

BESCHLÜSSE

DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS (EU) 2020/1193 DER KOMMISSION

vom 2. Juli 2020

über die Anwendbarkeit des Artikels 34 der Richtlinie 2014/25/EU des Europäischen Parlaments und des Rates auf den Schienenpersonenverkehr in Schweden

(Nur der schwedische Text ist verbindlich)

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Funktionsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Richtlinie 2014/25/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2014 über die Vergabe von Aufträgen durch Auftraggeber im Bereich der Wasser-, Energie- und Verkehrsversorgung sowie der Postdienste und zur Aufhebung der Richtlinie 2004/17/EG⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 35 Absatz 3,

nach Anhörung des Beratenden Ausschusses für öffentliche Aufträge,

in Erwägung nachstehender Gründe:

1. SACHVERHALT

1.1. DER ANTRAG

- (1) Am 13. Dezember 2019 übermittelte die SJ AB (im Folgenden „Antragstellerin“) der Kommission einen Antrag nach Artikel 35 Absatz 1 der Richtlinie 2014/25/EU (im Folgenden „Antrag“). Der Antrag steht im Einklang mit Artikel 1 Absatz 1 des Durchführungsbeschlusses (EU) 2016/1804⁽²⁾ der Kommission.
- (2) Gegenstand des Antrags ist der Schienenpersonenverkehr in Schweden. Der Antrag betrifft insbesondere den Schienenpersonenverkehr, der eine Tätigkeit im Zusammenhang mit dem Betrieb von Netzen gemäß Artikel 11 der Richtlinie 2014/25/EU darstellt; die Beschaffung durch regionale öffentliche Verkehrsbehörden, nationale öffentliche Verkehrsbehörden oder andere Behörden soll jedoch nicht Gegenstand des Antrags sein⁽³⁾.
- (3) Nach Kapitel 3 Abschnitt 24 des schwedischen Gesetzes über die Vergabe öffentlicher Aufträge im Versorgungssektor⁽⁴⁾ können Auftraggeber Anträge gemäß Artikel 34 der Richtlinie 2014/25/EU stellen. Die Antragstellerin ist Auftraggeberin im Sinne von Artikel 4 Absatz 2 der Richtlinie 2014/25/EU und übt eine Tätigkeit im Zusammenhang mit dem Betrieb von Netzen zur Versorgung der Allgemeinheit mit Verkehrsleistungen per Eisenbahn im Sinne von Artikel 11 der genannten Richtlinie aus.
- (4) Dem Antrag waren mit Gründen und Belegen versehene Stellungnahmen zweier unabhängiger nationaler Behörden beigelegt, die für die betreffenden Tätigkeiten zuständig sind — der schwedischen Verkehrsbehörde und der schwedischen Wettbewerbsbehörde. In diesen Stellungnahmen wurden die Bedingungen hinsichtlich der Anwendbarkeit des Artikels 34 Absatz 1 der Richtlinie 2014/25/EU auf die betreffenden Tätigkeiten im Einklang mit Artikel 34 Absätze 2 und 3 dieses Artikels eingehend behandelt. Da ein freier Marktzugang nicht auf der Grundlage des Artikels 34 Absatz 3 Unterabsatz 1 der Richtlinie 2014/25/EU als gegeben angesehen werden kann, muss die Kommission gemäß Anhang IV Nummer 1 Buchstabe b innerhalb von 130 Arbeitstagen einen Durchführungsbeschluss über den Antrag erlassen. Die ursprüngliche Frist läuft am 3. Juli 2020 ab⁽⁵⁾.

⁽¹⁾ ABl. L 94 vom 28.2.2014, S. 243.

⁽²⁾ Durchführungsbeschluss (EU) 2016/1804 der Kommission vom 10. Oktober 2016 über die Durchführungsmodalitäten für die Anwendung der Artikel 34 und 35 der Richtlinie 2014/25/EU des Europäischen Parlaments und des Rates über die Vergabe von Aufträgen durch Auftraggeber im Bereich der Wasser-, Energie- und Verkehrsversorgung sowie der Postdienste (ABl. L 275 vom 12.10.2016, S. 39).

⁽³⁾ Siehe Antrag, Rn. 30.

⁽⁴⁾ Lag (2016:1146) om upphandling inom försörjningssektorerna.

⁽⁵⁾ ABl. C 53 vom 17.2.2020, S. 11.

- (5) Die Kommission führte am 30. März 2020 und am 29. Mai 2020 zwei Telefonkonferenzen mit Vertretern der Antragstellerin durch, und die Antragstellerin gab am 4. Mai und am 4. Juni 2020 weitere Stellungnahmen ab.

1.2. DIE ANTRAGSTELLERIN

- (6) Die Antragstellerin ist ein öffentliches Unternehmen, das zu 100 % im Eigentum des schwedischen Staates steht und im Jahr 2001 als einer von sechs infolge der Aufteilung und Privatisierung des ehemaligen staatlichen Eisenbahnunternehmens Affärsverket Statens Järnvägar gebildeten Geschäftsbereichen gegründet wurde. Die Antragstellerin ist im Bereich des Schienenpersonenverkehrs tätig.
- (7) Im Jahr 2018 verzeichnete sie 31,8 Mio. Fahrten ⁽⁶⁾; demnach wurden täglich 1200 Fahrten von 284 Bahnhöfen ⁽⁷⁾ durchgeführt. Sie ist hauptsächlich innerhalb Schwedens tätig, bietet aber auch Verbindungen nach Oslo, Halden, Narvik und Kopenhagen an.
- (8) Das Geschäftsmodell der Antragstellerin beruht auf zwei Säulen: Erbringung kommerzieller Schienenverkehrsdienste unter ihrer eigenen Marke und Erbringung von Schienenverkehrsdiensten, die von regionalen und nationalen öffentlichen Verkehrsbehörden entweder unter deren Marke oder unter der Marke der Beschaffungsstelle beschafft werden ⁽⁸⁾.
- (9) Der Schienenverkehr in Schweden nimmt aufgrund des Bevölkerungswachstums und der Verstädterung, der Deregulierung und Internationalisierung sowie des zunehmenden Umweltbewusstseins zu. Gemessen an der Anzahl der Personenkilometer war 2018 gegenüber dem Vorjahr ein Wachstum um 2 % zu verzeichnen ⁽⁹⁾.

2. RECHTSRAHMEN

- (10) Die Richtlinie 2014/25/EU gilt für die Vergabe von Aufträgen zur Ausübung von Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Bereitstellung oder dem Betreiben von Netzen zur Versorgung der Allgemeinheit mit Verkehrsleistungen per Eisenbahn, automatischen Systemen, Straßenbahn, Trolleybus, Bus oder Seilbahn, sofern die Tätigkeiten nicht gemäß Artikel 34 der genannten Richtlinie ausgenommen sind.
- (11) Nach Maßgabe von Artikel 34 der Richtlinie 2014/25/EU fallen Aufträge, die die Ausübung einer richtlinienrelevanten Tätigkeit ermöglichen sollen, nicht unter die Richtlinie, wenn die Tätigkeit in dem Mitgliedstaat, in dem sie ausgeübt wird, unmittelbar dem Wettbewerb auf Märkten ausgesetzt ist, die keiner Zugangsbeschränkung unterliegen. Ob eine Tätigkeit unmittelbar dem Wettbewerb ausgesetzt ist, wird anhand objektiver Kriterien festgestellt, wobei die besonderen Merkmale des betreffenden Sektors zu berücksichtigen sind ⁽¹⁰⁾. Dieser Bewertung sind jedoch gewisse Grenzen gesetzt durch die kurzen Fristen und dadurch, dass sie sich auf die der Kommission vorliegenden Informationen — die aus bereits verfügbaren Quellen stammen oder im Zuge der Anwendung von Artikel 35 beschafft wurden — stützen muss und nicht durch zeitaufwändigere Methoden, wie etwa öffentliche Anhörungen, die an die beteiligten Wirtschaftsteilnehmer gerichtet sind, ergänzt werden kann ⁽¹¹⁾.
- (12) Der Zugang zu einem Markt gilt als frei, wenn der betreffende Mitgliedstaat die einschlägigen Rechtsvorschriften der Union, durch die ein bestimmter Sektor oder ein Teil davon für den Wettbewerb geöffnet wird, umgesetzt hat und anwendet. Diese Rechtsvorschrift ist in Anhang III der Richtlinie 2014/25/EU aufgeführt. Für die Liberalisierung des Sektors der Erbringung innerstaatlicher Schienenverkehrsdienstleistungen enthält dieser Anhang keine relevanten Rechtsvorschriften. Daher kann der freie Zugang zum Markt nicht vermutet werden, und nach Artikel 34 Absatz 3 der Richtlinie 2014/25/EU ist nachzuweisen, dass der freie Marktzugang faktisch und rechtlich gegeben ist.
- (13) Ob eine Tätigkeit unmittelbar dem Wettbewerb ausgesetzt ist, sollte anhand verschiedener Indikatoren beurteilt werden, von denen keiner für sich genommen notwendigerweise den Ausschlag gibt. In Bezug auf den von diesem Beschluss betroffenen Markt stellen die Marktanteile ein Kriterium dar, das neben anderen Kriterien (z. B. Marktzutrittsschranken oder der intermodale ⁽¹²⁾ Wettbewerb) berücksichtigt werden sollte.

⁽⁶⁾ Antragstellerin, Jahresbericht 2018, S. 4.

⁽⁷⁾ Antragstellerin, Jahresbericht 2018, S. 30.

⁽⁸⁾ Antragstellerin, Jahresbericht 2018, S. 22.

⁽⁹⁾ Antragstellerin, Jahresbericht 2018, S. 21.

⁽¹⁰⁾ Richtlinie 2014/25/EU, Erwägungsgrund 44.

⁽¹¹⁾ *Ebd.*

⁽¹²⁾ Der Wettbewerb durch andere Verkehrsträger als den Schienenverkehr, in diesem Fall insbesondere Bus- und Flugreisen.

- (14) Dieser Beschluss lässt die Anwendung der Wettbewerbsrechtsvorschriften und anderer Bereiche des Unionsrechts unberührt. Insbesondere sind die Kriterien und Methoden zur Bewertung gemäß Artikel 34 der Richtlinie 2014/25/EU, ob eine Tätigkeit unmittelbar dem Wettbewerb ausgesetzt ist, nicht notwendigerweise dieselben, die für eine Beurteilung nach Artikel 101 oder 102 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union oder nach der Verordnung (EG) Nr. 139/2004⁽¹³⁾ des Rates herangezogen werden, was auch vom Gericht der Europäischen Union⁽¹⁴⁾ bestätigt wurde.
- (15) Mit diesem Beschluss soll festgestellt werden, ob die Dienstleistungen, auf die sich der Antrag bezieht, (auf Märkten mit freiem Zugang im Sinne von Artikel 34 der Richtlinie 2014/25/EU) in ausreichendem Maße dem Wettbewerb ausgesetzt sind, um zu gewährleisten, dass die Auftragsvergabe im Rahmen der betreffenden Tätigkeiten auch ohne die durch die in der Richtlinie 2014/25/EU festgelegten detaillierten Vorschriften für die Auftragsvergabe bewirkte Disziplin transparent, diskriminierungsfrei und auf der Grundlage von Kriterien erfolgt, anhand derer die Auftraggeber die wirtschaftlich günstigste Lösung ermitteln können.

3. WÜRDIGUNG

3.1. UNBESCHRÄNKTER MARKTZUGANG

- (16) Der Zugang zu einem Markt gilt als nicht beschränkt, wenn der betreffende Mitgliedstaat die einschlägigen Vorschriften des Unionsrechts, durch die ein bestimmter Sektor oder ein Teil davon für den Wettbewerb geöffnet wird, umgesetzt hat und anwendet. Diese Rechtsvorschrift ist in Anhang III der Richtlinie 2014/25/EU festgelegt. Im Hinblick auf den Schienengüterverkehr und den grenzüberschreitenden Schienenpersonenverkehr wird in diesem Anhang auf die Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates⁽¹⁵⁾ verwiesen; der innerstaatliche Personenverkehr wird jedoch nicht genannt. Daher muss nachgewiesen werden, dass der freie Marktzugang faktisch und rechtlich gegeben ist.
- (17) Mit Richtlinie (EU) 2016/2370 des Europäischen Parlaments und des Rates⁽¹⁶⁾ wird die Liberalisierung des Eisenbahnsektors auf den inländischen Schienenverkehr ausgeweitet.
- (18) Schweden hat die Richtlinie (EU) 2016/2370 noch nicht vollständig⁽¹⁷⁾ in nationales Recht (das Eisenbahngesetz)⁽¹⁸⁾ umgesetzt.
- (19) Im Januar 2019 richtete die Kommission im Zusammenhang mit dem Vertragsverletzungsverfahren 2019/0087 wegen der nur teilweise erfolgten Umsetzung der Richtlinie (EU) 2016/2370 ein Aufforderungsschreiben an Schweden. Am 17. Mai 2019 teilte Schweden seine 12. Umsetzungsmaßnahme für diese Richtlinie mit und erklärte, dass es die Umsetzung abgeschlossen habe. Die Sache war am 13. Dezember 2019 (dem Datum des Antragsingangs) und bis Juni 2020 jedoch noch anhängig.
- (20) In ihrer dem Antrag beigefügten Stellungnahme⁽¹⁹⁾ erörterte die schwedische Verkehrsbehörde, ob der Zugang zum relevanten Markt faktisch und rechtlich gegeben sei, und kam zu dem Schluss, dass dies zutreffe.
- (21) In Bezug auf den rechtlich freien Zugang hat Schweden seine nationalen Bestimmungen zur Umsetzung der Richtlinie 2012/34/EU erweitert, um den freien Marktzugang auch für den inländischen Schienenpersonenverkehr zu gewährleisten. Somit unterliegen auch diese Beförderungsvorgänge dem schwedischen Eisenbahngesetz [2004:519].
- (22) Wie von der schwedischen Verkehrsbehörde in diesem Zusammenhang dargelegt, verpflichtet das Eisenbahngesetz die Infrastrukturbetreiber, den Eisenbahnunternehmen Fahrwegkapazität auf wettbewerbsneutrale und nichtdiskriminierende Weise zuzuteilen.

⁽¹³⁾ Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates vom 20. Januar 2004 über die Kontrolle von Unternehmenszusammenschlüssen („EG-Fusionskontrollverordnung“) (ABl. L 24 vom 29.1.2004, S. 1).

⁽¹⁴⁾ Urteil des Gerichts vom 27. April 2016, Österreichische Post AG/Kommission, T-463/14, ECLI:EU:T:2016:243, Rn. 28. Siehe auch Richtlinie 2014/25/EU, Erwägungsgrund 44.

⁽¹⁵⁾ Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (ABl. L 343 vom 14.12.2012, S. 32).

⁽¹⁶⁾ Richtlinie (EU) 2016/2370 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2016 zur Änderung der Richtlinie 2012/34/EU bezüglich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste und der Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur (ABl. L 352 vom 23.12.2016, S. 1).

⁽¹⁷⁾ Stellungnahme der NWB, S. 4.

⁽¹⁸⁾ Eisenbahngesetz (2004:519).

⁽¹⁹⁾ Stellungnahme der schwedischen Verkehrsbehörde, S. 2.

- (23) Darüber hinaus ergibt sich aus dem Eisenbahngesetz (Kapitel 6 Abschnitt 5), dass nähere Angaben zur verfügbaren Infrastruktur und Informationen über die Bedingungen für den Zugang zur Infrastruktur und deren Nutzung sowie über die Verfahren und Kriterien für die Zuweisung von Fahrwegkapazität gemäß Artikel 27 Absatz 2 der Richtlinie 2012/34/EU in den Schienennetz-Nutzungsbedingungen zu veröffentlichen sind.
- (24) Somit kann festgestellt werden, dass die Bedingungen für den freien Marktzugang rechtlich erfüllt sind.
- (25) Hinsichtlich des faktisch freien Zugangs stellt die Kommission fest, dass Wettbewerber bereits seit 1990 schrittweise in den schwedischen Eisenbahnmarkt eintreten. Heute sind neben der Antragstellerin weitere 15 Unternehmen auf dem inländischen Schienenpersonenverkehrsmarkt tätig.
- (26) Auf der Grundlage der rechtlichen Analyse der einschlägigen nationalen Rechtsvorschriften und der Stellungnahme der schwedischen Verkehrsbehörde ist die Kommission zu dem Schluss gelangt, dass einige der im Vertragsverletzungsverfahren 2019/0087 geäußerten Bedenken zwar nach wie vor bestehen, für die Zwecke dieses Beschlusses jedoch festzustellen ist, dass der freie Marktzugang auf dem schwedischen Territorium unbeschadet dieses Vertragsverletzungsverfahrens rechtlich und faktisch als gegeben anzusehen ist.

3.2. WETTBEWERBSRECHTLICHE WÜRDIGUNG

3.2.1. ABGRENZUNG DES SACHLICH RELEVANTEN MARKTES

- (27) In früheren Entscheidungen und Beschlüssen zu Unternehmenszusammenschlüssen⁽²⁰⁾ hat die Kommission festgestellt, dass es angemessen sein könnte, den Markt für Schienenpersonenverkehrsdienste im Rahmen von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen und den Markt für kommerziell betriebene Schienenpersonenverkehrsdienste als getrennte Märkte zu betrachten. Diese Unterscheidung wird deshalb vorgenommen, weil Verkehrsdienste, die aufgrund von Verträgen über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen erbracht werden, durch den Wettbewerb um den Markt (d. h. dass Eisenbahnunternehmen um das Recht konkurrieren, Verkehrsdienste auf einer bestimmten Strecke anzubieten) gekennzeichnet sind, während kommerzielle Verkehrsdienste durch den Wettbewerb auf dem Markt (d. h. dass Eisenbahnunternehmen um Fahrgäste konkurrieren) geprägt sind.
- (28) Für die Zwecke dieses Beschlusses umfasst eine Strecke alle Fahrten zwischen den Bahnhöfen entlang dieser Strecke (d. h. alle Punkt-zu-Punkt-Verbindungen entlang dieser Strecke). Entsprechend wird eine Teilstrecke als Streckenabschnitt verstanden, der alle Fahrten zwischen den Bahnhöfen entlang dieser Teilstrecke umfasst (d. h. alle möglichen Punkt-zu-Punkt-Verbindungen entlang dieser Teilstrecke). Eine Direktverbindung ist eine (Punkt-zu-Punkt-)Fahrt zwischen zwei Endbahnhöfen einer bestimmten Strecke.
- (29) Die Antragstellerin schlägt vor, diese beiden Märkte wie in Erwägungsgrund 27 erläutert zu unterscheiden.
- (30) Auch die schwedische Wettbewerbsbehörde (im Folgenden „NWB“) und die schwedische Verkehrsbehörde erklären in ihren Stellungnahmen zu dem Antrag ihr Einverständnis mit dieser Unterscheidung⁽²¹⁾.

3.2.1.1. *Schienenpersonenverkehrsdienste aufgrund von Verträgen über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen*

- (31) Verträge über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen werden auf der Grundlage wettbewerblicher Ausschreibungen oder im Wege der Direktvergabe geschlossen, bei denen bzw. der eine Vergabestelle einem Bieter den Zuschlag für die Erbringung von Schienenpersonenverkehrsdiensten in einem bestimmten Gebiet oder auf einer oder mehreren bestimmten Strecken erteilt.
- (32) Regionale und überregionale Verträge über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen werden von regionalen öffentlichen Verkehrsbehörden ausgeschrieben, während die schwedische Verkehrsverwaltung Ausschreibungsverfahren für subventionierte Nachtzüge zwischen Stockholm und Nordschweden durchführt.
- (33) Die schwedische Verkehrsbehörde erklärt,⁽²²⁾ dass die Vergabestellen die Züge bereitstellen und für deren Instandhaltung verantwortlich sind.

⁽²⁰⁾ Sachen M.7897 — Arriva Rail North/Northern Franchise, Rn. 15-18; M.5855 — DB/Arriva, Rn. 64-69 und 131-133; M.5557 — SNCF-P/CDPQ/KEOLIS/EFFIA, Rn. 17; M.7146 — Govia/Thameslink, Southern and Great Northern Passenger Rail Franchise, Rn. 16-19; M.4797 — Govia/West Midlands Passenger Rail Franchise, Rn. 13.

⁽²¹⁾ Stellungnahme der NWB, S. 7, und Stellungnahme der schwedischen Verkehrsbehörde, S. 2.

⁽²²⁾ Stellungnahme der schwedischen Verkehrsbehörde, S. 5.

- (34) Für die Zwecke der Würdigung im Rahmen dieses Beschlusses und unbeschadet der Anwendung des Wettbewerbsrechts ist die Kommission der Auffassung, dass der erste relevante Markt der Markt für Schienenpersonenverkehrsdienste im Rahmen einer gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung ist, auf dem Wettbewerb „um den Markt“ herrscht.

3.2.1.2. **Kommerziell betriebene Schienenpersonenverkehrsdienste**

- (35) Die Antragstellerin macht geltend, in Schweden könnten kommerziell betriebene Schienenpersonenverkehrsdienste grundsätzlich von jedem Betreiber angeboten werden und alle Strecken abdecken.
- (36) Die Antragstellerin trägt vor, sie sei auf den kommerziell betriebenen Strecken mit dem Wettbewerb durch Betreiber konfrontiert, die auf der Grundlage gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen tätig seien.
- (37) Nach dem Verständnis der Kommission handelt es sich bei kommerziell betriebenen Schienenpersonenverkehrsdiensten jedoch im Allgemeinen um Fernverkehrsdienste. Unter diesen Umständen ist es wahrscheinlich, dass Betreiber, die auf der Grundlage gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen Dienste im Schienenpersonenfernverkehr erbringen, mit kommerziell betriebenen Diensten im Schienenpersonenfernverkehr um Fahrgäste konkurrieren. Diese Auffassung wird deshalb vertreten, weil im Rahmen einer gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung erbrachte Schienenpersonenverkehrsdienste und kommerziell betriebene Dienste auf der Nachfrageseite substituierbar sein könnten. Möglicherweise ist nicht unmittelbar offensichtlich, dass Betreiber, die auf der Grundlage gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen regionale Schienenpersonenverkehrsdienste erbringen, im Wettbewerb mit kommerziell betriebenen Schienenpersonenverkehrsdiensten stehen. In ihrer Beschlussfassungspraxis hat die Kommission festgestellt, ⁽²³⁾ dass die Märkte für Schienenpersonenverkehrsdienste im Regional-(Kurzstrecken-) und im Fernverkehr getrennte Märkte darstellen, insbesondere weil sich der Verkehr beispielsweise in Bezug auf die Häufigkeit der Fahrten und die Anzahl der Zwischenhalte unterscheidet.
- (38) [Vertraulich] ⁽²⁴⁾.
- (39) Im vorliegenden Fall ist die Kommission jedoch der Auffassung, dass die Definition des relevanten Marktes offen gelassen werden kann, da das Ergebnis der Prüfung in beiden Szenarien dasselbe ist (d. h. ob kommerziell betriebene Schienenverkehrsdienste demselben Markt zuzuordnen sind wie aufgrund gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen erbrachte Schienenfernverkehrsdienste und regionale Schienenverkehrsdienste oder ob sie nur mit Schienenfernverkehrsdiensten aufgrund gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen demselben Markt zuzurechnen sind).
- (40) Bei kommerziellen Dienstleistungen ist es jedoch wichtig zu klären, ob und in welchem Umfang der intermodale Wettbewerb zu berücksichtigen ist. Die Antragstellerin macht geltend, dass der Wettbewerb zwischen den Eisenbahnunternehmen ausreiche, um zu dem Schluss zu gelangen, dass die kommerziell betriebenen Schienenpersonenverkehrsdienste unmittelbar dem Wettbewerb ausgesetzt seien; eine Beurteilung des Wettbewerbs zwischen den Verkehrsträgern sei für diese Feststellung nicht erforderlich. ⁽²⁵⁾ In diesem Fall kann die genaue Definition des relevanten Marktes entgegen dem Vorschlag der Antragstellerin jedoch nicht offen gelassen werden, da die Marktanteile der Antragstellerin auf einigen Strecken Anzeichen für eine beträchtliche Marktmacht sind (bezogen nur auf den Schienenverkehr) und somit darauf hindeuten, dass die Antragstellerin sich unabhängig von ihren Wettbewerbern verhalten kann.
- (41) Zum Wettbewerb zwischen den Verkehrsträgern hat die Kommission in der Vergangenheit festgestellt, ⁽²⁶⁾ dass anderen Verkehrsträger getrennte Märkte darstellten. Letztlich ist dies jedoch eine empirische Frage, und in anderen Fällen hat die Kommission die Definition offen gelassen. ⁽²⁷⁾
- (42) Der von anderen Verkehrsträgern ausgehende Wettbewerbsdruck wird anhand von Reisezeiten, Preisen, Bequemlichkeit und Verfügbarkeit weiter untersucht. Generell stellt die Kommission fest, dass nicht davon ausgegangen werden kann, dass auf allen Strecken oder Teilstrecken von Flugreisen Wettbewerbsdruck ausgeht, sondern möglicherweise nur bei Direktverbindungen; daher wird die wirtschaftliche Bedeutung von Direktverbindungen berücksichtigt. Darüber hinaus hat die wettbewerbsrechtliche Würdigung ergeben, dass andere Verkehrsträger in der Regel nicht durch kommerziell betriebene Schienenpersonenverkehrsdienste substituiert werden können (siehe Abschnitt 3.2.3.2).

⁽²³⁾ Siehe Sachen AT.39678 — Deutsche Bahn I und AT.39731 — Deutsche Bahn II, Rn. 33; M.5855 — DB/Arriva, Rn. 126-130.

⁽²⁴⁾ Vertrauliche Informationen.

⁽²⁵⁾ Antrag, Rn. 39.

⁽²⁶⁾ AT.39678 — Deutsche Bahn I und AT.39731 — Deutsche Bahn II, Rn. 33; M.2446 — Govia/Connex South Central, Rn. 13; M.5855 — DB/Arriva, Rn. 137-140, M.5557 — SNCF-P/CDPQ/KEOLIS/EFFIA, Rn. 32-36.

⁽²⁷⁾ Siehe M.6150 — Veolia Transport/Trenitalia/JV, Rn. 26-34; M.5655 — SNCF/LCR/Eurostar, Rn. 29, M.7011 SNCF/SNCB/Thalys, Rn. 66-69, M.4797 — Govia/West Midlands Passenger Rail Franchise, Rn. 12.

- (43) Für die Zwecke der Würdigung im Rahmen dieses Beschlusses und unbeschadet der Anwendung des Wettbewerbsrechts ist die Kommission der Auffassung, dass der relevante Markt der Markt für kommerziell betriebene Schienenpersonenverkehrsdienste ist, auf dem Wettbewerb „auf dem Markt“ herrscht. Für die Zwecke dieses Beschlusses umfasst dieser Markt auch Dienste im Schienenpersonenfernverkehr, die im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen erbracht werden. Die Kommission lässt offen, ob regionale Schienenpersonenverkehrsdienste, die im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen erbracht werden, Teil des relevanten Marktes sind.

3.2.2. DEFINITION DES RÄUMLICH RELEVANTEN MARKTES

3.2.2.1. *Der Markt für Schienenpersonenverkehrsdienste aufgrund von Verträgen über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen*

- (44) In früheren Entscheidungen und Beschlüssen hat die Kommission diesen Markt auf nationaler Ebene definiert. ⁽²⁸⁾
- (45) Die von der Antragstellerin vorgeschlagene Marktdefinition steht im Einklang mit der Definitionspraxis der Kommission.
- (46) Die NWB stimmt diesem Ansatz ebenfalls zu.
- (47) Für die Zwecke der Würdigung im Rahmen dieses Beschlusses und unbeschadet der Anwendung des Wettbewerbsrechts ist die Kommission der Auffassung, dass der räumliche Umfang des Marktes für Schienenpersonenverkehrsdienste aufgrund von Verträgen über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen ein nationaler Markt ist.

3.2.2.2. *Der Markt für kommerziell betriebene Schienenpersonenverkehrsdienste*

- (48) In ihrer früheren Beschlussfassungspraxis in Kartell- und Fusionskontrollfällen im Zusammenhang mit Schienenpersonenverkehrsdiensten hat die Kommission bei der Untersuchung des Wettbewerbs auf dem Markt den räumlich relevanten Markt auf der Ebene des gesamten nationalen Eisenbahnnetzes ⁽²⁹⁾, auf Streckenebene ⁽³⁰⁾ oder auf der Ebene von Punkt-zu-Punkt-Verbindungen zwischen Ausgangs- und Zielorten ⁽³¹⁾ abgegrenzt, je nach den Besonderheiten des Einzelfalls und je nach Ebene, auf der die Wettbewerbsbedingungen ähnlich oder hinreichend homogen sind.
- (49) Die Antragstellerin macht geltend, der Markt sei nach Strecken zwischen Ausgangs- und Zielorten abzugrenzen, da die Wettbewerbsbedingungen je nach Strecke erheblich variieren könnten. Außerdem schlägt die Antragstellerin vor, die Marktdefinition offen zu lassen, da der Wettbewerb auf einer breiteren Grundlage bewertet werden müsse, da sich die Kosten der Eisenbahnunternehmen nicht auf der Ebene von Punkt-zu-Punkt-Verbindungen, sondern auf umfassenderer Ebene konstituierten. Angesichts der sehr großen Zahl von Märkten für Punkt-zu-Punkt-Verbindungen und der Unmöglichkeit, jeden dieser Märkte zu untersuchen, schlägt die Antragstellerin vor, die fünf wichtigsten Strecken in Schweden zu analysieren (d. h. Stockholm–Malmö (Kopenhagen), Stockholm–Göteborg, Göteborg–Malmö, Stockholm–Sundsvall–Umeå und Stockholm–Karlstad(–Oslo)).
- (50) [Vertraulich].
- (51) [Vertraulich].
- (52) [Vertraulich].
- (53) Die Kommission stellt fest, dass verschiedene Anzeichen dafür sprechen, den Markt für kommerziell betriebene Schienenpersonenverkehrsdienste in Schweden auf nationaler Ebene zu definieren. Erstens ist der Rechtsrahmen (z. B. die Anforderungen den Betrieb von Eisenbahnunternehmen) landesweit einheitlich. Daher ist davon auszugehen, dass der Wettbewerb auf nationaler Ebene durch eine gewisse Homogenität gekennzeichnet ist. Zweitens konkurrieren einige Anbieter (wie die Antragstellerin oder Transdev) auf verschiedenen Strecken in Schweden miteinander und sind wahrscheinlich in der Lage, ihre Züge auf verschiedenen Strecken in Schweden einzusetzen. Drittens sind die Merkmale des Schienennetzes zu berücksichtigen. Insbesondere die bestehenden Netzeffekte, d. h. die Generierung zusätzlichen Verkehrsaufkommens durch die Verknüpfung verschiedener Strecken, deuten ebenfalls auf das Vorliegen eines landesweiten Marktes hin.

⁽²⁸⁾ Sache M.5855 — DB/Arriva vom 11.8.2010, Rn. 72.

⁽²⁹⁾ Sachen COMP AT.39678 und AT.39731, Rn. 34 und 35; Sache M.5855, Rn. 159 und 160.

⁽³⁰⁾ Sache M. 7011 — SNCF/SNCB/Thalys JV, Rn. 41-46.

⁽³¹⁾ Sache M.7897 — Arriva/Rail North/Northern Franchise, Rn. 19-23.

- (54) In Anbetracht der vorstehenden Ausführungen lässt die Kommission für die Zwecke der Würdigung im Rahmen dieses Beschlusses und unbeschadet der Anwendung des Wettbewerbsrechts offen, ob der räumliche Umfang des Marktes für kommerziell betriebene Schienenpersonenverkehrsdienste national ist oder auf Ebene der einzelnen Strecken besteht, da keine der beiden möglichen Definitionen des räumlichen Marktes für die Schlussfolgerung der Kommission von Bedeutung ist.
- (55) Eine Marktdefinition auf der Ebene von Punkt-zu-Punkt-Verbindungen wird ausgeschlossen, da es, wie von der Antragstellerin und von der NWB erläutert, ⁽³²⁾ nicht möglich wäre, den Wettbewerbsdruck für jede einzelne Punkt-zu-Punkt-Verbindung zu bewerten, die möglicherweise definiert werden könnte.

3.2.3. MARKTANALYSE

3.2.3.1. *Der Markt für Schienenpersonenverkehrsdienste aufgrund von Verträgen über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen*

- (56) Verträge über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen können im Wege wettbewerblicher Ausschreibungen oder aufgrund von Direktvergaben geschlossen werden. In Schweden werden Verträge über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Allgemeinen im Wege von Ausschreibungsverfahren geschlossen; die direkte Vergabe ist die Ausnahme von dieser Regel.
- (57) Die Antragstellerin berichtet ⁽³³⁾ über eine Liste von Verträgen über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen, die seit 2009 vergeben wurden. Von den 20 genannten Verträgen wurden drei direkt vergeben. Nur [vertraulich] aller Verträge über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen (gemessen am Auftragswert) werden direkt vergeben. Die übrigen Verträge werden ausgeschrieben. Es ist festzustellen, dass Arriva, Transdev, Vy und MTR neben der Antragstellerin regelmäßig als Bieter auftreten. Bei den meisten Ausschreibungen sind zwei bis vier Bieter zu verzeichnen, und meist geht der Zuschlag nicht an das etablierte Unternehmen.
- (58) Bei 17 Verträgen über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen, die aufgrund von Ausschreibungen geschlossen wurden, legte die Antragstellerin in elf Fällen Gebote vor und erhielt in sechs Fällen den Zuschlag (Erfolgsquote 54 %). Andere Wettbewerber erzielten die folgenden Quoten (Zuschlag/Gebote): Arriva 4/7, Transdev 2/9, Keolis 0/4, Vy 3/8 und MTR 1/2. Somit scheint die Erfolgsquote der Antragstellerin dem Durchschnitt zu entsprechen.
- (59) Hinsichtlich der Einnahmen ist festzustellen, dass [vertraulich] aller Verträge über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen und [vertraulich] der Summe der Auftragswerte auf die Antragstellerin entfielen.
- (60) Insgesamt scheint auf die Antragstellerin ⁽³⁴⁾ ein bescheidener Anteil von [vertraulich] der Verträge über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen in Schweden zu entfallen; die Anteile der zweit- und drittgrößten Anbieter hingegen belaufen sich auf [vertraulich] bzw. [vertraulich]. Bei durch Ausschreibungen oder Direktvergaben bestimmten Märkten sind Marktanteile jedoch weniger hilfreiche Indikatoren.
- (61) [Vertraulich].
- (62) [Vertraulich]. Zudem erhielt bei 11 der 16 Verträge über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen aufgrund einer Ausschreibung ein neuer Bieter den Zuschlag. Bei 15 Ausschreibungen, für die Angaben zu allen Bietern vorlagen, gingen insgesamt 46 Angebote ein.
- (63) Bei allen drei gemeldeten direkt geschlossenen Verträgen über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen scheinen ⁽³⁵⁾ derzeit wettbewerbliche Ausschreibungsverfahren durchgeführt zu werden, in denen andere Unternehmen den Zuschlag erhalten und ihre Tätigkeit aufnehmen werden.
- (64) [Vertraulich].
- (65) Die nationale NWB kommt zu dem Schluss, ⁽³⁶⁾ dass der Markt für Verträge über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen „mit Ausnahme von direkt an eigene Unternehmen vergebenen Aufträgen“ im Sinne von Artikel 34 der Richtlinie 2014/25/EU unmittelbar dem Wettbewerb ausgesetzt ist.

⁽³²⁾ Stellungnahme der NWB, S. 11.

⁽³³⁾ Antrag, Abbildung 6.

⁽³⁴⁾ Antrag, Abbildung 2.

⁽³⁵⁾ Antrag, Rn. 119.

⁽³⁶⁾ Stellungnahme der NWB, S. 11, und Anhang 1 zur Stellungnahme der NWB.

- (66) Um bei einer Ausschreibung für einen Vertrag über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen den Zuschlag zu erhalten, müssen die Eisenbahnunternehmen wettbewerbsorientierte Angebote abgeben. Daher unterliegt das Verhalten eines Auftragnehmers, der den Zuschlag für einen Vertrag über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen erhält, den mit seinem Gebot verbundenen Einschränkungen. Aus diesem Grund erfolgt die Auftragsvergabe für die Ausübung der Tätigkeiten nach Maßgabe eines Vertrags über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen selbst ohne die durch die detaillierten Vergabevorschriften der EU bewirkte Disziplin auf transparente und nicht diskriminierende Weise auf der Grundlage von Kriterien, nach denen aufgrund gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen tätige Marktteilnehmer die wirtschaftlich günstigste Lösung ermitteln können.
- (67) Für die Zwecke dieses Beschlusses und unbeschadet des Wettbewerbsrechts oder anderer Bereiche des Unionsrechts sollten die oben beschriebenen Faktoren als Anzeichen für das Bestehen eines Wettbewerbs bei der Erbringung von Schienenpersonenverkehrsdiensten aufgrund gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen bewertet werden.

3.2.3.2. *Der Markt für kommerziell betriebene Schienenpersonenverkehrsdienste*

Nationale Ebene

- (68) Auf dem Gesamtmarkt, der kommerziell betriebene Schienenpersonenverkehrsdienste ebenso wie Schienenpersonenverkehrsdienste aufgrund von Verträgen über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen (einschließlich Schienenpersonenverkehrsdiensten im Regional- und im Fernverkehr nach Maßgabe gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen) umfasste, belief sich der Marktanteil der Antragstellerin im Jahr 2018 auf [vertraulich]. Im selben Jahr war der nächste Marktteilnehmer [vertraulich]. Der Marktanteil der Antragstellerin ist ein Anzeichen für eine beträchtliche Marktmacht.
- (69) Auf dem Markt für kommerziell betriebene Schienenpersonenverkehrsdienste (einschließlich Fernverkehrsdiensten, aber ohne Regionalverkehrsdienste im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen) hat die Antragstellerin einen deutlich größeren Anteil als ihre Wettbewerber, deren Marktanteile in den letzten drei Jahren (2016 bis 2018) relativ stabil geblieben sind. Der Marktanteil der Antragstellerin belief sich im Jahr 2018 nach Einnahmen auf [vertraulich] und nach Personenkilometern auf [vertraulich]. Somit deuten auch die Marktanteile der Antragstellerin auf dem Markt für kommerziell betriebene Schienenpersonenverkehrsdienste auf eine beträchtliche Marktmacht hin.
- (70) Die Kommission stellt ferner fest, dass auf dem Markt für kommerziell betriebene Schienenpersonenverkehrsdienste Hindernisse für den Markteintritt bestehen. Diese Hindernisse bestehen insbesondere in den erforderlichen hohen Investitionskosten und den damit verbundenen wirtschaftlichen Risiken für die Anschaffung von Fahrzeugen sowie in technischen und rechtlichen Anforderungen, z. B. an die Zulassung von Fahrzeugen auf nationaler Ebene. [Vertraulich]. Dies gilt für den Markt für kommerziell betriebene Schienenpersonenverkehrsdienste, unabhängig von der Definition des räumlich relevanten Marktes.
- (71) Hinsichtlich des Wettbewerbs im intermodalen Verkehr kann angesichts der festgestellten Unterschiede in Bezug auf Preise und Reisezeiten nicht festgestellt werden, dass von Flug- oder Busreisen Wettbewerbsdruck auf kommerziell betriebene Schienenpersonenverkehrsdienste ausgeht (siehe Erwägungsgründe 93, 102, 120, 126, 149, 168, 174, 189 und 195).
- (72) In Anbetracht der oben untersuchten Faktoren kann die Kommission nicht zu dem Schluss gelangen, dass die Erbringung kommerziell betriebener Schienenpersonenverkehrsdienste auf nationaler Ebene in Schweden unabhängig von der Definition des sachlich relevanten Marktes unmittelbar dem Wettbewerb im Sinne von Artikel 34 Absatz 1 der Richtlinie 2014/25/EU ausgesetzt ist.

Wettbewerb auf Streckenebene

- (73) Bei der Marktanalyse auf Streckenebene (unter Berücksichtigung aller fünf oben genannten Strecken) wird die Kommission zunächst die Wettbewerbssituation unter der Voraussetzung untersuchen, dass i) kommerziell betriebene Schienenverkehrsdienste mit im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen erbrachten Schienenpersonenverkehrsdiensten im Fernverkehr und im Regionalverkehr konkurrieren und ii) kommerziell betriebene Schienenpersonenverkehrsdienste ausschließlich mit Schienenfernverkehrsdiensten im Wettbewerb stehen, die aufgrund gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen erbracht werden. Anschließend wird geprüft, ob und in welchem Umfang auf jeder der oben genannten Strecken Wettbewerbsdruck durch andere Verkehrsträger ausgeübt wird.

3.2.3.2.1. **Stockholm–Malmö (–Kopenhagen)**

- (74) [Vertraulich].

- (75) **A.** In den folgenden Erwägungsgründen wird die Situation unter der Voraussetzung untersucht, dass kommerziell betriebene Schienenpersonenverkehrsdienste im Wettbewerb mit im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen erbrachten Fernverkehrsdiensten und regionalen Schienenverkehrsdiensten stehen.
- (76) Auf dieser Strecke hat die Antragstellerin mit Snälltåget (Transdev) einen Wettbewerber, der 2009 in den Markt eingetreten ist und Züge für kommerzielle Direktverbindungen einsetzt. Auf verschiedenen Teilstrecken werden regionale Verkehrsdienste im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen erbracht.
- (77) Transdev bietet täglich zwei Verbindungen an; das Angebot der Antragstellerin besteht in täglich 15 Verbindungen (zuzüglich des aufgrund eines Vertrags über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen eingesetzten Nachtzugs). Die Reisezeit von Transdev beträgt zwischen 4 Stunden 52 Minuten und 5 Stunden; bei der Antragstellerin beträgt die Reisezeit weniger als 4 Stunden 33 Minuten. Außerdem stellt die Kommission fest, dass die Preise von Transdev viel niedriger als die der Antragstellerin sind. Außerdem führt die von Transdev angebotene Verbindung nicht ganz bis Kopenhagen, und die Antragstellerin ist derzeit der einzige Zugbetreiber, der Verbindungen von Stockholm nach Kopenhagen anbietet. ⁽³⁷⁾
- (78) Die Marktanteile der Antragstellerin sind ein Anzeichen für eine beträchtliche Marktmacht auf dieser Strecke. [Vertraulich].
- (79) [Vertraulich].
- (80) [Vertraulich].
- (81) [Vertraulich].
- (82) [Vertraulich].
- (83) [Vertraulich].
- (84) [Vertraulich].
- (85) [Vertraulich].
- (86) [Vertraulich].
- (87) Die Antragstellerin und die NWB geben an, dass FlixTrain im Frühjahr 2020 mit einem kommerziellen Angebot im Low-Cost-Segment mit zwei Verbindungen täglich auf der Strecke Stockholm–Malmö in den Markt eintreten wollte. Die Kommission stellt jedoch fest, dass FlixTrain bislang offenbar keine Züge auf dieser Strecke betreibt. Zudem ist angesichts der COVID-19-Pandemie höchst ungewiss, ob der potenzielle Wettbewerbsdruck durch FlixTrain überhaupt in näherer Zukunft zum Tragen kommt.
- (88) **B.** Wenn davon ausgegangen wird, dass kommerziell betriebene Schienenpersonenverkehrsdienste nur im Fernverkehrsbereich im Wettbewerb mit Schienenpersonenverkehrsdiensten im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen stehen, stellt die Kommission fest, dass die Antragstellerin mit Transdev als Anbieter kommerzieller Dienste nur einen einzigen Wettbewerber hat. Im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen tätige Wettbewerber gibt es auf dieser Strecke nicht. Die Antragstellerin genießt somit eine noch stärkere Marktstellung [vertraulich].
- (89) Die NWB stellt in ihrer Stellungnahme fest: „[D]er Wettbewerbsdruck ist auf der betreffenden Strecke zwar so groß, dass die Antragstellerin nicht in der Lage ist, in ihrer Preispolitik völlig unabhängig zu handeln, jedoch nicht groß genug, um zu dem Schluss gelangen zu können, dass auf der Strecke ein unmittelbarer Wettbewerbsdruck besteht“ ⁽³⁸⁾.
- (90) In Anbetracht der oben untersuchten Faktoren und bei Berücksichtigung ausschließlich des Personenverkehrs, kann die Kommission für keine der möglichen Konfigurationen des Produktmarkts zu dem Schluss gelangen, dass der kommerzielle Betrieb von Zügen auf der Strecke Stockholm–Malmö (Kopenhagen) einem Wettbewerb ausgesetzt ist.

⁽³⁷⁾ Stellungnahme der NWB, S. 13, Rn. 3.

⁽³⁸⁾ Stellungnahme der NWB, S. 14.

Intermodaler Wettbewerb — Busreisen

- (91) Bezogen auf den gesamten Umfang der Bus- und Schienenverkehrsdienste schätzt die Antragstellerin den intermodalen Marktanteil der Busdienste auf dieser Strecke auf [vertraulich].
- (92) Die Kommission stellt fest, dass die Reisezeit mit dem Bus mindestens neun Stunden beträgt (gegenüber weniger als fünf Stunden mit dem Zug). FlixBus bietet täglich zwei (direkte) Verbindungen nach Malmö (und täglich zwei direkte Verbindungen nach Kopenhagen) zu Preisen an, die 10-20 % niedriger sind als die Preise der Antragstellerin (zweite Klasse).
- (93) Angesichts der unterschiedlichen Reisezeiten kann nicht festgestellt werden, dass von Busreisen Wettbewerbsdruck auf kommerziell betriebene Schienenpersonenverkehrsdienste auf dieser Strecke ausgeht.

Intermodaler Wettbewerb — Flugreisen

- (94) Drei Fluggesellschaften bieten Direktflüge zwischen den Stockholmer Flughäfen Arlanda (ARL) und Bromma (BRM) und den in der Öresund-Region gelegenen Flughäfen Kopenhagen (CPH) und Malmö (MMX) an.
- (95) Der Flughafen Arlanda ist 40 km vom Stadtzentrum Stockholms entfernt.
- (96) Die Flugzeit beträgt 1 Stunde 10 Minuten (nach Kopenhagen) bzw. 1 Stunde (nach Malmö) gegenüber Reisezeiten von 4 Stunden 38 Minuten (nach Kopenhagen) bzw. 4 Stunden 22 Minuten (nach Malmö) mit dem Zug.
- (97) Scandinavian Airlines System (SAS) bietet acht Direktflüge nach Malmö (ARN–MMX) und täglich 15 Flüge nach Kopenhagen an (ARN–CPH).
- (98) Die Norwegian Air Shuttle ASA (Norwegian) fliegt täglich sechsmal nach Kopenhagen (ARN–CPH).
- (99) Die BRA Sverige AB (BRA) bietet täglich 13 Flüge nach Malmö an (BMA–MMX).
- (100) [Vertraulich].
- (101) Die Kommission hat für diese Strecke die tatsächlichen Ticketpreise für Bahnreisen und Flüge geprüft und die von der Antragstellerin vorgelegten Informationen analysiert. Die Preise der Flugtickets sind fast doppelt so hoch wie die der Bahnfahrkarten für STO–MMX und STO–CPH (erste und zweite Klasse), außer bei Norwegian und auch dort nur für STO–CPH.
- (102) Angesichts der Unterschiede in Bezug auf Reisezeit und Ticketpreise kann die Kommission nicht zu dem Schluss gelangen, dass durch Flugreisen Wettbewerbsdruck auf kommerziell betriebene Schienenpersonenverkehrsdienste auf dieser Strecke ausgeübt wird.

Schlussfolgerungen

- (103) In Anbetracht der oben untersuchten Faktoren kann die Kommission selbst bei Berücksichtigung des intermodalen Wettbewerbs nicht zu dem Ergebnis gelangen, dass die Erbringung kommerziell betriebener Schienenverkehrsdienste auf der Strecke Stockholm–Malmö (Kopenhagen) einem unmittelbaren Wettbewerbsdruck ausgesetzt ist.

3.2.3.2.2. Stockholm — Göteborg

- (104) [Vertraulich].
- (105) **A.** In den folgenden Erwägungsgründen wird die Situation unter der Voraussetzung untersucht, dass kommerziell betriebene Schienenverkehrsdienste im Wettbewerb mit im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen erbrachten Schienenpersonenverkehrsdiensten im Fernverkehr und im Regionalverkehr stehen.
- (106) Die kommerziellen Betreiber auf dieser Strecke sind die Antragstellerin und MTR (Betrieb von Direktverbindungen). AB Galia (Blå Tåget) hat die kommerzielle Tätigkeit auf dieser Strecke im Jahr 2019 eingestellt. Auf verschiedenen Teilstrecken werden regionale Verkehrsdienste im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen erbracht.
- (107) MTR bietet täglich acht (Hochgeschwindigkeits-)Verbindungen an; das Angebot der Antragstellerin umfasst täglich 18 Hochgeschwindigkeitsverbindungen sowie täglich sieben Verbindungen über Regionalzüge im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen.

- (108) Die Reisezeiten der Hochgeschwindigkeitszüge der Antragstellerin und von MTR sind vergleichbar (3 Stunden 5 Minuten bzw. 3 Stunden 20 Minuten), während die Reisezeit der Regionalzüge der Antragstellerin etwa 4 Stunden 50 Minuten beträgt. Die Ticketpreise sind vergleichbar, wobei MTR im Allgemeinen etwas niedrigere Preise hat (sowohl erste als auch zweite Klasse).
- (109) Die Marktanteile der Antragstellerin sind ein Anzeichen für eine beträchtliche Marktmacht. [Vertraulich].
- (110) [Vertraulich].
- (111) [Vertraulich].
- (112) [Vertraulich].
- (113) [Vertraulich].
- (114) Die NWB führt zwei weitere Faktoren an, die ihrer Ansicht nach Anlass für den Schluss bieten, dass die Tätigkeit der Antragstellerin auf dieser Strecke dem Wettbewerb ausgesetzt sei: ⁽³⁹⁾ die bevorstehende Aufnahme der Geschäftstätigkeit von FlixTrain und der Druck durch Flugreisen.
- (115) Nach dem Kenntnisstand der Kommission wurden FlixTrain ab dem Frühjahr 2020 Zeitnischen für täglich drei Verbindungen auf dieser Strecke zugewiesen. Die Kommission stellt jedoch fest, dass FlixTrain bislang offenbar keine Züge auf dieser Strecke betreibt. Zudem ist angesichts der COVID-19-Pandemie höchst ungewiss, ob der potenzielle Wettbewerbsdruck durch FlixTrain überhaupt in näherer Zukunft zum Tragen kommt.
- (116) **B.** Wenn davon ausgegangen wird, dass kommerziell betriebene Schienenpersonenverkehrsdienste nur im Bereich des Fernverkehrs mit Schienenpersonenverkehrsdiensten im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen konkurrieren, stellt die Kommission fest, dass die Situation der in Erwägungsgrund 109 beschriebenen Situation sehr ähnlich ist, da auf andere regionale Dienste im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen ein Anteil (gemessen an Einnahmen und Personenkilometern) von weniger als [vertraulich] entfällt.
- (117) In Anbetracht der oben untersuchten Faktoren und bei Berücksichtigung ausschließlich des Schienenpersonenverkehrs kann die Kommission für keine der möglichen Konfigurationen des Produktmarkts zu dem Schluss gelangen, dass der kommerzielle Betrieb von Schienenverkehrsdiensten auf der Strecke Stockholm–Göteborg einem Wettbewerb ausgesetzt ist.

Intermodaler Wettbewerb — Busreisen

- (118) Bezogen auf den gesamten Umfang der Bus- und Schienenverkehrsdienste schätzt die Antragstellerin den intermodalen Marktanteil der Busdienste auf dieser Strecke auf [vertraulich].
- (119) Die Kommission stellt fest, dass die Reisezeit mit dem Bus mindestens 6 Stunden 30 Minuten beträgt (gegenüber 3 Stunden 20 Minuten mit dem Zug). FlixBus bietet täglich sechs (Direkt-)Verbindungen nach Göteborg an, und die Preise sind um mehr als 30 % niedriger als die Preise für Fahrkarten zweiter Klasse der Antragstellerin.
- (120) Angesichts der vorstehenden Ausführungen lassen die unterschiedlichen Reisezeiten trotz der Preisunterschiede nicht den Schluss zu, dass von Busfahrten Wettbewerbsdruck auf kommerziell betriebene Schienenpersonenverkehrsdienste ausgeht.

Intermodaler Wettbewerb — Flugreisen

- (121) Drei Fluggesellschaften bieten Flüge zwischen den Stockholmer Flughäfen Arlanda und Bromma und Göteborg (GOT) an.
- (122) SAS bietet täglich 12 Flüge (ARN — GOT), Norwegian täglich 1 oder 2 Flüge (ARN–GOT) und BRA täglich 12 Flüge (BMA–GOT) an.
- (123) Nach Auffassung der nationalen Wettbewerbsbehörde ist davon auszugehen, dass der Luftverkehr im Premiumsegment einen „Top-down-Druck“ ausübt, da die Reisezeit von Stadtzentrum zu Stadtzentrum gleich sei; dies sei für Geschäftsreisende ein wichtiger Faktor.

⁽³⁹⁾ Stellungnahme der NWB, S. 15.

- (124) Ein Direktflug dauert eine Stunde, die Bahnreise drei Stunden.
- (125) Die Kommission hat für diese Strecke die tatsächlichen Ticketpreise für Bahnreisen und Flüge geprüft und die diesbezüglich von der Antragstellerin vorgelegten Informationen analysiert. Die Preise für Flugtickets sind doppelt so hoch wie die Preise für Bahnfahrkarten erster und zweiter Klasse, außer bei Norwegian (Fahrkarten zweiter Klasse), wo die Preisunterschiede geringer ausfallen.
- (126) Angesichts der ermittelten Preisunterschiede kann nicht festgestellt werden, dass von Flugreisen Wettbewerbsdruck auf kommerziell betriebene Schienenpersonenverkehrsdienste auf dieser Strecke ausgeht.

Schlussfolgerungen

- (127) In Anbetracht der oben untersuchten Faktoren kann die Kommission selbst bei Berücksichtigung des intermodalen Wettbewerbs nicht zu dem Schluss gelangen, dass die Erbringung kommerziell betriebener Schienenverkehrsdienste auf der Strecke Stockholm-Göteborg einem unmittelbaren Wettbewerbsdruck ausgesetzt ist.

3.2.3.2.3. Göteborg–Malmö

- (128) [Vertraulich]
- (129) **A.** In den folgenden Erwägungsgründen wird die Situation unter der Voraussetzung untersucht, dass kommerziell betriebene Schienenverkehrsdienste im Wettbewerb mit im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen erbrachten Schienenpersonenverkehrsdiensten im Fernverkehr und im Regionalverkehr stehen.
- (130) Die Antragstellerin bietet derzeit täglich sieben Verbindungen (kommerzielle Direktverbindungen) mit Hochgeschwindigkeitszügen an. Nach Maßgabe eines Vertrags über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Fernverkehr bietet Transdev über die Gesellschaft Öresundståg täglich elf Verbindungen an. Die Reisezeit mit dem Hochgeschwindigkeitszug der Antragstellerin beträgt 2 Stunden 30 Minuten, die Reisezeit mit dem Zug von Transdev 3 Stunden 10 Minuten.
- (131) Ab Dezember 2020 wird die Antragstellerin jedoch den Vertrag über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Fernverkehr von Öresundståg übernehmen und nach Abschluss des Vertrags über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen für den Zeitraum 2020-2030 alle Direktverbindungen auf dieser Strecke bedienen. Der derzeitige Vertrag über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen mit Transdev läuft Anfang Dezember 2020 aus.
- (132) In Bezug auf die Preise stellt die Kommission fest, dass die Preise der Antragstellerin für Fahrten erster und zweiter Klasse trotz der im Durchschnitt kürzeren Reisezeiten niedriger sind als die Preise von Transdev für Fahrten aufgrund des Vertrags über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen.
- (133) Der dritte Wettbewerber auf dieser Strecke ist Arriva (Pågatåg), das im südlichen Skåne ausschließlich aufgrund eines Vertrags über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen auf regionaler Ebene tätig ist.
- (134) [Vertraulich].
- (135) [Vertraulich].
- (136) [Vertraulich].
- (137) Ab Dezember 2020, wenn die Antragstellerin ihre Tätigkeit aufgrund des Vertrags über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen auf dieser Strecke aufnehmen wird, wird sich die Lage wahrscheinlich ändern; dadurch wird die Marktposition der Antragstellerin gefestigt. [Vertraulich].
- (138) Der NWB zufolge könnte fraglich sein, dass Transdev echten Wettbewerbsdruck auf das Premiumsegment für Direktverbindungen ausübt; die von SAS angebotenen Flüge zwischen Göteborg und Kopenhagen dürften sich jedoch auf die Preise der Antragstellerin auswirken. Die NWB kam zu dem Schluss, ⁽⁴⁰⁾ dass die Tätigkeit auf dieser Strecke unmittelbar dem Wettbewerb ausgesetzt sei.

⁽⁴⁰⁾ Stellungnahme der NWB, S. 15.

- (139) **B.** Wenn davon ausgegangen wird, dass kommerziell betriebene Schienenpersonenverkehrsdienste nur im Fernverkehrsbereich im Wettbewerb mit Schienenpersonenverkehrsdiensten im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen stehen, stellt die Kommission fest, dass die Antragstellerin mit Transdev, das über Öresundståg Fernverkehrsverbindungen aufgrund eines Vertrags über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen anbietet, nur einen einzigen Wettbewerber hat.
- (140) In Anbetracht der oben untersuchten Faktoren und bei Berücksichtigung ausschließlich des Schienenpersonenverkehrs kann die Kommission für keine der möglichen Konfigurationen des Produktmarkts zu dem Schluss gelangen, dass der kommerzielle Betrieb von Schienenverkehrsdiensten auf der Strecke Göteborg–Malmö einem Wettbewerb ausgesetzt ist. Die Situation ist jedoch neu zu bewerten, wenn die Antragstellerin den Betrieb im Öresundståg-Bahnnetz aufnimmt.

Intermodaler Wettbewerb — Busreisen

- (141) Bezogen auf den gesamten Umfang der Bus- und Schienenverkehrsdienste schätzt die Antragstellerin den intermodalen Marktanteil der Busdienste auf dieser Strecke auf [vertraulich].
- (142) Die Kommission stellt fest, dass die Reisezeit mit dem Bus 3 Stunden 5 Minuten bzw. 3 Stunden 30 Minuten beträgt (gegenüber Schienenverkehrsverbindungen der Antragstellerin mit einer Reisezeit von 2 Stunden 30 Minuten). FlixBus bietet täglich vier (Direkt-)Verbindungen nach Malmö an, die mindestens 25 % billiger sind als die Verbindungen der Antragstellerin (Fahrten zweiter Klasse).
- (143) Angesichts der unterschiedlichen Reisezeiten und des Preisunterschieds kann nicht ausgeschlossen werden, dass von Busreisen Wettbewerbsdruck auf kommerziell betriebene Schienenpersonenverkehrsdienste auf dieser Strecke ausgehen könnte. Diese Frage braucht für die Zwecke dieses Beschlusses jedoch nicht geklärt zu werden, da die Schlussfolgerung der Kommission zum Grad des Wettbewerbs auf dieser Strecke von einer etwaigen Konkurrenz zwischen Busfahrten und Bahnreisen nicht berührt wird.

Intermodaler Wettbewerb — Flugreisen

- (144) [Vertraulich]. Eine mögliche Erklärung ist, dass keine Direktflüge von Göteborg nach Malmö angeboten werden. SAS bietet allerdings Direktflüge von Göteborg nach Kopenhagen an: fünf in der Wintersaison und sieben in der Sommersaison.
- (145) Die Flugzeit beträgt 2 Stunden 35 Minuten (GOT–MMX) bzw. 45 Minuten (GOT–CPH). Direktflüge auf der Strecke GOT–MMX gibt es nicht; bei allen Verbindungen auf dieser Strecke gibt es mindestens eine Zwischenlandung.
- (146) Nach Auffassung der NWB⁽⁴¹⁾ ist zwar nicht klar, ob Öresundståg einen echten Wettbewerbsdruck auf das Premiumsegment der Antragstellerin ausübt; die von SAS betriebenen Luftverkehrsdienste müssten sich jedoch auf deren Preise auswirken. Die Kommission stellt allerdings fest, dass SAS keinen Direktflug zwischen Göteborg und Malmö anbietet. Bei allen Flügen zwischen Göteborg und Malmö gibt es mindestens eine Zwischenlandung.
- (147) [Vertraulich].
- (148) Die Kommission hat für diese Strecke die tatsächlichen Ticketpreise für Bahnreisen und Flüge geprüft und die diesbezüglich von der Antragstellerin vorgelegten Informationen analysiert. Flugreisen sind offenbar zweimal teurer als Bahnreisen (erste und zweite Klasse).
- (149) Angesichts der ermittelten Preisunterschiede kann die Kommission nicht feststellen, dass von Flugreisen Wettbewerbsdruck auf kommerziell betriebene Schienenpersonenverkehrsdienste auf dieser Strecke ausgeht.

Schlussfolgerung

- (150) In Anbetracht der vorstehenden Ausführungen kommt die Kommission zu dem Schluss, dass kommerziell betriebene Schienenpersonenverkehrsdienste auf der Strecke Göteborg–Malmö unter unmittelbarem Wettbewerb erbracht werden. Die Situation ist jedoch neu zu bewerten, wenn die Antragstellerin den Betrieb im Öresundståg-Bahnnetz aufnimmt (das derzeit aufgrund eines Vertrags über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen von Transdev betrieben wird).

⁽⁴¹⁾ Stellungnahme der NWB, S. 15.

3.2.3.2.4. Stockholm–Sundsvall–Umeå

- (151) [Vertraulich].
- (152) **A.** In den folgenden Erwägungsgründen wird die Situation unter der Voraussetzung untersucht, dass kommerziell betriebene Schienenverkehrsdienste im Wettbewerb mit im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen erbrachten Schienenpersonenverkehrsdiensten im Fernverkehr und im Regionalverkehr stehen.
- (153) Diese Strecke wird derzeit nur von der Antragstellerin bedient (kommerzielle Direktverbindungen). Auf verschiedenen Teilstrecken werden regionale Verkehrsdienste im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen erbracht.
- (154) [Vertraulich].
- (155) [Vertraulich].
- (156) [Vertraulich].
- (157) [Vertraulich].
- (158) [Vertraulich].
- (159) [Vertraulich].
- (160) [Vertraulich].
- (161) Die NWB kommt zu dem Schluss, dass die Gesamtstrecke nicht dem Wettbewerb ausgesetzt sei; angesichts der Wettbewerbssituation auf den Teilstrecken und ihrer wirtschaftlichen Bedeutung im Vergleich zur Gesamtstrecke sei die Antragstellerin nicht in der Lage, ihre Preise völlig unabhängig zu gestalten.
- (162) [Vertraulich].
- (163) **B.** Wenn angenommen wird, dass kommerziell betriebene Schienenpersonenverkehrsdienste im Wettbewerb nur mit im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen erbrachten Schienenpersonenverkehrsdiensten im Fernverkehr stehen, stellt die Kommission fest, dass die Antragstellerin die einzige Betreiberin kommerzieller Schienenpersonenverkehrsdienste auf dieser Strecke ist und dass es keine Wettbewerber gibt, die im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen auf dieser Strecke Schienenverkehrsdienste im Fernverkehr erbringen.
- (164) In Anbetracht der oben untersuchten Faktoren und bei Berücksichtigung ausschließlich des Schienenpersonenverkehrs kann die Kommission für keine der möglichen Konfigurationen des Produktmarkts zu dem Schluss gelangen, dass der kommerzielle Betrieb von Schienenverkehrsdiensten auf der Strecke Stockholm–Sundsvall–Umeå einem Wettbewerb ausgesetzt ist.

Intermodaler Wettbewerb — Busreisen

- (165) Die Kommission stellt fest, dass die Reisezeit mit dem Bus (Direktverbindungen) mehr als 10 Stunden beträgt (gegenüber 6 Stunden 20 Minuten mit dem Hochgeschwindigkeitszug).
- (166) [Vertraulich].
- (167) [Vertraulich].
- (168) Angesichts der erläuterten unterschiedlichen Reisezeiten kann nicht festgestellt werden, dass von Busreisen Wettbewerbsdruck auf kommerziell betriebene Schienenpersonenverkehrsdienste auf dieser Strecke ausgeht.

Intermodaler Wettbewerb — Flugreisen

- (169) Die nationale Wettbewerbsbehörde weist darauf hin, ⁽⁴²⁾ dass Bahnreisen in Anbetracht der großen Entfernung und der entsprechend benötigten Reisezeit nicht mit Flugreisen konkurrieren könnten.

⁽⁴²⁾ Stellungnahme der NWB, S. 15.

- (170) SAS bietet täglich sechs Flüge (ARN–UME), Norwegian täglich fünf Flüge (ARN–UME) und BRA ebenfalls fünf Flüge täglich (BMA–UME) an.
- (171) Die Kommission hat für diese Strecke die tatsächlichen Ticketpreise für Bahnreisen, Flüge und Busreisen geprüft und die diesbezüglich von der Antragstellerin vorgelegten Informationen analysiert.
- (172) Die Flugzeit beträgt eine Stunde, während die Reise mit dem (Hochgeschwindigkeits-) Zug mindestens 6 Stunden 20 Minuten dauert.
- (173) Die Tickets für Flüge zwischen Stockholm und Umeå sind teurer als Bahnfahrtscheine erster Klasse. Dies gilt auch für die zweite Klasse, außer bei Norwegian.
- (174) Angesichts der erläuterten unterschiedlichen Preise und Reisezeiten sowie in Anbetracht [vertraulich] kann nicht festgestellt werden, dass von Flugreisen Wettbewerbsdruck auf kommerziell betriebene Schienenpersonenverkehrsdienste auf dieser Strecke ausgeht.

Schlussfolgerungen

- (175) In Anbetracht der oben untersuchten Faktoren kann die Kommission selbst bei Berücksichtigung des intermodalen Wettbewerbs nicht zu dem Schluss gelangen, dass die Erbringung kommerziell betriebener Schienenverkehrsdienste auf der Strecke Stockholm–Sundsvall–Umeå einem unmittelbaren Wettbewerbsdruck ausgesetzt ist.

3.2.3.2.5. Stockholm–Karlstad(–Oslo)

- (176) [Vertraulich].
- (177) **A.** In den folgenden Erwägungsgründen wird die Situation unter der Voraussetzung untersucht, dass kommerziell betriebene Schienenverkehrsdienste im Wettbewerb mit im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen erbrachten Schienenpersonenverkehrsdiensten im Fernverkehr und im Regionalverkehr stehen.
- (178) Die Fahrzeit von Stockholm nach Karlstad beträgt 2 Stunden 30 Minuten (Hochgeschwindigkeitszug) und von Stockholm nach Oslo mindestens 6 Stunden (Intercity-Zug). Die Antragstellerin bietet täglich acht Direktverbindungen nach Karlstad und täglich zwei Direktverbindungen nach Oslo an.
- (179) Diese Strecke wird derzeit nur von der Antragstellerin bedient (kommerzielle Direktverbindungen von Stockholm nach Oslo). Tagab bietet Verbindungen zwischen Stockholm und Karlstad aufgrund eines Vertrags über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen an.
- (180) Aufgrund ihrer Marktanteile verfügt die Antragstellerin über beträchtliche Marktmacht. [Vertraulich]
- (181) [Vertraulich].
- (182) [Vertraulich].
- (183) Die NWB ist der Auffassung ⁽⁴³⁾; dass auf dieser Strecke kein unmittelbarer Wettbewerb besteht. Die NWB erklärt jedoch, dass sowohl durch Flüge als auch durch Busreisen „ebenso wie auf der Strecke Stockholm Malmö“ ein bestimmter „Top-down- und Bottom-up-Preisdruck“ ausgeübt werde.
- (184) **B.** Wenn davon ausgegangen wird, dass kommerziell betriebene Schienenpersonenverkehrsdienste nur im Fernverkehrsbereich im Wettbewerb mit Schienenpersonenverkehrsdiensten im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen stehen, stellt die Kommission fest, dass die Antragstellerin mit Tagab nur einen einzigen Wettbewerber hat, der jedoch keine Direktverbindungen anbietet. Die Antragstellerin genießt somit eine noch stärkere Marktstellung [vertraulich].
- (185) In Anbetracht der oben untersuchten Faktoren und bei Berücksichtigung ausschließlich des Schienenpersonenverkehrs kann die Kommission für keine der möglichen Konfigurationen des Produktmarkts zu dem Schluss gelangen, dass der kommerzielle Betrieb von Schienenpersonenverkehrsdiensten auf der Strecke Stockholm–Karlstad(–Oslo) einem Wettbewerb ausgesetzt ist.

⁽⁴³⁾ Stellungnahme der NWB S. 17.

Intermodaler Wettbewerb — Busreisen

- (186) Die Antragstellerin schätzt ⁽⁴⁴⁾ den Anteil des Busverkehrs an der Gesamtstrecke Stockholm–Karlstad(–Oslo) auf [vertraulich].
- (187) Die Kommission stellt fest, dass FlixBus täglich drei Verbindungen von Stockholm nach Karlstad mit einer Reisezeit von 4 Stunden 20 Minuten (gegenüber 3 Stunden 50 Minuten mit dem Zug) offenbar zum halben Preis der Bahnfahrkarte zweiter Klasse anbietet.
- (188) Außerdem bietet FlixBus täglich zwei Direktverbindungen von Stockholm nach Oslo mit einer Reisezeit von 7 Stunden 30 Minuten (gegenüber 6 Stunden mit dem Zug) um etwa 30 % günstiger als Bahnfahrkarten zweiter Klasse an.
- (189) Angesichts der erläuterten insgesamt bestehenden Unterschiede hinsichtlich der Reisezeiten und der Merkmale (z. B. der Bequemlichkeit) kann nicht festgestellt werden, dass von Busreisen Wettbewerbsdruck auf kommerziell betriebene Schienenpersonenverkehrsdienste auf dieser Strecke ausgeht.

Intermodaler Wettbewerb — Flugreisen

- (190) Die Antragstellerin macht geltend, dass bei der Direktverbindung Wettbewerbsdruck vom Luftverkehr ausgehe.
- (191) SAS bietet täglich 14 Flüge nach Oslo (OSL) (ARN–OSL) und Norwegian täglich sieben Flüge ARN–OSL an. Flugverbindungen von Stockholm nach Karlstad (KAR) gibt es nicht.
- (192) Die Flugdauer beträgt 1 Stunde 10 Minuten, die Bahnfahrt dauert 6 Stunden.
- (193) Die Kommission hat für diese Strecke die tatsächlichen Ticketpreise für Bahnreisen und Flüge geprüft und die diesbezüglich von der Antragstellerin vorgelegten Informationen analysiert.
- (194) Die Tickets für Flüge zwischen Stockholm und Oslo sind teurer als Bahnfahrkarte erster Klasse. Flüge sind auch teurer als Bahnfahrkarten zweiter Klasse; bei Norwegian sind die Unterschiede gegenüber Bahnfahrkarten der zweiten Klasse jedoch geringer.
- (195) Angesichts der ermittelten Unterschiede hinsichtlich der Preise und der Reisezeiten kann nicht festgestellt werden, dass von Flugreisen Wettbewerbsdruck auf kommerziell betriebene Schienenpersonenverkehrsdienste auf dieser Strecke ausgeht.

Schlussfolgerungen

- (196) In Anbetracht der oben untersuchten Faktoren kann die Kommission selbst bei Berücksichtigung des intermodalen Wettbewerbs nicht zu dem Schluss gelangen, dass die Erbringung kommerziell betriebener Schienenverkehrsdienste auf der Strecke Stockholm–Karlstad(–Oslo) einem unmittelbaren Wettbewerbsdruck ausgesetzt ist.

4. SCHLUSSFOLGERUNG**4.1. DER MARKT FÜR SCHIENENPERSONENVERKEHRSDIENSTE AUFGRUND VON VERTRÄGEN ÜBER GEMEINSCHAFTLICHE VERPFLICHTUNGEN**

- (197) Für die Zwecke dieses Beschlusses und unbeschadet der Anwendung des Wettbewerbsrechts sollten die in den Erwägungsgründen 56-67 erläuterten Ergebnisse der Marktanalyse als Hinweis darauf gewertet werden, dass die Erbringung von Schienenpersonenverkehrsdiensten im Rahmen einer gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung in Schweden dem Wettbewerb im Sinne von Artikel 34 der Richtlinie 2014/25/EU ausgesetzt ist. Folglich muss festgestellt werden, dass die Richtlinie 2014/25/EU auf Verträge, die die Ausübung dieser Tätigkeit in Schweden ermöglichen sollen, keine Anwendung findet, da die Bedingungen des freien Zugangs zum Markt gemäß Artikel 34 der Richtlinie 2014/25/EU erfüllt sind.

⁽⁴⁴⁾ Antrag, Rn. 176.

4.2. DER MARKT FÜR KOMMERZIELL BETRIEBENE SCHIENENPERSONENVERKEHRSDIENSTE

- (198) In Anbetracht der Analyse in Abschnitt 3.2.3.2 kann die Kommission für keine der möglichen Marktconfiguration zu dem Schluss kommen, dass die Erbringung kommerziell betriebener Schienenverkehrsdienste in Schweden unmittelbar dem Wettbewerb im Sinne von Artikel 34 der Richtlinie 2014/25/EU ausgesetzt ist. Auf nationaler Ebene sind die Marktanteile der Antragstellerin bei allen möglichen Marktconfiguration ein Indiz für eine beträchtliche Marktmacht.
- (199) Auf Streckenebene ist festzustellen, dass bei der Erbringung kommerziell betriebener Schienenpersonenverkehrsdienste auf vier der fünf geprüften Strecken kein unmittelbarer Wettbewerbsdruck besteht. Auf diesen Strecken verfügt die Antragstellerin über Marktanteile von [vertraulich], wenn angenommen wird, dass kommerziell betriebene Schienenverkehrsdienste im Wettbewerb mit im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen erbrachten Schienenverkehrsdiensten im Fernverkehr und im Regionalverkehr stehen. Noch stärker ist die Position der Antragstellerin, wenn angenommen wird, dass kommerziell betriebene Schienenpersonenverkehrsdienste ausschließlich mit im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen erbrachten Schienenverkehrsdiensten im Fernverkehr konkurrieren.
- (200) Nur auf einer Strecke (Göteborg–Malmö) ist der kommerzielle Betrieb von Zügen unmittelbar dem Wettbewerb ausgesetzt [vertraulich].
- (201) [Vertraulich].
- (202) In Anbetracht der vorstehenden Erwägungen sollten für die Zwecke dieses Beschlusses und unbeschadet der Anwendung des Wettbewerbsrechts die Ergebnisse der in den Erwägungsgründen 68-196 erläuterten Marktanalyse als Anzeichen dafür betrachtet werden, dass die Erbringung kommerziell betriebener Schienenverkehrsdienste in Schweden nicht unmittelbar dem Wettbewerb im Sinne von Artikel 34 der Richtlinie 2014/25/EU ausgesetzt ist. Daher sollte festgestellt werden, dass die Richtlinie 2014/25/EU auf Verträge, die die Ausübung dieser Tätigkeiten in Schweden ermöglichen sollen, weiterhin Anwendung findet.

Schlussfolgerung der NWB

- (203) Nach ihrer Prüfung kam die NWB zu dem Schluss, dass zwei Strecken (Stockholm–Göteborg und Göteborg–Malmö) unmittelbar dem Wettbewerb ausgesetzt sind. [Vertraulich]. Außerdem erläuterte die NWB, dass der Wettbewerbsdruck auf der Strecke Stockholm–Malmö (Kopenhagen) voraussichtlich zunehmen werde, wenn FlixTrain seine Geschäftstätigkeit auf dieser Strecke aufnehme; dies ist jedoch nicht ausreichend für den Schluss, dass diese Strecke unmittelbar dem Wettbewerb ausgesetzt ist. [Vertraulich]. Hinsichtlich der beiden übrigen Strecken (Stockholm–Umeå und Stockholm–Oslo) kam die NWB zu dem Schluss, dass sie zwar nicht unmittelbar dem Wettbewerb ausgesetzt seien, aber ein gewisser Wettbewerbsdruck bestehe, der die Antragstellerin an einer völlig unabhängigen Preisgestaltung hindere. [Vertraulich].
- (204) Die NWB gelangte zu dem Schluss, es solle davon ausgegangen werden, dass der Markt für Schienenpersonenverkehrsdienste in Schweden einschließlich des Marktes für kommerziell betriebene Schienenverkehrsdienste (alle Strecken kombiniert) und die Erbringung von Schienenverkehrsdiensten aufgrund von Verträgen über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen unmittelbar dem Wettbewerb ausgesetzt sei.
- (205) Die Kommission kann sich dieser Schlussfolgerung nicht anschließen: wie bereits erläutert, kommt die Kommission zu dem Schluss, dass nur die Strecke Göteborg–Malmö unmittelbar dem Wettbewerb ausgesetzt ist. [Vertraulich]. Für die anderen vier Strecken konnte die Kommission aus den oben dargelegten Gründen nicht feststellen, dass sie dem Wettbewerb ausgesetzt sind. Daher konnte die Kommission, wie in den Erwägungsgründen 198-202 erläutert, nicht die gleiche Schlussfolgerung ziehen wie die NWB, selbst wenn auf der Grundlage des Wettbewerbsniveaus auf den einzelnen untersuchten Strecken Feststellungen zum Grad des Wettbewerbs auf nationaler Ebene getroffen werden konnten.

Prüfung der Möglichkeit, nur für bestimmte Strecken eine Ausnahme zu gewähren

- (206) Am 4. Mai 2020 legte die Antragstellerin zusätzliche Informationen vor, um zu erklären, warum ihrer Ansicht nach eine Ausnahme für den Markt für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen und für die drei kommerziell betriebenen Strecken Stockholm–Göteborg, Stockholm–Malmö und Malmö–Göteborg gerechtfertigt wäre ⁽⁴⁵⁾. Eine Ausnahme sei zudem für die Strecke Stockholm–Uppsala gerechtfertigt ⁽⁴⁶⁾.

⁽⁴⁵⁾ Vorbringen der Antragstellerin vom 4. Mai 2020, Rn. 4.

⁽⁴⁶⁾ Vorbringen der Antragstellerin vom 4. Mai 2020, Rn. 4.

- (207) [Vertraulich]
- (208) Die Antragstellerin erläuterte, da ihre „Beschaffungen sowohl Strecken betreffen, auf denen SJ erheblichem Wettbewerb ausgesetzt ist, als auch Strecken, auf denen SJ der einzige Eisenbahnbetreiber ist, kommt Wettbewerb auch auf den Strecken zum Tragen, auf denen SJ keinen unmittelbaren Wettbewerbsdruck erfährt“⁽⁴⁷⁾.
- (209) [Vertraulich].
- (210) Die Kommission stellt fest, dass sie, selbst wenn sie der Antragstellerin und dem in Erwägungsgrund 209 beschriebenen Ansatz der NWB [vertraulich] gefolgt wäre, nicht zu dem von der Antragstellerin gewünschten Ergebnis hätte gelangen können. In diesem Zusammenhang hat die Kommission festgestellt, dass der kommerzielle Betrieb von Zügen nur auf einer Strecke (Göteborg–Malmö) dem Wettbewerb ausgesetzt ist. Daher stellt die Kommission fest, dass für diese Strecke keine Ausnahme gewährt werden kann, da [vertraulich].
- (211) Dies bedeutet, dass es nicht möglich ist, eine Ausnahme nur für diese Strecke zu gewähren, da nicht ausgeschlossen werden kann, dass gemeinsame Beschaffungen, die formell nur diese Strecke betreffen und von der Richtlinie ausgenommen sind, den anderen Strecken zugeordnet werden könnten, auf denen kein unmittelbarer Wettbewerb besteht. Diese Schlussfolgerung wird durch die nachstehenden Erläuterungen bestätigt.
- (212) In ihrer Stellungnahme wies die NWB ausdrücklich darauf hin, dass „viele der beschafften Betriebsmittel und Dienstleistungen gemeinsame Kosten“ sind⁽⁴⁸⁾.
- (213) [Vertraulich].
- (214) Am 4. Juni 2020 legte die Antragstellerin ein weiteres Vorbringen vor, um zu erläutern, warum nach ihrer Auffassung gemäß der Richtlinie eine Ausnahme für einen bestimmten Ausgangsort (z. B. Stockholm) zu einem bestimmten Zielort (z. B. Göteborg) möglich wäre.
- (215) Die Antragstellerin argumentierte, dass die Würdigung zur Feststellung der Anwendbarkeit von Artikel 34 der Richtlinie 2014/25/EU bezogen auf die Tätigkeit und den geographisch abgegrenzten Bezugsmarkt vorzunehmen sei und dass im vorliegenden Fall die Bezugsmärkte von einem Ausgangsort bis zum Zielort reichen.
- (216) In demselben Schreiben argumentiert die Antragstellerin: „Daher ist die Methode zur Beurteilung, ob eine einzelne Strecke unmittelbar dem Wettbewerb ausgesetzt ist, genau dieselbe wie auf nationaler Ebene. Tatsächlich stellt die Beurteilung des Wettbewerbs auf der Ebene der einzelnen Strecken einen Baustein für die Beurteilung des Wettbewerbs auf nationaler Ebene dar“⁽⁴⁹⁾.
- (217) [Vertraulich].
- (218) Da die Kommission festgestellt hat, dass nur eine der fünf wichtigsten Strecken [vertraulich] unmittelbar dem Wettbewerb ausgesetzt war, kann, wie in Erwägungsgrund 216 erläutert, nicht der Schluss gezogen werden, dass eine Ausnahme auf nationaler Ebene gewährt werden sollte.
- (219) Die Kommission erinnert ferner daran, dass der Zweck der Wettbewerbsanalyse nach Artikel 34 der Richtlinie 2014/25 darin besteht, die Relevanz der Anwendung der Vorschriften für die Vergabe öffentlicher Aufträge festzustellen, wie in Erwägungsgrund 15 dargelegt. Da die Beschaffung gemeinsam erfolgt, kann nicht angenommen werden, dass der auf einer für die Antragstellerin [vertraulich] Strecke wie Göteborg–Malmö bestehende Wettbewerb Einfluss auf das Beschaffungsverhalten der Antragstellerin insgesamt hat. Im Übrigen habe die Antragstellerin kein Beispiel dafür angeführt, dass sich eine Beschaffungsmaßnahme speziell auf diese Strecke beschränken würde.
- (220) Würde schließlich die Ausnahme nur für die Strecke Göteborg–Malmö gewährt, bestünde unter den oben beschriebenen Umständen ein hohes Risiko, dass ein großer Teil der formell für diese Strecke durchgeführten und von den Bestimmungen der Richtlinie ausgenommenen Beschaffungen tatsächlich für die anderen Strecken genutzt werden könnte, auf denen kein unmittelbarer Wettbewerb stattfindet.

⁽⁴⁷⁾ Vorbringen der Antragstellerin vom 4. Mai 2020, Rn. 30.

⁽⁴⁸⁾ Stellungnahme der NWB, S. 11.

⁽⁴⁹⁾ Vorbringen der Antragstellerin vom 4. Juni 2020, Rn. 15.

(221) Zudem stellt die Kommission fest, dass auch die NWB keine Ausnahme auf Streckenebene vorgeschlagen hat.

Schlussfolgerung

(222) Für die Zwecke dieses Beschlusses und unbeschadet der Anwendung des Wettbewerbsrechts sollten die Ergebnisse der in den Erwägungsgründen 68-221 erläuterten Marktanalyse als Anzeichen dafür betrachtet werden, dass die Erbringung kommerziell betriebener Schienenverkehrsdienste nicht dem Wettbewerb im Sinne von Artikel 34 der Richtlinie 2014/25/EU ausgesetzt ist. Daher sollte festgestellt werden, dass die Richtlinie 2014/25/EU auf Verträge, die die Ausübung dieser Tätigkeiten in Schweden ermöglichen sollen, weiterhin Anwendung findet.

4.3. SCHLUSSBEMERKUNGEN

(223) Dieser Beschluss beruht auf der Rechts- und Sachlage im Zeitraum zwischen Dezember 2019 und Juni 2020 sowie auf den von der Antragstellerin und der schwedischen NWB vorgelegten Informationen und den öffentlich zugänglichen Informationen.

(224) Da die Dienstleistungen im Zusammenhang mit kommerziell betriebenen Schienenpersonenverkehrsdiensten weiterhin der Richtlinie 2014/25/EU unterliegen sollten, wird daran erinnert, dass Aufträge, die mehrere Tätigkeiten betreffen, nach Maßgabe von Artikel 6 dieser Richtlinie behandelt werden sollten. Dies bedeutet, dass bei der Vergabe „gemischter“ Aufträge, also von Aufträgen für die Durchführung sowohl von Tätigkeiten, die von der Anwendung der Richtlinie 2014/25/EU ausgenommen sind, als auch von Tätigkeiten, die in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie fallen, darauf zu achten ist, welche Tätigkeiten Hauptgegenstand des Auftrags sind. Wenn der Auftrag in erster Linie die Unterstützung nicht ausgenommener Tätigkeiten betrifft, ist bei solchen gemischten Aufträgen die Richtlinie 2014/25/EU anzuwenden. Lässt sich objektiv nicht feststellen, welche Tätigkeit Hauptgegenstand des Auftrags ist, ist der Auftrag nach Maßgabe von Artikel 6 Absatz 3 der Richtlinie 2014/25/EU zu vergeben —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Die Richtlinie 2014/25/EU gilt nicht für Aufträge, die von Auftraggebern vergeben werden, um die Ausübung von Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Erbringung von Schienenpersonenverkehrsdiensten nach Maßgabe eines Vertrags über gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Hoheitsgebiet Schwedens zu ermöglichen.

Artikel 2

Die Richtlinie 2014/25/EU gilt weiterhin für Aufträge, die von Auftraggebern vergeben werden, um Tätigkeiten im Zusammenhang mit der Erbringung kommerzieller Schienenpersonenverkehrsdienste im Hoheitsgebiet Schwedens zu ermöglichen.

Artikel 3

Dieser Beschluss ist an das Königreich Schweden gerichtet.

Brüssel, den 2. Juli 2020

Für die Kommission
Thierry BRETON
Mitglied der Kommission
