ponad [poufne] % wyższe niż przychody MTR, drugiego głównego przewoźnika komercyjnego, i znacznie wyższe niż w przypadku Västtrafik i FlixTrain [poufne].[poufne]

⁽¹¹¹⁾ Oświadczenie wnioskodawcy z dnia 22 grudnia 2023 r., pkt 42, rys. 6 i wniosek z dnia 13 grudnia 2019 r., pkt 129, rys. 8.

⁽¹¹²⁾ Oświadczenie wnioskodawcy z dnia 22 grudnia 2023 r., rys. 7, s. 14 i obliczenia Komisji dotyczące udziału w czterech głównych trasach, na których wnioskodawca osiąga zyski.

⁽¹¹³⁾ Odpowiedź wnioskodawcy z dnia 1 kwietnia 2024 r. na wezwanie Komisji do udzielenia informacji z dnia 22 marca 2024 r., załącznik 2.

⁽¹¹⁴⁾ Tamże.

⁽¹¹⁵⁾ Oświadczenie wnioskodawcy z dnia 22 grudnia 2023 r., pkt 290, rys. 173.

Rysunek 7

Względna różnica przychodów SJ na pasażerokilometr w porównaniu z innymi operatorami na całej trasie STO-GOT ⁽¹¹⁶⁾ [poufne]

- (100) Ceny biletów MTR w drugiej i pierwszej klasie są niższe niż ceny odpowiadających im klas biletów SJ. [poufne]
- (101) Skumulowany rozkład biletów sprzedanych przez wnioskodawcę na podróż bezpośrednią na trasie STO-GOT do momentu odjazdu ⁽¹¹⁷⁾ pokazuje, że 60 dni przed odjazdem wnioskodawca sprzedał nieco ponad [poufne] % biletów na podróż, a 22 dni przed odjazdem sprzedał około [poufne] % biletów. W związku z tym w okresie 22–60 dni przed odjazdem sprzedano około [poufne] % biletów wnioskodawcy. Z tego odsetka [poufne] % wnioskodawca uwzględnił ceny MTR, chyba że oczekuje się, że bilety zostaną wyprzedane. Ponadto wydaje się, że bilety w klasie biznesowej i rozszerzonej klasie ekonomicznej są częściej sprzedawane w okresie do 22 dni przed odlotem (w porównaniu z biletami w klasie ekonomicznej) ⁽¹¹⁸⁾. Biorąc pod uwagę dość stabilną różnicę cen między wnioskodawcą a MTR, o czym wspomniano powyżej, nie jest jasne, czy ceny MTR mają rzeczywisty wpływ na zachowanie wnioskodawcy.
- (102) We wniosku ⁽¹¹⁹⁾ zawarto dodatkowe porównanie cen, w którym średnie ceny biletów dla SJ, MTR i linii lotniczych przedstawiono według przedziałów czasu na odjazd/odlot. [poufne]
- (103) Wnioskodawca podkreśla, że analizuje strategię cenową MTR w celu dostosowania swojej strategii ⁽¹²⁰⁾. [poufne].
- (104) Natomiast w przypadku wcześniejszych zakupów biletów ⁽¹²¹⁾ wydaje się, że wnioskodawca jest w stanie ustalać swoje ceny w bardzo dużym stopniu niezależnie od przewoźników lotniczych, zbliżając je do cen MTR, ale nadal [poufne] niż MTR w większości przedziałów czasu.
- (105) Średnia dzienna liczba odjazdów pociągu dużej prędkości wnioskodawcy ze Sztokholmu do Göteborga między tygodniem 16 a 19 wynosi 15 ⁽¹²²⁾ w porównaniu z 9 odjazdami w przypadku MTR. Ponadto na tej trasie wnioskodawca obsługuje średnio 8 pociągów regionalnych. MTR obsługuje taką samą średnią liczbę odjazdów ze Sztokholmu do Göteborga, ale wnioskodawca posiada średnio 16 pociągów dużej prędkości i 10 pociągów regionalnych. W związku z tym oferta wnioskodawcy jest znacznie szersza i pokrywa więcej pór dnia w porównaniu z MTR.
- (106) Inne środki transportu, takie jak autobusy lub pociągi regionalne, mogą mieć stosunkowo bliski czas odjazdu w stosunku do pociągów dużej prędkości wnioskodawcy, ale ze względu na swoją charakterystykę i czas podróży nie są porównywalne z pociągami dużej prędkości. W przypadku podróży lotniczych, aby dotrzeć na czas na lot, pasażer musi w rzeczywistości wyruszyć znacznie wcześniej niż jest to wymagane w przypadku pociągów lub autobusów, a zatem nie można bezpośrednio porównywać tych usług.
- (107) W ujęciu ogólnym skala działalności i zdolność do wykorzystania większej liczby przedziałów czasu na odjazd i przyjazd ogranicza presję konkurencyjną ze strony MTR na tej trasie.
- (108) Ceny FlixTrain są znacznie niższe niż ceny SJ. [poufne] ⁽¹²³⁾. Z uwagi na bardzo niskie częstotliwości kursów ⁽¹²⁴⁾ FlixTrain i podstawowy poziom komfortu ⁽¹²⁵⁾ usługi FlixTrain są ukierunkowane na bardzo specyficzną grupę klientów, odmienną od klientów wnioskodawcy. Na przykład klienci FlixTrain postrzegają cenę biletu jako ważniejszy czynnik decydujący o wyborze przewoźnika niż klienci wnioskodawcy ⁽¹²⁶⁾, co sugeruje istnienie segmentacji rynku, która chroni wnioskodawcę przed bezpośrednią presją konkurencyjną tego podmiotu.

⁽¹¹⁶⁾ Obliczenia własne na podstawie załącznika 2 do odpowiedzi wnioskodawcy z dnia 1 kwietnia 2024 r. na wezwanie Komisji do udzielenia informacji z dnia 22 marca 2024 r.

⁽¹¹⁷⁾ Oświadczenie wnioskodawcy z dnia 22 grudnia 2023 r., pkt 244, rys. 144.

⁽¹¹⁸⁾ Oświadczenie wnioskodawcy z dnia 22 grudnia 2023 r., pkt 244, rys. 145.

⁽¹¹⁹⁾ Wniosek z dnia 13 grudnia 2019 r., pkt 309, rys. 78 i 80.

⁽¹²⁰⁾ Wniosek z dnia 13 grudnia 2019 r., pkt 144.

⁽¹²¹⁾ Wniosek z dnia 13 grudnia 2019 r., rys. 80 i 81.

⁽¹²²⁾ Oświadczenie wnioskodawcy z dnia 22 grudnia 2023 r., załącznik 27c.

⁽¹²³⁾ Oświadczenie wnioskodawcy z dnia 22 grudnia 2023 r., pkt 94, rys. 49.

⁽¹²⁴⁾ Oświadczenie wnioskodawcy z dnia 22 grudnia 2023 r., załącznik 27c.

⁽¹²⁵⁾ Oświadczenie wnioskodawcy z dnia 22 grudnia 2023 r., pkt 96.

⁽¹²⁶⁾ Oświadczenie wnioskodawcy z dnia 22 grudnia 2023 r., pkt 98.

- (109) Jeśli chodzi o wchodzenie na rynek i wychodzenie z niego, na przestrzeni ostatnich lat na rynku STO-GOT obserwowano pewną aktywność. Blå Tåget opuścił rynek latem 2019 r. z powodu braku rentowności⁽¹²⁷⁾. Krajowy organ ochrony konkurencji postrzega to wyjście z rynku jako możliwe ograniczenie konkurencji na tej trasie⁽¹²⁸⁾. MTR wszedł na rynek w 2015 r.⁽¹²⁹⁾, ale opuszcza rynek w 2024 r. w następstwie transakcji sprzedaży przedsiębiorstwa fińskiej spółce państwowej VR Group. Według bazy danych Moody's Orbis MTR Express (Sweden) AB, spółka zależna grupy MTR prowadząca działalność na tej trasie zgłaszała straty każdego roku w latach 2015–2022 (ostatni dostępny rok w bazie danych w momencie przeglądania danych).
- (110) FlixTrain otrzymał przedziały czasu na trzy odjazdy dziennie na tej trasie, począwszy od wiosny 2020 r., ale wszedł na rynek w maju 2021 r. Jego udział w rynku był bardzo niski. FlixTrain kierował swoją ofertę głównie do pasażerów zwracających uwagę na cenę i podróżujących w celach rekreacyjnych oraz korzystających z niskich cen biletów⁽¹³⁰⁾. Na początku 2024 r. FlixTrain odwołał na czas nieokreślony wszystkie odjazdy na tej trasie⁽¹³¹⁾.
- (111) Drugi operator, Västtrafik AB, należy do regionu Västra Götaland, a jego udział w rynku pozostał bardzo niski, a nawet zmniejszył się na przestrzeni czasu.
- (112) Komisja zauważa, że sytuacja na rynku wyłącznie usług kolejowych przewozów pasażerskich świadczonych w celach zarobkowych jest bardzo podobna do sytuacji opisanej w motywie 95, ponieważ usługi wykonywane w ramach obowiązku świadczenia usługi publicznej stanowią [0–5] % pod względem przychodów i [0–5] % pod względem liczby pasażerokilometrów.
- (113) Udział transportu autobusowego jest bardzo niski ([0–5] %) w porównaniu z usługami kolejowymi⁽¹³²⁾. Co więcej, różnice w czasie podróży (od 6 do 7 godzin względem około 3 godzin) w porównaniu z usługami kolejowymi są tak znaczące⁽¹³³⁾, że nie wydaje się, aby wywierał on znaczącą presję konkurencyjną na usługi kolejowe.

3.2.3.2.1. Odcinek trasy Sztokholm–Göteborg (STO-GOT) (połączenie bezpośrednie)

- (114) Połączenie bezpośrednie na trasie STO-GOT jest zdecydowanie najważniejszym odcinkiem trasy na rynku i odpowiada za ponad [poufne] % przychodów wnioskodawcy na tej trasie i ogółem⁽¹³⁴⁾. Oznacza to, że ogólna analiza przeprowadzona powyżej daje dokładny obraz również tego odcinka trasy. Wnioskodawca przedstawił jednak dalsze zdezagregowane dane dotyczące w szczególności ruchu między punktami końcowymi trasy. Zgodnie z tymi danymi udział w przychodach wnioskodawcy na tym odcinku trasy wzrósł z [70–80] % w 2016 r. do [80–90] % w 2023E (i zmniejszył się z [70–80] % do [70–80] % pod względem liczby pasażerokilometrów). Udział MTR pozostaje dość stabilny na znacznie niższym poziomie (udział w rynku wynoszący [10–20] % pod względem przychodów i [20–30] % pod względem liczby pasażerokilometrów w 2023E⁽¹³⁵⁾), a FlixTrain zwiększył w niewielkim stopniu udział w rynku, który zmniejsza się w 2023E w porównaniu z 2021 r. Västtrafik nie obsługuje tego odcinka trasy.
- (115) Trzy przedsiębiorstwa lotnicze oferują loty między sztokholmskimi portami lotniczymi Arlanda i Bromma a portem lotniczym w Göteborgu. Całkowity czas podróży jest podobny w przypadku transportu kolejowego i lotniczego.
- (116) Komisja zauważa, że na rynku intermodalnym obejmującym usługi kolejowych przewozów pasażerskich świadczone w celach zarobkowych, usługi kolejowych przewozów pasażerskich świadczone w ramach obowiązku świadczenia usługi publicznej oraz transport lotniczy i autobusowy udział wnioskodawcy w rynku pod względem liczby pasażerów⁽¹³⁶⁾ wynosi [60–70] %.

⁽¹²⁷⁾ Odpowiedź krajowego organu ochrony konkurencji z dnia 22 marca 2024 r. na wezwanie Komisji do udzielenia informacji z dnia 1 marca 2024 r., s. 4, pkt 4.

⁽¹²⁸⁾ Odpowiedź krajowego organu ochrony konkurencji z dnia 22 marca 2024 r. na wezwanie Komisji do udzielenia informacji z dnia 1 marca 2024 r., s. 15, pkt 2.

⁽¹²⁹⁾ Wniosek z dnia 13 grudnia 2019 r., pkt 144.

⁽¹³⁰⁾ Oświadczenie wnioskodawcy z dnia 22 grudnia 2023 r., pkt 13.

⁽¹³¹⁾ Odpowiedź krajowego organu ochrony konkurencji z dnia 22 marca 2024 r. na wezwanie Komisji do udzielenia informacji z dnia 1 marca 2024 r., s. 4, pkt 2.

⁽¹³²⁾ Oświadczenie wnioskodawcy z dnia 22 grudnia 2023 r., pkt 185, rys. 110.

⁽¹³³⁾ Oświadczenie wnioskodawcy z dnia 22 grudnia 2023 r., pkt 159 i 160, rys. 91.

⁽¹³⁴⁾ Oświadczenie wnioskodawcy z dnia 22 grudnia 2023 r., pkt 58.

⁽¹³⁵⁾ Oświadczenie wnioskodawcy z dnia 22 grudnia 2023 r., pkt 59, rys. 22 i 23.

⁽¹³⁶⁾ Oświadczenie wnioskodawcy z dnia 22 grudnia 2023 r., pkt 211, rys. 120.

- (117) Jeśli chodzi o transport lotniczy, ceny biletów SAS są około [poufne] niż porównywalnych (pod względem klasy i elastyczności) biletów [poufne] ⁽¹³⁷⁾. Podobne wnioski jakościowe można wyciągnąć z porównania z BRA ⁽¹³⁸⁾. Jeśli chodzi o porównanie cen z Ryanair, nie jest jasne, w jakim stopniu takie porównanie jest właściwe, zważywszy na fakt, że połączenie na tej trasie wydaje się dostępne tylko w sezonie letnim.
- (118) Ze sprawozdania KTH z 2022 r. wynika również, że średnie ceny biletów na loty między Sztokholmem a Göteborgiem są na ogół ponad dwukrotnie wyższe niż ceny biletów kolejowych ⁽¹³⁹⁾.
- (119) Około [poufne] % biletów wnioskodawcy na trasie sprzedano w ciągu 15 dni przed odjazdem ⁽¹⁴⁰⁾. Jest to właśnie okres, w którym ceny lotów i pociągów różnią się od siebie. Schematy cenowe SAS i BRA są bardzo podobne, tak samo jak struktura cen (ale nie poziomy cen) wnioskodawcy i MTR, które również są bardzo podobne. Struktura cen i poziomy cen operatorów lotniczych różnią się jednak znacząco od struktury i poziomów cen przewoźników kolejowych. Ponadto istnieją wyraźne różnice pod względem doświadczenia pasażerów i charakterystyki każdego rodzaju transportu. Podsumowując, wskazuje to, że połączenia lotnicze nie wywierają znaczącej presji konkurencyjnej na transport kolejowy między Sztokholmem a Göteborgiem.

3.2.3.2.2. Odcinek trasy Sztokholm–Skövde (STO-SKO)

- (120) Odcinek trasy STO-SKO odpowiada za około [poufne] % przychodów SJ, jak również ogólnych przychodów na całej trasie w 2023 r. ⁽¹⁴¹⁾
- (121) Wnioskodawca zwiększył udział w rynku pod względem przychodów między 2016 r. ([70–80] %) a 2023E ([80–90] %) w stosunku pozostałych dwóch operatorów (MTR i FlixTrain). Västtrafik nie obsługuje tego odcinka trasy. Udział wnioskodawcy pod względem liczby pasażerokilometrów również wzrósł z [70–80] % w 2016 r. do [80–90] % w 2023E ⁽¹⁴²⁾.

3.2.3.2.3. Odcinek trasy Skövde–Göteborg (SKO-GOT)

- (122) Trzecim najważniejszym odcinkiem trasy jest odcinek Skövde–Göteborg, który odpowiada za prawie [poufne] % całkowitych przychodów na tej trasie. Na tym odcinku trasy udział wnioskodawcy w rynku wynosi [70–80] % pod względem przychodów i [60–70] % pod względem liczby pasażerokilometrów ⁽¹⁴³⁾.

Wnioski: trasa Sztokholm–Göteborg

- (123) Krajowy organ ochrony konkurencji uważa ⁽¹⁴⁴⁾, że od czasu wydania opinii z 2019 r. presja konkurencyjna się nie zmniejszyła. Jego zdaniem oprócz konkurencji ze strony MTR prawdopodobne jest, że obaj nowi operatorzy, FlixTrain i Ryanair, zwiększają presję konkurencyjną na tej trasie. Krajowy organ ochrony konkurencji stwierdza ⁽¹⁴⁵⁾, że trasę nadal uznaje się za bezpośrednio podlegającą konkurencji pomimo wysokich udziałów wnioskodawcy w rynku.
- (124) Komisja zauważa, że wnioskodawca posiada bardzo wysokie i raczej stabilne udziały w rynku na całej trasie i na najważniejszych odcinkach trasy oraz że jego udziały w rynku są czterokrotnie wyższe niż udziały jego bezpośredniego konkurenta MTR. Komisja odnotowuje również niskie udziały w rynku FlixTrain i niedawne anulowanie wszystkich odjazdów, a także wyjście z rynku przez Bla Taget.
- (125) Ponadto z analizy dowodów dotyczących odcinków trasy i całej trasy Sztokholm–Göteborg wynika, że niezależnie od tego, czy operatorzy objęci obowiązkiem świadczenia usługi publicznej będą brani pod uwagę, wnioskodawca jest w stanie stosować strukturę cen i utrzymać znaczną marżę cenową w odniesieniu do innych przewoźników komercyjnych i operatorów wykonujących obowiązek świadczenia usługi publicznej na przestrzeni czasu, nie dostrzegając przy tym znaczącego wpływu na swój udział w rynku.

⁽¹³⁷⁾ Oświadczenie wnioskodawcy z dnia 22 grudnia 2023 r., załącznik 32, rys. 57, 58, 65 i 66.

⁽¹³⁸⁾ Oświadczenie wnioskodawcy z dnia 22 grudnia 2023 r., załącznik 32, rys. 67 i 68.

⁽¹³⁹⁾ Oświadczenie wnioskodawcy z dnia 22 grudnia 2023 r., pkt 292, rys. 176, 177, 178 i 179.

⁽¹⁴⁰⁾ Oświadczenie wnioskodawcy z dnia 22 grudnia 2023 r., rys. 144.

⁽¹⁴¹⁾ Oświadczenie wnioskodawcy z dnia 22 grudnia 2023 r., pkt 60.

⁽¹⁴²⁾ Oświadczenie wnioskodawcy z dnia 22 grudnia 2023 r., pkt 61, rys. 24 i 25 oraz wniosek z dnia 13 grudnia 2019 r., pkt 151, rys. 22 i 23.

⁽¹⁴³⁾ Załącznik 1 do odpowiedzi krajowego organu ochrony konkurencji z dnia 22 marca 2023 r. na wezwanie Komisji do udzielenia informacji z dnia 1 marca 2024 r.

⁽¹⁴⁴⁾ Odpowiedź krajowego organu ochrony konkurencji z dnia 22 marca 2024 r. na wezwanie Komisji do udzielenia informacji z dnia 1 marca 2024 r., s. 4, pkt 4.

⁽¹⁴⁵⁾ Odpowiedź krajowego organu ochrony konkurencji z dnia 22 marca 2024 r. na wezwanie Komisji do udzielenia informacji z dnia 1 marca 2024 r., s. 4, pkt 5.

- (126) Przewoźnicy autobusowi i operatorzy lotniczy mają ograniczony udział w rynku i cechy charakterystyczne ich ofert są odmienne, co oznacza, że nie wywierają wystarczającej presji konkurencyjnej na wnioskodawcę. Opuszczenie trasy Sztokholm–Göteborg przez Ryanair budzi dalsze wątpliwości co do presji konkurencyjnej wywieranej przez przedsiębiorstwa lotnicze na wnioskodawcę. Nawet jeśli poziom presji konkurencyjnej może nie być identyczny na poszczególnych odcinkach trasy, przy uwzględnieniu znaczenia każdego z odcinka trasy, wnioskodawca jest w stanie działać niezależnie od innych przewoźników oferujących usługi kolejowych przewozów pasażerskich w stopniu wystarczającym, aby jego działalność nie została uznana za podlegającą wystarczającej presji konkurencyjnej.
- (127) W świetle tych czynników i przy uwzględnieniu faktu, że konkurencja międzygałęziowa nie wywiera presji konkurencyjnej na SJ, Komisja nie może stwierdzić, że działalność polegająca na świadczeniu usług kolejowych przewozów pasażerskich w celach zarobkowych na trasie Sztokholm–Göteborg podlega bezpośrednio konkurencji.

3.2.3.3. Göteborg–Malmö

- (128) Trasa ta jest trzecią najważniejszą trasą w Szwecji. Dla SJ trasa ta ma istotnie mniejsze znaczenie niż dwie poprzednie główne trasy z punktu widzenia przychodów i rentowności, ponieważ odpowiada za [poufne] % łącznych przychodów ⁽¹⁴⁶⁾ wnioskodawcy i [poufne] % jego zysków ⁽¹⁴⁷⁾.
- (129) Na całej trasie udział wnioskodawcy w rynku wyraźnie spadł zarówno pod względem przychodów ([10–20] % w 2023E), jak i liczby pasażerokilometrów ([10–20] % w 2023E). W przypadku pozostałych dwóch operatorów wykonujących obowiązek świadczenia usługi publicznej Pågatåg również odnotował spadek udziału w rynku, natomiast Öresundståg wyraźnie zwiększył swoją obecność na tej trasie. Obecność MTR na tym rynku była jedynie formalna. Wnioskodawca wycofał się z tej trasy w kwietniu 2012 r., ale wznowił działalność w grudniu 2013 r. ze zmodernizowaną usługą o krótszym czasie podróży. Wnioskodawca wykonywał umowę o świadczenie usługi publicznej Öresundstågen w latach 2021 i 2022. Umowa o świadczenie usługi publicznej miała wygasnąć w 2030 r., ale została przedwcześnie rozwiązana w grudniu 2022 r. za porozumieniem stron ze względu na zmiany warunków eksploatacji. W latach 2021 i 2022 wnioskodawca nie podlegał konkurencji na dwóch ważnych odcinkach trasy i ogólnie podlegał ograniczonej konkurencji. Udział wnioskodawcy w rynku wynosił prawie [60–70] % w 2021 r. i [60–70] % w 2022 r. pod względem przychodów oraz [50–60] % w 2021 r. i [60–70] % w 2022 r. pod względem liczby pasażerokilometrów. Transdev przejął tę umowę o świadczenie usługi publicznej, w przypadku której ceny biletów i liczba odjazdów są w dużym stopniu uregulowane.
- (130) W sprawozdaniu KTH z 2022 r. wskazano ⁽¹⁴⁸⁾, że pociągi pospieszne SJ realizowały prawie jedną trzecią odjazdów na odcinku trasy MAL-GOT (w obu kierunkach) w 2019 r., a w 2022 r. liczba ta spadła do jednej piątej. Liczba odjazdów Öresundståg nie zmieniła się tym okresie. Pociągi pospieszne SJ zapewniały najkrótszy średni czas podróży.
- (131) Jak pokazano na rys. 8, przychody wnioskodawcy w przeliczeniu na pasażerokilometr są wyższe niż przychody pozostałych przewoźników.

Rysunek 8

Względna różnica przychodów SJ na pasażerokilometr w porównaniu z innymi operatorami na całej trasie GOT-MAL ⁽¹⁴⁹⁾ [poufne]

- (132) Komisja zauważa, że na rynku wyłącznie usług kolejowych przewozów pasażerskich świadczonych w celach zarobkowych wnioskodawca nie ma żadnego konkurenta.

⁽¹⁴⁶⁾ Oświadczenie wnioskodawcy z dnia 22 grudnia 2023 r., rys. 6, s. 13.

⁽¹⁴⁷⁾ Oświadczenie wnioskodawcy z dnia 22 grudnia 2023 r., rys. 7, s. 14 oraz obliczenia Komisji dotyczące udziału w czterech głównych trasach, na których wnioskodawca osiąga zyski.

⁽¹⁴⁸⁾ Oświadczenie wnioskodawcy z dnia 22 grudnia 2023 r., pkt 290, rys. 173.

⁽¹⁴⁹⁾ Obliczenia własne na podstawie załącznika 2 do odpowiedzi wnioskodawcy z dnia 1 kwietnia 2024 r. na wezwanie Komisji do udzielenia informacji z dnia 22 marca 2024 r.

(133) Udział transportu autobusowego jest niski ([10–20] %) w porównaniu z usługami kolejowymi ⁽¹⁵⁰⁾. Cena i czas podróży są porównywalne z usługami przewozów kolejowych wykonywanych w ramach obowiązku świadczenia usługi publicznej, ale usługa wnioskodawcy jest nadal znacznie szybsza (2 godziny i 35 min względem 3 godzin lub 3 godzin i 25 min) i droższa (w przybliżeniu od 30 % do 100 %) niż usługi autobusowe w przypadku biletów zakupionych w okresie od 0 do 14 dni przed odjazdem ⁽¹⁵¹⁾. W rezultacie usługi autobusowe mogą wywierać pewną presję konkurencyjną na tej trasie.

3.2.3.3.1. Odcinek trasy Göteborg–Malmö GOT-MAL (połączenie bezpośrednie)

(134) Oczekuje się, że podróże między punktami końcowymi trasy będą odpowiadać za około [poufne] % przychodów ogółem na tej trasie w 2023 r.

(135) W odniesieniu do podróży między punktami końcowymi trasy (które odpowiadają za [poufne] % przychodów wnioskodawcy i za [poufne] % przychodów ogółem ⁽¹⁵²⁾) udział wnioskodawcy w rynku w 2023 r. wynosił [20–30] % zarówno pod względem przychodów, jak i liczby pasażerokilometrów ⁽¹⁵³⁾.

(136) Öresundståg ustala ceny stałe niezależnie od wcześniejszego czasu zakupu względem daty odjazdu ⁽¹⁵⁴⁾. Umowa o świadczenie usługi publicznej jest umową produkcyjną, która przewiduje wynagrodzenie za działalność i w przypadku której sprzedają biletów, w tym ustalaniem cen biletów, zarządza podmiot zamawiający ⁽¹⁵⁵⁾. W związku z tym Öresundståg nie jest uprawniony do stosowania bardziej złożonej struktury cen ani do podejmowania innych działań, które umożliwiłyby mu skuteczniejsze konkurowanie na rynku jako przewoźnikowi komercyjnemu. [poufne].

3.2.3.3.2. Odcinek trasy Göteborg–Halmstad (GOT-HAL)

(137) Oczekuje się, że ten odcinek trasy będzie odpowiadać za około [poufne] % przychodów wnioskodawcy na całej trasie i około [poufne] % całkowitych przychodów. Udział w rynku wynosi prawie [10–20] % pod względem przychodów i [5–10] % pod względem liczby pasażerokilometrów ⁽¹⁵⁶⁾.

3.2.3.3.3. Odcinek trasy Göteborg–Boras (GOT-BOR)

(138) Udział SJ zmniejszył się nieznacznie pod względem liczby pasażerów z [20–30] % w 2019 r. do [20–30] % w 2023E. Jego udział pod względem przychodów wzrósł jednak z [30–40] % do [30–40] % w tym samym okresie ⁽¹⁵⁷⁾.

(139) Przychody SJ w przeliczeniu na pasażera są [poufne] niż przychody Västståg [poufne].

Rysunek 9

Względna różnica przychodów SJ na pasażera w porównaniu z innymi operatorami na całej trasie GOT-BOR ⁽¹⁵⁸⁾ [poufne]

(140) W świetle czynników zbadanych powyżej Komisja uważa, że obecnie tylko działalność polegająca na świadczeniu usług kolejowych przewozów pasażerskich w celach zarobkowych na trasie Göteborg–Malmö można uznać za bezpośrednio podlegającą konkurencji na rynku obejmującym zarówno usługi kolejowych przewozów pasażerskich świadczone w celach zarobkowych, jak i usługi kolejowych przewozów pasażerskich świadczone w ramach obowiązku świadczenia usługi publicznej.

⁽¹⁵⁰⁾ Oświadczenie wnioskodawcy z dnia 22 grudnia 2023 r., pkt 163, rys. 92 i 93.

⁽¹⁵¹⁾ Oświadczenie wnioskodawcy z dnia 22 grudnia 2023 r., pkt 164 i 165, rys. 94 i 95.

⁽¹⁵²⁾ Oświadczenie wnioskodawcy z dnia 22 grudnia 2023 r., pkt 64.

⁽¹⁵³⁾ Oświadczenie wnioskodawcy z dnia 22 grudnia 2023 r., rys. 27 i 29, s. 20.

⁽¹⁵⁴⁾ Oświadczenie wnioskodawcy z dnia 22 grudnia 2023 r., pkt 120, rys. 62 i 63.

⁽¹⁵⁵⁾ Odpowiedź wnioskodawcy z dnia 1 kwietnia 2024 r. na wezwanie Komisji do udzielenia informacji z dnia 22 marca 2024 r., pkt 38.

⁽¹⁵⁶⁾ Oświadczenie wnioskodawcy z dnia 22 grudnia 2023 r., rys. 30 i 31.

⁽¹⁵⁷⁾ Oświadczenie wnioskodawcy z dnia 22 grudnia 2023 r., rys. 70, 71, 89 i 90 we wniosku o przyznanie wyłączenia.

⁽¹⁵⁸⁾ Obliczenia własne na podstawie załącznika 2 do odpowiedzi wnioskodawcy z dnia 1 kwietnia 2024 r. na wezwanie Komisji do udzielenia informacji z dnia 22 marca 2024 r.

Wnioski: trasa Göteborg–Malmö

- (141) Organ ochrony konkurencji uważa ⁽¹⁵⁹⁾, że trasa ta może być nadal uważana za bezpośrednio podlegającą konkurencji ze względu na presję konkurencyjną zarówno oddolną, jak i odgórną oraz spadek udziału wnioskodawcy w rynku na przestrzeni czasu.
- (142) W świetle czynników zbadanych powyżej Komisja uważa, że obecnie działalność polegającą na świadczeniu usług kolejowych przewozów pasażerskich w celach zarobkowych na trasie Göteborg–Malmö można uznać jedynie za bezpośrednio podlegającą konkurencji na rynku obejmującym zarówno usługi kolejowych przewozów pasażerskich świadczone w celach zarobkowych, jak i usługi kolejowych przewozów pasażerskich świadczone w ramach obowiązku świadczenia usługi publicznej.

3.2.3.4. Sztokholm–Sundsvall–Umeå (STO-SUN-UME)

- (143) Jest to czwarta najważniejsza trasa w Szwecji, która odpowiada ogółem ⁽¹⁶⁰⁾ za około [poufne] % zarówno całkowitych przychodów, jak i całkowitej liczby pasażerokilometrów wszystkich pięciu głównych tras, biorąc pod uwagę wszystkich przewoźników łącznie. Jest to trzecia najważniejsza trasa SJ, ponieważ odpowiada ona za [poufne] % przychodów SJ ⁽¹⁶¹⁾ i prawie [poufne] % jego zysków ⁽¹⁶²⁾. Trasę tę obecnie obsługuje (połączenie bezpośrednio) wnioskodawca i Vy na podstawie umowy o świadczenie usługi publicznej dotyczącej pociągu nocnego. Na różnych odcinkach trasy wykonywane są usługi kolejowe świadczone w ramach obowiązku świadczenia usługi publicznej.
- (144) Sytuację na rynku obejmującym zarówno usługi kolejowych przewozów pasażerskich świadczone w celach zarobkowych, jak i usługi kolejowych przewozów pasażerskich świadczone w ramach obowiązku świadczenia usługi publicznej, opisano w następujących motywach.
- (145) W ujęciu ogólnym udział wnioskodawcy w rynku pod względem przychodów wzrósł z [70–80] % w 2016 r. do [70–80] % w 2023E. Pod względem liczby pasażerokilometrów jego udział wzrósł z [60 do 70] % do [60 do 70] % ⁽¹⁶³⁾.
- (146) W sprawozdaniu KTH z 2022 r. ⁽¹⁶⁴⁾ wskazano, że pociągi pospieszne SJ realizują zdecydowaną większość odjazdów na trasie SUN-STO (w obu kierunkach) i zapewniają najkrótszy średni czas podróży. Pociągi pospieszne SJ realizują prawie połowę odjazdów na trasie UME-STO (w obu kierunkach) z najniższym średnim czasem podróży.
- (147) Przychody SJ na pasażerokilometr są znacznie wyższe niż przychody wszystkich innych operatorów ([poufne]), z wyjątkiem pociągu nocnego Övre Norrland. W 2019 r. ta umowa o świadczenie usługi publicznej była realizowana przez SJ, którego przychody na pasażerokilometr były wyższe o około [poufne] %. Umowę o świadczenie usługi publicznej realizuje Vy od 2020 r. Po utracie umowy o świadczenie usługi publicznej dotyczącej pociągów nocnych w grudniu 2020 r. wnioskodawca uruchomił usługi pociągu nocnego świadczone w celach zarobkowych. Z wyłączeniem lat pandemii (2020 i 2021) różnica w przychodach w przeliczeniu na pasażerokilometr [poufne].

Rysunek 10**Względna różnica w przychodach SJ na pasażerokilometr w porównaniu z innymi przewoźnikami na całej trasie STO-SUN-UME ⁽¹⁶⁵⁾ [poufne]**

- (148) Komisja zauważa, że pomimo spadku udziałów wnioskodawcy w rynku w ujęciu nominalnym zarówno przychody wnioskodawcy, jak i odnotowana przez niego liczba pasażerokilometrów są wyższe w 2023 r. niż w 2019 r. Ponadto Komisja zauważa, że Vy nie przedłuży okresu obowiązywania umowy o świadczenie usługi publicznej, która wygasa w grudniu 2024 r., ponieważ poniósł wyższe koszty niż oczekiwano ⁽¹⁶⁶⁾.
- (149) Komisja zauważa, że na rynku wyłącznie usług kolejowych przewozów pasażerskich świadczonych w celach zarobkowych SJ nie ma żadnego konkurenta.

⁽¹⁵⁹⁾ Odpowiedź krajowego organu ochrony konkurencji z dnia 22 marca 2024 r. na wezwanie Komisji do udzielenia informacji z dnia 1 marca 2024 r., s. 17, pkt 2.

⁽¹⁶⁰⁾ Załącznik 1 do odpowiedzi krajowego organu ochrony konkurencji z dnia 22 marca 2024 r. na wezwanie Komisji do udzielenia informacji z dnia 1 marca 2024 r.

⁽¹⁶¹⁾ Oświadczenie wnioskodawcy z dnia 22 grudnia 2023 r., rys. 6, s. 13.

⁽¹⁶²⁾ Oświadczenie wnioskodawcy z dnia 22 grudnia 2023 r., rys. 7, s. 14 oraz obliczenia Komisji dotyczące udziału w czterech głównych trasach, na których wnioskodawca osiąga zyski.

⁽¹⁶³⁾ Oświadczenie wnioskodawcy z dnia 22 grudnia 2023 r., pkt 70, rys. 32 i 33 oraz wnioski z dnia 13 grudnia 2019 r., pkt 162, rys. 30 i 31.

⁽¹⁶⁴⁾ Oświadczenie wnioskodawcy z dnia 22 grudnia 2023 r., pkt 290, rys. 173.

⁽¹⁶⁵⁾ Obliczenia własne na podstawie załącznika 2 do odpowiedzi wnioskodawcy z dnia 1 kwietnia 2024 r. na wezwanie Komisji do udzielenia informacji z dnia 22 marca 2024 r.

⁽¹⁶⁶⁾ Odpowiedź krajowego organu ochrony konkurencji z dnia 22 marca 2024 r. na wezwanie Komisji do udzielenia informacji z dnia 1 marca 2024 r., s. 17, pkt 3.

(150) Udział transportu autobusowego jest bardzo niski ([0–5] % pod względem liczby pasażerów w 2023E) w porównaniu z usługami kolejowymi ⁽¹⁶⁷⁾. Ponadto różnice w jakości i czasie podróży (6 godzin względem 9 godzin) w porównaniu z usługami kolejowymi są tak duże ⁽¹⁶⁸⁾, że nie wydaje się, aby mógł on wywierać presję konkurencyjną na transport kolejowy.

3.2.3.4.1. Odcinek trasy Sztokholm–Umeå STO-UME (połączenie bezpośrednie)

(151) Oczekuje się, że ten odcinek trasy będzie odpowiadać za około [poufne] % przychodów wnioskodawcy na całej tej trasie w 2023 r. i około [poufne] % przychodów przy uwzględnieniu wszystkich operatorów ⁽¹⁶⁹⁾.

(152) Na tym odcinku trasy udział wnioskodawcy spadł ze względu na utratę umowy o świadczenie usługi publicznej na rzecz Vy. Z punktu widzenia usług świadczonych w celach zarobkowych udział wnioskodawcy (jako jedynego przewoźnika komercyjnego na tej trasie) pozostaje na poziomie [90–100] %. Jeśli chodzi o działalność związaną z obowiązkiem świadczenia usługi publicznej, przyjmując za punkt odniesienia 2019 r. (ostatni rok, w którym wnioskodawca obsługiwał ten odcinek trasy jako monopolista, zarówno z perspektywy komercyjnej, jak i z perspektywy obowiązku świadczenia usługi publicznej), wydaje się, że udział w usługach świadczonych w celach zarobkowych pod względem liczby pasażerokilometrów zmniejszył się bardzo nieznacznie (z [70–80] % w 2019 r. do [60–70] % w 2023E). Udział SJ wzrósł jednak pod względem przychodów z [60–70] % w 2019 r. do [60–70] % w 2023E ⁽¹⁷⁰⁾.

(153) Przychody wnioskodawcy w przeliczeniu na pasażerokilometr są [poufne] niż w przypadku usługi świadczonej w ramach obowiązku świadczenia usługi publicznej. [poufne].

Rysunek 11

Względna różnica w przychodach SJ na pasażerokilometr w porównaniu z innymi przewoźnikami na całej trasie między punktami końcowymi STO-UME ⁽¹⁷¹⁾ [poufne]

(154) Wnioskodawca obsługiwał pociąg nocny Övre Norrland do końca 2020 r. Vy będzie realizować umowę na podstawie udzielonego zamówienia do końca 2024 r. Podmiot zamawiający, Trafikverket, ogłosił jednak, że od 2025 r. nie ma operatora i że oczekuje się, iż zamówienie w trybie nadzwyczajnym zostanie udzielone bezpośrednio – do wnioskodawcy zwrócono się o przejęcie obsługi ruchu, ale nie podjęto jeszcze decyzji ani nie zawarto jeszcze żadnych umów ⁽¹⁷²⁾. SJ rozpoczął świadczenie w celach zarobkowych usług przewozu pociągiem nocnym 13 grudnia 2020 r., co zbiegło się w czasie z przeniesieniem tej działalności na Vy na podstawie umowy o świadczenie usługi publicznej w zakresie pociągu nocnego ⁽¹⁷³⁾.

(155) Średnia cena usługi pociągu nocnego wnioskodawcy jest niższa niż pociągów nocnych Övre Norrland w ramach umowy o świadczenie usługi publicznej ⁽¹⁷⁴⁾. Czas podróży pociągu nocnego SJ jest dłuższy. Ponadto wnioskodawca oferuje kilka innych przewozów kolejowych, w tym pociągi dużej prędkości ⁽¹⁷⁵⁾, w związku z czym pociągi nocne stanowią jedynie część jego zainteresowania, jeśli chodzi o ten odcinek trasy.

(156) Na odcinku trasy między punktami końcowymi trzy przedsiębiorstwa lotnicze wykonują loty bezpośrednie. Czas podróży koleją wynosi około 5 godzin, podczas gdy całkowity czas podróży samolotem wynosi trzy godziny.

(157) Krajowy organ ochrony konkurencji uważa ⁽¹⁷⁶⁾, że „różnica w czasie podróży koleją a lotem wynosi około 2 godziny, co stanowi mniej więcej taką samą różnicę w czasie podróży jak na trasie Sztokholm–Öresund, w związku z czym presja konkurencyjna ze strony tego rodzaju transportu powinna być porównywalna na obu trasach. Przez kilka lat na tej trasie prowadzono roboty torowe, co znacznie wydłużało czas przejazdu pociągów, ale roboty te zostały ukończone w 2023 r.”.

⁽¹⁶⁷⁾ Oświadczenie wnioskodawcy z dnia 22 grudnia 2023 r., pkt 167, rys. 96 i 97.

⁽¹⁶⁸⁾ Oświadczenie wnioskodawcy z dnia 22 grudnia 2023 r., pkt 168 i 169, rys. 98 i 99.

⁽¹⁶⁹⁾ Oświadczenie wnioskodawcy z dnia 22 grudnia 2023 r., pkt 71.

⁽¹⁷⁰⁾ Oświadczenie wnioskodawcy z dnia 22 grudnia 2023 r., pkt 73, rys. 34 i 35.

⁽¹⁷¹⁾ Obliczenia własne na podstawie załącznika 2 do odpowiedzi wnioskodawcy z dnia 1 kwietnia 2024 r. na wezwanie Komisji do udzielenia informacji z dnia 22 marca 2024 r.

⁽¹⁷²⁾ Odpowiedź wnioskodawcy z dnia 1 kwietnia 2024 r. na wezwanie Komisji do udzielenia informacji z dnia 22 marca 2024 r., załącznik 1.

⁽¹⁷³⁾ Odpowiedź wnioskodawcy z dnia 1 kwietnia 2024 r. na wezwanie Komisji do udzielenia informacji z dnia 22 marca 2024 r., pkt 46.

⁽¹⁷⁴⁾ Oświadczenie wnioskodawcy z dnia 22 grudnia 2023 r., pkt 106, rys. 50, 51, 52 i 53.

⁽¹⁷⁵⁾ Załącznik 27c do oświadczenia z dnia 22 grudnia 2023 r.

⁽¹⁷⁶⁾ Odpowiedź krajowego organu ochrony konkurencji z dnia 22 marca 2024 r. na wezwanie Komisji do udzielenia informacji z dnia 1 marca 2024 r., s. 19, pkt 2.

- (158) Komisja zauważa, że na rynku intermodalnym obejmującym usługi kolejowych przewozów pasażerskich świadczone w celach zarobkowych, usługi kolejowych przewozów pasażerskich świadczone w ramach obowiązku świadczenia usługi publicznej oraz transport lotniczy i autobusowy udział wnioskodawcy w rynku pod względem liczby pasażerów ⁽¹⁷⁷⁾ wynosi [10–20] %.
- (159) Jeśli chodzi o transport lotniczy, ceny SAS są [poufne] niż ceny porównywalnych biletów wnioskodawcy i gwałtownie wzrastają w miarę zbliżania się daty zakupu do daty odlotu i stają się [poufne], gdy zakupu dokonuje się w okresie 10 dni lub mniej przed odlotem ⁽¹⁷⁸⁾. Podobne wnioski jakościowe można wyciągnąć z porównania z BRA ⁽¹⁷⁹⁾ i Norwegian ⁽¹⁸⁰⁾.
- (160) Ze sprawozdania KTH z 2022 r. wynika ⁽¹⁸¹⁾ również, że średnie ceny biletów na loty na trasie STO-UME są na ogół o ponad 50 % wyższe niż ceny biletów kolejowych.
- (161) Około [poufne] % biletów wnioskodawcy na tej trasie sprzedano w ciągu 15 dni przed odjazdem ⁽¹⁸²⁾. Jest to właśnie okres, w którym ceny lotów i pociągów znacznie się różnią. Struktura cen SAS, BRA i Norwegian jest bardzo zbliżona, tak jak struktura cen (ale nie poziomy cen) przewoźników kolejowych. Struktura cen i poziomy cen operatorów lotniczych różnią się jednak znacząco od struktury i poziomów cen przewoźników kolejowych. Ponadto istnieją wyraźne różnice pod względem czasu podróży, doświadczenia pasażerów i charakterystyki każdego rodzaju transportu.
- (162) W związku z powyższym Komisja stwierdza, że loty mogą wywierać presję konkurencyjną na transport kolejowy między punktami końcowymi na trasie STO-UME.

3.2.3.4.2. Odcinek trasy Gävle-Sundsvall (GAV-SUN)

- (163) Odcinek trasy Gävle-Sundsvall odpowiada za [poufne] % przychodów wnioskodawcy na tej trasie i [poufne] % całkowitych przychodów (wszystkich przewoźników na tej trasie) ⁽¹⁸³⁾.
- (164) X-tåget i wnioskodawca są jedynymi operatorami na tym odcinku trasy, przy czym X-tåget jest liderem z udziałem [50–60] % pod względem przychodów w 2023 r. ([60–70] % pod względem liczby pasażerokilometrów). Udział wnioskodawcy w przychodach wzrósł z [30 do 40] % w 2016 r. do [40–50] % w 2023E (oraz z [20–30] % do [30–40] % pod względem liczby pasażerokilometrów) ⁽¹⁸⁴⁾. Operator wykonujący obowiązek świadczenia usługi publicznej ustalił ceny biletów, które są znacznie niższe niż ceny biletów ⁽¹⁸⁵⁾ wnioskodawcy, podczas gdy średni czas podróży jest niemal identyczny ⁽¹⁸⁶⁾.
- (165) Porównanie cen biletów wnioskodawcy z cenami X-Trafik wskazuje na istotne różnice: ceny biletów SJ na pociągi Intercity i pociągi pospieszne są o ponad 50 % wyższe w klasie ekonomicznej i ponad trzykrotnie wyższe w klasie biznesowej ⁽¹⁸⁷⁾. Biorąc pod uwagę duże różnice cenowe, nie jest jasne, czy wnioskodawca i X-Trafik konkurują o ten sam profil klientów ⁽¹⁸⁸⁾.

⁽¹⁷⁷⁾ Oświadczenie wnioskodawcy z dnia 22 grudnia 2023 r., pkt 270, rys. 163.

⁽¹⁷⁸⁾ Oświadczenie wnioskodawcy z dnia 22 grudnia 2023 r., załącznik 32, rys. 95, 96, 101 i 102.

⁽¹⁷⁹⁾ Oświadczenie wnioskodawcy z dnia 22 grudnia 2023 r., załącznik 32, rys. 99 i 100.

⁽¹⁸⁰⁾ Oświadczenie wnioskodawcy z dnia 22 grudnia 2023 r., załącznik 32, rys. 105 i 106.

⁽¹⁸¹⁾ Oświadczenie wnioskodawcy z dnia 22 grudnia 2023 r., pkt 292, rys. 176, 177, 178 i 179.

⁽¹⁸²⁾ Oświadczenie wnioskodawcy z dnia 22 grudnia 2023 r., rys. 150.

⁽¹⁸³⁾ Oświadczenie wnioskodawcy z dnia 22 grudnia 2023 r., pkt 74.

⁽¹⁸⁴⁾ Oświadczenie wnioskodawcy z dnia 22 grudnia 2023 r., pkt 75, rys. 36 i 37 oraz wniosek z dnia 13 grudnia 2019 r., pkt 166, rys. 34 i 35.

⁽¹⁸⁵⁾ Oświadczenie wnioskodawcy z dnia 22 grudnia 2023 r., rys. 58 i 59, s. 38.

⁽¹⁸⁶⁾ Oświadczenie wnioskodawcy z dnia 22 grudnia 2023 r., pkt 116.

⁽¹⁸⁷⁾ Oświadczenie wnioskodawcy z dnia 22 grudnia 2023 r., pkt 114, rys. 58 i 59.

⁽¹⁸⁸⁾ Oświadczenie wnioskodawcy z dnia 22 grudnia 2023 r., załącznik 12a, sprawozdanie KTH z 2023 r., s. 19.

3.2.3.4.3. Odcinek trasy Uppsala–Gävle UPP-GAV

- (166) Odcinek trasy Uppsala–Gävle odpowiada za [poufne] % przychodów wnioskodawcy na tej trasie i [poufne] % całkowitych przychodów (wszystkich przewoźników na tej trasie) ⁽¹⁸⁹⁾. Upptåget i wnioskodawca są jedynymi operatorami na tym odcinku trasy, przy czym Upptåget jest liderem z udziałem [70–80] % pod względem przychodów w 2023E i [80–90] % pod względem liczby pasażerokilometrów. Udział wnioskodawcy w przychodach wzrósł z [10–20] % w 2016 r. do [20–30] % w 2023E oraz z [5–10] % do [10–20] % pod względem liczby pasażerokilometrów ⁽¹⁹⁰⁾.
- (167) Modele biznesowe SJ i Mälartåg różnią się na tym odcinku trasy. Wnioskodawca oferuje to połączenie w ramach dłuższych tras obsługujących te miasta, podczas gdy Mälartåg, jako operator wykonujący obowiązek świadczenia usługi publicznej, łączy Uppsalę i Gävle z wieloma przystankami na tej trasie ⁽¹⁹¹⁾.
- (168) Mälartåg ustala ceny stałe niezależnie od wcześniejszego zakupu względem daty odjazdu ⁽¹⁹²⁾. Umowa o świadczenie usługi publicznej jest umową produkcyjną, która przewiduje wynagrodzenie za działalność i w przypadku której sprzedają biletów, w tym ustalaniem cen biletów, zarządza podmiot zamawiający ⁽¹⁹³⁾. W związku z tym Mälartåg nie jest uprawniony do stosowania bardziej złożonej struktury cen ani do podejmowania innych działań, które umożliwiłyby mu skuteczne konkurowanie na rynku jako przewoźnikowi komercyjnemu.
- (169) Wnioskodawca oferuje cztery rodzaje usług na tym odcinku trasy: pociągi pospieszne w klasie ekonomicznej, pociągi pospieszne w klasie biznesowej, Intercity w klasie ekonomicznej i Intercity w klasie biznesowej. [poufne].

3.2.3.4.4. Odcinek trasy Sztokholm–Uppsala (STO-UPP)

- (170) Wnioskodawca i krajowy organ ochrony konkurencji wskazali odcinek trasy Sztokholm–Uppsala jako ważny odcinek trasy, który można byłoby uznać za kolejną główną trasę. Ten odcinek trasy odpowiada za [poufne] % przychodów wnioskodawcy na tej trasie i [poufne] % całkowitych przychodów (wszystkich przewoźników na tej trasie) ⁽¹⁹⁴⁾. Przychody z odcinka trasy STO-UPP są porównywalne z przychodami z trasy STO-KAR-OSL ⁽¹⁹⁵⁾.
- (171) Na tym odcinku trasy wnioskodawca świadczy usługi kolejowych przewozów pasażerskich w celach zarobkowych, a jego konkurentem jest MTR, który prowadzi działalność na podstawie umowy o świadczenie usługi publicznej (Aktiebolaget Storstockholms Lokaltrafik – „SL” i Mälardalstrafik MÅLAB AB – „Mälartåg”).
- (172) Przychody SJ w przeliczeniu na pasażerokilometr stanowią około [poufne] przychodów SL w ramach umowy o świadczenie usługi publicznej realizowanej przez MTR. Zgodnie ze sprawozdaniem KTH z 2022 r. ⁽¹⁹⁶⁾ pociąg podmiejski SL na trasie Sztokholm–Uppsala częściowo konkuruje z usługą przewozów kolejowych świadczoną przez wnioskodawcę w celach zarobkowych między punktami końcowymi, ale uzupełnia ją przez włączenie Arlandy i kilku przystanków. Zawarta z SL umowa o świadczenie usługi publicznej została przedwcześnie rozwiązana, a od marca 2024 r. wnioskodawca realizuje ją na podstawie umowy o świadczenie usługi publicznej w trybie nadzwyczajnym na okres dwóch lat.
- (173) Mälardalstrafik to kolejna umowa o świadczenie usługi publicznej realizowana obecnie przez MTR. Umowa ta została przejęta przez Transdev na podstawie umowy w trybie nadzwyczajnym na zasadzie rachunkowości otwartych ksiąg. Przychody na pasażerokilometr wynikające z tej umowy o świadczenie usługi publicznej są zbliżone do przychodów wnioskodawcy, ale nadal są niższe. W sprawozdaniu KTH z 2022 r. wskazano, że Mälartåg konkuruje również z komercyjną usługą wnioskodawcy Sztokholm–Uppsala, ale dzięki partnerstwu w zakresie sprzedaży biletów Movingo usługi te wzajemnie się uzupełniają.

⁽¹⁸⁹⁾ Oświadczenie wnioskodawcy z dnia 22 grudnia 2023 r., pkt 74.

⁽¹⁹⁰⁾ Oświadczenie wnioskodawcy z dnia 22 grudnia 2023 r., pkt 76, rys. 38 i 39 oraz wniosek, pkt 169, rys. 36 i 37.

⁽¹⁹¹⁾ Oświadczenie wnioskodawcy z dnia 22 grudnia 2023 r., załącznik 12a, sprawozdanie KTH z 2023 r., s. 19.

⁽¹⁹²⁾ Oświadczenie wnioskodawcy z dnia 22 grudnia 2023 r., pkt 112, rys. 56 i 57.

⁽¹⁹³⁾ Odpowiedź wnioskodawcy z dnia 1 kwietnia 2024 r. na wezwanie Komisji do udzielenia informacji z dnia 22 marca 2024 r., pkt 38.

⁽¹⁹⁴⁾ Oświadczenie wnioskodawcy z dnia 22 grudnia 2023 r., pkt 74.

⁽¹⁹⁵⁾ Oświadczenie wnioskodawcy z dnia 22 grudnia 2023 r., pkt 127.

⁽¹⁹⁶⁾ Wniosek z dnia 13 grudnia 2019 r., załącznik 12a.

Rysunek 12

Względna różnica przychodów SJ na pasażerokilometr w porównaniu z innymi operatorami na całej trasie STO-UPP⁽¹⁹⁷⁾ [poufne]

- (174) Ceny SL i Mälardalstrafik pozostają na tym samym poziomie niezależnie od daty odjazdu⁽¹⁹⁸⁾. Obie umowy o świadczenie usługi publicznej są umowami produkcyjnymi, które przewidują wynagrodzenie za działalność i w przypadku których sprzedają biletów, w tym ustalaniem cen biletów, zarządza podmiot zamawiający⁽¹⁹⁹⁾. Biorąc pod uwagę warunki regulujące ich umowy o świadczenie usługi publicznej, nie są oni uprawnieni do stosowania bardziej złożonej struktury cen ani do podejmowania innych działań, które umożliwiłyby im skuteczne konkutowanie na rynku jako przewoźnikom komercyjnym.
- (175) Na odcinku trasy Sztokholm–Uppsala kursują z dużą częstotliwością pociągi obsługiwane przez trzech przewoźników (np. pociąg podmiejski SL oferuje połączenia co 30 minut od wczesnych godzin porannych)⁽²⁰⁰⁾. Zarówno SJ, jak i operatorzy wykonujący obowiązek świadczenia usługi publicznej oferują połączenia bezpośrednie pomiędzy oboma miastami. Ponadto usługi oferowane przez SJ uwzględniają to połączenie jako część dłuższej trasy przebiegającej przez te dwa miasta⁽²⁰¹⁾.
- (176) [poufne] Wnioskodawca podjął decyzję o zaprzestaniu świadczenia usług kolejowych przewozów pasażerskich w celach zarobkowych na tej trasie od grudnia 2024 r.⁽²⁰²⁾ Niemniej jednak „niektóre pociągi eksploatowane na dłuższych trasach, które obejmują podróż między Sztokholmem a Uppsalą, np. na trasie Sztokholm–Sundsvall–Umeå, będą nadal zatrzymywać się w Uppsalie”⁽²⁰³⁾. W rezultacie wnioskodawca będzie nadal obecny na tym rynku z komercyjnego punktu widzenia. Ponadto w marcu 2024 r. wnioskodawca rozpoczął realizację umowy o świadczenie usługi publicznej w odniesieniu do dojazdów do pracy w Sztokholmie w drodze udzielenia zamówienia na okres dwóch lat w trybie nadzwyczajnym.
- (177) W świetle zgłoszonych wzajemnie uzupełniających się cech i odmiennego charakteru obowiązku świadczenia usługi publicznej i działalności prowadzonej w celach zarobkowych pod względem cen i modeli biznesowych, wydaje się, że usługi świadczone w ramach obowiązku świadczenia usługi publicznej nie wywierają presji konkurencyjnej na wnioskodawcę.

3.2.3.4.5. Odcinek trasy Sundsvall–Umea (SUN-UME)

- (178) Na tym odcinku trasy udział wnioskodawcy wynosi [10–20] % zarówno pod względem przychodów, jak i liczby pasażerokilometrów⁽²⁰⁴⁾.
- (179) Średnie ceny biletów Vy Norrtåg są [poufne] niż ceny biletów na pociągi pospieszne SJ w klasie ekonomicznej w okresie do siedmiu dni przed odjazdem [poufne]. Ceny biletów na pociągi pospieszne SJ w klasie biznesowej są również niższe, a różnica jest szczególnie duża w przypadku zakupów dokonywanych więcej niż siedem dni przed odjazdem⁽²⁰⁵⁾. Biorąc pod uwagę te różnice cenowe, nie jest jasne, czy SJ i Vy Norrtåg koncentrują się na klientach o tym samym profilu.

Wnioski: trasa Sztokholm–Sundsvall–Umeå

- (180) Krajowy organ ochrony konkurencji stwierdza⁽²⁰⁶⁾, że cała trasa nie podlega konkurencji, ale biorąc pod uwagę sytuację konkurencyjną na odcinkach trasy i ich ogólne znaczenie gospodarcze w porównaniu z całą trasą, wnioskodawca nie jest w stanie działać z całkowitą niezależnością w zakresie ustalania cen.
- (181) Na rynku obejmującym zarówno usługi świadczone w celach zarobkowych, jak i kolejowe przewozy pasażerskie świadczone w ramach obowiązku świadczenia usługi publicznej, wnioskodawca posiada duży udział w rynku na tej trasie ogółem oraz na trzech ważnych odcinkach trasy (między punktami końcowymi STO-UME, GAV-SUN i UPP-GAV).

⁽¹⁹⁷⁾ Obliczenia własne na podstawie załącznika 2 do odpowiedzi wnioskodawcy z dnia 1 kwietnia 2024 r. na wezwanie Komisji do udzielenia informacji z dnia 22 marca 2024 r. oraz załącznika 4 do odpowiedzi wnioskodawcy z dnia 24 czerwca 2024 r. na wezwanie Komisji do udzielenia informacji z dnia 3 czerwca 2024 r.

⁽¹⁹⁸⁾ Oświadczenie wnioskodawcy z dnia 22 grudnia 2023 r., pkt 109, rys. 54 i 55.

⁽¹⁹⁹⁾ Odpowiedź wnioskodawcy z dnia 1 kwietnia 2024 r. na wezwanie Komisji do udzielenia informacji z dnia 22 marca 2024 r., pkt 38.

⁽²⁰⁰⁾ Oświadczenie wnioskodawcy z dnia 22 grudnia 2023 r., załącznik 18a.

⁽²⁰¹⁾ Odpowiedź wnioskodawcy z dnia 24 czerwca 2024 r. na wezwanie Komisji do udzielenia informacji z dnia 3 czerwca 2024 r., pkt 43.

⁽²⁰²⁾ Odpowiedź wnioskodawcy z dnia 1 kwietnia 2024 r. na wezwanie Komisji do udzielenia informacji z dnia 22 marca 2024 r., pkt 49.

⁽²⁰³⁾ Odpowiedź wnioskodawcy z dnia 24 czerwca 2024 r. na wezwanie Komisji do udzielenia informacji z dnia 3 czerwca 2024 r., pkt 43.

⁽²⁰⁴⁾ Oświadczenie wnioskodawcy z dnia 22 grudnia 2023 r., pkt 139, rys. 78 i 79.

⁽²⁰⁵⁾ Oświadczenie wnioskodawcy z dnia 22 grudnia 2023 r., pkt 117, rys. 60 i 61.

⁽²⁰⁶⁾ Odpowiedź krajowego organu ochrony konkurencji z dnia 22 marca 2024 r. na wezwanie Komisji do udzielenia informacji z dnia 1 marca 2024 r., s. 18, pkt 2.

- (182) Ponadto z analizy dowodów dotyczących odcinków trasy i całej trasy Sztokholm–Sundsvall–Umeå wynika, że niezależnie od tego, czy operatorzy objęci obowiązkiem świadczenia usługi publicznej będą brani pod uwagę, wnioskodawca jest w stanie stosować strukturę cen i utrzymać znaczną marżę cenową w odniesieniu do innych operatorów komercyjnych i operatorów objętych obowiązkiem świadczenia usługi publicznej na przestrzeni czasu, nie dostrzegając przy tym znaczącego wpływu na swój udział w rynku.
- (183) Na rynku intermodalnym obejmującym usługi kolejowych przewozów pasażerskich świadczone w celach zarobkowych, usługi kolejowych przewozów pasażerskich świadczone w ramach obowiązku świadczenia usługi publicznej oraz transport lotniczy i autobusowy udział wnioskodawcy w rynku nie jest wysoki ([10–20] % liczby pasażerów w 2023E⁽²⁰⁷⁾) na odcinku trasy między punktami końcowymi STO-UME. Podczas gdy udział przewoźników autobusowych w rynku jest marginalny ([0–5] %⁽²⁰⁸⁾), łączny udział operatorów lotniczych w rynku wynosi [70–80] %⁽²⁰⁹⁾. Pokazuje to, że transport lotniczy może wywierać presję konkurencyjną na transport kolejowy na tym odcinku trasy.
- (184) W świetle przeanalizowanych powyżej okoliczności oraz biorąc pod uwagę fakt, że konkurencja międzygałęziowa wywiera na wnioskodawcę presję konkurencyjną na jednym odcinku trasy oraz że jego ogólny udział w rynku na tej trasie jest wysoki, Komisja nie może stwierdzić, że działalność polegająca na świadczeniu usług kolejowych przewozów pasażerskich w celach zarobkowych na trasie Sztokholm–Sundsvall–Umeå podlega bezpośrednio konkurencji.

3.2.3.5. Sztokholm–Karlstad(–Oslo)

- (185) Trasa ta odpowiadała za [poufne] % przychodów wnioskodawcy w 2023E⁽²¹⁰⁾. W przypadku wnioskodawcy trasa ta odpowiada za [poufne] % jego przychodów⁽²¹¹⁾ [poufne].
- (186) Sytuację na rynku obejmującym zarówno usługi kolejowych przewozów pasażerskich świadczone w celach zarobkowych, jak i usługi kolejowych przewozów pasażerskich świadczone w ramach obowiązku świadczenia usługi publicznej, opisano w następujących motywach.
- (187) Udział przychodów wnioskodawcy na całej trasie spadł z [80–90] % w 2016 r. do [80–90] % w 2023E (z [80–90] % do [80–90] % pod względem liczby pasażerokilometrów)⁽²¹²⁾. Jedyny inny operator świadczący usługi w celach zarobkowych (Tågab) zmniejszył swój udział w przychodach z [0–5] % w 2016 r. do [0–5] % w 2023E. Odpowiednio zmniejszył się jego udział pod względem liczby pasażerokilometrów.
- (188) Przychody wnioskodawcy w przeliczeniu na pasażerokilometr są wyższe niż w przypadku pozostałych przewoźników, z wyjątkiem Mälardalstrafik w 2019 r. i 2020 r., kiedy to umowę o świadczenie usługi publicznej nadal wykonywał SJ.

Rysunek 13

Względna różnica w przychodach SJ na pasażerokilometr w porównaniu z innymi przewoźnikami na całej trasie STO-KAR-OSL⁽²¹³⁾ [poufne]

- (189) Udział transportu autobusowego jest niski ([10–20] % w 2023E) w porównaniu z usługami kolejowymi⁽²¹⁴⁾. Ponadto różnice w czasie podróży w porównaniu z usługami kolejowymi (7 godzin względem 5 godzin w przypadku pociągów) są tak duże⁽²¹⁵⁾, że nie wydaje się, aby transport autobusowy wywierał znaczną presję konkurencyjną na usługi kolejowe.

⁽²⁰⁷⁾ Oświadczenie wnioskodawcy z dnia 22 grudnia 2023 r., pkt 270, rys. 163.

⁽²⁰⁸⁾ Tamże.

⁽²⁰⁹⁾ Tamże.

⁽²¹⁰⁾ Oświadczenie wnioskodawcy z dnia 22 grudnia 2023 r., pkt 42, rys. 6.

⁽²¹¹⁾ Oświadczenie wnioskodawcy z dnia 22 grudnia 2023 r., rys. 6, s. 13.

⁽²¹²⁾ Oświadczenie wnioskodawcy z dnia 22 grudnia 2023 r., pkt 78 rys. 40 i 41 oraz wnioski z dnia 13 grudnia 2019 r., pkt 171, rys. 38 i 39.

⁽²¹³⁾ Obliczenia własne na podstawie załącznika 2 do odpowiedzi wnioskodawcy z dnia 1 kwietnia 2024 r. na wezwanie Komisji do udzielenia informacji z dnia 22 marca 2024 r. i załącznika 50 do wniosku.

⁽²¹⁴⁾ Oświadczenie wnioskodawcy z dnia 22 grudnia 2023 r., pkt 172, rys. 100 i 101 oraz pkt 177, rys. 105 i 106.

⁽²¹⁵⁾ Oświadczenie wnioskodawcy z dnia 22 grudnia 2023 r., pkt 173, 174 rys. 102 i 103, pkt 175, rys. 104 i 179, rys. 107 i 108.

- (198) Na rynku intermodalnym obejmującym usługi kolejowych przewozów pasażerskich świadczone w celach zarobkowych, usługi kolejowych przewozów pasażerskich świadczone w ramach obowiązku świadczenia usługi publicznej oraz transport lotniczy i autobusowy wnioskodawca podlega presji konkurencyjnej ze strony transportu lotniczego na odcinku trasy STO-OSL stanowiącym połączenie bezpośrednie. Transport autobusowy, biorąc pod uwagę jego ogólnie niski udział w rynku, niższe ceny i dłuższy czas podróży, nie jest uważany za wywierający znaczącą presję konkurencyjną na wnioskodawcę na trasie STO-KAR-OSL. Biorąc pod uwagę ograniczone znaczenie gospodarcze dla wnioskodawcy odcinka trasy stanowiącego połączenie bezpośrednie STO-OSL, Komisja nie może stwierdzić, że SJ podlega bezpośrednio konkurencji na trasie STO-KAR-OSL.

3.2.3.6. Wnioski na zagregowanym poziomie trasy

Stanowisko wnioskodawcy

- (199) Wnioskodawca uważa, że ponieważ jego „zakupy łącznie obejmują trasy, na których SJ podlegał znacznej konkurencji, jak również trasy, na których SJ był jedynym przewoźnikiem kolejowym, SJ twierdził, że konkurencja będzie występować również na tych trasach, na których SJ nie polegał konkurencji”⁽²²⁵⁾.

Stanowisko krajowego organu ochrony konkurencji

- (200) Po przeprowadzeniu oceny krajowy organ ochrony konkurencji stwierdził, że dwie trasy (tj. Sztokholm–Göteborg i Göteborg–Malmö) podlegają bezpośrednio konkurencji. Te trasy odpowiadają za [poufne] % przychodów i za [poufne] % zysków wnioskodawcy, a zatem mają zasadnicze znaczenie dla osiągnięcia przez niego zysku. Krajowy organ ochrony konkurencji wskazuje również, że trasa Sztokholm–Malmö(–Kopenhaga), która odpowiada za około [poufne] % przychodów wnioskodawcy i około [poufne] % jego zysków, podlega presji konkurencyjnej, choć niewystarczającej do uznania trasy za bezpośrednio podlegającą konkurencji. W odniesieniu do dwóch pozostałych tras (Sztokholm–Umeå i Sztokholm–Oslo) krajowy organ ochrony konkurencji stwierdził, że nie podlegają one bezpośrednio konkurencji, ale podlegają, zdaniem krajowego organu ochrony konkurencji, pewnej presji konkurencyjnej, która uniemożliwia wnioskodawcy działanie w sposób całkowicie niezależny w zakresie polityki cenowej. Krajowy organ ochrony konkurencji zauważa jednak, że trasy te mają mniejszy udział w przychodach i zyskach wnioskodawcy.
- (201) W ujęciu ogólnym krajowy organ ochrony konkurencji stwierdza, że rynek usług kolejowych przewozów pasażerskich świadczonych w celach zarobkowych na pięciu trasach rozpatrywanych łącznie, a bardziej ogólnie w Szwecji (wszystkie trasy łącznie), należy uznać za bezpośrednio podlegający konkurencji.

Wnioski Komisji

- (202) Komisja nie wyciąga takich samych wniosków jak wnioskodawca lub krajowy organ ochrony konkurencji przy ocenie pięciu głównych tras rozpatrywanych łącznie. Usługi wnioskodawcy świadczone w celach zarobkowych bezpośrednio podlegają konkurencji jedynie na trasie Göteborg–Malmö. Trasa Göteborg–Malmö odpowiada ogółem za prawie [poufne] % całkowitych przychodów i prawie [poufne] % całkowitej liczby pasażerokilometrów na wszystkich pięciu głównych trasach, dla wszystkich operatorów łącznie⁽²²⁶⁾. Ma ona dla wnioskodawcy mniejsze znaczenie pod względem ekonomicznym w porównaniu z dwoma pierwszymi trasami (Sztokholm–Malmö(–Kopenhaga) i Sztokholm–Göteborg) i odpowiada za około [poufne] % przychodów wnioskodawcy i [poufne] % jego zysków.
- (203) Komisja przypomina, że celem analizy konkurencji zgodnie z art. 34 dyrektywy 2014/25/UE jest ustalenie zasadności stosowania przepisów dotyczących zamówień publicznych, jak wyjaśniono w motywie 16. Nie można domniemywać, że poziom konkurencji na trasie Göteborg–Malmö, która jest mało reprezentatywna dla ogólnej działalności wnioskodawcy w celach zarobkowych, ma charakter dyscyplinujący w zakresie udzielania zamówień na świadczenie usług w celach zarobkowych na innych, ważniejszych trasach z uwagi na fakt, że zamówienia są obsługiwane wspólnie⁽²²⁷⁾. Ponadto wnioskodawca nie przedstawił żadnego przykładu zamówienia dotyczącego tylko tej trasy⁽²²⁸⁾.

⁽²²⁵⁾ Oświadczenie wnioskodawcy z dnia 4 maja 2020 r., pkt 30.

⁽²²⁶⁾ Załącznik 1 do odpowiedzi krajowego organu ochrony konkurencji z dnia 22 marca 2024 r. na wezwanie Komisji do udzielenia informacji z dnia 1 marca 2024 r.

⁽²²⁷⁾ Wniosek z dnia 13 grudnia 2019 r., pkt 465.

⁽²²⁸⁾ Z tych powodów i zgodnie z rozumowaniem zastosowanym do definicji rynku geograficznego właściwego do celów niniejszej decyzji Komisja stwierdza, że nie należy rozważać przyznania wyłączenia tylko dla jednej trasy.

- (204) Należy również przypomnieć, że ostatnie wydarzenia rynkowe, które miały miejsce w 2024 r., takie jak sprzedaż MTR express nowemu właścicielowi z powodu powtarzających się strat przedsiębiorstwa lub fakt, że Flixtain i Ryanair zaprzestały działalności na trasie Sztokholm–Göteborg, wskazują na ogólnie mniejszy stopień konkurencji na pięciu głównych trasach, na których wnioskodawca świadczy usługi kolejowych przewozów pasażerskich w celach zarobkowych.
- (205) W świetle powyższych rozważań, do celów niniejszej decyzji i bez uszczerbku dla stosowania prawa konkurencji, Komisja stwierdza, że działalność polegająca na świadczeniu usług przewozów kolejowych w celach zarobkowych na pięciu najważniejszych trasach (uwzględnionych łącznie) nie podlega bezpośrednio konkurencji w rozumieniu art. 34 dyrektywy 2014/25/UE.

3.3. Wniosek

- (206) Do celów niniejszej decyzji i bez uszczerbku dla zastosowania prawa konkurencji wyniki analizy rynkowej zawarte w motywach od 17 do 198 należy traktować jako wskazanie, że działalność polegająca na świadczeniu usług kolejowych przewozów pasażerskich w celach zarobkowych nie podlega konkurencji w rozumieniu art. 34 dyrektywy 2014/25/UE. W związku z tym należy stwierdzić, że dyrektywa 2014/25/UE nadal ma zastosowanie do zamówień mających na celu umożliwienie prowadzenia przedmiotowej działalności w Szwecji.

3.4. Uwagi końcowe

- (207) Niniejsza decyzja została podjęta na podstawie stanu prawnego i faktycznego w okresie od czerwca 2024 r. oraz na podstawie informacji przedłożonych przez wnioskodawcę i krajowy organ ochrony konkurencji oraz na podstawie publicznie dostępnych informacji,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Dyrektywa 2014/25/UE w dalszym ciągu ma zastosowanie do zamówień udzielanych przez podmioty zamawiające, mających na celu umożliwienie prowadzenia działalności związanej ze świadczeniem usług kolejowych przewozów pasażerskich w celach zarobkowych na terytorium Szwecji.

Artykuł 2

Niniejsza decyzja skierowana jest do Królestwa Szwecji.

Sporządzono w Brukseli dnia 18 lipca 2024 r.

W imieniu Komisji
Thierry BRETON
Członek Komisji