Dziennik Urzędowy
Unii Europejskiej

PL
Seria C

C/2025/2118

11.4.2025

**Streszczenie decyzji Komisji**

**z dnia 23 października 2024 r.**

**dotyczącej postępowania na podstawie art. 101 traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej**

**(SPRAWA AT.40401 – UŻYWANE TABORY)**

*(notyfikowana jako dokument C(2024)7355 final)*

**(Jedynie tekst w języku angielskim jest autentyczny)**

(C/2025/2118)

*Dnia 23 października 2024 r. Komisja przyjęła decyzję dotyczącą postępowania na podstawie art. 101 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej. Zgodnie z przepisami art. 30 rozporządzenia Rady (WE) nr 1/2003 ([1]) Komisja podaje niniejszym do wiadomości nazwy stron oraz zasadniczą treść decyzji, wraz z informacjami na temat wszelkich nałożonych kar, uwzględniając jednak uzasadnione prawo przedsiębiorstw do ochrony ich tajemnic handlowych.*

## 1. **WPROWADZENIE**

(1) Decyzja nakłada grzywnę na przedsiębiorstwa České dráhy, a.s. („ČD", Czechy) i Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft, ÖBB-Personenverkehr Aktiengesellschaft oraz ÖBB-Technische Services-Gesellschaft mbH (zwane łącznie „ÖBB", Austria) za naruszenie art. 101 TFUE.

(2) Od dnia 9 maja 2012 r. do dnia 21 stycznia 2016 r. ÖBB i ČD (zwane dalej łącznie „stronami") uczestniczyły w porozumieniu lub praktyce uzgodnionej, która miała na celu utrudnienie wejścia na rynek lub ekspansji ich wspólnego konkurenta RegioJet a.s. („RegioJet", Czechy) na rynkach świadczenia krajowych dalekobieżnych kolejowych przewozów pasażerskich w Czechach oraz świadczenia międzynarodowych dalekobieżnych kolejowych przewozów pasażerskich między Austrią a Czechami na trasie Praga – Wiedeń poprzez uniemożliwienie, utrudnienie lub ograniczenie dostępu RegioJet do używanych wagonów kolejowych ÖBB do dalekobieżnego transportu pasażerskiego.

## 2. **OPIS SPRAWY**

### 2.1. **Procedura**

(3) W okresie od 28 czerwca do 1 lipca 2016 r. Komisja przeprowadziła kontrole w siedzibach ČD (w Pradze) i ÖBB (w Wiedniu).

(4) Następnie Komisja otrzymała od przedsiębiorstwa ÖBB wniosek o zmniejszenie grzywien zgodnie z obwieszczeniem Komisji z 2006 r. w sprawie zwalniania z grzywien i zmniejszania grzywien w sprawach kartelowych („obwieszczenie w sprawie łagodzenia kar").

(5) 10 czerwca 2022 r. Komisja przyjęła pisemne zgłoszenie zastrzeżeń [...]. W dniu 14 września 2022 r. ÖBB przedłożyło na piśmie odpowiedź na pisemne zgłoszenie zastrzeżeń. W dniu 30 września 2022 r. ČD przedłożyło na piśmie odpowiedź na pisemne zgłoszenie zastrzeżeń. W dniach 13 i 14 grudnia 2022 r. obie strony skorzystały z prawa do bycia wysłuchanym, uczestnicząc w spotkaniu wyjaśniającym.

(6) Komitet Doradczy ds. Praktyk Ograniczających Konkurencję i Pozycji Dominujących wydał pozytywną opinię w dniu 18 października 2024 r.

([1]) Dz.U. L 1 z 4.1.2003, s. 1. Rozporządzenie zmienione rozporządzeniem (WE) nr 411/2004 (Dz.U. L 68 z 6.3.2004, s. 1).

2.2. **Streszczenie opisu naruszenia**

2.2.1. *Stan faktyczny*

(7) W decyzji stwierdzono, że ČD i ÖBB w zmowie manipulowały procedurami sprzedaży używanych pasażerskich wagonów kolejowych ÖBB ze szkodą dla RegioJet w celu zakłócenia konkurencji na rynku dalekobieżnego pasażerskiego przewozu koleją w Czechach oraz na międzynarodowej trasie kolejowej między Pragą a Wiedniem.

(8) Głównym przedmiotem działalności stron jest świadczenie usług dalekobieżnego pasażerskiego przewozu koleją odpowiednio w Czechach i Austrii, a także na trasach międzynarodowych między tymi dwoma państwami, oferując wspólne usługi w ramach współpracy (np. na trasie Praga-Wiedeń). W okresie naruszenia RegioJet był rzeczywistym konkurentem ČD w Czechach i potencjalnym konkurentem obu stron na trasie Praga-Wiedeń.

(9) Jako mały nowy podmiot o ograniczonych zasobach RegioJet w dużej mierze polegał na używanych wagonach, zarówno w kontekście bieżącej działalności, jak i jej potencjalnego rozszerzenia. Przedsiębiorstwo ÖBB było ważnym źródłem takich wagonów ze względu na ich techniczną zgodność z sieciami kolejowymi w Austrii i Czechach oraz na dużą dostępność wagonów wysokiej jakości i o nowoczesnych cechach (klimatyzacja, przystosowanie do większej prędkości itp.).

(10) Zgadzając się na podjęcie środków w celu ograniczenia dostępu RegioJet do używanych wagonów ÖBB, przedsiębiorstwa ČD i ÖBB dążyły do osiągnięcia szerszego celu polegającego na utrudnieniu wejścia na rynek lub rozszerzania działalności ich wspólnego konkurenta RegioJet na rynkach świadczenia krajowych usług dalekobieżnego pasażerskiego przewozu koleją w Czechach, a także świadczenia międzynarodowych usług dalekobieżnego pasażerskiego przewozu koleją między Austrią a Czechami na trasie Praga–Wiedeń.

(11) Naruszenie polegało na licznych działaniach antykonkurencyjnych, które miały miejsce w okresie naruszenia, takich jak:

a. planowanie terminów sprzedaży wagonów ÖBB w sposób ograniczający możliwość sprzedaży wagonów RegioJet;

b. zmowa w zakresie sprzedaży wagonów, tak aby mogło je zakupić przedsiębiorstwo ČD, a nie RegioJet;

c. wymiana informacji na temat ofert i stopnia zainteresowania innych oferentów; oraz

d. sytuacja, gdy w odniesieniu do wagonów, których nie zamierzało zakupić ČD, uzgodniono odpowiedniego nabywcę (innego niż RegioJet).

(12) Strony miały świadomość, że używane wagony ÖBB stanowiły ważny zasób dla nowego podmiotu RegioJet oraz że ograniczenie RegioJet dostępu do wagonów ÖBB mogło co najmniej potencjalnie ograniczyć rozszerzenie działalności RegioJet, a tym samym ograniczyć zdolność tego przedsiębiorstwa do konkurowania ze stronami.

2.2.2. *Ocena prawna*

(13) W decyzji stwierdzono, że porozumienie stron lub praktyka uzgodniona stanowią jednolite i ciągłe naruszenie art. 101 ust. 1 TFUE oraz wyczerpują znamiona kartelu zgodnie z pkt 1 obwieszczenia w sprawie łagodzenia kar.

(14) Na podstawie treści, celów oraz kontekstu prawnego i gospodarczego w decyzji stwierdzono, że przedmiotowe porozumienie lub praktyka uzgodniona miała na celu ograniczenie konkurencji zgodnie z art. 101 ust. 1 TFUE.

2.3. **środki zaradcze**

(15) W przypadku przedmiotowej decyzji zastosowanie mają wytyczne w sprawie grzywien z 2006 r ([2])..

([2]) Wytyczne w sprawie metody ustalania grzywien nakładanych na mocy art. 23 ust. 2 lit. a) rozporządzenia nr 1/2003 (Dz.U. C 210 z 1.9.2006, s. 2).

2.3.1. *Kwota podstawowa grzywny*

(16) Kwota podstawowa grzywny dla każdej ze stron jest ustalana na podstawie wartości sprzedaży towarów lub usług, których dotyczy naruszenie, i wynika z zastosowania kwoty zmiennej i kwoty dodatkowej.

(17) W celu określenia wartości sprzedaży Komisja bierze pod uwagę przychody stron na rynkach dalekobieżnego pasażerskiego przewozu koleją, w tym zarówno przychody ze sprzedaży biletów, jak i przychody związane z umowami dotyczącymi obowiązku użyteczności publicznej.

(18) Właściwy obszar geograficzny, którego dotyczy naruszenie, składa się z dwóch części: po pierwsze, trasy międzynarodowej Praga-Wiedeń, a po drugie całego terytorium Czech. Jeżeli chodzi o pierwszą część właściwego obszaru geograficznego, przychody każdej ze stron na tej trasie wykorzystuje się jako podstawę do ustalenia wartości sprzedaży. Jeżeli chodzi o drugą część właściwego obszaru geograficznego, za podstawę wartości sprzedaży przedsiębiorstwa ÖBB przyjmuje się również przychody ČD w Czechach, przy czym każdej ze stron przypisano 50 % przychodów ČD.

(19) W odniesieniu do kwoty zmiennej i kwoty dodatkowej zarówno w przypadku ÖBB, jak i ČD stosuje się wartość odpowiednio 15 %, ze względu na poważny charakter naruszenia.

(20) Nie bierze się pod uwagę okoliczności łagodzących ani obciążających i nie stosuje się mnożnika służącego zapewnieniu skutku odstraszającego.

2.3.2. *Stosowanie limitu 10 % obrotu i obwieszczenia w sprawie łagodzenia kar*

(21) Zarówno w przypadku ÖBB, jak i CD grzywna pozostaje znacznie poniżej 10 % światowego obrotu w 2023 r.

(22) Na podstawie obwieszczenia w sprawie łagodzenia kar grzywna nałożona na ÖBB została obniżona o 45 %.

## 3. **PODSUMOWANIE**

(23) Za powyższe naruszenie w nakłada się następujące grzywny:

a. České dráhy, a.s.: 31 940 000 EUR

b. Österreichische Bundesbahnen-Holding Aktiengesellschaft, ÖBB Personenverkehr Aktiengesellschaft, oraz ÖBB-Technische Services Gesellschaft mbH, solidarnie: 16 712 000 EUR