2024/2138

7.8.2024

PROVÁDĚCÍ ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2024/2138

ze dne 18. července 2024

o použitelnosti článku 34 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/25/EU na komerčně provozovanou železniční osobní dopravu ve Švédsku

(oznámeno pod číslem C(2024) 4998)

(Pouze švédské znění je závazné)

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na směrnici Evropského parlamentu a Rady 2014/25/EU ze dne 26. února 2014 o zadávání zakázek subjekty působícími v odvětví vodního hospodářství, energetiky, dopravy a poštovních služeb a o zrušení směrnice 2004/17/ES ([1]), a zejména na čl. 35 odst. 3 uvedené směrnice,

po konzultaci s Poradním výborem pro veřejné zakázky,

vzhledem k těmto důvodům:

1. SKUTKOVÝ STAV

1.1. Žádost

(1) Dne 13. prosince 2019 podala společnost SJ AB (dále jen „žadatel“ nebo „SJ“) Komisi žádost podle čl. 35 odst. 1 směrnice 2014/25/EU (dále jen „původní žádost“). Žádost je v souladu s čl. 1 odst. 1 prováděcího rozhodnutí Komise (EU) 2016/1804 ([2]).

(2) Dne 2. července 2020 přijala Komise prováděcí rozhodnutí (EU) 2020/1193 ([3]) podle čl. 35 odst. 3 směrnice 2014/25/EU. Článek 1 rozhodnutí uváděl, že směrnice 2014/25/EU se nepoužije na zakázky zadávané zadavateli, jejichž účelem je umožnit výkon činností souvisejících s poskytováním služeb železniční osobní dopravy v rámci zakázek týkajících se závazků veřejné služby, které mají být prováděny na území Švédska. Článek 2 rozhodnutí uváděl, že směrnice 2014/25/EU se nadále použije na zakázky zadávané zadavateli, jejichž účelem je umožnit výkon činností souvisejících s poskytováním komerčních služeb železniční osobní dopravy, které mají být prováděny na území Švédska.

([1]) Úř. věst. L 94, 28.3.2014, s. 243.

([2]) Prováděcí rozhodnutí Komise (EU) 2016/1804 ze dne 10. října 2016 o prováděcích pravidlech k článku 34 a 35 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/25/EU o zadávání zakázek subjekty působícími v odvětví vodního hospodářství, energetiky, dopravy a poštovních služeb (Úř. věst. L 275, 12.10.2016, s. 39).

([3]) Prováděcí rozhodnutí Komise (EU) 2020/1193 ze dne 2. července 2020 o použitelnosti článku 34 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/25/EU na železniční osobní dopravu ve Švédsku (Úř. věst. L 262, 12.8.2020, s. 18).

(3) Žadatel se u Tribunálu domáhal zrušení článku 2 prováděcího rozhodnutí (EU) 2020/1193. Dne 1. února 2023 Tribunál zrušil článek 2 prováděcího rozhodnutí (EU) 2020/1193 ve věci T-659/20 z důvodu nedodržení práva být vyslechnut. Dne 22. prosince 2023 předložila společnost SJ upravenou a aktualizovanou žádost, se kterou Komise zachází v souladu s čl. 35 odst. 4 směrnice 2014/25/EU ([4]).

(4) Upravená a aktualizovaná žádost se týká zadávání veřejných zakázek provozovatelem komerčních služeb železniční osobní dopravy ve Švédsku. Není určena pro zadávání veřejných zakázek regionálními orgány veřejné dopravy, vnitrostátními orgány veřejné dopravy ani jinými orgány ([5]).

(5) Oddíl 24 kapitoly 3 švédského zákona o zadávání veřejných zakázek v odvětvích veřejných služeb ([6]) umožňuje zadavatelům podávat žádosti podle článku 34 směrnice 2014/25/EU. Žadatel je zadavatelem v souladu s čl. 4 odst. 2 směrnice 2014/25/EU a provádí činnost související s provozem sítí poskytujících služby veřejnosti v oblasti železniční dopravy ve smyslu článku 11 uvedené směrnice.

(6) K žádosti není připojeno odůvodněné a podložené stanovisko přijaté nezávislým vnitrostátním orgánem, který je příslušný ve vztahu k dotčeným činnostem.

(7) V souladu s bodem 1 přílohy IV směrnice 2014/25/EU má Komise přijmout prováděcí rozhodnutí týkající se žádosti do 105 pracovních dnů (tj. ve lhůtě 90 pracovních dnů (pokud se předpokládá volný přístup na daný trh na základě čl. 34 odst. 3 prvního pododstavce), která se prodlužuje o 15 pracovních dnů, pokud k žádosti není připojeno odůvodněné a podložené stanovisko přijaté nezávislým vnitrostátním orgánem, který je příslušný ve vztahu k dotčené činnosti). Původní lhůta pro upravenou a aktualizovanou žádost uplynula dne 6. června 2024 ([7]).

(8) Komise uspořádala dne 7. února 2024 konferenční hovor se zástupci žadatele. Dne 1. března 2024 zaslala Komise švédským orgánům žádost o informace, na kterou měla být odpověď poskytnuta do 15. března 2024. Odpověď obdržela 22. března 2024. Komise zaslala společnosti SJ dne 15. dubna 2024 žádost o informace, na kterou měla být odpověď poskytnuta do 17. dubna 2024. Odpověď byla obdržena 14. května 2024. Komise zaslala společnosti SJ dne 3. června 2024 další žádost o informace, na kterou měla být odpověď poskytnuta do 7. června 2024.

([4]) Ve věci T-427/23 společnost SJ v současné době napadá stanovisko Komise vysvětlené v dopise Komise ze dne 20. března 2023 adresovaném žadateli, podle něhož je k tomu, aby Komise mohla přijmout nové prováděcí rozhodnutí o použitelnosti článku 34 směrnice 2014/25/EU v návaznosti na rozhodnutí Tribunálu ve věci T-659/20, zapotřebí nová, aktualizovaná žádost s aktuálními tržními údaji, která by nahradila žádost předchozí. Dne 30. března 2023 žadatel odpověděl, že zrušení článku 2 prováděcího rozhodnutí (EU) 2020/1193 neznamená zrušení žádosti žadatele o výjimku ani celého řízení, které předcházelo přijetí zrušeného rozhodnutí. Podle názoru žadatele měla Komise za účelem provedení rozsudku ve věci T-659/20 přijmout nové prováděcí rozhodnutí, kterým se mění zrušené rozhodnutí, pokud jde o komerčně provozovanou osobní železniční dopravu, a to buď bez zohlednění údajů shromážděných Komisí (k nimž nebyl žadatel vyslechnut, což vedlo ke zrušení ve věci T-659/20), nebo podpůrně s náležitým přihlédnutím k připomínkám předloženým žadatelem po sdělení údajů o cenách. Dne 10. května 2023 Komise odpověděla na dopis žadatele, v němž mimo jiné připomněla, že výjimka udělená podle článku 34 směrnice 2014/25/EU se vztahuje na všechna budoucí výběrová řízení po jejím přijetí, a proto platí zásada *tempus regit actum* a nové rozhodnutí musí zohlednit aktuální situaci na trhu (trzích) komerčně provozovaných služeb železniční osobní dopravy ve Švédsku a musí vycházet z nejnovějších dostupných informací za poslední roky (tj. 2019 až 2022). Nakonec Komise žadatele vyzvala, aby doplnil svou předchozí žádost a následná podání o aktualizace prvků v ní uvedených. Žadatel byl rovněž vyzván, aby předložil veškeré připomínky a názory, které považuje za důležité pro posouzení těchto údajů, jakož i aktualizované stanovisko vnitrostátního orgánu pro hospodářskou soutěž nebo vnitrostátního regulačního orgánu, pokud to považuje za nezbytné. V dopise ze dne 10. května 2023 bylo uvedeno, že po obdržení všech těchto dodatečných prvků Komise zahájí řízení ve stejném termínu jako novou žádost.

([5]) Viz žádost, odstavec 30.

([6]) Lag (2016:1146) om upphandling inom försörjningssektorerna.

([7]) Úř. věst. C, C/2024/2795, 19.4.2024, ELI: http://data.europa.eu/eli/C/2024/2795/oj.

Odpověď byla obdržena 24. června 2024. V souladu s bodem 2 přílohy IV směrnice 2014/25/EU se v případě pozdních či neúplných odpovědí lhůta pro přezkum pozastavuje na dobu od uplynutí časové lhůty stanovené v žádosti o informace do přijetí úplných a správných informací. Lhůta, ve které má Komise přijmout své rozhodnutí, proto uplyne 22. července 2024.

1.2. **Žadatel**

(9) Žadatel je veřejný podnik 100 % vlastněný švédským státem, který byl vytvořen v roce 2001 jakožto jedna ze šesti divizí, které vznikly oddělením a korporatizací bývalé železniční společnosti Affärsverket Statens Järnvägar historicky vlastněné státem. Žadatel je aktivní v odvětví železniční osobní dopravy.

(10) Obchodní model společnosti SJ má dva pilíře: poskytování komerčních železničních služeb pod svou vlastní značkou (na které se vztahuje toto rozhodnutí) a poskytování železničních služeb zadaných regionálními a vnitrostátními orgány veřejné dopravy pod svou vlastní značkou nebo pod značkou veřejného zadavatele (na které se vztahuje prováděcí rozhodnutí (EU) 2020/1193) ([8]).

2. **PRÁVNÍ RÁMEC**

(11) Směrnice 2014/25/EU se vztahuje na zadávání zakázek za účelem výkonu činností spojených s poskytováním nebo provozem sítí určených k poskytování služeb veřejnosti v oblasti železniční dopravy, automatizovaných systémů, tramvajové, trolejbusové, autobusové nebo lanové dopravy, není-li činnost vyňata podle článku 34 uvedené směrnice.

(12) V souladu s článkem 34 směrnice 2014/25/EU zakázky, jejichž účelem je umožnit výkon činnosti, na kterou se tato směrnice vztahuje, se touto směrnicí neřídí, pokud mohou příslušný členský stát nebo zadavatelé prokázat, že je tato činnost přímo vystavena hospodářské soutěži na trzích, na které není omezený přístup v členském státě, kde je tato činnost prováděna. Přímé vystavení hospodářské soutěži je posuzováno na základě objektivních kritérií, která zohledňují zvláštní vlastnosti dotčeného odvětví ([9]). Toto posouzení je nicméně omezeno příslušnými krátkými lhůtami a skutečností, že musí vycházet z informací dostupných Komisi pocházejících buď z již dostupných zdrojů, nebo z informací získaných v souvislosti s prováděním článku 35, které nelze doplnit časově náročnějšími metodami, jako jsou zejména veřejné ankety u dotčených hospodářských subjektů ([10]). Posouzením přímého vystavení hospodářské soutěži, jež může být v rámci směrnice 2014/25/EU uskutečněno, není proto dotčeno plnohodnotné uplatňování předpisů o hospodářské soutěži. ([11]).

(13) Přístup na trh se považuje za neomezený, pokud členský stát provedl a uplatňuje příslušné právní předpisy Unie k otevření daného odvětví nebo jeho části. Tyto právní předpisy jsou uvedeny v příloze III směrnice 2014/25/EU.

(14) Přímé vystavení hospodářské soutěži by se mělo hodnotit na základě různých ukazatelů, z nichž žádné nejsou samy o sobě nezbytně rozhodující. Pokud jde o trh, kterého se toto rozhodnutí týká, podíly na trhu představují jedno z kritérií, které by mělo být vzato v úvahu, a to spolu s dalšími kritérii, jako jsou například překážky vstupu na trh nebo hospodářská soutěž mezi jednotlivými druhy dopravy ([12]).

([8]) Výroční zpráva žadatele za rok 2018, s. 22.
([9]) Směrnice 2014/25/EU, 44. bod odůvodnění.
([10]) Tamtéž.
([11]) Tamtéž.
([12]) Konkurence jiných druhů dopravy než železniční, v tomto případě zejména autobusové a letecké dopravy.

(15) Tímto rozhodnutím není dotčeno uplatňování pravidel hospodářské soutěže a jiné oblasti práva Unie. Zejména kritéria a metody používané k posouzení přímého vystavení hospodářské soutěži podle článku 34 směrnice 2014/25/EU nejsou nutně totožné s těmi, které jsou používány k provedení posouzení podle článku 101 nebo 102 Smlouvy o fungování Evropské unie nebo podle nařízení Rady (ES) č. 139/2004 ([13]), jak potvrdil Tribunál ([14]).

(16) Cílem tohoto rozhodnutí je stanovit, zda jsou služby, na něž se žádost vztahuje, vystaveny takové míře hospodářské soutěže (na trzích, na které není omezen přístup ve smyslu článku 34 směrnice 2014/25/EU), která zajistí, že i v případě neuplatňování podrobných pravidel pro zadávání veřejných zakázek stanovených ve směrnici 2014/25/EU bude zadávání veřejných zakázek za účelem výkonu dotčených činností probíhat transparentním a nediskriminačním způsobem založeným na kritériích, která kupujícím umožňují určit řešení, jež je z celkového hlediska ekonomicky nejvýhodnější.

3. **POSOUZENÍ**

3.1. **Neomezený přístup na trh**

(17) Přístup na trh se považuje za neomezený, pokud dotčený členský stát provedl a uplatňuje příslušné právní předpisy Unie k otevření daného odvětví nebo jeho části. Tyto právní předpisy jsou uvedeny v příloze III směrnice 2014/25/EU. Co se týče železničních služeb, příloha uvádí směrnici Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ([15]), pokud jde o železniční přepravu zboží a mezinárodní železniční osobní dopravu, nicméně neobsahuje žádný údaj, pokud jde o vnitrostátní osobní železniční dopravu. Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/2370 ([16]) však rozšiřuje liberalizaci železničního odvětví na vnitrostátní železniční dopravu.

(18) Švédsko obě směrnice plně provedlo do svých vnitrostátních právních předpisů – zákona o železnicích ([17]). Přístup na relevantní trh se proto považuje za neomezený v souladu s čl. 34 odst. 3 směrnice 2014/25/EU.

3.2. **Posouzení z hlediska hospodářské soutěže**

3.2.1. *Definice výrobkového trhu*

(19) Toto rozhodnutí se týká pouze veřejných zakázek na poskytování komerčně provozovaných služeb železniční osobní dopravy. Zadávání veřejných zakázek na poskytování služeb železniční osobní dopravy v rámci závazků veřejné služby podléhalo prováděcímu rozhodnutí (EU) 2020/1193, které vyňalo z působnosti směrnice 2014/25/EU zakázky zadávané veřejnými zadavateli a jehož cílem bylo umožnit provádění činností souvisejících s poskytováním služeb železniční osobní dopravy v rámci závazků veřejné služby na území Švédska.

Rozdíl mezi komerčními službami a službami poskytovanými na základě zakázek týkajících se závazků veřejné služby

(20) V rámci své dřívější rozhodovací praxe týkající se spojování a antimonopolních předpisů ([18]) Komise zjistila, že může být vhodné rozlišovat mezi trhem na poskytování služeb železniční osobní dopravy v rámci závazků veřejné služby a poskytováním komerčně provozovaných služeb železniční osobní dopravy. Toto rozlišení je odůvodněno

([13]) Nařízení Rady (ES) č. 139/2004 ze dne 20. ledna 2004 o kontrole spojování podniků (nařízení ES o spojování) (Úř. věst. L 24, 29.1.2004, s. 1).

([14]) Rozsudek ze dne 27. dubna 2016 ve věci T-463/14 *Österreichische Post AG v. Komise*, ECLI:EU:T:2016:243, bod 28. Viz také směrnice 2014/25/EU, 44. bod odůvodnění.

([15]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru (Úř. věst. L 343, 14.12.2012, s. 32).

([16]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/2370 ze dne 14. prosince 2016, kterou se mění směrnice 2012/34/EU, pokud jde o otevření trhu vnitrostátních služeb v přepravě cestujících po železnici a správu a řízení železniční infrastruktury (Úř. věst. L 352, 23.12.2016, s. 1).

([17]) Zákon o železnicích (2004:519).

([18]) Věci M.7897. *Arriva Rail North/Northen Franchise*, body 15 až 18, M.5855 – *DB/Arriva*, body 64–69 a 131–133, M.5557 – *SNCF-P/CDPQ/KEOLIS/EFFIA*, bod 17, M.7146 – *Govia/Thameslink, Southern and Great Northern Passenger Rail Franchise*, body 16–19, M.4797 – *Govia/West Midlands Passenger Rail Franchise*, bod 13.

především hledisky na straně nabídky, zejména rozdílnými regulačními režimy, které se na tyto služby vztahují. Toto rozlišení odráží skutečnost, že dopravní služby provozované v rámci zakázek týkajících se závazků veřejné služby se vyznačují hospodářskou soutěží o trh, což znamená, že železniční podniky soutěží o to, komu bude uděleno právo nabízet dopravní služby na dané trase, zatímco komerční dopravní služby se vyznačují hospodářskou soutěží na trhu, což znamená, že železniční podniky soutěží o přilákání cestujících.

(21) Podle žadatele „*relevantní výrobkový trh poskytování služeb osobní dopravy koncovým zákazníkům (cestujícím) zahrnuje přinejmenším služby železniční osobní dopravy s přímými spoji, včetně komerčně provozovaných služeb i služeb provozovaných na základě zakázek týkajících se závazků veřejné služby*“ ([19]).

(22) Švédský vnitrostátní orgán pro hospodářskou soutěž uvádí, že „*na několika trasách v zemi se komerční služby společnosti SJ překrývají se službami v rámci závazků veřejné služby, které se často týkají spíše regionální a příměstské dopravy než dálkové železniční dopravy. Tyto služby mohou představovat konkurenční omezení komerční nabídky společnosti SJ. To platí zejména pro trasy, kde jsou rozdíly v době jízdy malé a lze je kompenzovat lepšími časovými intervaly a nižšími cenami. Konkurenční tlak může existovat na celé trase nebo na určitých dílčích trasách*“ ([20]).

(23) Komise však poznamenává, že služby v rámci závazků veřejné služby mohou v závislosti na trase představovat spíše doplňkovou než konkurenční službu. Vnitrostátní orgán pro hospodářskou soutěž ve své odpovědi na žádost Komise o informace uvádí, že „*provoz v rámci závazků veřejné služby v mnoha případech představuje náhradu za komerční dopravu společnosti SJ, pokud probíhá na stejné trase. Na některých trasách by mohl být považován za doplňkový, například pokud lze v jeho rámci přepravovat cestující do konkrétních stanic, které společnost SJ neprovozuje. […] Zpráva dopravního úřadu pro rok 2023 uvádí, že doprava v rámci závazků veřejné služby v poslední době expanduje a že může konkurovat komerční dopravě na různých trasách a zároveň ji doplňovat. Rozsah, v jakém doprava v rámci závazků veřejné služby konkuruje komerčnímu provozu nebo jej doplňuje, závisí na příslušné části trasy*“ ([21]).

(24) S ohledem na následnou analýzu a aniž by bylo dotčeno uplatňování práva hospodářské soutěže, není pro účely posouzení podle tohoto rozhodnutí nutné dospět k závěru, zda komerční služby tvoří samostatný trh, nebo zda patří na stejný trh jako služby v rámci závazků veřejné služby, protože Komise dospěla ke stejnému závěru u obou definic výrobkového trhu.

Rozdíl mezi železnicí a ostatními druhy dopravy

(25) V rámci své dřívější rozhodovací praxe týkající se spojování a antimonopolních předpisů ([22]) Komise usoudila, že jiné druhy dopravy, jako je automobilová, autobusová, letecká nebo trajektová, nepatří do stejného výrobkového trhu jako železnice, a to z důvodu rozdílů v právních předpisech a omezené zaměnitelnosti poptávky (rozdíly např. v pohodlí, rychlosti, spojení a ceně).

(26) Žadatel tvrdí, že „*relevantní výrobkový trh může zahrnovat i jiné druhy dopravy na určitých (dílčích) trasách, jako je např. autobusová doprava na trase Göteborg–Malmö a letecká doprava mezi koncovými body na dílčí trase Stockholm–Göteborg. Důležité je, že i když by služby provozované na základě zakázek týkajících se závazků veřejné služby a/nebo jiné druhy dopravy nebyly považovány za dostatečně zaměnitelné, aby mohly být zahrnuty do stejného relevantního výrobkového trhu jako komerčně provozované služby železniční osobní dopravy, stále vyvíjejí konkurenční tlak*“ ([23]).

([19]) Podání žadatele ze dne 22. prosince 2023, odstavec 29. Pro účely tohoto rozhodnutí se trasou rozumí trasa zahrnující všechny cesty mezi jakýmikoliv stanicemi na dané trase (tj. všechny kombinace z bodu do bodu na dané trase). Dílčí trasou se rozumí segment trasy, který zahrnuje všechny kombinace z bodu do bodu mezi dvěma stanicemi na trase.

([20]) Odpověď švédského vnitrostátního orgánu pro hospodářskou soutěž ze dne 22. března 2024 na žádost Komise o informace ze dne 1. března 2024, s. 11, poslední odstavec.

([21]) Odpověď vnitrostátního orgánu pro hospodářskou soutěž ze dne 22. března 2024 na žádost Komise o informace ze dne 1. března 2024, s. 12, druhý odstavec.

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

([23]) Podání žadatele ze dne 22. prosince 2023, odstavec 29.

(27) Vnitrostátní orgán pro hospodářskou soutěž uvádí, že „*pokud jde o železniční osobní dopravu, je obvyklé vymezit trh produktů na základě trasy. V závislosti na vlastnostech trasy může produktový trh zahrnovat i jiné dopravní prostředky (např. vlak, autobus, automobil) nebo může být užší a zahrnovat pouze vlaky*“ ([24]).

(28) S ohledem na výše uvedené skutečnosti Komise posoudí konkurenční tlak ze strany jiných druhů dopravy na jednotlivých (dílčích) trasách s přihlédnutím k charakteristikám a specifikům služby, jako je doba jízdy, cenová úroveň, cenové schéma, pohodlí a dostupnost.

3.2.2. *Definice zeměpisného trhu*

(29) V rámci své dřívější rozhodovací praxe týkající se spojování a antimonopolních předpisů v souvislosti se službami železniční osobní dopravy Komise definovala zeměpisný trh odkazem na celou vnitrostátní železniční síť ([25]), trasy ([26])nebo na cestování z bodu do bodu mezi výchozím a cílovým místem ([27]), v závislosti na zvláštnostech každého případu.

(30) Podle žadatele „relevantní zeměpisný trh pro poskytování služeb osobní dopravy koncovým zákazníkům (cestujícím) je třeba vymezit na úrovni z bodu do bodu“ ([28]).

(31) Žadatel uvádí, že trh je vymezen na základě výchozího a cílového bodu, jelikož podmínky hospodářské soutěže se mohou napříč těmito vymezeními z bodu do bodu významně lišit. Žadatel uvádí, že „*metodika použitá pro posouzení toho, zda je jednotlivá trasa přímo vystavena hospodářské soutěži, je proto naprosto stejná jako na vnitrostátní úrovni. Posouzení hospodářské soutěže na úrovni jednotlivé trasy ve skutečnosti představuje stavební kámen pro posouzení hospodářské soutěže na vnitrostátní úrovni*“ ([29]).

(32) Žadatel rovněž navrhuje ponechat definici trhu otevřenou, jelikož vystavení hospodářské soutěži musí být posouzeno na širším základě, neboť náklady provozovatelů železniční dopravy nejsou určovány na základě cest z bodu do bodu, ale na širší úrovni. Vzhledem k vysokému počtu trhů vymezených dvěma body a nemožnosti analyzovat každý z těchto trhů žadatel navrhuje analyzovat pět nejdůležitějších tras ve Švédsku (tj.: Stockholm–Malmö(–Kodaň), Stockholm–Göteborg, Göteborg–Malmö, Stockholm–Sundsvall–Umeå a Stockholm–Karlstad(–Oslo). Žadatel tvrdí, že výjimka vztahující se na celé Švédsko by mohla být udělena na základě údajů o trhu pro tyto nejdůležitější trasy. „*Vzhledem k tomu, že tyto trasy měly pro společnost SJ velký hospodářský význam, měly by souhrnné podmínky hospodářské soutěže na těchto trasách rozhodující vliv na strategii společnosti SJ v oblasti zadávání veřejných zakázek*“ ([30]).

(33) Tyto trasy jsou pro žadatele nejdůležitější, protože tvoří více než [důvěrné] % jeho příjmů a téměř [důvěrné] % jeho zisku ([31]). Tyto trasy navíc představují ([32]) téměř [důvěrné] % všech tras všech provozovatelů dohromady z hlediska příjmů a [důvěrné] % z hlediska počtu osobokilometrů.

(34) Vnitrostátní orgán pro hospodářskou soutěž uvádí, že „relevantní geografický trh je definován na základě každého spojení z bodu do bodu (bez zohlednění dílčích tras, které samy o sobě představují další geografické trhy), pokud nahrazení nabídky z dílčích tras nebo delších tras nepředstavuje věrohodnou hrozbu“ ([33]). Vnitrostátní orgán pro hospodářskou soutěž nicméně ve svém stanovisku navrhuje, že pro účely posouzení podle článku 34 směrnice 2014/25/EU je vhodnější provést souhrnné posouzení hospodářské soutěže na obchodně nejvýznamnějších trasách, a to vzhledem k tomu, že „mnohé ze zadávaných vstupů a služeb představují společné náklady“ ([34]): „Navíc, jak již bylo uvedeno v předchozí zprávě, není možné ani vhodné posoudit konkurenční tlak na každou z potenciálně vymezitelných tras. Místo toho se zdá být vhodnější provést souhrnné hodnocení obchodně nejvýznamnějších tras. Opodstatněnost tohoto přístupu se zdá být vyšší také s ohledem na účel přezkumu podle článku 34 směrnice a na skutečnost, že mnohé z pořizovaných vstupů a služeb představují společné náklady.

([24]) Odpověď vnitrostátního orgánu pro hospodářskou soutěž ze dne 22. března 2024 na žádost Komise o informace ze dne 1. března 2024, s. 9, poslední odstavec.
([25]) Věci COMP AT.39678 a AT.39731, body 34 a 35, věc M.5855, body 159–160.
([26]) Věc M.*7011 SNCF/SNCB/Thalys JV*, body 41–46.
([27]) Věc M.7897 *Arriva/Rail Noth/NorthernFrancise*, body 19–23.
([28]) Podání žadatele ze dne 22. prosince 2023, odstavec 30.
([29]) Podání žadatele ze dne 4. června 2020, odstavec 15.
([30]) Podání žadatele ze dne 4. června 2020, odstavec 17.
([31]) Podání žadatele ze dne 22. prosince 2023, tabulka 6, s. 13 a tabulka 7, s. 14.
([32]) Příloha 1 odpovědi vnitrostátního orgánu pro hospodářskou soutěž ze dne 22. března 2024 na žádost Komise o informace ze dne 1. března 2024.
([33]) Odpověď vnitrostátního orgánu pro hospodářskou soutěž ze dne 22. března 2024 na žádost Komise o informace ze dne 1. března 2024, s. 11, první odstavec.
([34]) Stanovisko vnitrostátního orgánu pro hospodářskou soutěž, s. 11.

V souladu s předchozí zprávou to znamená, že celkový hospodářský význam dostatečně konkurenčních trhů musí být vyvážen významem nekonkurenčních trhů“ ([35]).

(35) Komise shledává známky toho, že poskytování služeb železniční osobní dopravy ve Švédsku má vnitrostátní charakter. Zaprvé, regulační rámec (např. požadavky provozovat služby jako železniční podnik) je celostátní. Zadruhé, někteří poskytovatelé (například společnosti SJ, MTR, Transdev atd.) provozují ve Švédsku různé trasy. Nelze vyloučit, že tito poskytovatelé budou provozovat další trasy v závislosti na vývoji tržních podmínek. Zatřetí, musí být zohledněny vlastnosti železniční sítě. Zejména existence úspor z rozsahu a síťových účinků, tj. vytváření dodatečného provozu propojením různým tras ([36]), je rovněž prvek poukazující na existenci celostátního trhu.

(36) Vymezení relevantního trhu jako trhu s celostátní působností (tj. všech tras dohromady) pro účely posouzení žádosti podle článku 34 směrnice je rovněž vhodnější, neboť podle žadatele si obstarává „*většinu vstupů pro komerčně provozované služby na společném základě*“ ([37]). Žadatel dále uvádí: „*Investice společnosti SJ jsou převážně spojeny s nákupem nových vlakových flotil jakož i renovací/modernizací těch stávajících. Tyto flotily nejsou předem přiděleny na konkrétní (dílčí) trasy, ale jsou průběžně přidělovány podle různých charakteristik trhu. Tyto charakteristiky, jako je například struktura spotřebitelské poptávky, se mohou v průběhu času měnit, a tím vyvolat přerozdělení vlaků.*“ ([38]) Žadatel dále uvádí, že „*převážná část nákupů společnosti SJ neodpovídá trhům vymezeným dvěma body, a proto nemá s vymezováním trhu založeném na dvou bodech, které vychází z úvah souvisejících se soutěží o příjmy, žádnou přímou souvislost. Nákupy společnosti SJ spíše společně pokrývají jednu nebo více tras*“ ([39]). Dále žadatel objasňuje ([40]) souhlas vnitrostátního orgánu pro hospodářskou soutěž s názorem žadatele, že posouzení, zda je trh vystaven konkurenci, by mělo být vzhledem k velkému podílu společných nákupů žadatele založeno na souhrnném posouzení hospodářské soutěže. Žadatel objasňuje, že společné nákupy jsou relevantní zejména pro tři trasy (Stockholm–Malmö, Stockholm–Göteborg a Göteborg–Malmö) a že relevantní metrikou pro posouzení, zda jsou tyto trasy vystaveny hospodářské soutěži, je jejich společné posouzení.

(37) Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem se Komise pro účely posouzení podle tohoto rozhodnutí a aniž je dotčeno uplatňování práva hospodářské soutěže, domnívá, že relevantní zeměpisný trh má vnitrostátní rozsah. Pro úplnost a v souladu s přístupem navrženým žadatelem a vnitrostátním orgánem pro hospodářskou soutěž však Komise provede také souhrnné posouzení míry hospodářské soutěže, které je žadatel vystaven na pěti komerčně nejvýznamnějších trasách ve Švédsku (dohromady).

3.2.3. *Analýza trhu*

Vnitrostátní úroveň

(38) Na trhu zahrnujícím komerčně provozované služby železniční osobní dopravy a služby železniční osobní dopravy provozované na základě zakázek týkajících se závazků veřejné služby (včetně služeb železniční osobní dopravy na regionální úrovni / na krátké vzdálenosti a na dlouhé vzdálenosti provozovaných v rámci závazků veřejné služby)

([35]) Odpověď vnitrostátního orgánu pro hospodářskou soutěž ze dne 22. března 2024 na žádost Komise o informace ze dne 1. března 2024, s. 11, druhý odstavec.

([36]) Na straně 18 svého stanoviska z roku 2019 vnitrostátní orgán pro hospodářskou soutěž uvádí: „*Díky ‚síťovým efektům‘ bude mít společnost SJ pravděpodobně motivaci udržovat provoz: lze předpokládat, že její nabídka návazných cest, které doplňují hlavní trasy, zvyšuje atraktivitu těchto tras.*“

([37]) Žádost, odstavec 465.

([38]) Žádost, odstavec 467.

([39]) Podání žadatele ze dne 4. května.2020, odstavec 29.

([40]) Podání žadatele ze dne 4. května 2020, odstavce 31 a 32.

žadatel odhaduje (dále jen „2023E“) ([41]) svůj tržní podíl z hlediska příjmů v roce 2023 na [50 až 60] % ([42]). Ve stejném roce byla dalším hráčem na trhu společnost MTR s tržním podílem [20 až 30] %, následovaná společností Transdev s [10 až 20] % a společností VR (dříve Arriva) s [5 až 10] %. Jak ukazují tyto tržní podíly, podíl společnosti SJ na trhu je 2,5krát větší než podíl jejího nejbližšího konkurenta a téměř pětkrát a sedmkrát větší než podíl třetího a čtvrtého největšího konkurenta. Podíl žadatele na trhu představuje předběžnou indikaci významné tržní síly.

(39) Na trhu pouze s komerčními službami poskytovanými v železniční osobní dopravě se v odhadech pro rok 2023E očekává, že podíl společnosti SJ bude z hlediska tržeb činit [70 až 80] %, což je nárůst oproti podílu [70 až 80] % v roce 2019 ([43]) a [70 až 80] % v roce 2016 ([44]). Podobně se očekává, že jeho podíl na komerční železniční osobní dopravě z hlediska počtu osobokilometrů bude v roce 2023E činit přibližně [80 až 90] % (odhady poskytnuté žadatelem), což je o něco více než [80 až 90] % zaznamenaných v roce 2019 ([45]) a jednoznačně více než [80 až 90] % z roku 2016 ([46]).

(40) Podle společnosti SJ se očekává, že celkový švédský trh komerční osobní dopravy zůstane v roce 2023 o více než 10 % nižší než v roce 2019 ([47]), a to v důsledku poklesu pracovních cest a rozšíření služeb v rámci závazků veřejné služby. Společnosti SJ a A-Train jsou jediní komerční dopravci, u nichž se očekává zvýšení podílu na trhu. Očekává se, že společnost A-Train bude mít v roce 2023E podíl [0 až 5] % oproti [0 až 5] % v roce 2019. V případě společnosti FlixTrain se porovnání provádí s rokem 2021, kdy společnost začala fungovat ([48]).

(41) Stabilita a stálost velmi vysokých celkových podílů žadatele na trhu zřejmě naznačují, že s jeho významnou tržní silou nemohou ostatní železniční provozovatelé na vnitrostátní úrovni úspěšně soutěžit.

(42) Komise rovněž poznamenává, že pro vstup na trh komerčně provozovaných služeb železniční osobní dopravy ve Švédsku existují značné překážky. Tyto překážky se týkají zejména nezbytně vysokých investičních nákladů a hospodářských rizik souvisejících s pořízením kolejových vozidel a technických a regulačních požadavků, například na homologaci kolejových vozidel v zemi. Vnitrostátní orgán pro hospodářskou soutěž a švédský dopravní úřad v roce 2019 rovněž upozornily ([49]) na existenci překážky vstupu na trh v souvislosti s kanály pro distribuci jízdenek, které zahrnují vysoké náklady, jež by mohly odrazovat od vstupu na trh a expanze. Ve své odpovědi na žádost Komise o informace vnitrostátní orgán pro hospodářskou soutěž uvádí ([50]), že k nápravě situace bylo přijato několik opatření. Nebyla však přijata žádná opatření k vývoji jiného systému prodeje jízdenek pro komerční železniční služby s cílem napravit skutečnost, že vedle jízdenkové platformy žadatele jsou ostatní platformy méně významné a povědomí o nich mezi uživateli je malé.

(43) Kromě analýzy podílů na trhu a překážek vstupu na trh Komise pro úplnost provede také analýzu příjmů na osobokilometr, kterou zohlední v podřazené posloupnosti, aby určila míru hospodářské soutěže, které je žadatel vystaven. Z obrázku 1 vyplývá, že z celkového pohledu jsou příjmy na osobokilometr (definované jako poměr příjmů a počtu osobokilometrů) od roku 2016 u žadatele výrazně vyšší než u jeho údajných konkurentů.

([41]) Předběžné údaje za rok 2023 na základě interních údajů o příjmech žadatele za první pololetí roku 2023
([42]) Podání žadatele ze dne 22. prosince 2023, obrázek 1.
([43]) Podání žadatele ze dne 22. prosince 2023, odstavec 40, obrázek 4.
([44]) Žádost ze dne 13. prosince 2019, odstavec 101, obrázek 4.
([45]) Podání žadatele ze dne 22. prosince 2023, odstavec 41, obrázek 5.
([46]) Žádost ze dne 13. prosince 2019, odstavec 101, obrázek 5.
([47]) Podání žadatele ze dne 22. prosince 2023, odstavec 41.
([48]) Podání žadatele ze dne 22. prosince 2023, odstavec 41, obrázek 5.
([49]) Stanovisko vnitrostátního orgánu pro hospodářskou soutěž, s. 5 a stanovisko švédského dopravního úřadu, s. 7.
([50]) Odpověď vnitrostátního orgánu pro hospodářskou soutěž ze dne 22. března 2024 na žádost Komise o informace ze dne 1. března 2024, s. 8, druhý a třetí odstavec.

Obrázek 1

Poměr příjmů společnosti SJ na osobokilometr v komerční železniční dopravě k ostatním provozovatelům [51] [52]**.** ***[důvěrné]***

(44) Obrázek 1 ukazuje, že v porovnání se společností MTR byly příjmy žadatele na osobokilometr o [důvěrné] % vyšší v roce 2019 a o [důvěrné] % vyšší v roce 2023E. V případě společnosti Transdev jsou její příjmy na osobokilometr od roku 2016 soustavně [důvěrné] nižší než příjmy žadatele. Stejný vzorec se vyskytuje u všech ostatních provozovatelů s výjimkou společnosti A-Train. Společnost A-Train je komerčním provozovatelem expresní vlakové trasy Arlanda Express, která jezdí na trase Stockholm město (hlavní nádraží) – Stockholm letiště Arlanda ([53]). Tato trasa je zjevně velmi specifickým trhem (jinak nazývaným „nikový trh"), jehož zvláštnosti neumožňují srovnání s ostatními komerčními službami železniční osobní dopravy ve Švédsku. V případě společnosti A-Train jsou příjmy na osobokilometr trvale [důvěrné] vyšší než příjmy žadatele. Na druhém pólu je společnost FlixTrain, která se zaměřuje především na cenově citlivé cestující, kteří cestují za účelem trávení volného času a využívají nízké ceny jízdenek ([54]). To se jasně odráží v údajích, protože příjmy žadatele z jednoho osobokilometru jsou v roce 2023E více než dvojnásobné oproti společnosti FlixTrain.

(45) Skutečnost, že žadatel je schopen trvale udržovat vyšší příjmy na osobokilometr v průběhu času a vůči konkurentům (s výjimkou konkrétního případu společnosti A-Train), naznačuje, že žadatel nemusí být vystaven dostatečnému konkurenčnímu tlaku. V opačném případě by se přirozeně očekávalo, že konkurenti budou schopni buď získat významný podíl na trhu (protože jejich příjmy na osobokilometr, a tedy i průměrná cena, jsou nižší), nebo účtovat vyšší ceny na úkor toho, že případně nezískají větší podíl osobokilometrů (ale vyšší zisky díky vyšším příjmům na osobokilometr). Skutečnost, že nedochází ani k jedné z těchto dvou situací, naznačuje, že žadatel jedná nezávisle na svých konkurentech, kteří zřejmě přitahují pouze ty spotřebitele, kteří nejsou pro žadatele obchodně zajímaví.

(46) Z průzkumu, který žadatel poskytl, vyplývá, že může existovat určitá míra segmentace trhu podle parametrů ceny a kvality. Například *„průzkum konkurence společnosti SJ z prosince 2022 ukazuje, že zákazníci společnosti FlixTrain považují cenu jízdenky za důležitější faktor pro výběr dopravce než zákazníci společnosti SJ. Společnost FlixTrain dále dosahuje lepšího výkonu než společnost SJ, pokud jde o ceny jízdenek, zatímco společnost SJ dosahuje lepšího výkonu než společnost FlixTrain, pokud jde o parametry, jako je vnímaná ‚snadnost cestování', což je pro zákazníky společnosti SJ důležitým motivačním faktorem pro výběr provozovatele"* ([55]). Dále se jeví, že *„cestující, kteří cestují za účelem trávení volného času, představují hlavní cílovou skupinu pro společnosti FlixTrain a Snälltåget a důležitou skupinu zákazníků pro společnost MTR"* ([56]), zdálo by se tedy, že v nejlepším případě by někteří komerční provozovatelé byli schopni soutěžit pouze o omezený zlomek zákaznické základny žadatele.

(47) Výše uvedená analýza vychází ze souhrnných údajů. Specifičnost některých tras může naznačovat odlišnou situaci, pokud se použije přístup rozčlenění údajů. Tomu se věnuje následující oddíl.

(48) S ohledem na výše zkoumané faktory Komise nemůže dospět k závěru, že poskytování komerčně provozovaných služeb železniční osobní dopravy na vnitrostátní úrovni ve Švédsku je přímo vystaveno hospodářské soutěži ve smyslu čl. 34 odst. 1 směrnice 2014/25/EU, a to bez ohledu na to, jak je definován výrobkový trh.

Souhrnná úroveň tras

(49) Očekává se, že význam pěti nejvýznamnějších komerčních tras (tj. Stockholm–Malmö(–Kodaň), Stockholm–Göteborg, Göteborg–Malmö, Stockholm–Sundsvall–Umeå a Stockholm–Karlstad(–Oslo)) pro žadatele z hlediska příjmů dohromady vzroste z [důvěrné] % v roce 2019 na [důvěrné] % v roce 2023E. Göteborg–Malmö je jedinou z pěti hlavních tras, u níž se očekává pokles podílu příjmů žadatele, a to z [důvěrné] % v roce 2019 na [důvěrné] %

([51]) Vlastní výpočty na základě přílohy 2 odpovědi žadatele ze dne 26. dubna 2024 na žádost Komise o informace ze dne 15. dubna 2024.
([52]) Tabulku je nutno chápat takto: 1,200 znamená, že příjmy společnosti SJ na osobokilometr jsou o 20 % vyšší, 0,19 znamená, že příjmy SJ na osobokilometr jsou o 81 % nižší.
([53]) Žádost ze dne 13. prosince 2019, odstavec 91.
([54]) Podání žadatele ze dne 22. prosince 2023, odstavec 13.
([55]) Podání žadatele ze dne 22. prosince 2023, odstavec 98.
([56]) Podání žadatele ze dne 22. prosince 2023, odstavec 99.

v roce 2023E. Očekává se, že příjmy žadatele na dalších čtyřech hlavních obchodních trasách se zvýší ([57]). Srovnání s rokem 2022 přináší podobné kvalitativní závěry, s výjimkou trasy Göteborg–Malmö, kde podíl příjmů zůstává nezměněn ([58]).

(50) Žadatel se domnívá, že celá jeho činnost je přímo vystavena konkurenci ([59]), a to na každé z pěti výše uvedených tras. Faktory, které vysvětlují tento závěr, jsou hospodářská soutěž mezi poskytovateli komerčně provozovaných služeb železniční osobní dopravy, poskytovateli služeb železniční osobní dopravy na základě zakázek týkajících se závazků veřejné služby a hospodářská soutěž mezi jednotlivými druhy dopravy.

(51) Komise provede posouzení míry hospodářské soutěže, které je žadatel vystaven na každé z výše uvedených pěti tras, a poté dospěje k závěru na úrovni souhrnné trasy (s přihlédnutím k výše uvedeným pěti trasám dohromady).

(52) U každé z výše uvedených pěti tras Komise nejprve prozkoumá konkurenční situaci na trhu služeb železniční osobní dopravy podle dvou možných definic výrobkového trhu (tj. komerční služby a služby v rámci závazků veřejné služby dohromady a pouze komerční služby). Při posuzování situace hospodářské soutěže na trhu služeb železniční osobní dopravy bude Komise vycházet z podílů žadatele a jeho konkurentů na trhu a z existence významných překážek vstupu na trh, jak je vysvětleno ve 42. bodě odůvodnění. ([60]) Pro úplnost se Komise v podřazené posloupnosti opírá také o srovnání příjmů na osobokilometr u žadatele a jeho konkurentů.

(53) U každé z výše uvedených pěti tras Komise za druhé určí míru konkurenčního tlaku ze strany jiných druhů dopravy (pokud existuje), přičemž vezme v úvahu následující obecné úvahy o hospodářské soutěži mezi jednotlivými druhy dopravy.

(54) Oživení u autobusové a letecké dopravy po pandemii COVID-19 probíhalo mnohem pomaleji než u železniční dopravy. Zpráva Královského technického institutu (KTH) za rok 2022 informuje, že poskytování služeb autobusové dopravy se z dopadu pandemie ještě nezotavilo ([61]). Pokud jde o leteckou dopravu, žadatel uvádí, že: *„V porovnání s počtem cestujících v roce 2019 je očekávaný počet cestujících v letecké dopravě v roce 2023 nižší na všech čtyřech hlavních trasách. Dále se očekává, že v roce 2023 ztratí letecká doprava ve srovnání s rokem 2019 na všech čtyřech trasách podíl na trhu. Nejvýraznější pokles podílu cestujících byl zaznamenán na trasách Stockholm–Malmö–Kodaň a Stockholm–Göteborg. Po pandemii COVID-19 došlo k dobrému oživení poptávky po cestách za účelem trávení volného času, zatímco v případě poptávky po služebních cestách oživení ve stejné míře nenastalo. To více ovlivnilo cestování leteckou dopravou než cestování po železnici, protože letecké služby jsou tradičně více orientovány na služební cesty.“* ([62])

(55) Komise poznamenává, že konkurence ze strany letecké dopravy je relevantní pouze pro posouzení dílčích tras mezi koncovými body (STO–GOT, STO–MAL–COP, STO–UME a STO–OSL).

(56) Obecně platí, že Komise posuzuje trasy a dílčí trasy na základě jejich relativního hospodářského významu pro žadatele.

([57]) Podání žadatele ze dne 22. prosince 2023, odstavec 42, obrázek 6.
([58]) Podání žadatele ze dne 22. prosince 2023, odstavec 43, obrázek 7.
([59]) Podání žadatele ze dne 13. prosince 2019, odstavec 23.
([60]) Komise zjistila, že trh poskytování služeb železniční osobní dopravy ve Švédsku se vyznačuje významnými překážkami vstupu na trh, které stejně omezují vstup železničních podniků na každou z výše uvedených tras. Vzhledem k tomu, že existence významných překážek vstupu na trh je společným rysem pěti posuzovaných tras, nebude tato skutečnost v jednotlivých hodnoceních opakována.
([61]) Zpráva KTH za rok 2022, s. 29, obrázek 13.
([62]) Podání žadatele ze dne 22. prosince 2023, odstavce 206 a 207.

3.2.3.1. Stockholm–Öresund (STO–ORE) ([63])

(57) Tato trasa, která zahrnuje vlaky provozované mezi Stockholmem, Malmö a Kodaní, představovala v roce 2016 [důvěrné] % příjmů společnosti SJ z komerčních železničních služeb, v roce 2022 se zvýší na [důvěrné] % a v roce 2023E na [důvěrné] % ([64]). Pro žadatele je to jedna ze dvou nejdůležitějších cest, neboť představuje [důvěrné] % zisku ([65]). Na této trase je konkurentem žadatele (provozujícím komerční vlak mezi koncovými body) společnost Transdev (Snälltåget). Regionální služby v rámci závazků veřejné služby jsou poskytovány na různých dílčích trasách.

(58) Situace na trhu, který zahrnuje jak komerčně provozované služby železniční osobní dopravy, tak služby v rámci závazků veřejné služby, je popsána v následujících bodech odůvodnění.

(59) V roce 2019 měla společnost FlixTrain vstoupit na tuto trasu se dvěma odjezdy komerčně provozovaných vlaků denně. Tento vstup se však neuskutečnil a v březnu 2024 společnost FlixTrain zrušila všechny své žádosti o trasy vlaku na dobu neurčitou.

(60) Podíl žadatele na celkovém trhu z hlediska příjmů činil v roce 2016 [60 až 70] % a očekává se, že v roce 2023E vzroste na [60 až 70] %. Z hlediska osobokilometrů se očekává pokles z [50 až 60] % v roce 2016 na [50 až 60] % v roce 2023E ([66]). Ostatní komerční služby (Snälltåget) si v daném období udržely stabilní podíl. Společnost Öresundståg (vlastněná společností Transdev), která na některých dílčích trasách působí jako poskytovatel veřejných služeb, získala určitý podíl na trhu, pokud jde o počet osobokilometrů, ale výrazněji se snížily její příjmy. Zpráva KTH z roku 2022 ([67]) uvádí, že rychlovlak žadatele zajišťuje téměř 80 % odjezdů na trase Malmö–Stockholm a má nejnižší průměrnou dobu jízdy. Z cenového srovnání zprávy vyplývá, že ceny rychlovlaků žadatele jsou v letech 2019–2022 dvojnásobné oproti ostatním meziměstským vlakům.

(61) Příjmy žadatele na osobokilometr na celkové trase jsou [důvěrné] než u ostatních konkurentů (v letech 2016–2021 žadatel provozoval Mälardalstrafik). Obrázek 2 ukazuje pro každý rok poměr příjmů žadatele na osobokilometr v porovnání s poměrem každého jiného provozovatele. Například v roce 2023E jsou příjmy žadatele na osobokilometr [důvěrné] % než příjmy společnosti Snälltåget (příjmy společnosti SJ / příjmy společnosti Snälltåget = [důvěrné]). V porovnání s ostatními provozovateli se příjmy žadatele na osobokilometr pohybují mezi [důvěrné] a téměř [důvěrné] v roce 2023E.

Obrázek 2

Relativní rozdíl příjmů společnosti SJ na osobokilometr ve srovnání s ostatními provozovateli na trase STO–MAL–COP ([68]) [důvěrné]

(62) Ceny jízdenek společnosti Snälltåget jsou obecně [důvěrné] než ceny jízdenek žadatele. Ze srovnání cen jízdenek, které žadatel poskytl, vyplývá, že společnost Snälltåget soutěží především o [důvěrné] zákazníky ([69]). [důvěrné]. ([70])

([63]) Stockholm–Öresund představuje trasu mezi Stockholmem a regionem Öresund.
([64]) Podání žadatele ze dne 22. prosince 2023, odstavec 42, obrázek 6 a žádost ze dne 13. prosince 2019, odstavec 129, obrázek 8.
([65]) Podání žadatele ze dne 22. prosince 2023, obrázek 7, s. 14 a výpočet Komise jako podíl čtyř hlavních tras, na kterých žadatel dosahuje zisku.
([66]) Podání žadatele ze dne 22. prosince 2023, odstavec 46, odpověď žadatele ze dne 1. dubna 2024 na žádost Komise o informace ze dne 22. března 2024, příloha 2, obrázky 10 a 11 a žádost ze dne 13. prosince 2019, odstavec 135, obrázky 12 a 13.
([67]) Podání žadatele ze dne 22. prosince 2023, odstavec 290, obrázek 173
([68]) Vlastní výpočty na základě přílohy 2 odpovědi žadatele ze dne 1. dubna 2024 na žádost Komise o informace ze dne 22. března 2024 a příloha 50 žádosti.
([69]) Podání žadatele ze dne 22. prosince 2023, odstavec 87.
([70]) Nejbližšími kategoriemi jízdenek jsou Snälltåget ekonomická třída a SJ ekonomická třída plus, přičemž kategorie SJ je o něco pohodlnější (příloha 11 podání žadatele ze dne 14. května 2024).

(63) Komise konstatuje, že na trhu komerčně provozovaných služeb železniční osobní dopravy má žadatel pouze jednoho konkurenta – společnost Transdev. Žadatel zde má ještě silnější postavení než na trhu, který zahrnuje i služby v rámci závazků veřejné služby, s tržním podílem téměř [80 až 90] % ([71]) z hlediska počtu osobokilometrů.

(64) Podíl autobusové dopravy ([72]) je ve srovnání s vlakovou dopravou velmi nízký ([73]). Kromě toho jsou rozdíly v ceně (cena autobusové jízdenky odpovídá přibližně polovině ceny vlakové jízdenky) a časové náročnosti cesty (8 hodin oproti 5 hodinám nebo méně) ve srovnání s vlakovou dopravou tak výrazné ([74]), že autobusová doprava vyvíjí na vlakovou dopravu jen velmi omezený konkurenční tlak.

3.2.3.1.1. Stockholm–Öresund (STO–ORE) dílčí trasa (mezi koncovými body)

(65) Očekává se, že tato dílčí trasa bude v roce 2023 představovat více než [důvěrné] % příjmů žadatele na celkové trase ([75]). Na základě celkových příjmů všech provozovatelů osobní železniční dopravy se očekává, že cestování mezi koncovými body bude představovat přibližně [důvěrné] % příjmů celkové trasy. Jedná se o nejdůležitější dílčí trasu na této trase. Podíl žadatele na trhu komerčních služeb zůstává stabilně na velmi vysoké úrovni: [80 až 90] % příjmů a [80 až 90] % osobokilometrů v roce 2016 ve srovnání s [80 až 90] % (očekávaných [80 až 90] % v roce 2023E) a [80 až 90] % (očekávaných [80 až 90] % v roce 2023E) v uvedeném pořadí v roce 2022. Navýšení u žadatele je na úkor jediného dalšího komerčního subjektu (Snälltåget) ([76]).

(66) V roce 2023E byly příjmy společnosti SJ na osobokilometr [důvěrné] než příjmy společnosti Snälltåget.

Obrázek 3

Relativní rozdíl příjmů společnosti SJ na osobokilometr v porovnání s ostatními provozovateli na dílčí trase mezi koncovými body STO–MAL–COP ([77]) ***[důvěrné]***

(67) Podíl autobusové dopravy je ve srovnání s vlakovou dopravou ([78]) velmi nízký ([0 až 5] % cestujících ([79])). Rozdíly v ceně a době jízdy jsou navíc ve srovnání s vlakovou dopravou tak výrazné ([80]) (autobusové jízdenky stojí přibližně polovinu ceny vlakových jízdenek, doba jízdy autobusem je 8 hodin oproti 5 hodinám nebo méně u vlaku), že autobusová doprava vyvíjí na vlakovou dopravu jen velmi omezený konkurenční tlak.

(68) Vnitrostátní orgán pro hospodářskou soutěž uvádí ([81]), že na této trase pravděpodobně existuje určitý konkurenční tlak ze strany letecké dopravy a potenciálně rostoucí konkurenční tlak ze strany nízkonákladových letů.

(69) Tři letecké společnosti nabízejí přímé lety mezi stockholmskými letišti Arlanda a Bromma a letišti v regionu Öresund: Kodaň a Malmö. Společnost Ryanair, která vstoupila na trh v roce 2021 a nabízela lety ze Stockholmu (Arlanda a Bromma) do Malmö a Kodaně, trh opustila. Celkově letecká doprava na této trase od roku 2019 ztratila podíl na trhu, zatímco podíl žadatele se zvýšil ([82]).

(70) Komise konstatuje, že tržní podíl žadatele z hlediska počtu cestujících na trhu intermodální dopravy zahrnujícím komerčně provozované služby železniční osobní dopravy, služby železniční osobní dopravy v rámci závazků veřejné služby, leteckou a autobusovou dopravu je [40 až 50] % ([83]).

([71]) Vlastní výpočty na základě podání žadatele ze dne 22. prosince 2023, obrázek 11.
([72]) Žadatel předložil odhady podílů na trhu, pokud jde o příjmy, a tvrdil, že podíly na trhu v počtu cestujících (které Komise považuje za přesnější ukazatel) nejsou k dispozici.
([73]) Podání žadatele ze dne 22. prosince 2023, odstavec 184, obrázek 109.
([74]) Podání žadatele ze dne 22. prosince 2023, odstavce 154 a 155, obrázek 88.
([75]) Podání žadatele ze dne 22. prosince 2023, odstavec 47.
([76]) Podání žadatele ze dne 22. prosince 2023, odstavec 47, obrázky 12 a 13 a žádost ze dne 13. prosince 2019, odstavec 135, obrázky 14 a 15.
([77]) Vlastní výpočty na základě přílohy 2 odpovědi žadatele ze dne 26. dubna 2024 na žádost Komise o informace ze dne 15. dubna 2024 a příloha 50 žádosti.
([78]) Podání žadatele ze dne 22. prosince 2023, odstavec 184, obrázek 109.
([79]) Podání žadatele ze dne 22. prosince 2023, obrázek 157.
([80]) Podání žadatele ze dne 22. prosince 2023, odstavce 154 a 155, obrázek 88.
([81]) Odpověď vnitrostátního orgánu pro hospodářskou soutěž ze dne 22. března 2024 na žádost Komise o informace ze dne 1. března 2024, s. 14, odstavec 3.
([82]) Odpověď vnitrostátního orgánu pro hospodářskou soutěž ze dne 22. března 2024 na žádost Komise o informace ze dne 1. března 2024, s. 14, odstavec 2.
([83]) Podání žadatele ze dne 22. prosince 2023, odstavec 210, obrázek 119.

(71) Celková doba jízdy ([84]) je o hodinu a půl kratší než u letecké dopravy, což dává železnici mírnou výhodu.

(72) Pokud jde o leteckou dopravu, ceny společnosti SAS ([85]) jsou přibližně o [důvěrné] než srovnatelné jízdenky žadatele (z hlediska třídy a flexibility) a prudce rostou s blížícím se datem nákupu, přičemž [důvěrné] ([86]). Podobné kvalitativní závěry lze vyvodit i ze srovnání se společností Braathens (BRA) ([87]) (obrázky 23, 24 přílohy 32 předložené dne 21. prosince 2023). Cenové srovnání se společností Ryanair již není relevantní, protože Ryanair již na této trase služby nenabízí.

(73) Ze zprávy KTH za rok 2022 také vyplývá, že průměrné ceny letenek mezi Stockholmem a Malmö jsou obecně více než dvojnásobné oproti cenám vlakových jízdenek ([88]).

(74) Přibližně [důvěrné] % jízdenek žadatele na této trase je prodáno do 15 dnů před odjezdem ([89]). Právě v tomto období se ceny letenek a vlaků od sebe výrazně liší. Cenové struktury společností SAS a BRA jsou si velmi podobné, zatímco cenové struktury (nikoli však cenové úrovně) žadatele a společnosti Snälltåget jsou si rovněž velmi podobné. Provozovatelé letů mají odlišnou cenovou strukturu a cenové úrovně než provozovatelé železnic. [důvěrné] ([90]). V cenách železničních jízdenek a letenek jsou tedy zřetelné rozdíly. Vzhledem k [důvěrné] cenám bude letecká doprava pravděpodobně vyvíjet pouze omezený konkurenční tlak na železniční dopravu žadatele.

3.2.3.1.2. Dílčí trasa Stockholm–Östergötland (STO–OST)

(75) Očekává se, že tato dílčí trasa bude v roce 2023 představovat necelých [důvěrné] % příjmů žadatele na celkové trase. Na základě celkových příjmů všech provozovatelů železniční osobní dopravy na této trase se očekává, že tato dílčí trasa bude v roce 2023 představovat přibližně [důvěrné] % ([91]).

(76) Podíl žadatele na trhu z hlediska příjmů činil v roce 2016 [90 až 100] % ([92]). Podíl žadatele z hlediska příjmů činil v roce 2023E [80 až 90] %, což je nárůst oproti [70 až 80] % v roce 2019 (kdy podíl společnosti Mälardalstrafik činil [5 až 10] %). Podobná situace je i v případě osobokilometrů, kde má žadatel velmi vysoký podíl na trhu ve výši [80 až 90] % ([93]).

(77) V letech 2019 až 2023E byly příjmy společnosti SJ na osobokilometr každý rok o [důvěrné] % vyšší než příjmy společnosti Snälltåget.

([84]) Celková doba jízdy je definována jako cesta z centra města do centra města, a proto v případě letecké dopravy zahrnuje cestu na letiště a z letiště.

([85]) V celém rozhodnutí jsou v cenovém srovnání mezi leteckou a železniční dopravou zahrnuty náklady na přestup mezi letišti a z nich, protože, jak je uvedeno ve zprávě KTH za rok 2023: „*Pokud se k ceně letenky přičtou náklady na přestupní cesty mezi městem (železniční stanicí) a letištěm (srovnej obrázek 18), získáme cenu, která jasněji odráží cenu cesty mezi uzly s vysokou dostupností, tj. mezi městy.*“ (strana 34 přílohy 12a podání žadatele ze dne 22. prosince 2023) Žadatel poskytuje pro tuto a další trasy srovnání cen s jinými dopravci (jako společnost SAS na obrázcích 17, 18 přílohy 32 podání žadatele ze dne 22. prosince 2023), kdy průměr cen společnosti SJ zahrnoval pouze odjezdy, které obsahovaly např. více než 40 % jízdenek zakoupených na základě podnikových smluv. To znamená, že odjezdy společnosti SJ v časových intervalech, které nesplňují tuto podmínku, nejsou do průměru společnosti SJ zahrnuty. Zdá se však, že průměry provozovatelů, s nimiž se společnost SJ porovnává, nejsou upraveny podobným způsobem. Proto není jasné, zda je takové srovnání vhodné.

([86]) Podání žadatele ze dne 22. prosince 2023, příloha 32, obrázky 15, 16, 21 a 22.

([87]) Podání žadatele ze dne 22. prosince 2023, příloha 32, obrázky 23 a 24.

([88]) Podání žadatele ze dne 22. prosince 2023, odstavec 292, obrázky 176, 177, 178 a 179.

([89]) Podání žadatele ze dne 22. prosince 2023, odstavec 238, obrázek 137.

([90]) Podání žadatele ze dne 22. prosince 2023, obrázky 132 až 136.

([91]) Podání žadatele ze dne 22. prosince 2023, odstavec 49.

([92]) Není však jasné, zda to zahrnovalo i příjmy společnosti Mälardalstrafik, kterou žadatel provozoval jako koncesionář.

([93]) Podání žadatele ze dne 23. prosince 2023, odstavec 50, obrázky 14 a 15 a žádost ze dne 13. prosince 2019, odstavec 140, obrázky 16 a 17 a příloha 2 odpovědi žadatele ze dne 1. dubna 2024 na žádost Komise o informace ze dne 22. března 2024.

Obrázek 4

Relativní rozdíl příjmů společnosti SJ na osobokilometr ve srovnání s ostatními provozovateli na trase STO–OST ([94]) **[důvěrné]**

3.2.3.1.3. Dílčí trasa Hässleholm-Malmö (HAS-MAL)

(78) Očekává se, že tato dílčí trasa bude představovat [důvěrné] % příjmů z celkové trasy, a to na základě příjmů všech provozovatelů ([95]). Pokud jde o příjmy, podíl společnosti SJ na trhu v roce 2023E je velmi malý a činí [0 až 5] %. Společnost Öresundståg je provozovatelem s daleko největším podílem na trhu ([60 až 70] % v roce 2023E), druhým provozovatelem je společnost Pågatåg s [20 až 30] % v roce 2023E. Tržní podíly všech provozovatelů zůstávají v letech 2019–2023E poměrně stabilní. Z hlediska osobokilometrů jsou podíly společnosti SJ menší (0,3 % v roce 2023E), ale celkový obraz je kvalitativně podobný.

(79) Příjmy na osobokilometr společnosti SJ na této dílčí trase jsou v každém roce mezi lety 2019 a 2023E o [důvěrné] % vyšší než příjmy společnosti Snälltåget. V roce 2023E jsou o téměř [důvěrné] vyšší než příjmy na osobokilometr společností Öresundståg a Pågatåg, jak ukazuje obrázek 5.

Obrázek 5

Relativní rozdíl příjmů společnosti SJ na osobokilometr ve srovnání s ostatními provozovateli na trase HAS–MAL ([96]) **[důvěrné]**

(80) Dílčí trasa Hässleholm–Malmö je posledním úsekem (78 km) trasy Stockholm–Malmö (513 km). Komise rovněž bere na vědomí připomínky žadatele týkající se posledního úseku této dílčí trasy (Lund/Malmö–Kodaň): „Soutěžení o dojíždějící do práce na této dílčí trase není pro společnost SJ primárním cílem, protože objem cestujících nelze na základě odjezdů, které společnost SJ zajišťuje, efektivně zvládnout. Pokud by navíc společnost SJ zaujala vůči dojíždějícím do práce pozici silného konkurenta, hrozilo by, že dojíždění do práce nahradí cestování na dílčích trasách na delší vzdálenosti, které jsou pro společnost SJ důležitým zdrojem příjmů na trase Stockholm–Malmö/Kodaň.“ ([97])

3.2.3.1.4. Dílčí trasa Alvesta–Malmö (ALV–MAL)

(81) Očekává se, že tato dílčí trasa bude v roce 2023E představovat téměř [důvěrné] % celkových příjmů celkové trasy a téměř [důvěrné] % příjmů žadatele ([98]).

(82) Podíl žadatele na trhu, pokud jde o příjmy, se po zahrnutí společnosti Öresundståg jako provozovatele služeb v rámci závazků veřejné služby mírně zvýšil z [40 až 50] % v roce 2019 na [40 až 50] % v roce 2023E. Z hlediska osobokilometrů se podíl společnosti SJ v tomto období snížil z [20 až 30] % na [20 až 30] %. Pokud se z výpočtu podílu na trhu vyloučí společnost Öresundståg, činil podíl příjmů žadatele na komerčním provozu v letech 2019 až 2023E každoročně [80 až 90] % (podíl žadatele na počtu osobokilometrů činil [70 až 80] %, přičemž v roce 2020 činil minimálně [70 až 80] %). Společnosti Öresundståg i Snälltåget provozuje společnost Transdev.

(83) Příjmy společnosti SJ na cestujícího jsou rovněž o [důvěrné] % vyšší než u druhého komerčního provozovatele (Snälltåget) a o [důvěrné] % vyšší než u provozovatele služeb v rámci závazků veřejné služby (Öresundståg).

([94]) Vlastní výpočty na základě přílohy 2 odpovědi žadatele ze dne 1. dubna 2024 na žádost Komise o informace ze dne 22. března 2024 a příloha 50 žádosti.
([95]) Podání žadatele ze dne 23. prosince 2023, odstavec 51.
([96]) Vlastní výpočty na základě přílohy 2 odpovědi žadatele ze dne 1. dubna 2024 na žádost Komise o informace ze dne 22. března 2024 a příloha 3 žádosti žadatele ze dne 24. června 2024 na žádost Komise o informace ze dne 3. června 2024.
([97]) Žádost, odstavec. 348.
([98]) Podání žadatele ze dne 22. prosince 2023, odstavec 53.

Obrázek 6

Relativní rozdíl příjmů společnosti SJ na osobokilometr ve srovnání s ostatními provozovateli na trase ALV–MAL ([99]) **[důvěrné]**

3.2.3.1.5. Dílčí trasa Lund–Malmö/Kodaň (LUN/MAL–COP)

(84) Na této dílčí trase je zastoupení žadatele z hlediska příjmů a cestujících velmi malé ([0 až 5] % podíl) ([100]).

(85) Nicméně v roce 2023E příjmy na cestujícího z komerčních služeb žadatele (tj. bez započtení provozu společnosti SJ v době, kdy měla zakázku týkající se závazků veřejné služby pro společnost Öresundståg) byly [důvěrné] než v roce 2016 a od roku 2019 [důvěrné], [důvěrné] ([101]).

3.2.3.1.6. Dílčí trasa Linköping–Norrköping (LIN–NOR)

(86) Podíly žadatele na této dílčí trase jsou nižší než [0 až 5] % jak z hlediska příjmů, tak z hlediska počtu cestujících. Podíl společnosti Östgötatrafiken jako provozovatele služeb v rámci závazků veřejné služby na počtu cestujících a příjmech na této dílčí trase se pohybuje mezi [90 až 100] % ([102]).

(87) Společnost Östgötatrafiken má zakázky týkající se závazků veřejné služby, které jako tzv. výrobní zakázky ([103]) zahrnují odměnu za provoz, zatímco prodej jízdenek, včetně stanovení jejich cen, řídí veřejný zadavatel ([104]).

(88) Schopnost provozovatele služeb v rámci závazků veřejné služby vyvíjet konkurenční tlak na komerčně provozované služby souvisí s mírou podobnosti příslušných služeb. Například obchodní model společnosti Östgötatrafiken jako provozovatele služeb v rámci závazků veřejné služby se zaměřuje na dojíždění na krátké vzdálenosti a meziměstskou dopravu v regionu Östergötland a nabízí možnost získat jízdenky kombinující vlak s městským autobusem a tramvají ([105]). Alternativně je obchodní model společnosti Öresundståg založen na společném regionálním vlakovém systému s vlakovou dopravou ve Švédsku a Dánsku, včetně dopravy mezi Malmö a Kodaní přes Öresundský most ([106]). V porovnání s komerčním provozovatelem nabízejícím vlakové spojení mezi městy bude obchodní model společnosti Öresundståg pravděpodobně vnímán jako bližší alternativa než obchodní model společnosti Östgötatrafiken (v příslušných zeměpisných oblastech), jejíž obchodní model se může jevit jako doplňkovější.

(89) Příjmy na cestujícího ([107]) jsou u žadatele [důvěrné] než u ostatních provozovatelů v letech 2016 až 2023E, [důvěrné] ([108]).

Závěry ohledně trasy STO–ORE

(90) Stejně jako ve svém stanovisku z roku 2019 ([109]) i v odpovědi na žádost Komise o informace dospěl vnitrostátní orgán pro hospodářskou soutěž k závěru, že „*konkurenční tlak na předmětné trase nadále existuje v takové míře, že společnost SJ nemůže ve svých cenových praktikách postupovat zcela nezávisle, nicméně orgán pro hospodářskou soutěž se nedomnívá, že by konkurenční tlak, který může být i slabší než dříve, byl dostatečný pro závěr, že je trasa přímo vystavena hospodářské soutěži*“ ([110]).

([99]) Vlastní výpočty na základě přílohy 2 odpovědi žadatele ze dne 1. dubna 2024 na žádost Komise o informace ze dne 22. března 2024 a příloha 3 žádosti žadatele ze dne 24. června 2024 na žádost Komise o informace ze dne 3. června 2024.
([100]) Podání žadatele ze dne 22. prosince 2023, odstavec 137, obrázky 75 a 76.
([101]) Vlastní výpočty na základě přílohy 23 odpovědi žadatele ze dne 22. prosince 2023 na žádost Komise o informace ze dne 10. května 2023 a příloha 51 žádosti.
([102]) Podání žadatele ze dne 22. prosince 2023, odstavec 143, obrázky 82 a 83.
([103]) Příloha 1 odpovědi žadatele ze dne 1. dubna 2024 na žádost Komise o informace ze dne 22. března 2024.
([104]) Odpověď žadatele ze dne 1. dubna 2024 na žádost Komise o informace ze dne 22. března 2024, odstavec 38.
([105]) https://www.ostgotatrafiken.se/.
([106]) https://www.oresundstag.se/en/about-oresundstag/who-are-we/.
([107]) Vlastní výpočty na základě přílohy 23 předložené dne 22. prosince 2023 a přílohy 51 žádosti.
([108]) To může být částečně výsledkem metody použité k odhadu cestujících společnosti Snälltåget ve srovnání s metodou použitou k odhadu příjmů, která „snižuje předpokládaný počet cestujících pro Snälltåget“ (odpověď žadatele ze dne 23. června 2024 na žádost Komise o informace ze dne 3.6.2024, s. 37).
([109]) Stanovisko vnitrostátního orgánu pro hospodářskou soutěž, s. 14.
([110]) Odpověď vnitrostátního orgánu pro hospodářskou soutěž ze dne 22. března 2024 na žádost Komise o informace ze dne 1. března 2024, s. 14, odstavec 4.

(91) Na trhu, který zahrnuje jak komerčně provozované služby železniční osobní dopravy, tak služby železniční osobní dopravy v rámci závazků veřejné služby, má žadatel vysoké podíly na trhu ve výši [50 až 60] % z hlediska počtu osobokilometrů na celkové trase a vysoké podíly na trhu na nejdůležitějších dílčích trasách. Podíly společnosti SJ na trhu jsou nízké pouze na třech dílčích trasách (HAS–MAL, LUN–MAL–COP a LIN–NOR), které mají pro žadatele velmi omezený hospodářský význam. Na trhu komerčně provozované železniční osobní dopravy jsou podíly žadatele ještě vyšší.

(92) Kromě toho mají autobusoví a letečtí dopravci omezené podíly na trhu a odlišné charakteristiky nabídky. V důsledku toho nepředstavují pro žadatele dostatečný konkurenční tlak. I když úroveň konkurenčních tlaků nemusí být na jednotlivých dílčích trasách stejná, při zohlednění významu jednotlivých dílčích tras je žadatel schopen chovat se nezávisle na ostatních provozovatelích železniční osobní dopravy v míře postačující k tomu, aby jeho činnost nebyla považována za dostatečně vystavenou konkurenčnímu tlaku.

(93) S ohledem na výše zkoumané faktory a pokud je vzata v úvahu skutečnost, že hospodářská soutěž mezi jednotlivými druhy dopravy vyvíjí na žadatele pouze omezený konkurenční tlak, Komise nemůže dospět k závěru, že činnost poskytování komerčně provozovaných železničních služeb na trase Stockholm–Öresund je přímo vystavena hospodářské soutěži.

3.2.3.2. Stockholm–Göteborg (STO–GOT)

(94) Tato celková trasa představovala v roce 2016 [důvěrné] % příjmů žadatele z komerčních železničních služeb, přičemž v roce 2023E ([111]) mírně klesla na [důvěrné] %. Spolu s trasou Stockholm–Öresund je to pro žadatele jedna ze dvou nejdůležitějších tras. Na tuto trasu připadá [důvěrné] % ([112]) jejích zisků.

(95) Komerčními provozovateli na této trase byli žadatel a společnosti MTR a FlixTrain (vlakové služby mezi koncovými body). Společnost FlixTrain přestala provozovat vlaky mezi Stockholmem a Göteborgem v lednu 2024. Služby železniční osobní dopravy v rámci závazků veřejné služby jsou poskytovány na různých dílčích trasách.

(96) Situace na trhu, který zahrnuje jak komerčně provozované služby osobní železniční dopravy, tak služby železniční osobní dopravy v rámci závazků veřejné služby, je popsána v následujících bodech odůvodnění.

(97) Celkově se podíl žadatele na trhu z hlediska příjmů snížil z [80 až 90] % v roce 2019 na [80 až 90] % v roce 2023E. Z hlediska počtu osobokilometrů se ve stejném období snížil z [70 až 80] % na [70 až 80] % ([113]). Pro srovnání, druhý hlavní provozovatel na této trase, společnost MTR, měl v roce 2023E tržní podíl [10 až 20] % jak z hlediska příjmů, tak z hlediska počtu osobokilometrů ([114]).

(98) Zpráva KTH za rok 2022 ([115]) uvádí, že rychlík společnosti SJ trvale drží zhruba polovinu odjezdů na trase Stockholm–Göteborg (v obou směrech) s nejnižší průměrnou dobou jízdy. Se započtením regionálního vlaku společnosti SJ tvoří podíl žadatele zhruba 70 % odjezdů na této trase.

(99) Příjmy společnosti SJ na jeden osobokilometr jsou o více než [důvěrné] % vyšší než příjmy společnosti MTR, druhého největšího komerčního provozovatele, a výrazně vyšší než příjmy společností Västtrafik a FlixTrain [důvěrné]. [důvěrné].

([111]) Podání žadatele ze dne 22. prosince 2023, odstavec 42, obrázek 6 a žádost ze dne 13. prosince 2019, odstavec 129, obrázek 8.
([112]) Podání žadatele ze dne 22. prosince 2023, obrázek 7, s. 14 a výpočet Komise jako podíl čtyř hlavních tras, na kterých žadatel dosahuje zisku.
([113]) Příloha 2 odpovědi žadatele ze dne 1. dubna 2024 na žádost Komise o informace ze dne 22. března 2024.
([114]) Tamtéž.
([115]) Podání žadatele ze dne 22. prosince 2023, odstavec 290, obrázek 173.

Obrázek 7

Relativní rozdíl příjmů společnosti SJ na osobokilometr ve srovnání s ostatními provozovateli na celkové trase STO–GOT ([116]) **[důvěrné]**

(100) Ceny jízdenek společnosti MTR ve druhé a první třídě jsou nižší než odpovídající třídy jízdenek společnosti SJ. [důvěrné]

(101) Z kumulativního rozdělení jízdenek k cestování mezi koncovými body na trase STO–GOT, které žadatel prodal do odjezdu ([117]), vyplývá, že 60 dní před odjezdem žadatel prodal něco přes [důvěrné] % jízdenek k této jízdě a od 22 dní do odjezdu je prodáno zhruba [důvěrné] % jízdenek. V období 22 až 60 dnů před odjezdem se tedy prodá zhruba [důvěrné] % jízdenek žadatele. Z tohoto [důvěrné] % žadatel zohlední ceny společnosti MTR, pokud se neočekává vyprodání. Kromě toho se zdá, že jízdenky s prodlouženou platností v obchodní a ekonomické třídě se častěji prodávají v období do 22 dnů před odjezdem (ve srovnání s jízdenkami v ekonomické třídě) ([118]). Vzhledem k výše popsanému poměrně stabilnímu cenovému rozdílu mezi žadatelem a společností MTR není jasné, zda je chování žadatele cenami společnosti MTR skutečně ovlivněno.

(102) Další srovnání cen je obsaženo v žádosti ([119]), kde jsou uvedeny průměrné ceny jízdenek společností SJ a MTR a letenek leteckých společností podle časových intervalů odjezdu nebo odletu. [důvěrné].

(103) Žadatel zdůrazňuje, že pečlivě zkoumá cenové strategie společnosti MTR, aby mohl přizpůsobit své vlastní strategie ([120]). [důvěrné].

(104) Naopak u dřívějších nákupů jízdenek ([121]) se zdá, že žadatel je schopen stanovit své ceny velmi nezávisle na leteckých společnostech a přibližuje se cenám společnosti MTR, ale stále je ve většině časových intervalů [důvěrné] než společnost MTR.

(105) Počet průměrných denních odjezdů vysokorychlostního vlaku žadatele ze Stockholmu do Göteborgumezi 16. a 19. týdnem je 15 ([122]), zatímco u společnosti MTR je to 9. Kromě toho má žadatel na trase v průměru 8 regionálních vlaků. Společnost MTR má stejný průměrný počet odjezdů ze Stockholmu do Göteborgu, ale žadatel má v průměru 16 vysokorychlostních vlaků a 10 regionálních vlaků. Nabídka žadatele je proto ve srovnání se společností MTR mnohem širší a pokrývá větší rozsah denních dob.

(106) U jiných druhů dopravy, jako jsou autobusy nebo regionální vlaky, se mohou odjezdy relativně blížit počtu odjezdů vysokorychlostních vlaků žadatele, ale jejich vlastnosti a doby jízdy je neumožňují srovnávat s vysokorychlostní vlakovou dopravou. U letů je skutečný odjezd cestujícího, aby se včas dostavil k letu, mnohem náročnější než u vlaků nebo autobusů, a proto není přímo srovnatelný.

(107) Celkově lze říci, že rozsah provozu a schopnost provozovat více časových intervalů omezuje konkurenční tlak ze strany společnosti MTR na této trase.

(108) Ceny společnosti FlixTrain jsou mnohem nižší než ceny společnosti SJ. [důvěrné] ([123]). Velmi nízké frekvence ([124]) společnosti FlixTrain a základní úroveň pohodlí, které nabízí ([125]), znamenají, že FlixTrain se zaměřuje na velmi specifickou skupinu zákazníků, která se liší od zákazníků žadatele. Například zákazníci společnosti FlixTrain považují cenu jízdenky za důležitější faktor pro výběr provozovatele než zákazníci žadatele ([126]), což naznačuje segmentaci trhu, která by žadatele chránila před jeho přímým konkurenčním tlakem.

([116]) Vlastní výpočty na základě přílohy 2 odpovědi žadatele ze dne 1. dubna 2024 na žádost Komise o informace ze dne 22. března 2024.
([117]) Podání žadatele ze dne 22. prosince 2023, odstavec 244, obrázek 144.
([118]) Podání žadatele ze dne 22. prosince 2023, odstavec 244, obrázek 145.
([119]) Žádost ze dne 13. prosince 2019, odstavec 309, obrázky 78 a 80.
([120]) Žádost ze dne 13. prosince 2019, odstavec 144.
([121]) Žádost ze dne 13. prosince 2019, obrázky 80 a 81.
([122]) Příloha 27c podání žadatele ze dne 22. prosince 2023.
([123]) Podání žadatele ze dne 22. prosince 2023, odstavec 94, obrázek 49.
([124]) Příloha 27c podání žadatele ze dne 22. prosince 2023.
([125]) Podání žadatele ze dne 22. prosince 2023, odstavec 96.
([126]) Podání žadatele ze dne 22. prosince 2023, odstavec 98.

(109) Pokud jde o vstup na trh a odchod z něj, trh STO–GOT vykazuje v posledních letech určitou aktivitu. Společnost Blå Tåget opustila trh v létě 2019 kvůli nedostatečné ziskovosti ([127]). Vnitrostátní orgán pro hospodářskou soutěž považuje tento odchod z trhu za možné omezení hospodářské soutěže na této trase ([128]). Společnost MTR vstoupila na trh v roce 2015 ([129]), ale v roce 2024 z něj odchází na základě dohody o prodeji společnosti finské státní společnosti VR Group. Podle databáze Moody's Orbis vykázala společnost MTR Express (Švédsko) AB, dceřiná společnost skupiny MTR působící na této trase, v letech 2015 až 2022 (poslední rok, který byl v databázi v době konzultace k dispozici) každoročně ztrátu.

(110) Společnost FlixTrain má od jara 2020 na této trase přiděleny časové intervaly pro tři odjezdy denně, ale na trh vstoupila až v květnu 2021. Její podíl na trhu byl velmi nízký. Společnost FlixTrain se zaměřila především na cenově citlivé cestující, kteří cestují za účelem trávení volného času a využívají nízké ceny jízdenek ([130]). Začátkem roku 2024 společnost FlixTrain zrušila všechny své odjezdy na této trase na dobu neurčitou ([131]).

(111) Druhý provozovatel, společnost Västtrafik AB, je ve vlastnictví regionu Västra Götaland a jeho podíl na trhu je stále velmi malý a v průběhu času dokonce klesá.

(112) Komise konstatuje, že na trhu pouze komerčně provozovaných služeb železniční osobní dopravy je situace velmi podobná situaci popsané v 95. bodě odůvodnění, neboť služby v rámci závazku veřejné služby představují [0 až 5] % z hlediska příjmů a [0 až 5] % z hlediska osobokilometrů.

(113) Podíl autobusové dopravy je ve srovnání s vlakovou dopravou velmi nízký ([0 až 5] %) ([132]). Kromě toho jsou rozdíly (6 až 7 hodin oproti přibližně 3 hodinám) v době jízdy oproti vlakové dopravě natolik významné ([133]), že se její konkurenční tlak na železniční dopravu nezdá nijak významný.

3.2.3.2.1. Dílčí trasa Stockholm–Göteborg (STO–GOT) (mezi koncovými body)

(114) Spojení mezi koncovými body STO–GOT je zdaleka nejdůležitější dílčí trasou na trhu, tvoří více než [důvěrné] % příjmů na trase pro žadatele a celkově ([134]). To znamená, že celková analýza provedená výše poskytuje přesný obraz i pro tuto dílčí trasu. Žadatel nicméně předložil další rozčleněné údaje týkající se konkrétně provozu mezi koncovými body. Podle těchto údajů se podíl příjmů žadatele na dílčí trase zvýšil z [70 až 80] % v roce 2016 na [80 až 90] % v roce 2023E (a snížil se z [70 až 80] % na [70 až 80] % z hlediska osobokilometrů). Podíl společnosti MTR zůstává poměrně stabilní na mnohem nižší úrovni (tržní podíl [10 až 20] % z hlediska tržeb a [20 až 30] % z hlediska počtu osobokilometrů v roce 2023E ([135])) a společnost FlixTrain získala velmi malý tržní podíl, který se v roce 2023E oproti roku 2021 snižuje. Společnost Västtrafik na této dílčí trase nejezdí.

(115) Lety mezi stockholmskými letišti Arlanda a Bromma a göteborským letištěm nabízejí tři letecké společnosti. Celková doba jízdy po železnici a celková doba letu je podobná.

(116) Komise konstatuje, že tržní podíl žadatele z hlediska počtu cestujících na trhu intermodální dopravy zahrnujícím komerčně provozované služby železniční osobní dopravy, služby železniční osobní dopravy v rámci závazků veřejné služby, leteckou a autobusovou dopravu je [60 až 70] % ([136]).

([127]) Odpověď vnitrostátního orgánu pro hospodářskou soutěž ze dne 22. března 2024 na žádost Komise o informace ze dne 1. března 2024, s. 4, odstavec 4.
([128]) Odpověď vnitrostátního orgánu pro hospodářskou soutěž ze dne 22. března 2024 na žádost Komise o informace ze dne 1. března 2024, s. 15, odstavec 2.
([129]) Žádost ze dne 13. prosince 2019, odstavec 144.
([130]) Podání žadatele ze dne 22. prosince 2023, odstavec 13.
([131]) Odpověď vnitrostátního orgánu pro hospodářskou soutěž ze dne 22. března 2024 na žádost Komise o informace ze dne 1. března 2024, s. 4, odstavec 2.
([132]) Podání žadatele ze dne 22. prosince 2023, odstavec 185, obrázek 110.
([133]) Podání žadatele ze dne 22. prosince 2023, odstavce 159 a 160 a obrázek 91
([134]) Podání žadatele ze dne 22. prosince 2023, odstavec 58.
([135]) Podání žadatele ze dne 22. prosince 2023, odstavec 59, obrázky 22 a 23.
([136]) Podání žadatele ze dne 22. prosince 2023, odstavec 211, obrázek 120.

(117) Pokud jde o leteckou dopravu, ceny společnosti SAS jsou přibližně o [důvěrné] než ceny srovnatelných (z hlediska třídy a flexibility) jízdenek žadatele [důvěrné] ([137]). Podobné kvalitativní závěry lze vyvodit i ze srovnání se společností BRA ([138]). Pokud jde o cenové srovnání se společností Ryanair, není jasné, do jaké míry je takové srovnání vhodné vzhledem k tomu, že tato trasa je zřejmě dostupná pouze v letní sezóně.

(118) Ze zprávy KTH za rok 2022 také vyplývá, že průměrné ceny letenek mezi Stockholmem a Göteborgem jsou obecně více než dvojnásobné oproti vlakovým jízdenkám ([139]).

(119) Zhruba [důvěrné] % jízdenek žadatele na této trase je prodáno do 15 dnů před odjezdem ([140]). Právě v tomto období se ceny letenek a vlakových jízdenek od sebe liší. Cenové struktury společností SAS a BRA jsou velmi podobné, přičemž cenové struktury (nikoli však cenové úrovně) žadatele a společnosti MTR jsou rovněž velmi podobné. Cenová struktura a cenové úrovně leteckých dopravců se však od cenové struktury a cenových úrovní železničních dopravců značně liší. Kromě toho existují zřetelné rozdíly, pokud jde o zkušenosti cestujících a charakteristiky jednotlivých druhů dopravy. Celkově to naznačuje, že lety nepředstavují výrazný konkurenční tlak na železniční dopravu mezi Stockholmem a Göteborgem.

3.2.3.2.2. Dílčí trasa Stockholm–Skövde (STO–SKO)

(120) Dílčí trasa STO–SKO představuje v roce 2023 přibližně [důvěrné] % tržeb společnosti SJ i celkových tržeb na celkové trase ([141]).

(121) Žadatel získal v letech 2016 ([70 až 80] %) až 2023E ([80 až 90] %) podíl na trhu z hlediska příjmů na úkor ostatních dvou provozovatelů (MTR a FlixTrain). Společnost Västtrafik tuto dílčí trasu neprovozuje. Podíl žadatele z hlediska osobokilometrů se rovněž zvýšil z [70 až 80] % v roce 2016 na [80 až 90] % v roce 2023E ([142]).

3.2.3.2.3. Dílčí trasa Skövde – Göteborg (SKO– GOT)

(122) Třetí nejvýznamnější dílčí trasou je Skövde–Göteborg, která představuje téměř [důvěrné] % celkových příjmů na této trase. Na této dílčí trase má žadatel tržní podíl [70 až 80] % z hlediska příjmů a [60 až 70] % z hlediska počtu osobokilometrů ([143]).

Závěry ohledně trasy Stockholm–Göteborg

(123) Vnitrostátní orgán pro hospodářskou soutěž má za to ([144]), že se konkurenční tlak od data vydání jeho stanoviska z roku 2019 nesnížil. Podle jeho názoru je pravděpodobné, že kromě konkurence ze strany společnosti MTR zvýší konkurenční tlak na této trase i společnosti FlixTrain a Ryanair, které nově vstupují na trh. Vnitrostátní orgán pro hospodářskou soutěž dospěl k závěru ([145]), že trasa je i nadále považována za přímo vystavenou hospodářské soutěži, a to navzdory vysokým tržním podílům žadatele.

(124) Komise konstatuje, že žadatel má velmi vysoký a poměrně stabilní podíl na trhu na celkové trase a na nejdůležitějších dílčích trasách a že podíl žadatele na trhu je čtyřikrát vyšší než podíl jeho nejbližšího konkurenta MTR. Komise rovněž upozorňuje na nízký podíl společnosti FlixTrain na trhu a nedávné zrušení všech odjezdů, jakož i na odchod společnosti Bla Taget z trhu.

(125) Analýza důkazů pro dílčí trasy a celkovou trasu Stockholm–Göteborg navíc ukazuje, že bez ohledu na to, zda mají být zohledněni provozovatelé služeb v rámci závazků veřejné služby, je žadatel schopen uplatňovat cenové struktury a udržet si v průběhu času významnou cenovou marži vůči ostatním komerčním provozovatelům a provozovatelům služeb v rámci závazků veřejné služby, přičemž jeho podíl na trhu není významně ovlivněn.

([137]) Příloha 32 podání žadatele ze dne 22. prosince 2023, obrázky 57, 58, 65 a 66.
([138]) Příloha 32 podání žadatele ze dne 22. prosince 2023, obrázky 67 a 68.
([139]) Podání žadatele ze dne 22. prosince 2023, odstavec 292, obrázky 176, 177, 178 a 179.
([140]) Podání žadatele ze dne 22. prosince 2023, obrázek 144.
([141]) Podání žadatele ze dne 22. prosince 2023, odstavec 60.
([142]) Podání žadatele ze dne 22. prosince 2023, odstavec 61, obrázky 24 a 25 a žádost ze dne 13. prosince 2019, odstavec 151, obrázky 22 a 23.
([143]) Příloha 1 odpovědi vnitrostátního orgánu pro hospodářskou soutěž ze dne 22. března 2023 na žádost Komise o informace ze dne 1. března 2024.
([144]) Odpověď vnitrostátního orgánu pro hospodářskou soutěž ze dne 22. března 2024 na žádost Komise o informace ze dne 1. března 2024, s. 4, odstavec 4.
([145]) Odpověď vnitrostátního orgánu pro hospodářskou soutěž ze dne 22. března 2024 na žádost Komise o informace ze dne 1. března 2024, s. 4, odstavec 5.

(126) Autobusoví a letečtí dopravci mají omezené podíly na trhu a rozdílné charakteristiky jejich nabídky ukazují, že nepředstavují pro žadatele dostatečný konkurenční tlak. Odchod společnosti Ryanair z trasy Stockholm–Göteborg vyvolává další pochybnosti o konkurenčním tlaku leteckých společností na žadatele. I když úroveň konkurenčních tlaků nemusí být na jednotlivých dílčích trasách stejná, při zohlednění významu jednotlivých dílčích tras je žadatel schopen chovat se nezávisle na ostatních provozovatelích železniční dopravy v míře postačující k tomu, aby jeho činnost nebyla považována za dostatečně vystavenou konkurenčnímu tlaku.

(127) S ohledem na tyto faktory a pokud je vzata v úvahu skutečnost, že hospodářská soutěž mezi jednotlivými druhy dopravy nevyvíjí na společnost SJ žádný konkurenční tlak, Komise nemůže dospět k závěru, že činnost poskytování komerčně provozovaných železničních služeb na trase Stockholm–Göteborg je přímo vystavena hospodářské soutěži.

3.2.3.3. Göteborg–Malmö

(128) Tato trasa je třetí nejdůležitější trasou ve Švédsku. Pro společnost SJ je tato trasa z hlediska příjmů a ziskovosti mnohem méně důležitá než předchozí dvě hlavní trasy, neboť tvoří [důvěrné] % celkových příjmů žadatele ([146]) a [důvěrné] % jeho zisku ([147]).

(129) Na celkové trase podíl žadatele na trhu zřetelně poklesl jak z hlediska příjmů ([10 až 20] % v roce 2023E), tak z hlediska osobokilometrů ([10 až 20] % v roce 2023E). Pokud jde o další dva poskytovatele služeb v rámci závazků veřejné služby, společnost Pågatåg rovněž zaznamenala pokles podílu na trhu, zatímco společnost Öresundståg na této trase zřetelně zvýšila svou přítomnost. Společnost MTR byla na tomto trhu přítomna pouze na základě referencí. Žadatel se v dubnu 2012 z této trasy stáhl, ale v prosinci 2013 obnovil provoz s modernizovanou službou se zkrácenou dobou jízdy. Žadatel v letech 2021 a 2022 provozoval služby pro Öresundstagen na základě zakázky týkající se závazků veřejné služby. Zakázka týkající se závazků veřejné služby měla vypršet v roce 2030, ale v prosinci 2022 byla se souhlasem obou stran předčasně ukončena z důvodu změny provozních podmínek. V letech 2021 a 2022 žadatel nečelil na dvou hlavních dílčích trasách žádné hospodářské soutěži a celkově se setkával s omezenou hospodářskou soutěží. Žadatel měl v roce 2021 podíl na trhu téměř [60 až 70] % a v roce 2022 [60 až 70] % z hlediska tržeb a [50 až 60] % v roce 2021 a [60 až 70] % v roce 2022 z hlediska osobokilometrů. Tuto zakázku týkající se závazků veřejné služby převzala společnost Transdev, jejíž ceny jízdenek a počet odjezdů jsou přísně regulovány.

(130) Zpráva KTH za rok 2022 uvádí ([148]), že v roce 2019 tvořil rychlík společnosti SJ téměř třetinu odjezdů na dílčí trase MAL–GOT (v obou směrech) a v roce 2022 se tento podíl snížil na pětinu. Počet odjezdů společnosti Öresundståg zůstal v daném období konstantní. Nejnižší průměrnou dobu jízdy měl rychlík společnosti SJ.

(131) Jak je znázorněno na obrázku 8, příjmy žadatele z jednoho osobokilometru jsou vyšší než příjmy ostatních provozovatelů.

Obrázek 8

Relativní rozdíl příjmů společnosti SJ na osobokilometr ve srovnání s ostatními provozovateli na celkové trase GOT–MAL ([149]). [důvěrné]

(132) Komise konstatuje, že na trhu pouze komerčně provozovaných služeb osobní železniční dopravy nemá žadatel žádného konkurenta.

([146]) Podání žadatele ze dne 22. prosince 2023, obrázek 6, s. 13.
([147]) Podání žadatele ze dne 22. prosince 2023, obrázek 7, s. 14 a výpočet Komise jako podíl čtyř hlavních tras, na kterých žadatel dosahuje zisku.
([148]) Podání žadatele ze dne 22. prosince 2023, odstavec 290, obrázek 173.
([149]) Vlastní výpočty na základě přílohy 2 odpovědi žadatele ze dne 1. dubna 2024 na žádost Komise o informace ze dne 22. března 2024.

(133) Pokud jde o autobusovou dopravu, je její podíl v porovnání s vlakovou dopravou nízký ([10 až 20] %) ([150]). Cena a doba jízdy jsou srovnatelné s vlakovou dopravou v rámci závazků veřejné služby, ale služba žadatele je stále výrazně rychlejší (2 hodiny 35 minut oproti 3 hodinám až 3 hodinám 25 minutám) a dražší (přibližně mezi 30 % a 100 %) než autobusová doprava u jízdenek zakoupených 0 až 14 dní před odjezdem ([151]). Autobusová doprava tak může na této trase vyvíjet určitý konkurenční tlak.

3.2.3.3.1. Dílčí trasa Göteborg–Malmö (GOT–MAL) (mezi koncovými body)

(134) Očekává se, že v roce 2023 bude cestování mezi koncovými body na této celkové trase představovat přibližně [důvěrné] % příjmů.

(135) V oblasti cestování mezi koncovými body (které představuje [důvěrné] % příjmů žadatele a [důvěrné] % celkově ([152])) měl žadatel v roce 2023 tržní podíl [20 až 30] %, a to jak na základě příjmů, tak na základě osobokilometrů ([153]).

(136) Společnost Öresundståg stanovuje konstantní ceny bez ohledu na to, kdy před odjezdem se nákup uskuteční ([154]). Její zakázka týkající se závazků veřejné služby je výrobní zakázkou, která zahrnuje odměnu za provoz, zatímco prodej jízdenek, včetně stanovení cen jízdenek, řídí zadavatel ([155]). Společnost Öresundståg proto není oprávněna uplatňovat složitější systémy stanovování cen ani přijímat jiná opatření, která by jí jako komerčnímu subjektu umožnila účinněji konkurovat na trhu. [důvěrné].

3.2.3.3.2. Dílčí trasa Göteborg–Halmstad (GOT–HAL)

(137) Očekává se, že tato dílčí trasa bude představovat přibližně [důvěrné] % příjmů žadatele na celkové trase a přibližně [důvěrné] % celkových příjmů. Její podíl na trhu je téměř [10 až 20] % z hlediska příjmů a [5 až 10] % z hlediska osobokilometrů ([156]).

3.2.3.3.3. Dílčí trasa Göteborg–Boras (GOT–BOR)

(138) Podíl společnosti SJ se z hlediska počtu cestujících mírně snížil z [20 až 30] % v roce 2019 na [20 až 30] % v roce 2023E. Její podíl na příjmech se však ve stejném období zvýšil z [30 až 40] % na [30 až 40] % ([157]).

(139) Příjmy společnosti SJ na cestujícího jsou [důvěrné] než příjmy Västtåg [důvěrné].

Obrázek 9

Relativní rozdíl příjmů společnosti SJ na cestujícího ve srovnání s ostatními provozovateli na celkové trase GOT–BOR ([158]) **[důvěrné]**

(140) Vzhledem k výše uvedeným faktorům se Komise domnívá, že v současné době lze činnost poskytování komerčně provozovaných železničních služeb na trase Göteborg–Malmö považovat za přímo vystavenou hospodářské soutěži pouze na trhu zahrnujícím jak komerčně provozované služby, tak služby železniční osobní dopravy v rámci závazků veřejné služby.

([150]) Podání žadatele ze dne 22. prosince 2023, odstavec 163, obrázky 92 a 93.
([151]) Podání žadatele ze dne 22. prosince 2023, body 164 a 165, obrázky 94 a 95.
([152]) Podání žadatele ze dne 22. prosince 2023, odstavec 64.
([153]) Podání žadatele ze dne 22. prosince 2023, obrázky 27 a 29, s. 20.
([154]) Podání žadatele ze dne 22. prosince 2023, odstavec 120, obrázky 62 a 63.
([155]) Odpověď žadatele ze dne 1. dubna 2024 na žádost Komise o informace ze dne 22. března 2024, odstavec 38.
([156]) Podání žadatele ze dne 22. prosince 2023, obrázky 30 a 31.
([157]) Podání žadatele ze dne 22. prosince 2023, obrázky 70, 71, 89 a 90 žádosti o výjimku.
([158]) Vlastní výpočty na základě přílohy 2 odpovědi žadatele ze dne 1. dubna 2024 na žádost Komise o informace ze dne 22. března 2024.

Závěry ohledně trasy Göteborg–Malmö

(141) Orgán pro hospodářskou soutěž se domnívá ([159]), že lze tuto trasu i nadále považovat za přímo vystavenou hospodářské soutěži, a to s ohledem na konkurenční tlak zdola nahoru i shora dolů a na pokles tržního podílu žadatele v čase.

(142) Vzhledem k výše uvedeným faktorům se Komise domnívá, že v současné době lze činnost poskytování komerčně provozovaných železničních služeb na trase Göteborg–Malmö považovat za přímo vystavenou hospodářské soutěži pouze na trhu zahrnujícím jak komerčně provozované služby, tak služby železniční osobní dopravy v rámci závazků veřejné služby.

3.2.3.4. Stockholm–Sundsvall–Umeå (STO–SUN–UME)

(143) Jedná se o čtvrtou nejvýznamnější trasu ve Švédsku, která představuje ([160]) celkově přibližně [důvěrné] % jak celkových příjmů, tak celkových osobokilometrů všech pěti hlavních tras všech provozovatelů dohromady. Jedná se o třetí nejdůležitější trasu společnosti SJ, neboť představuje [důvěrné] % jejích příjmů ([161]) a téměř [důvěrné] % jejích zisků ([162]). Tuto trasu v současné době provozuje (vlak mezi koncovými body) žadatel a společnost Vy na základě zakázky na noční vlak týkající se závazků veřejné služby. Železniční služby v rámci závazků veřejné služby jsou provozovány na různých dílčích trasách.

(144) Situace na trhu, který zahrnuje jak komerčně provozované služby osobní železniční dopravy, tak služby železniční osobní dopravy v rámci závazků veřejné služby, je popsána v následujících bodech odůvodnění.

(145) Celkově se tržní podíl žadatele zvýšil z [70 až 80] % v roce 2016 na [70 až 80] % v roce 2023E. Nárůst z hlediska osobokilometrů se zvýšil z [60 až 70] % na [60 až 70] % ([163]).

(146) Ze zprávy KTH za rok 2022 ([164]) vyplývá, že rychlovlak společnosti SJ zajišťuje naprostou většinu odjezdů na trase SUN–STO (v obou směrech) a nejnižší průměrnou cestovní dobu. Rychlovlak společnosti SJ zajišťuje téměř polovinu odjezdů na trase UME–STO (v obou směrech) a má nejnižší průměrnou dobu jízdy.

(147) Příjmy společnosti SJ na jeden osobokilometr jsou výrazně vyšší než u všech ostatních provozovatelů ([důvěrné]) s výjimkou nočního vlaku Övre Norrland. V roce 2019 služby v rámci této zakázky týkající se závazků veřejné služby provozovala společnost SJ, která měla příjmy na osobokilometr o přibližně [důvěrné] % vyšší. Od roku 2020 provozuje služby v rámci zakázky týkající se závazků veřejné služby společnost Vy. Po ztrátě zakázky na noční vlaky týkající se závazků veřejné služby v prosinci 2020 začal žadatel provozovat noční vlak na komerční bázi. S výjimkou let pandemie (2020 a 2021) se rozdíl v příjmech na osobokilometr [důvěrné].

Obrázek 10

Relativní rozdíl příjmů společnosti SJ na osobokilometr ve srovnání s ostatními provozovateli na celkové trase STO–SUN–UME ([165]) **[důvěrné]**

(148) Komise konstatuje, že navzdory poklesu tržních podílů žadatele jsou v nominálním vyjádření příjmy i počet osobokilometrů, které žadatel vykazuje, v roce 2023 vyšší než v roce 2019. Komise dále uvádí, že společnost Vy neprodlouží zakázku týkající se závazků veřejné služby, která vyprší v prosinci 2024, z důvodu, že jí vznikly vyšší náklady, než se očekávalo ([166]).

(149) Komise konstatuje, že na trhu pouze komerčně provozovaných služeb železniční osobní dopravy nemá společnost SJ žádného konkurenta.

([159]) Odpověď vnitrostátního orgánu pro hospodářskou soutěž ze dne 22. března 2024 na žádost Komise o informace ze dne 1. března 2024, s. 17, odstavec 2.
([160]) Příloha 1 k odpovědi vnitrostátního orgánu pro hospodářskou soutěž ze dne 22. března 2024 na žádost Komise o informace ze dne 1. března 2024.
([161]) Podání žadatele ze dne 22. prosince 2023, obrázek 6, s. 13.
([162]) Podání žadatele ze dne 22. prosince 2023, obrázek 7, s. 14 a výpočet Komise jako podíl čtyř hlavních tras, na kterých žadatel dosahuje zisku.
([163]) Podání žadatele ze dne 22. prosince 2023, odstavec 70, obrázky 32 a 33 a žádost ze dne 13. prosince 2019, odstavec 162, obrázky 30 a 31.
([164]) Podání žadatele ze dne 22. prosince 2023, odstavec 290, obrázek 173.
([165]) Vlastní výpočty na základě přílohy 2 odpovědi žadatele ze dne 1. dubna 2024 na žádost Komise o informace ze dne 22. března 2024.
([166]) Odpověď vnitrostátního orgánu pro hospodářskou soutěž ze dne 22. března 2024 na žádost Komise o informace ze dne 1. března 2024, s. 17, odstavec 3.

(150) Podíl autobusové dopravy je ve srovnání s vlakovou dopravou velmi nízký ([0 až 5] % cestujících v roce 2023E) ([167]). Navíc rozdíly v kvalitě a čase cestování (6 hodin oproti 9 hodinám) jsou ve srovnání s vlakovou dopravou tak velké ([168]), že se nejeví schopná vyvíjet konkurenční tlak na železniční dopravu.

3.2.3.4.1. Dílčí trasa Stockholm–Umeå (STO–UME) (mezi koncovými body)

(151) Očekává se, že tato dílčí trasa bude v roce 2023 představovat přibližně [důvěrné] % příjmů žadatele na celkové trase a přibližně [důvěrné] % příjmů, pokud se zohlední všichni provozovatelé ([169]).

(152) Na této dílčí trase podíl žadatele klesl v důsledku ztráty zakázky týkající se závazků veřejné služby ve prospěch společnosti Vy. Z hlediska komerčně provozovaných služeb zůstává podíl žadatele (jako jediného komerčního provozovatele na trase) na úrovni [90 až 100] %. Pokud jde o provozování služeb v rámci závazků veřejné služby, kdy se jako referenční rok použije rok 2019 (poslední rok, kdy žadatel provozoval dílčí trasu jako monopol, a to jak z hlediska komerčního, tak z hlediska závazků veřejné služby), zdá se, že komerční podíl z hlediska počtu osobokilometrů se snížil jen mírně (z [70 až 80] % v roce 2019 na [60 až 70] % v roce 2023E). Podíl společnosti SJ se však z hlediska příjmů zvýšil z [60 až 70] % v roce 2019 na [60 až 70] % v roce 2023E ([170]).

(153) Příjmy žadatele z jednoho osobokilometru jsou [důvěrné] než u služby týkající se závazků veřejné služby. [důvěrné].

Obrázek 11

Relativní rozdíl příjmů společnosti SJ na osobokilometr ve srovnání s ostatními provozovateli na celkové trase STO–UME mezi koncovými body ([171]) **[důvěrné]**

(154) Žadatel provozoval noční vlak Övre Norrland do konce roku 2020. Společnost Vy získala smlouvu do konce roku 2024. Zadavatel, státní agentura Trafikverket, však oznámil, že od roku 2025 nemá žádného provozovatele a že se očekává přímé zadání mimořádné zakázky – žadatel byl požádán, aby převzal provozování dopravy, ale dosud nebylo přijato žádné rozhodnutí ani uzavřena žádná dohoda ([172]). Společnost SJ zahájila komerční provoz nočních vlakových linek dne 13. prosince 2020, k čemuž došlo současně s převodem provozu nočních vlakových linek na společnost Vy v rámci zakázky týkající se závazků veřejné služby ([173]).

(155) Průměrná cena provozu noční vlakové linky žadatele je nižší než cena nočních linek společnosti Övre Norrland v rámci závazků veřejné služby ([174]). Doba jízdy nočního vlaku společnosti SJ je delší. Kromě toho žadatel nabízí několik dalších vlakových spojení, včetně vysokorychlostních vlaků ([175]), takže noční vlaky představují pouze část jeho zájmů na této dílčí trase.

(156) Na dílčí trase mezi koncovými body provozují přímé lety tři letecké společnosti. Doba jízdy vlakem činí přibližně pět hodin, zatímco celková doba letu činí tři hodiny.

(157) Vnitrostátní orgán pro hospodářskou soutěž má za to ([176]), že „*rozdíl v době jízdy mezi železniční a leteckou dopravou činí přibližně 2 hodiny, což je přibližně stejný rozdíl v době jízdy jako na trase Stockholm–Öresund, takže konkurenční tlak tohoto druhu dopravy by měl být na obou trasách srovnatelný. Několik let probíhaly na trase práce na trati, které výrazně prodloužily dobu jízdy vlaků, ale práce na trati byly v roce 2023 dokončeny*“.

([167]) Podání žadatele ze dne 22. prosince 2023, odstavec 167, obrázky 96 a 97.
([168]) Podání žadatele ze dne 22. prosince 2023, odstavce 168 a 169, obrázky 98 a 99.
([169]) Podání žadatele ze dne 22. prosince 2023, odstavec 71.
([170]) Podání žadatele ze dne 22. prosince 2023, odstavec 73, obrázky 34 a 35.
([171]) Vlastní výpočty na základě přílohy 2 k odpovědi žadatele ze dne 1. dubna 2024 na žádost Komise o informace ze dne 22. března 2024.
([172]) Příloha 1 odpovědi žadatele ze dne 1. dubna 2024 na žádost Komise o informace ze dne 22. března 2024.
([173]) Odpověď žadatele ze dne 1. dubna 2024 na žádost Komise o informace ze dne 22. března 2024, odstavec 46.
([174]) Podání žadatele ze dne 22. prosince 2023, odstavec 106, obrázky 50, 51, 52 a 53.
([175]) Příloha 27c podání ze dne 22. prosince 2023.
([176]) Odpověď vnitrostátního orgánu pro hospodářskou soutěž ze dne 22. března 2024 na žádost Komise o informace ze dne 1. března 2024. s. 19, odstavec 2.

(158) Komise konstatuje, že tržní podíl žadatele z hlediska počtu cestujících na trhu intermodální dopravy zahrnujícím komerčně provozované služby železniční osobní dopravy, služby železniční osobní dopravy v rámci závazků veřejné služby, leteckou a autobusovou dopravu je [10 až 20] % ([177]).

(159) Pokud jde o leteckou dopravu, ceny společnosti SAS jsou [důvěrné] než ceny srovnatelných jízdenek žadatele a prudce se zvyšují s tím, jak se datum nákupu blíží datu odletu, přičemž při nákupu do 10 dní před odletem jsou [důvěrné] ([178]). Podobné kvalitativní závěry lze vyvodit i ze srovnání se společnostmi BRA ([179]) a Norwegian ([180])

(160) Ze zprávy KTH za rok 2022 také vyplývá ([181]), že průměrné ceny letenek mezi STO–UME jsou obecně o více než 50 % dražší než vlakové jízdenky.

(161) Přibližně [důvěrné] % jízdenek žadatele na této trase je prodáno do 15 dnů před odjezdem ([182]). Právě v tomto období se ceny letenek a vlaků od sebe zcela vzdalují. Cenové struktury společností SAS, BRA a Norwegian jsou velmi podobné, zatímco cenové struktury (nikoli však cenové úrovně) vlakových dopravců jsou rovněž velmi podobné. Cenová struktura a cenové úrovně leteckých dopravců se však od cenové struktury a cenových úrovní železničních dopravců značně liší. Kromě toho existují zřetelné rozdíly v době jízdy, zkušenostech cestujících a vlastnostech jednotlivých druhů dopravy.

(162) Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem dospěla Komise k závěru, že lety mohou vyvíjet konkurenční tlak na železniční dopravu na trase STO–UME mezi koncovými body.

3.2.3.4.2. Dílčí trasa Gävle–Sundsvall (GAV–SUN)

(163) Dílčí trasa Gävle–Sundsvall představuje [důvěrné] % příjmů žadatele na této trase a [důvěrné] % celkových příjmů (všech provozovatelů na této trase) ([183]).

(164) Společnost X-tåget a žadatel jsou jedinými provozovateli na této dílčí trase, přičemž společnost X-tåget byla v roce 2023 vedoucím provozovatelem s [50 až 60] % podílem na příjmech ([60 až 70] % na osobokilometrech). Podíl příjmů žadatele se zvýšil z [30 až 40] % v roce 2016 na [40 až 50] % v roce 2023E (a z [20 až 30] % na [30 až 40] % z hlediska osobokilometrů) ([184]). Provozovatel služeb v rámci závazků veřejné služby má pevné ceny jízdenek, které jsou mnohem nižší než úrovně cen jízdenek žadatele ([185]), zatímco průměrná doba jízdy je téměř totožná ([186]).

(165) Srovnání cen jízdenek žadatele s cenami společnosti X-trafik ukazuje výrazný rozdíl, kdy ceny jízdenek v ekonomické třídě meziměstských vlaků a rychlovlaků společnosti SJ jsou vyšší o více než 50 % a u jízdenek v obchodní třídě jsou více než trojnásobné ([187]). Vzhledem k velkým cenovým rozdílům není jasné, zda by žadatel a společnost X-trafik soutěžili o stejný profil zákazníků ([188]).

([177]) Podání žadatele ze dne 22. prosince 2023, odstavec 270, obrázek 163.
([178]) Příloha 32 podání žadatele ze dne 22. prosince 2023, obrázky 95, 96, 101 a 102.
([179]) Příloha 32 podání žadatele ze dne 22. prosince 2023, obrázky 99, 100.
([180]) Příloha 32 podání žadatele ze dne 22. prosince 2023, obrázky 105 a 106.
([181]) Podání žadatele ze dne 22. prosince 2023, odstavec 292, obrázky 176, 177, 178 a 179.
([182]) Podání žadatele ze dne 22. prosince 2023, obrázek 150.
([183]) Podání žadatele ze dne 22. prosince 2023, odstavec 74.
([184]) Podání žadatele ze dne 22. prosince 2023, odstavec 75, obrázky 36 a 37 a žádost ze dne 13. prosince 2019, odstavec 166, obrázky 34 a 35.
([185]) Podání žadatele ze dne 22. prosince 2023, obrázky 58 a 59, s. 38.
([186]) Podání žadatele ze dne 22. prosince 2023, odstavec 116.
([187]) Podání žadatele ze dne 22. prosince 2023, odstavec 114, obrázky 58 a 59.
([188]) Podání žadatele ze dne 22. prosince 2023, příloha 12a zprávy KTH za rok 2023, s. 19.

3.2.3.4.3. Dílčí trasa Uppsala–Gävle (UPP–GAV)

(166) Dílčí trasa Uppsala–Gävle představuje [důvěrné] % příjmů žadatele na této trase a [důvěrné] % celkových příjmů (všech provozovatelů na této trase) ([189]). Společnost Upptåget a žadatel jsou jedinými provozovateli na této dílčí trase, přičemž společnost Upptåget je vedoucím provozovatelem s podílem [70 až 80] % na příjmech v roce 2023E a [80 až 90] % na počtu osobokilometrů. Podíl příjmů žadatele se zvýšil z [10 až 20] % v roce 2016 na [20 až 30] % v roce 2023E a z [5 až 10] % na [10 až 20] % z hlediska osobokilometrů ([190]).

(167) Obchodní modely společností SJ a Mälartåg se na této dílčí trase liší. Žadatel nabízí toto spojení jako součást dálkových linek obsluhujících tato města, zatímco společnost Mälartåg jako provozovatel služeb v rámci závazků veřejné služby spojuje Uppsalu a Gävle s mnoha zastávkami na trase ([191]).

(168) Společnost Mälartåg stanovuje konstantní ceny bez ohledu na to, kdy před odjezdem se nákup uskuteční ([192]). Její zakázka týkající se závazků veřejné služby je výrobní zakázkou, která zahrnuje odměnu za provoz, zatímco prodej jízdenek, včetně stanovení cen jízdenek, řídí veřejný zadavatel ([193]). Společnost Mälartåg proto není oprávněna uplatňovat složitější systémy stanovování cen ani přijímat jiná opatření, která by jí umožnila na trhu účinně konkurovat jako komerční provozovatel.

(169) Žadatel nabízí na této dílčí trase čtyři druhy služeb: rychlovlak ekonomická třída, rychlovlak obchodní třída, meziměstský vlak ekonomická třída, meziměstský vlak obchodní třída. [důvěrné].

3.2.3.4.4. Dílčí trasa Stockholm–Uppsala (STO–UPP)

(170) Dílčí trasa Stockholm–Uppsala je žadatelem a vnitrostátním orgánem pro hospodářskou soutěž označena za důležitou dílčí trasu, kterou lze považovat za další hlavní trasu. Tato dílčí trasa představuje [důvěrné] % příjmů žadatele na této trase a [důvěrné] % celkových příjmů (všech provozovatelů na této trase) ([194]). Dílčí trasa STO–UPP je z hlediska celkových příjmů srovnatelná s trasou STO–KAR–OSL ([195]).

(171) Na této dílčí trase žadatel provozuje komerční vlakovou dopravu a má za konkurenta společnost MTR, která provozuje dopravu na základě zakázek týkajících se závazků veřejné služby (Aktiebolaget Storstockholms Lokaltrafik – „SL“ a Mälardalstrafik MÄLAB AB – „Mälartåg“).

(172) Příjmy společnosti SJ na osobokilometr jsou zhruba [důvěrné] ve srovnání s příjmy ze SL, což je zakázka týkající se závazků veřejné služby, kterou provozuje společnost MTR. Podle zprávy KTH za rok 2022 ([196]) příměstský vlak společnosti SL na dílčí trase Stockholm–Uppsala částečně konkuruje komerční vlakové dopravě žadatele mezi koncovými body, ale doplňuje ji tím, že jezdí přes letiště Arlanda a má několik zastávek. Zakázka týkající se závazků veřejné služby se společností SL byla předčasně ukončena a od března 2024 ji žadatel provozuje na základě mimořádné zakázky týkající se závazků veřejné služby na dva roky.

(173) V případě společnosti Mälardalstrafik se jedná o další zakázku týkající se závazků veřejné služby, kterou v současné době provozuje společnost MTR. Tuto zakázku převezme společnost Transdev na základě mimořádné zakázky s otevřenou účetní evidencí. Příjmy na osobokilometr se u této zakázky týkající se závazků veřejné služby blíží příjmům žadatele, ale žadatel je má stále nižší. Zpráva KTH za rok 2022 uvádí, že společnost Mälartåg konkuruje také komerční službě žadatele na dílčí trase Stockholm–Uppsala, ale prostřednictvím partnerství Movingo v oblasti prodeje jízdenek se tyto služby vzájemně doplňují.

([189]) Podání žadatele ze dne 22. prosince 2023, odstavec 74.
([190]) Podání žadatele ze dne 22. prosince 2023, odstavec 76, obrázky 38 a 39 a žádost, odstavec 169, obrázky 36 a 37.
([191]) Podání žadatele ze dne 22. prosince 2023, příloha 12a zprávy KTH za rok 2023, s. 19.
([192]) Podání žadatele ze dne 22. prosince 2023, odstavec 112, obrázky 56 a 57.
([193]) Odpověď žadatele ze dne 1. dubna 2024 na žádost Komise o informace ze dne 22. března 2024, odstavec 38.
([194]) Podání žadatele ze dne 22. prosince 2023, odstavec 74.
([195]) Podání žadatele ze dne 22. prosince 2023, odstavec 127.
([196]) Příloha 12a žádosti ze dne 13. prosince 2019.

Obrázek 12

Relativní rozdíl příjmů společnosti SJ na osobokilometr ve srovnání s ostatními provozovateli na celkové trase STO–UPP [197] **[důvěrné]**

(174) Ceny společností SL a Mälardalstrafik zůstávají stejné bez ohledu na datum odjezdu [198]. Obě zakázky týkající se závazků veřejné služby jsou výrobními zakázkami, které zahrnují odměnu za provoz, zatímco prodej jízdenek, včetně stanovení cen jízdenek, řídí veřejný zadavatel [199]. Vzhledem k podmínkám, jimiž se řídí jejich příslušné zakázky týkající se závazků veřejné služby, nejsou oprávněny uplatňovat složitější systémy stanovování cen nebo přijímat jiná opatření, která by jim umožnila účinně konkurovat na trhu jako komerční provozovatel.

(175) Dílčí trasa Stockholm–Uppsala je obsluhována častými spojeními všech tří dopravců (např. příměstský vlak společnosti SL jezdí od časného rána každých 30 minut) [200]. Jak SJ, tak provozovatelé služeb v rámci závazků veřejné služby provozují služby, které obě města přímo spojují. Služby nabízené společností SJ navíc zahrnují toto spojení jako součást delší trasy procházející těmito dvěma městy [201].

(176) [důvěrné]. Žadatel se rozhodl ukončit komerční osobní železniční dopravu na této trase od prosince 2024 [202]. Nicméně *„některé vlaky, jež jsou provozovány na delších trasách, které zahrnují dopravu mezi Stockholmem a Uppsalou, například na trase Stockholm – Sundsvall – Umeå, budou i nadále zastavovat v Uppsale.“* [203] Ve výsledku bude žadatel na tomto trhu z komerčního hlediska stále přítomen. Kromě toho žadatel v březnu 2024 začal na základě dvouleté mimořádné zakázky provozovat zakázku týkající se závazků veřejné služby pro stockholmské příměstské vlaky.

(177) S ohledem na uváděné komplementarity a odlišnou povahu závazků veřejné služby a komerčního provozu z hlediska cen a obchodních modelů se nezdá, že by služby v rámci závazků veřejné služby vyvíjely na žadatele konkurenční tlak.

3.2.3.4.5. Dílčí trasa Sundsvall–Umea (SUN–UME)

(178) Na této dílčí trase činí podíl žadatele [10 až 20] % jak z hlediska příjmů, tak z hlediska počtu osobokilometrů [204].

(179) Průměrné ceny společnosti Vy Norrtåg v době až sedm dní před odjezdem jsou [důvěrné] oproti cenám rychlovlaku společnosti SJ [důvěrné]. Ceny služeb rychlovlaku společnosti SJ v obchodní třídě jsou také nižší a rozdíl je zvláště velký u nákupů uskutečněných více než sedm dní před odjezdem [205]. Vzhledem k těmto cenovým rozdílům není jasné, zda se společnosti SJ a Vy Norrtåg zaměřují na stejný typ zákazníků.

Závěry ohledně trasy Stockholm–Sundsvall–Umeå

(180) Vnitrostátní orgán pro hospodářskou soutěž dospěl k závěru [206], že celá trasa není vystavena hospodářské soutěži, ale žadatel není vzhledem ke konkurenční situaci na dílčích trasách a jejich celkovému hospodářskému významu ve srovnání s celou trasou schopen jednat zcela nezávisle, pokud jde o jeho cenové praktiky.

(181) Na trhu, který zahrnuje jak komerčně provozované služby železniční osobní dopravy, tak služby železniční osobní dopravy v rámci závazků veřejné služby, má žadatel na této trase velký podíl na trhu celkově a na třech důležitých dílčích trasách (STO–UME mezi koncovými body, GAV–SUN a UPP–GAV).

[197] Vlastní výpočty na základě přílohy 2 odpovědi žadatele ze dne 1. dubna 2024 na žádost Komise o informace ze dne 22. března 2024 a příloha 4 odpovědi žadatele ze dne 24. června 2024 na žádost Komise o informace ze dne 3. června 2024.
[198] Podání žadatele ze dne 22. prosince 2023, odstavec 109, obrázky 54 a 55.
[199] Odpověď žadatele ze dne 1. dubna 2024 na žádost Komise o informace ze dne 22. března 2024, odstavec 38.
[200] Příloha 18a podání žadatele ze dne 22. prosince 2023.
[201] Odpověď žadatele ze dne 24. června 2024 na žádost Komise o informace ze dne 3. června 2024, odstavec 43.
[202] Odpověď žadatele ze dne 1. dubna 2024 na žádost Komise o informace ze dne 22. března 2024, odstavec 49.
[203] Odpověď žadatele ze dne 24. června 2024 na žádost Komise o informace ze dne 3. června 2024, odstavec 43.
[204] Podání žadatele ze dne 22. prosince 2023, odstavec 139, obrázky 78 a 79.
[205] Podání žadatele ze dne 22. prosince 2023, odstavec 117, obrázky 60 a 61.
[206] Odpověď vnitrostátního orgánu pro hospodářskou soutěž ze dne 22. března 2024 na žádost Komise o informace ze dne 1. března 2024, s. 18, odstavec 2.

(182) Analýza důkazů pro dílčí trasy a celkovou trasu Stockholm–Sundsvall–Umeå navíc ukazuje, že bez ohledu na to, zda mají být zohledněni provozovatelé služeb v rámci závazků veřejné služby, je žadatel schopen uplatňovat cenové struktury a udržet si v průběhu času významnou cenovou marži vůči ostatním komerčním provozovatelům a provozovatelům služeb v rámci závazků veřejné služby, přičemž jeho podíl na trhu není významně ovlivněn.

(183) Na trhu intermodální dopravy zahrnujícím komerčně provozované služby železniční osobní dopravy, služby železniční osobní dopravy v rámci závazků veřejné služby, leteckou a autobusovou dopravu není podíl žadatele na trhu vysoký ([10 až 20] % cestujících v roce 2023E ([207])) na dílčí trase STO–UME mezi koncovými body. Zatímco autobusoví dopravci mají okrajový ([0 až 5] % ([208])) podíl na trhu, letečtí dopravci mají dohromady [70 až 80] % ([209]). To ukazuje, že letecká doprava může na této dílčí trase vyvíjet konkurenční tlak na železniční dopravu.

(184) S ohledem na výše uvedené zkoumané faktory a vzhledem k tomu, že hospodářská soutěž mezi jednotlivými druhy dopravy působí na žadatele konkurenční tlak na jedné dílčí trase a že žadatel má na této trase celkově vysoký podíl na trhu, nemůže Komise dospět k závěru, že činnost poskytování komerčně provozované železniční osobní dopravy na trase Stockholm–Sundsvall–Umeå je přímo vystavena konkurenci.

3.2.3.5. Stockholm–Karlstad(–Oslo)

(185) Tato cesta představovala [důvěrné] % příjmů žadatele v roce 2023E ([210]). Tato trasa představuje pro žadatele [důvěrné] % jeho příjmů ([211]) [důvěrné].

(186) Situace na trhu, který zahrnuje jak komerčně provozované služby osobní železniční dopravy, tak služby železniční osobní dopravy v rámci závazků veřejné služby, je popsána v následujících bodech odůvodnění.

(187) Podíl příjmů žadatele na celkové trase klesl z [80 až 90] % v roce 2016 na [80 až 90] % v roce 2023E (z [80 až 90] % na [80 až 90] % z hlediska osobokilometrů) ([212]). Jediný další komerční provozovatel (Tågab) snížil svůj podíl na příjmech z [0 až 5] % v roce 2016 na [0 až 5] % v roce 2023E. Jeho podíl na počtu osobokilometrů se odpovídajícím způsobem snížil.

(188) Příjmy žadatele z jednoho osobokilometru jsou vyšší než u ostatních provozovatelů, s výjimkou společnosti Mälardalstrafik v letech 2019 a 2020, kdy tuto zakázku týkající se závazků veřejné služby ještě provozovala společnost SJ.

Obrázek 13

Relativní rozdíl příjmů společnosti SJ na osobokilometr ve srovnání s ostatními provozovateli na trase STO–KAR–OSL ([213]) **[důvěrné]**

(189) Podíl autobusové dopravy je v porovnání s vlakovou dopravou nízký ([10 až 20] % v roce 2023E) ([214]). Navíc rozdíly v době jízdy oproti vlakové dopravě (7 hodin oproti 5 hodinám u vlaku) jsou tak velké ([215]), že se její konkurenční tlak na železniční dopravu nezdá nijak významný.

([207]) Podání žadatele ze dne 22. prosince 2023, odstavec 270, obrázek 163.
([208]) Tamtéž.
([209]) Tamtéž.
([210]) Podání žadatele ze dne 22. prosince 2023, odstavec 42, obrázek 6.
([211]) Podání žadatele ze dne 22. prosince 2023, obrázek 6, s. 13.
([212]) Podání žadatele ze dne 22. prosince 2023, odstavec 78, obrázky 40 a 41 a žádost ze dne 13. prosince 2019, odstavec 171, obrázky 38 a 39.
([213]) Vlastní výpočty na základě přílohy 2 odpovědi žadatele ze dne 1. dubna 2024 na žádost Komise o informace ze dne 22. března 2024 a příloha 50 žádosti.
([214]) Podání žadatele ze dne 22. prosince 2023, odstavec 172, obrázky 100 a 101 a odstavec 177, obrázky 105 a 106.
([215]) Podání žadatele ze dne 22. prosince 2023, odstavce 173 a 174, obrázky 102 a 103, odstavec 175, obrázek 104 a odstavec 179, obrázky 107 a 108.

3.2.3.5.1. Dílčí trasa Stockholm–Oslo (STO–OSL) (mezi koncovými body)

(190) Očekává se, že cestování mezi koncovými body na této trase bude v roce 2023 představovat přibližně [důvěrné] % příjmů společnosti SJ. Celkově tvoří cestování mezi koncovými body přibližně [důvěrné] % příjmů na této trase ([216]). Žadatel zůstává jediným provozovatelem železniční osobní dopravy na této dílčí trase ([217]).

(191) Komise konstatuje, že tržní podíl žadatele z hlediska počtu cestujících na trhu intermodální dopravy zahrnujícím komerčně provozované služby železniční osobní dopravy, služby železniční osobní dopravy v rámci závazků veřejné služby, leteckou a autobusovou dopravu je [10 až 20] % ([218]).

(192) Pokud jde o leteckou dopravu, ceny letenek společnosti SAS v prémiové ekonomické třídě jsou [důvěrné] oproti srovnatelným letenkám žadatele (z hlediska třídy a flexibility) a prudce rostou s blížícím se datem nákupu a jsou [důvěrné], pokud je nákup proveden přibližně 0 až 5 dní před odletem. Rozdíl mezi ekonomickou třídou společnosti SAS a ekonomickou třídou rychlovlaku společnosti SJ je [důvěrné] % ([219]). Podobné kvalitativní závěry lze vyvodit i ze srovnání se společností Norweigian ([220]).

(193) Zhruba [důvěrné] % jízdenek žadatele na této trase je prodáno do 7 dnů před odjezdem ([221]). Právě v tomto období se ceny letenek a vlakových jízdenek od sebe liší. Cenové modely společností SAS a Norwegian jsou si navzájem velmi podobné, ale velmi se liší od cenových modelů žadatele (jediného železničního provozovatele na této trase mezi koncovými body). Kromě toho existují zřetelné rozdíly, pokud jde o dobu letu a dobu jízdy (3 hodiny 15 minut letadlem oproti více než 5 hodinám vlakem), zkušenosti cestujících a vlastnosti jednotlivých druhů dopravy. Celkově to naznačuje, že lety mohou na trase STO–OSL mezi koncovými body vyvíjet určitý konkurenční tlak na železniční dopravu.

3.2.3.5.2. Dílčí trasa Stockholm–Karlstad (STO–KAR)

(194) Očekává se, že tato dílčí trasa bude v roce 2023 představovat přibližně [důvěrné] % příjmů žadatele na této celkové trase a přibližně [důvěrné] % příjmů všech provozovatelů ([222]).

(195) Tržní podíl společnosti SJ na dílčí trase se zvýšil z [90 až 100] % v roce 2016 na [90 až 100] % v roce 2023E. Z hlediska osobokilometrů se zvýšil z [90 až 100] % na [90 až 100] % ([223]).

Závěry

(196) Vnitrostátní orgán pro hospodářskou soutěž má za to ([224]), že na této trase není činnost přímo vystavena hospodářské soutěži. Vnitrostátní orgán pro hospodářskou soutěž však uvádí, že jak lety, tak autobusy vyvíjejí určitý konkurenční tlak stejně jako v případě trasy Stockholm–Malmö–Kodaň.

(197) Na trhu zahrnujícím pouze komerčně provozované služby železniční osobní dopravy a na trhu zahrnujícím jak komerčně provozované služby železniční osobní dopravy, tak služby železniční osobní dopravy v rámci závazků veřejné služby, má žadatel velmi vysoké podíly na trhu na celkové trase a na hlavních dílčích trasách. Společnost SJ je schopna uplatňovat vůči ostatním komerčním provozovatelům a provozovatelům služeb v rámci závazků veřejné služby své cenové struktury a udržovat si v průběhu času významnou cenovou marži, přičemž její podíl na trhu není významně ovlivněn.

([216]) Podání žadatele ze dne 22. prosince 2023, odstavec 79.
([217]) Podání žadatele ze dne 22. prosince 2023, odstavec 80.
([218]) Podání žadatele ze dne 22. prosince 2023, odstavec 271, obrázek 165.
([219]) Příloha 32 podání žadatele ze dne 22. prosince 2023, obrázky 117, 118, 119 a 120.
([220]) Příloha 32 podání žadatele ze dne 22. prosince 2023, obrázky 121 a 122.
([221]) Podání žadatele ze dne 22. prosince 2023, obrázek 155.
([222]) Podání žadatele ze dne 22. prosince 2023, odstavec 81.
([223]) Podání žadatele ze dne 22. prosince 2023, odstavec 82, obrázky 44 a 45 a žádost ze dne 13. prosince 2019, odstavec 175, obrázky 42 a 43.
([224]) Odpověď vnitrostátního orgánu pro hospodářskou soutěž ze dne 22. března 2024 na žádost Komise o informace ze dne 1. března 2024, s. 19, odstavec 2.

(198) Na trhu intermodální dopravy zahrnujícím komerčně provozované služby železniční osobní dopravy, služby železniční osobní dopravy v rámci závazků veřejné služby, leteckou a autobusovou dopravu je žadatel vystaven konkurenčnímu tlaku ze strany letecké dopravy na dílčí trase STO–OSL mezi koncovými body. Autobusová doprava se vzhledem k celkově nízkému podílu na trhu, nižším cenám a delším dobám jízdy nepovažuje za subjekt, který by na trase STO–KAR–OSL vyvíjel na žadatele významný konkurenční tlak. Vzhledem k omezenému hospodářskému významu, který má pro žadatele dílčí trasa STO–OSL mezi koncovými body, nemůže Komise dospět k závěru, že společnost SJ je na trase STOKAR–OSL přímo vystavena hospodářské soutěži.

3.2.3.6. Závěr na úrovni souhrnné trasy

Názory žadatele

(199) Žadatel má za to, že jelikož „*nákupy společně pokrývají trasy, kde společnost SJ čelila významné hospodářské soutěži, jakož i trasy, kde byla jediným provozovatelem železniční dopravy, společnost SJ uvedla, že* hospodářská soutěž *by se rovněž projevila na trasách, kde SJ nečelila hospodářské soutěži*“ ([225]).

Názory vnitrostátního orgánu pro hospodářskou soutěž

(200) Na základě svého posouzení vnitrostátní orgán pro hospodářskou soutěž dospěl k závěru, že dvě trasy (tj. Stockholm–Göteborg a Göteborg–Malmö) jsou přímo vystaveny hospodářské soutěži. Tyto trasy představují [důvěrné] % příjmů a [důvěrné] % zisku žadatele, a jsou proto nezbytné pro schopnost žadatele dosahovat zisk. Vnitrostátní orgán pro hospodářskou soutěž rovněž uvádí, že trasa Stockholm–Malmö(–Kodaň), která představuje přibližně [důvěrné] % příjmů žadatele a přibližně [důvěrné] % jeho zisku, je vystavena konkurenčnímu tlaku, i když ne natolik dostatečnému, aby tato trasa byla považována za přímo vystavenou hospodářské soutěži. Co se týče dvou zbývajících tras (Stockholm–Umeå a Stockholm–Oslo), vnitrostátní orgán pro hospodářskou soutěž dospěl k závěru, že nejsou přímo vystaveny hospodářské soutěži, ale že jsou dle názoru vnitrostátního orgánu pro hospodářskou soutěž předmětem určité míry konkurenčního tlaku, který žadateli brání, aby v rámci svého cenového chování jednal zcela nezávisle. Vnitrostátní orgán pro hospodářskou soutěž nicméně poznamenává, že tyto trasy představují menší část příjmů a zisků žadatele.

(201) Celkově vnitrostátní orgán pro hospodářskou soutěž dospěl k závěru, že trh komerčních služeb železniční osobní dopravy na pěti trasách dohromady a obecně ve Švédsku (spojující všechny trasy) by měl být považován za přímo vystavený hospodářské soutěži.

Závěr Komise

(202) Komise nedospěla při posuzování pěti hlavních tras dohromady ke stejnému závěru jako žadatel nebo vnitrostátní orgán pro hospodářskou soutěž. Komerční služby žadatele jsou přímo vystaveny hospodářské soutěži pouze na trase Göteborg–Malmö. Trasa Göteborg–Malmö představuje celkově téměř [důvěrné] % celkových příjmů a téměř [důvěrné] % celkových osobokilometrů všech pěti hlavních tras u všech provozovatelů dohromady ([226]). V porovnání s prvními dvěma trasami (Stockholm–Malmö(–Kodaň) a Stockholm–Göteborg) má pro žadatele menší hospodářský význam a představuje přibližně [důvěrné] % příjmů a [důvěrné] % zisku žadatele.

(203) Komise připomíná, že účelem analýzy hospodářské soutěže podle článku 34 směrnice 2014/25/EU je stanovit vhodnost uplatňování pravidel zadávání veřejných zakázek, jak je vysvětleno v(16). bodě odůvodnění. U úrovně hospodářské soutěže např. na trase Göteborg–Malmö, která je pro celkovou obchodní činnost žadatele málo charakteristická, nelze předpokládat, že zavede kázeň v zadávání veřejných zakázek na ostatních, významnějších trasách s ohledem na skutečnost, že zadávání veřejných zakázek je prováděno společně ([227]). Žadatel kromě toho neposkytl žádný příklad veřejné zakázky charakteristické pouze pro tuto trasu ([228]).

([225]) Podání žadatele ze dne 4. května 2020, odstavec 30.
([226]) Příloha 1 odpovědi vnitrostátního orgánu pro hospodářskou soutěž ze dne 22. března 2024 na žádost Komise o informace ze dne 1. března 2024.
([227]) Žádost ze dne 13. prosince 2019, odstavec 465.
([228]) Z těchto důvodů a v souladu s odůvodněním použitým pro vymezení zeměpisného trhu relevantního pro účely tohoto rozhodnutí se Komise domnívá, že není vhodné uvažovat o udělení výjimky pouze pro jednu trasu.

(204) Je rovněž důležité připomenout, že nedávný vývoj na trhu, ke kterému došlo v roce 2024, jako je prodej společnosti MTR Express novému vlastníkovi z důvodu opakujících se ztrát podniku nebo skutečnost, že společnosti Flixtrain a Ryanair přestaly provozovat dopravu na trase Stockholm–Göteborg, poukazují na celkově nižší míru hospodářské soutěže na pěti hlavních trasách, na kterých žadatel poskytuje komerčně provozované služby železniční osobní dopravy.

(205) Na základě výše uvedených úvah Komise pro účely tohoto rozhodnutí, aniž je dotčeno uplatňování práva hospodářské soutěže, konstatuje, že činnost poskytování komerčně provozovaných železničních služeb na pěti nejvýznamnějších trasách (dohromady) není přímo vystavena hospodářské soutěži ve smyslu článku 34 směrnice 2014/25/EU.

3.3. **Závěr**

(206) Pro účely tohoto rozhodnutí a aniž je dotčeno uplatňování práva hospodářské soutěže by měla být zjištění analýzy trhu v 17. až 198. bodě odůvodnění považována za náznak skutečnosti, že činnost poskytování komerčně provozovaných služeb železniční osobní dopravy není vystavena hospodářské soutěži ve smyslu článku 34 směrnice 2014/25/EU. Je proto nutné stanovit, že směrnice 2014/25/EU se nadále použije na zakázky, jejichž účelem je umožnit výkon této činnosti ve Švédsku.

3.4. **Závěrečné poznámky**

(207) Toto rozhodnutí je založeno na právním a skutkovém stavu z června 2024, na informacích předložených žadatelem a vnitrostátním orgánem pro hospodářskou soutěž a veřejně dostupných informacích.

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Směrnice 2014/25/EU se nadále použije na zakázky zadávané zadavateli, jejichž účelem je umožnit výkon činností souvisejících s poskytováním komerčně provozovaných služeb železniční osobní dopravy, které mají být prováděny na území Švédska.

Článek 2

Toto rozhodnutí je určeno Švédskému království.

V Bruselu dne 18. července 2024.

Za Komisi
Thierry BRETON
člen Komise