ROZHODNUTÍ

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

(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“) Komisi žádost podle čl. 35 odst. 1 směrnice 2014/25/EU (dále jen „žádost“). Žádost je v souladu s čl. 1 odst. 1 prováděcího rozhodnutí Komise (EU) 2016/1804 ([2]).

(2) Žádost se týká železniční osobní dopravy ve Švédsku. Žádost se konkrétně vztahuje na železniční osobní dopravu, která představuje činnost související s provozem sítí v souladu s článkem 11 směrnice 2014/25/EU, a jejím účelem není upravovat zadávání zakázek regionálními orgány veřejné dopravy, vnitrostátními orgány veřejné dopravy ani jinými orgány ([3]).

(3) Oddíl 24 kapitoly 3 švédského zákona o zadávání veřejných zakázek v odvětvích veřejných služeb ([4]) 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.

(4) Žádost byla doprovázena odůvodněnými a podloženými stanovisky přijatými dvěma nezávislými vnitrostátními orgány, které jsou příslušné v souvislosti s dotčenými činnostmi – švédským dopravním úřadem a švédským orgánem pro hospodářskou soutěž. Tato stanoviska důkladně analyzovala podmínky pro použitelnost čl. 34 odst. 1 směrnice 2014/25/EU na dotčené činnosti v souladu s odstavci 2 a 3 uvedeného článku. V souladu s odst. 1 písm. b) přílohy IV směrnice 2014/25/EU a vzhledem k tomu, že volný přístup na trh není možné předpokládat na základě čl. 34 odst. 3 prvního pododstavce uvedené směrnice, Komise na žádost přijme prováděcí rozhodnutí, a to do 130 pracovních dnů. Původní lhůta končí dne 3. července 2020 ([5]).

([1]) Úř. věst. L 94, 28.2.2014, 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]) Viz žádost, odstavec 30.
([4]) Lag (2016:1146) om upphandling inom försörjningssektorerna.
([5]) Úř. věst. C 53, 17.2.2020, s. 11.

(5) Komise absolvovala dva konferenční hovory se zástupci žadatele, a to dne 30. března 2020 a 29. května 2020, a žadatel učinil další podání dne 4. května a 4. června 2020.

1.2. *ŽADATEL*

(6) 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.

(7) V roce 2018 vykázal 31,8 milionu cest ([6]) a uvedl, že denně zajišťoval 1 200 odjezdů z 284 stanic ([7]). Žadatel působí hlavně ve Švédsku, ale rovněž provozuje vlaková spojení do Osla, Haldenu, Narviku a Kodaně.

(8) Obchodní model žadatele má dva pilíře: poskytování komerčních železničních služeb pod svou vlastní značkou a poskytování železničních služeb zadaných regionálními a vnitrostátními orgány veřejné dopravy pod svou vlastní značkou nebo pod značkou veřejného zadavatele ([8]).

(9) Železniční doprava ve Švédsku se zvyšuje, a to následkem růstu populace a urbanizace, deregulace a internacionalizace a většího povědomí o ochraně životního prostředí. Nárůst cestování ve srovnání s předchozím rokem činil v roce 2018 2 procenta ([9]) osobokilometrů.

2. **PRÁVNÍ RÁMEC**

(10) 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.

(11) 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 je v členském státě, kde se vykonává, tato činnost přímo vystavena hospodářské soutěži na trzích, na které není omezený přístup. Přímé vystavení hospodářské soutěži je posuzováno na základě objektivních kritérií, která zohledňují zvláštní vlastnosti dotčeného odvětví ([10]). 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 ([11]).

(12) 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. Pokud jde o vnitrostátní železniční služby, příloha neuvádí žádné příslušné právní předpisy liberalizující toto odvětví. Tudíž nelze volný přístup na trh podle čl. 34 odst. 3 směrnice 2014/25/EU předpokládat a musí být prokázán fakticky i právně.

(13) 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]).

([6]) Výroční zpráva žadatele za rok 2018, s. 4.
([7]) Výroční zpráva žadatele za rok 2018, s. 30.
([8]) Výroční zpráva žadatele za rok 2018, s. 22.
([9]) Výroční zpráva žadatele za rok 2018, s. 21.
([10]) Směrnice 2014/25/EU, 44. bod odůvodnění.
([11]) Tamtéž.
([12]) Konkurence jiných druhů dopravy než železniční, v tomto případě zejména autobusové a letecké dopravy.

(14) 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]).

(15) 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*

(16) 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 dopravu. Tudíž musí být prokázáno, že přístup na trh je volný, a to jak fakticky, tak právně.

(17) Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/2370 ([16]) rozšiřuje liberalizaci železničního odvětví na vnitrostátní železniční dopravu.

(18) Švédsko směrnici (EU) 2016/2370 dosud plně neprovedlo ([17]) do svých vnitrostátních právních předpisů – zákona o železnicích ([18]).

(19) V lednu 2019 Komise zaslala Švédsku formální upozornění týkající se řízení pro porušení povinnosti 2019/0087 za neúplné provedení směrnice (EU) 2016/2370. Dne 17. května 2019 Švédsko oznámilo svůj 12. prováděcí předpis týkající se dané směrnice a uvedlo, že provedení dokončilo. Ke dni 13. prosince 2019 (datum přijetí žádosti) a až do června 2020 však věc nebyla vyřízena.

(20) Ve svém stanovisku ([19]) doprovázejícím žádost švédský dopravní úřad zkoumal, zda je přístup na příslušný trh volný fakticky i právně, a dospěl k závěru, že tomu tak je.

(21) Co se týče volného přístupu *de iure*, Švédsko rozšířilo svá vnitrostátní ustanovení provádějící směrnici 2012/34/EU tak, aby stanovila volný přístup na trh rovněž pro vnitrostátní železniční osobní dopravu. Tento druh dopravních operací tak spadá do působnosti švédského zákona o železnicích [2004:519].

(22) Jak v této souvislosti upřesnil švédský dopravní úřad, zákon o železnicích vyžaduje, aby provozovatelé infrastruktury přidělovali kapacitu infrastruktury železničním podnikům způsobem, který je nediskriminační a z hlediska hospodářské soutěže neutrální.

([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*, 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]) Stanovisko vnitrostátního orgánu pro hospodářskou soutěž, s. 4.

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

([19]) Stanovisko švédského dopravního úřadu, s. 2.

(23) Kromě toho ze zákona o železnicích (kapitola 6, oddíl 5) vyplývá, že podrobnosti týkající se dostupné infrastruktury a informace o podmínkách pro přístup k infrastruktuře a pro její využívání a o postupech a kritériích pro přidělování kapacity infrastruktury musí být v souladu s čl. 27 odst. 2 směrnice 2012/34/EU zveřejněny ve zprávě o síti.

(24) Lze dospět k závěru, že podmínky volného přístupu na trh *de jure* jsou splněny.

(25) Co se týče fakticky volného přístupu, Komise podotýká, že konkurenti začali na švédský železniční trh postupně vstupovat již od roku 1990. Dnes je na vnitrostátním trhu železniční osobní dopravy spolu s žadatelem aktivních patnáct různých společností.

(26) Na základě právní analýzy příslušných vnitrostátních právních předpisů a stanoviska švédského dopravního úřadu dochází Komise k závěru, že ačkoliv některé obavy zjištěné v rámci řízení pro porušení povinnosti 2019/0087 stále přetrvávají, a aniž je dotčeno toto řízení pro porušení povinnosti, přístup na trh je na území Švédska pro účely tohoto rozhodnutí považován za právně i fakticky volný.

3.2. *POSOUZENÍ Z HLEDISKA HOSPODÁŘSKÉ SOUTĚŽE*

3.2.1. DEFINICE VÝROBKOVÉHO TRHU

(27) V rámci předchozí rozhodovací praxe týkající se spojování ([20]) Komise zjistila, že může být vhodné považovat trh služeb železniční osobní dopravy v rámci závazků veřejné služby a trh komerčně provozovaných služeb železniční osobní dopravy za odlišné trhy. Toto rozlišení je způsobeno skutečností, 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.

(28) 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). Obdobně se dílčí trasou rozumí segment trasy zahrnující všechny cesty mezi stanicemi na dané dílčí trase (tj. všechny možné kombinace z bodu do bodu na dané dílčí trase). Cestováním mezi koncovými body se rozumí cesta (z bodu do bodu) mezi dvěma konečnými stanicemi dané trasy.

(29) Žadatel navrhuje rozlišovat mezi těmito dvěma trhy, jak je uvedeno v 27. bodě odůvodnění.

(30) Švédský vnitrostátní orgán pro hospodářskou soutěž a švédský dopravní úřad s tímto rozlišením ve svých příslušných stanoviscích ([21]) rovněž souhlasí.

3.2.1.1 ***Služby železniční osobní dopravy v rámci zakázek týkajících se závazků veřejné služby***

(31) Zakázky týkající se závazků veřejné služby jsou zadávány prostřednictvím procesů nabídkového řízení nebo prostřednictvím přímého zadávání zakázek, prostřednictvím kterých zadavatel zadá uchazeči zakázku na provoz služeb železniční osobní dopravy v určité oblasti nebo na jedné či několika konkrétních trasách.

(32) Regionální a meziregionální zakázky týkající se závazků veřejné služby jsou zadávány regionálními orgány veřejné dopravy, zatímco švédská dopravní správa (Swedish Transport Administration) řídí proces nabídkového řízení pro dotované noční vlaky mezi Stockholmem a severním Švédskem.

(33) Švédský dopravní úřad uvádí ([22]), že zadavatelé poskytují vlaky a odpovídají za jejich údržbu.

([20]) 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.

([21]) Stanovisko vnitrostátního orgánu pro hospodářskou soutěž, s. 7 a stanovisko švédského dopravního úřadu, s. 2.

([22]) Stanovisko švédského dopravního úřadu, s. 5.

(34) Pro účely posouzení v rámci tohoto rozhodnutí a aniž je dotčeno uplatňování práva hospodářské soutěže se Komise domnívá, že prvním relevantním trhem je trh služeb železniční osobní dopravy v rámci závazků veřejné služby, kde dochází k hospodářské soutěži „o trh".

3.2.1.2 ***Komerčně provozované služby železniční osobní dopravy***

(35) Žadatel uvádí, že ve Švédsku mohou být komerčně provozované služby železniční osobní dopravy v zásadě nabízeny kterýmkoliv provozovatelem a pokrývat jakékoliv trasy.

(36) Žadatel tvrdí, že čelí konkurenci ze strany provozovatelů poskytujících služby v rámci závazků veřejné služby na komerčně provozovaných trasách.

(37) Komise nicméně situaci chápe tak, že komerčně provozované služby železniční osobní dopravy jsou obecně dálkové dopravní služby. Za těchto okolností je pravděpodobné, že provozovatelé, kteří poskytují služby dálkové železniční osobní dopravy v rámci závazků veřejné služby soutěží s komerčně provozovanými službami železniční osobní dopravy o přilákání cestujících. Důvodem je, že na straně poptávky mohou být služby železniční osobní dopravy provozované v rámci závazků veřejné služby a služby provozované komerčně nahraditelné. Už však může být méně zřejmé, že provozovatelé, kteří poskytují regionální služby železniční osobní dopravy v rámci závazků veřejné služby soutěží s komerčně provozovanými službami železniční osobní dopravy. Komise v rámci své rozhodovací praxe zjistila ([23]), že služby regionální (na krátkou vzdálenost) a dálkové železniční osobní dopravy představovaly odlišné trhy, a to zejména z důvodu odlišných vlastností dopravy, např. z hlediska frekvence a zastávek.

(38) [Důvěrné] ([24]).

(39) V tomto případě se však Komise domnívá, že definici trhu lze ponechat otevřenou, jelikož výsledek posouzení je v obou scénářích stejný (tj. ať už jsou komerčně provozované železniční služby považovány za stejný trh jako dálkové železniční služby v rámci závazků veřejné služby a regionální železniční služby v rámci závazků veřejné služby, nebo ať jsou považovány za stejný trh pouze s dálkovými železničními službami v rámci veřejné služby).

(40) V případě komerčních služeb je však důležité objasnit, zda a do jaké míry má být zohledněna hospodářská soutěž mezi jednotlivými druhy dopravy. Žadatel uvádí, že hospodářská soutěž mezi provozovateli železniční dopravy postačuje k vyvození závěru, že komerčně provozované služby železniční osobní dopravy jsou přímo vystaveny hospodářské soutěži, aniž by bylo třeba posoudit hospodářskou soutěž mezi jednotlivými druhy dopravy ([25]). V tomto případě však nelze ponechat přesnou definici trhu otevřenou, jak navrhuje žadatel, jelikož na některých trasách podíly žadatele na trhu naznačují významnou tržní sílu (pokud je vzata v úvahu pouze železniční doprava) a tudíž i schopnost žadatele chovat se nezávisle na konkurentech.

(41) Co se týče hospodářské soutěže mezi jednotlivými druhy dopravy, Komise v minulosti zjistila ([26]), že jiné druhy dopravy představují odlišné trhy. V konečném důsledku se však jedná o empirickou záležitost a v jiných případech ([27]) nechává Komise definici otevřenou.

(42) Konkurenční tlak jiných druhů dopravy je dále analyzován na základě doby jízdy, cen, pohodlí a dostupnosti. Jako obecnou poznámku Komise uvádí, že leteckou dopravu nelze považovat za dopravu vyvíjející konkurenční tlak na všechny trasy nebo dílčí trasy, ale případně pouze na cestování mezi koncovými body, a tudíž bude zohledněn hospodářský význam cestování mezi koncovými body. Posouzení z hlediska hospodářské soutěže kromě toho ukazuje, že jiné druhy dopravy nejsou obecně nahraditelné komerčně provozovanými službami železniční osobní dopravy (viz oddíl 3.2.3.2).

([23]) Viz věc AT.39678 – *Deutsche Bahn I* a AT.39731 – *Deutsche Bahn II*, bod 33, M.5855 – *DB/Arriva*, body 126–130.
([24]) Důvěrné informace.
([25]) Žádost, odstavec 39.
([26]) 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.
([27]) Viz M.6150 – *Veolia Transport/Trenitalia/JV*, body 26–34, M.5655 – *SNCF/LCR/Eurostar*, bod 29, M.7011 *SNCF/SNCB/Thalys*, body 66–69, M.4797 – *Govia/West Midlands Passenger Rail Franchise*, bod 12.

(43) Pro účely posouzení v rámci tohoto rozhodnutí a aniž je dotčeno uplatňování práva hospodářské soutěže se Komise domnívá, že relevantním trhem je trh komerčně provozovaných služeb železniční osobní dopravy, kde k hospodářské soutěži dochází „na trhu“. Pro účely tohoto rozhodnutí tento trh zahrnuje služby dálkové železniční osobní dopravy provozované v rámci závazků veřejné služby. Komise nechává otevřené, zda jsou regionální služby železniční osobní dopravy provozované v rámci zakázek týkajících se závazků veřejné služby součástí relevantního trhu.

3.2.2. DEFINICE ZEMĚPISNÉHO TRHU

3.2.2.1 *Trh služeb železniční osobní dopravy nabízených prostřednictvím zakázek týkajících se závazků veřejné služby*

(44) V dřívějších rozhodnutích Komise tento trh definovala ([28]) na vnitrostátní úrovni.

(45) Definice trhu navrhovaná žadatelem je v souladu s postupem Komise.

(46) Vnitrostátní orgán pro hospodářskou soutěž s tímto přístupem rovněž souhlasí.

(47) Pro účely posouzení v rámci tohoto rozhodnutí a aniž je dotčeno uplatňování práva hospodářské soutěže se Komise domnívá, že zeměpisný rozsah trhu služeb železniční osobní dopravy nabízených prostřednictvím zakázek týkajících se závazků veřejné služby je vnitrostátní.

3.2.2.2 *Trh komerčně provozovaných služeb železniční osobní dopravy*

(48) V rámci své dřívější rozhodovací praxe týkající se spojování a antimonopolních předpisů v souvislosti se službami železniční osobní dopravy Komise při analyzování hospodářské soutěže na trhu definovala zeměpisný trh na úrovni celé vnitrostátní železniční sítě ([29]), na úrovni trasy ([30]) nebo na úrovni cestování z bodu do bodu mezi výchozím a cílovým bodem ([31]), a to v závislosti na zvláštnostech každého případu na úrovni, na níž jsou podmínky hospodářské soutěže podobné nebo dostatečně stejnorodé.

(49) 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 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)).

(50) [Důvěrné].

(51) [Důvěrné].

(52) [Důvěrné].

(53) Komise poznamenává, že existují náznaky, že trh komerčně provozovaných služeb železniční osobní dopravy ve Švédsku může být definován na vnitrostátní úrovni. Zaprvé, regulační rámec (např. požadavky provozovat služby jako železniční podnik) je celostátní. Je proto pravděpodobné, že podmínky týkající se hospodářské soutěže budou na vnitrostátní úrovni vykazovat určitou míru stejnorodosti. Zadruhé, někteří poskytovatelé (např. žadatel nebo společnost Transdev) proti sobě soutěží na různých trasách ve Švédsku a jsou pravděpodobně schopni nasadit své vlaky na různých trasách ve Švédsku. Zatřetí, musí být zohledněny vlastnosti železniční sítě. Zejména existence síťových účinků, tj. vytváření dodatečného provozu propojením různým tras, je rovněž prvek poukazující na existenci celostátního trhu.

([28]) Věc M.5855 DB/Arriva ze dne 11.8.2010, bod 72.
([29]) Věci COMP AT.39678 a AT.39731, body 34 a 35, věc M.5855, body 159 a 160.
([30]) Věc M.*7011 SNCF/SNCB/Thalys JV*, body 41–46.
([31]) Věc M.7897 *Arriva/Rail Noth/Northern Francise*, body 19–23.

(54) S ohledem na výše uvedené, pro účely posouzení v rámci tohoto rozhodnutí a aniž je dotčeno uplatňování práva hospodářské soutěže, Komise nechává otevřené, zda je zeměpisný rozsah trhu komerčně provozovaných služeb železniční osobní dopravy celostátní, nebo zda odpovídá každé trase, jelikož závěr, k němuž Komise dospěla, není v rámci ani jedné ze dvou možných definic zeměpisného trhu ovlivněn.

(55) Definice trhu založená na cestování z bodu do bodu je vyloučena, jelikož jak vysvětlili žadatel a vnitrostátní orgán pro hospodářskou soutěž ([32]), by nebylo možné posoudit konkurenční tlak pro každou jednotlivou cestu z bodu do bodu, kterou lze potenciálně definovat.

3.2.3. ANALÝZA TRHU

3.2.3.1 ***Trh služeb železniční osobní dopravy nabízených prostřednictvím zakázek týkajících se závazků veřejné služby***

(56) Zakázky týkající se závazků veřejné služby mohou být zadávány prostřednictvím nabídkového řízení nebo prostřednictvím přímého zadávání zakázek. Zakázky týkající se závazků veřejné služby jsou ve Švédsku obecně zadávány v návaznosti na nabídkové řízení a přímé zadávání zakázek představuje výjimku z tohoto pravidla.

(57) Žadatel předložil ([33]) seznam zakázek na služby týkající se závazků veřejné služby, které byly zadány od roku 2009. Z 20 uvedených zakázek byly přímo zadány tři. Přímo zadané zakázky představují z hlediska hodnoty pouze [důvěrné] všech zakázek týkajících se závazků veřejné služby. Zbytek zakázek byl zadán prostřednictvím nabídkového řízení. Je možné pozorovat, že společnosti Arriva, Transdev, Vy a MTR jsou spolu s žadatelem pravidelnými uchazeči. Většiny nabídkových řízení se účastní dva až čtyři uchazeči a vítěz se ve většině případů liší od stávajícího poskytovatele.

(58) Ze 17 zakázek týkajících se závazků veřejné služby, na které probíhalo nabídkové řízení, se jich žadatel ucházel o 11 a vyhrál jich 6 (54 % míra úspěšnosti). Výsledky ostatních konkurentů vykazují následující poměry (počet získaných zakázek/počet zakázek, o které se subjekt ucházel): Arriva 4/7, Transdev 2/9, Keolis 0/4, Vy 3/8 MTR 1/2. Zdá se, že míra úspěšnosti žadatele je průměrná.

(59) Co se týče příjmů, žadatel získal [důvěrné] z celkového počtu zakázek týkajících se závazků veřejné služby a [důvěrné], pokud jde o jejich hodnotu.

(60) Celkově se zdá, že žadatel ([34]) drží přiměřený podíl zakázek týkajících se závazků veřejné služby ve Švédsku [důvěrné], přičemž druhý největší provozovatel má podíl [důvěrné] a třetí [důvěrné]. Na trzích podléhajících nabídkám nebo přímému zadávání zakázek nicméně mají podíly na trhu menší výpovědní hodnotu, pokud jde o povahu hospodářské soutěže.

(61) [Důvěrné].

(62) [Důvěrné]. Navíc u 11 z 16 zadaných zakázek týkajících se závazků veřejné služby došlo po nabídkovém řízení ke změně provozovatele. V 15 výzvách k předkládání nabídek, u nichž byly dostupné údaje o všech uchazečích, bylo předloženo celkem 46 nabídek.

(63) Zdá se, že ze tří uvedených přímo zadaných zakázek týkajících se závazků veřejné služby jsou všechny tři ([35]) v současné době předmětem procesu nabídkového řízení, na základě kterého budou zakázky zadány novým společnostem a ty zahájí provoz.

(64) [Důvěrné].

(65) Vnitrostátní orgán pro hospodářskou soutěž dospěl k závěru ([36]), že trh zakázek týkajících se závazků veřejné služby je *„s výjimkou zakázek přímo zadaných vlastním společnostem“* přímo vystaven hospodářské soutěži ve smyslu článku 34 směrnice 2014/25/EU.

([32]) Stanovisko vnitrostátního orgánu pro hospodářskou soutěž, s. 11.
([33]) Žádost, obrázek 6.
([34]) Žádost, obrázek 2.
([35]) Žádost, odstavec 119.
([36]) Stanovisko vnitrostátního orgánu pro hospodářskou soutěž, s. 11 a příloha 1 stanoviska vnitrostátního orgánu pro hospodářskou soutěž.

(66) Aby mohli provozovatelé železniční dopravy uspět v nabídkovém řízení na zakázky týkající se závazků veřejné služby, musí předložit konkurenční nabídky. To znamená, že jakmile dodavatel získá zakázku týkající se závazků veřejné služby, jeho chování je omezeno jeho nabídkou. Proto bude zadávání veřejných zakázek za účelem výkonu činností v rámci zakázek týkajících se závazků veřejné služby i v případě neuplatňování podrobných pravidel EU pro zadávání veřejných zakázek prováděno transparentním a nediskriminačním způsobem založeným na kritériích, který provozovateli služeb v rámci závazků veřejné služby umožní identifikovat řešení, které je hospodářsky celkově nejvýhodnější.

(67) Pro účely tohoto rozhodnutí a aniž jsou dotčena práva hospodářské soutěže nebo jiné právní předpisy Unie by výše popsané faktory**Error! Reference source not found.** měly být považovány za náznak toho, že činnost poskytování služeb železniční osobní dopravy nabízených v rámci zakázek týkajících se závazků veřejné služby je vystavena hospodářské soutěži.

3.2.3.2 ***Trh komerčně provozovaných služeb železniční osobní dopravy***

Vnitrostátní úroveň

(68) Na trhu, který pokrývá komerčně provozované služby železniční osobní dopravy a služby železniční osobní dopravy provozované v rámci zakázek týkajících se závazků veřejné služby (včetně služeb regionální a dálkové železniční osobní dopravy provozovaných v rámci zakázek týkajících se závazků veřejné služby), činil v roce 2018 celkový podíl žadatele na trhu z hlediska příjmů [důvěrné]. Ve stejném roce byl dalším účastníkem trhu [důvěrné]. Podíl žadatele na trhu představuje indicii významné tržní síly.

(69) Na trhu komerčně provozovaných služeb železniční osobní dopravy (včetně dálkové přepravy, ale bez regionálních služeb železniční osobní dopravy provozovaných v rámci zakázek týkajících se závazků veřejné služby) drží žadatel významně větší podíl než jeho konkurenti, který zůstal během tří posledních uvedených let (2016 až 2018) poměrně stabilní. V roce 2018 měl žadatel [důvěrné] z hlediska příjmů a [důvěrné] z hlediska osobokilometrů. Podíly žadatele na trhu komerčně provozovaných služeb železniční osobní dopravy proto rovněž naznačují významnou tržní sílu.

(70) Komise rovněž poznamenává, že pro vstup na trh komerčně provozovaných služeb železniční osobní dopravy existují 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. [Důvěrné]. Tyto argumenty jsou platné pro trh komerčně provozovaných služeb železniční osobní dopravy, bez ohledu na definici zeměpisného trhu.

(71) Pokud jde o hospodářskou soutěž mezi jednotlivými druhy dopravy, s ohledem na pozorované rozdíly z hlediska cen a doby jízdy, nelze dospět k závěru, že cestování letadlem nebo autobusem vyvíjí konkurenční tlak na komerčně provozované služby železniční osobní dopravy, jak je doloženo níže v 93., 102., 120., 126, 149., 168., 174., 189., 195. bodě odůvodnění.

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

Úroveň trasy

(73) Při analýze trhu na úrovni trasy (zaměřující se na každou z pěti výše identifikovaných tras) Komise zaprvé přezkoumá konkurenční situaci, kdy se předpokládá, že i) komerčně provozované železniční služby soutěží s dálkovými a regionálními službami železniční osobní dopravy v rámci závazků veřejné služby a že ii) komerčně provozované služby železniční osobní dopravy soutěží s dálkovými železničními službami v rámci závazků veřejné služby. Zadruhé bude rovněž přezkoumáno, zda a do jaké míry na každé z výše uvedených tras existuje konkurenční tlak ze strany jiných druhů dopravy.

3.2.3.2.1 **Stockholm–Malmö (–Kodaň)**

(74) [Důvěrné].

(75) **A.** Předpokládá-li se, že komerčně provozované služby železniční osobní dopravy soutěží s dálkovými a regionálními službami železniční osobní dopravy v rámci závazků veřejné služby, situace je popsána v následujících bodech odůvodnění.

(76) Na této trase má žadatel jednoho konkurenta (provozujícího komerční vlak mezi koncovými body), společnost Snälltåget (Transdev), který vstoupil na trh v roce 2009. Regionální služby týkající se závazků veřejné služby jsou provozovány na různých dílčích trasách.

(77) Společnost Transdev zajišťuje dva odjezdy denně ve srovnání s žadatelem, který zajišťuje 15 odjezdů denně (plus noční vlak, který však spadá pod zakázku týkající se závazků veřejné služby). Doba jízdy společnosti Transdev se pohybuje mezi 4 h 52 minutami a 5 hodinami, zatímco doba jízdy žadatele je méně než 4 h a 33 minut. Komise rovněž poznamenává, že ceny společnosti Transdev jsou mnohem nižší než ceny žadatele. Společnost Transdev kromě toho neprovozuje spoje až do Kodaně a žadatel je v současné době jediným provozovatelem vlaků, který jezdí ze Stockholmu do Kodaně ([37]).

(78) Podíly žadatele na trhu naznačují významnou tržní sílu na této trase. [Důvěrné].

(79) [Důvěrné].

(80) [Důvěrné].

(81) [Důvěrné].

(82) [Důvěrné].

(83) [Důvěrné].

(84) [Důvěrné].

(85) [Důvěrné].

(86) [Důvěrné].

(87) Žadatel a vnitrostátní orgán pro hospodářskou soutěž uvádějí, že na jaře roku 2020 společnost FlixTrain plánovala vstoupit na trh se dvěma odjezdy komerčně provozovaných vlaků na nízkonákladovém segmentu trasy Stockholm–Malmö denně. Komise však poznamenává, že se doposud nezdá, že by společnost FlixTrain na této trase provozovala vlaky. Kromě toho vzhledem k pandemii COVID-19 je vysoce nejisté, zda se případná konkurenční hrozba ze strany společnosti FlixTrain v blízké budoucnosti realizuje.

(88) **B.** Předpokládá-li se, že komerčně provozované služby železniční osobní dopravy soutěží pouze s dálkovými službami železniční osobní dopravy v rámci závazků veřejné služby, Komise poznamenává, že žadatel má pouze jednoho konkurenta – společnost Transdev, která poskytuje komerční služby. Na této trase nejsou žádní konkurenti poskytující dálkové služby v rámci závazků veřejné služby. Žadatel tak má dokonce ještě silnější postavení na trhu [důvěrné].

(89) Vnitrostátní orgán pro hospodářskou soutěž ve svém stanovisku dospěl k závěru, že *„ačkoliv konkurenční tlak na dané trase je takový, že žadatel není schopen jednat zcela nezávisle, pokud jde o jeho cenové praktiky, není dostatečně silný na to, aby mohl orgán pro hospodářskou soutěž ve svém stanovisku dospět k názoru, že trasa je přímo vystavena hospodářské soutěži“* ([38]).

(90) S ohledem na výše zkoumané faktory, a pokud bude zohledněna pouze přeprava cestujících, Komise nemůže za každé možné konfigurace výrobkového trhu dospět k závěru, že činnost poskytování komerčně provozovaných vlaků na trase Stockholm–Malmö (–Kodaň) je vystavena hospodářské soutěži.

([37]) Stanovisko vnitrostátního orgánu pro hospodářskou soutěž, odstavec 3 na s. 13.
([38]) Stanovisko vnitrostátního orgánu pro hospodářskou soutěž, s. 14.

Hospodářská soutěž mezi jednotlivými druhy dopravy – Autobusová doprava

(91) Žadatel odhaduje, že pokud jsou vzaty v úvahu služby autobusové a železniční dopravy, podíl autobusových služeb na trhu intermodální dopravy na této trase činí [důvěrné].

(92) Komise poznamenává, že doba jízdy autobusem činí minimálně 9 hodin (ve srovnání s méně než 5 hodinami vlakem). Společnost FlixBus zajišťuje dva (přímé) spoje denně do Malmö (a dva přímé spoje denně do Kodaně) a ceny jsou o 10 % až 20 % nižší než ceny žadatele (druhá třída).

(93) S ohledem na rozdíly v dobách jízdy nelze dospět k závěru, že autobusová doprava na této trase vyvíjí konkurenční tlak na komerčně provozované služby železniční osobní dopravy.

Hospodářská soutěž mezi jednotlivými druhy dopravy – Letecká doprava

(94) Tři letecké společnosti nabízejí přímé lety mezi stockholmskými letišti Arlanda (ARL) a Bromma (BRM) a letišti v regionu Öresund: Kodaň (CPH) a Malmö (MMX).

(95) Letiště Arlanda se nachází 40 km od centra Stockholmu.

(96) Doba letu činí 1 h 10 minut (do Kodaně) a 1 h (do Malmö) ve srovnání s dobou jízdy vlakem, která činí 4 h 38 minut (do Kodaně) a 4 h 22 minut (do Malmö).

(97) Společnost Scandinavian Airlines System (SAS) má osm přímých letů do Malmö (ARN–MMX) a 15 odletů denně do Kodaně: (ARN-CPH).

(98) Společnost Norwegian Air Shuttle ASA (Norwegian) zajišťuje šest odletů denně do Kodaně (ARN-CPH).

(99) Společnost BRA Sverige AB (BRA) zajišťuje 13 odletů denně do Malmö (BMA–MMX).

(100) [Důvěrné].

(101) Komise provedla analýzu skutečných cen přepravních dokladů na této trase, a to jak pro železniční, tak pro leteckou dopravu, a analyzovala příslušné informace poskytnuté žadatelem. Ceny letenek na trase STO–MMX a STO–CPH jsou téměř dvojnásobné ve srovnání s cenami jízdenek na vlak, a to jak pro první, tak i pro druhou třídu, s výjimkou společnosti Norwegian pouze pro trasu STO–CPH.

(102) Vzhledem k pozorovaným rozdílům z hlediska doby jízdy a cen přepravních dokladů Komise nemůže dospět k závěru, že letecká doprava vyvíjí konkurenční tlak na komerčně provozované služby železniční osobní dopravy na této trase.

Závěry

(103) S ohledem na výše zkoumané faktory, a to i dokonce pokud je vzata v úvahu hospodářská soutěž mezi jednotlivými druhy dopravy, Komise nemůže dospět k závěru, že činnost poskytování komerčně provozovaných železničních služeb na trase Stockholm–Malmö (–Kodaň) je přímo vystavena hospodářské soutěži.

3.2.3.2.2 **Stockholm–Göteborg**

(104) [Důvěrné].

(105) **A.** Předpokládá-li se, že komerčně provozované železniční služby soutěží s dálkovými a regionálními službami železniční osobní dopravy v rámci závazků veřejné služby, situace je popsána v následujících bodech odůvodnění.

(106) Komerčními provozovateli na této trase jsou žadatel a společnost MTR (vlak mezi koncovými body). Společnost AB Galia (Blå Tåget) ukončila komerční provoz na této trase v roce 2019. Regionální služby týkající se závazků veřejné služby jsou provozovány na různých dílčích trasách.

(107) Společnost MTR zajišťuje osm odjezdů denně (vysokorychlostním vlakem), zatímco žadatel zajišťuje 18 odjezdů denně (vysokorychlostním vlakem) a je zde i dalších sedm odjezdů regionálních vlaků denně v rámci zakázek týkajících se závazků veřejné služby.

(108) Doby jízdy vysokorychlostních vlaků žadatele a společnosti MTR jsou srovnatelné (3 h 5 minut a 3 h 20 minut), zatímco doba jízdy regionálních vlaků žadatele činí přibližně 4 h a 50 minut. Ceny jízdenek jsou srovnatelné, přičemž společnost MTR má obecně mírně nižší ceny, a to jak pro jízdenky první třídy, tak i pro jízdenky druhé třídy.

(109) Podíly žadatele na trhu naznačují významnou tržní sílu. [Důvěrné].

(110) [Důvěrné].

(111) [Důvěrné].

(112) [Důvěrné].

(113) [Důvěrné].

(114) Vnitrostátní orgán pro hospodářskou soutěž uvádí ([39]) další dva faktory, které dle jeho názoru vedou k závěru, že činnost žadatele je na této trase vystavena hospodářské soutěži: budoucí zahájení provozu společnosti FlixTrain a tlak letecké dopravy.

(115) Komise má za to, že společnosti FlixTrain byly od jara roku 2020 na této trase přiděleny časy pro tři odjezdy denně. Komise však poznamenává, že se doposud nezdá, že by společnost FlixTrain na této trase provozovala vlaky. Kromě toho vzhledem k pandemii COVID-19 je vysoce nejisté, zda se případná konkurenční hrozba ze strany společnosti FlixTrain v blízké budoucnosti realizuje.

(116) **B.** Předpokládá-li se, že komerčně provozované služby železniční osobní dopravy soutěží pouze s dálkovými službami železniční osobní dopravy v rámci závazků veřejné služby, Komise poznamenává, že tato situace je velmi podobná situaci popsané ve 109. bodě odůvodnění, jelikož jiné regionální služby v rámci závazků veřejné služby představují z hlediska příjmů a osobokilometrů méně než [důvěrné].

(117) S ohledem na výše zkoumané faktory, a pokud bude zohledněna pouze železniční přeprava cestujících, Komise nemůže za každé možné konfigurace výrobkového trhu dospět k závěru, že činnost poskytování komerčně provozovaných železničních služeb na trase Stockholm–Göteborg je vystavena hospodářské soutěži.

Hospodářská soutěž mezi jednotlivými druhy dopravy – Autobusová doprava

(118) Žadatel odhaduje, že pokud jsou vzaty v úvahu autobusové a železniční služby dopravy, celkový podíl autobusových služeb na trhu intermodální dopravy na této trase činí [důvěrné].

(119) Komise poznamenává, že doba jízdy autobusem činí minimálně 6 h 30 minut (ve srovnání s 3 h 20 minutami vlakem). Společnost FlixBus zajišťuje šest (přímých) odjezdů denně do Göteborgu a ceny jsou o více než 30 % nižší než ceny jízdenek žadatele do druhé třídy.

(120) S ohledem na výše uvedené a navzdory rozdílům v cenách rozdíly v době jízdy neumožňují dospět k závěru, že autobusová doprava vyvíjí konkurenční tlak na komerčně provozované služby železniční osobní dopravy.

Hospodářská soutěž mezi jednotlivými druhy dopravy – Letecká doprava

(121) Tři letecké společnosti nabízejí lety mezi stockholmskými letišti Arlanda a Bromma a göteborským letištěm (GOT).

(122) Společnost SAS zajišťuje 12 odletů denně (ARN–GOT), společnost Norwegian zajišťuje jeden nebo dva odlety denně (ARN–GOT) a společnost BRA zajišťuje 12 odletů denně (BMA–GOT).

(123) Podle vnitrostátního orgánu pro hospodářskou soutěž by měla být letecká doprava považována za dopravu vyvíjející tlak „shora dolů“ v prémiovém segmentu, jelikož doba jízdy z centra města do centra města je stejná, což představuje důležitý faktor pro osoby na služebních cestách.

([39]) Stanovisko vnitrostátního orgánu pro hospodářskou soutěž, s. 15.

(124) Doba trvání přímého letu činí jednu hodinu ve srovnání se třemi hodinami doby jízdy vlakem.

(125) Komise provedla analýzu skutečných cen přepravních dokladů na této trase, a to jak pro železniční, tak pro leteckou dopravu, a analyzovala příslušné informace poskytnuté žadatelem. Ceny letenek jsou dvakrát vyšší než ceny jízdenek na vlak do první a druhé třídy, a to s výjimkou společnosti Norwegian pro jízdenky do druhé třídy, kde jsou rozdíly v cenách méně významné.

(126) S ohledem na pozorované rozdíly v cenách nelze dospět k závěru, že letecká doprava na této trase vyvíjí konkurenční tlak na komerčně provozované služby železniční osobní dopravy.

Závěry

(127) S ohledem na výše zkoumané faktory, a dokonce i pokud je vzata v úvahu hospodářská soutěž mezi jednotlivými druhy dopravy, Komise nemůže dospět k závěru, že činnost poskytování komerčně provozovaných železničních služeb na trase Stockholm-Göteborg je přímo vystavena hospodářské soutěži.

3.2.3.2.3 **Göteborg–Malmö**

(128) [Důvěrné].

(129) **A.** Předpokládá-li se, že komerčně provozované železniční služby soutěží s dálkovými a regionálními službami železniční osobní dopravy v rámci závazků veřejné služby, situace je popsána v následujících bodech odůvodnění.

(130) Žadatel v současné době zajišťuje sedm odjezdů denně (komerční vlak mezi koncovými body) vysokorychlostních vlaků. Společnost Transdev, která provozuje síť Öresundståg jako dálkovou službu v rámci zakázky týkající se závazků veřejné služby, nabízí 11 denních odjezdů. Doba jízdy vysokorychlostních vlaků žadatele činí 2 h 30 minut, zatímco doba jízdy vlaku společnosti Transdev činí 3 h 10 minut.

(131) Nicméně od prosince roku 2020 žadatel převezme dálkové služby v rámci zakázky týkající se závazků veřejné služby vlakové sítě Öresundståg a po získání příslušné zakázky týkající se závazků veřejné služby pro období od roku 2020 do roku 2030 bude na této trase provozovat vlaky mezi koncovými body. Stávající zakázka týkající se závazků veřejné služby získaná společností Transdev vyprší počátkem prosince roku 2020.

(132) Pokud jde o ceny, Komise poznamenává, že navzdory průměrně kratším dobám jízdy má žadatel nižší ceny než společnost Transdev (v rámci zakázky týkající se závazků veřejné služby), a to jak pro jízdenky do první třídy, tak i pro jízdenky do druhé třídy.

(133) Třetím konkurentem na této trase je společnost Arriva (Pågatåg), která v jižním regionu Skåne provozuje služby pouze v rámci zakázky týkající se závazků veřejné služby.

(134) [Důvěrné].

(135) [Důvěrné].

(136) [Důvěrné].

(137) Od prosince roku 2020, kdy žadatel na této trase zahájí operace v rámci zakázky týkající se závazků veřejné služby, se situace pravděpodobně změní a povede ke konsolidaci jeho postavení na trhu. [Důvěrné].

(138) Vnitrostátní orgán pro hospodářskou soutěž uvádí, že ačkoliv může být diskutabilní, zda společnost Transdev vyvíjí skutečný konkurenční tlak na prémiový segment pro cesty mezi koncovými body, poznamenává, že společnost SAS nabízí lety mezi Göteborgem a Kodaní, které by měly mít dopad na cenové praktiky žadatele. Vnitrostátní orgán pro hospodářskou soutěž dospěl k závěru ([40]), že na této trase je činnost přímo vystavena hospodářské soutěži.

([40]) Stanovisko vnitrostátního orgánu pro hospodářskou soutěž, s. 15.

(139) **B.** Předpokládá-li se, že komerčně provozované služby železniční osobní dopravy soutěží pouze s dálkovými železničními službami v rámci závazků veřejné služby, Komise poznamenává, že žadatel má pouze jednoho konkurenta – společnost Transdev, která poskytuje služby v rámci dálkové zakázky týkající se závazků veřejné služby (Öresundståg) [důvěrné].

(140) S ohledem na výše zkoumané faktory, a pokud bude zohledněna pouze železniční přeprava cestujících, se Komise za každé možné konfigurace výrobkového trhu domnívá, že činnost poskytování komerčně provozovaných železničních služeb na trase Göteborg–Malmö může být považována za přímo vystavenou hospodářské soutěži. Situaci však bude třeba přehodnotit, jakmile žadatel začne provozovat vlakovou síť Öresundståg.

Hospodářská soutěž mezi jednotlivými druhy dopravy – Autobusová doprava

(141) Žadatel odhaduje, že pokud jsou vzaty v úvahu autobusové a železniční služby dopravy, podíl autobusových služeb na trhu intermodální dopravy na této trase činí [důvěrné].

(142) Komise poznamenává, že doba jízdy autobusem činí 3 h 5 minut a 3 h 30 minut oproti 2 h 30 minutám ve vlaku žadatele. Společnost FlixBus zajišťuje čtyři (přímé) spoje denně do Malmö a ceny jsou minimálně o 25 % nižší než ceny žadatele (jízdenky do druhé třídy).

(143) S ohledem na výše uvedené rozdíly v dobách jízdy a po zohlednění rozdílu v cenách nelze vyloučit, že autobusová doprava na této trase může vyvíjet konkurenční tlak na komerčně provozované služby železniční osobní dopravy. Tuto otázku však lze pro účely tohoto rozhodnutí ponechat otevřenou, jelikož závěry Komise týkající se úrovně hospodářské soutěže na této trase se bez ohledu na to, zda cestování autobusem soutěží s cestováním vlakem, neliší.

Hospodářská soutěž mezi jednotlivými druhy dopravy – Letecká doprava

(144) [Důvěrné]. Jedním z možných vysvětlení je, že neexistují žádné přímé lety z Göteborgu do Malmö. Společnost SAS však nabízí pět přímých letů z Göteborgu do Kodaně v zimní sezóně a sedm přímých letů z Göteborgu do Kodaně v letní sezóně.

(145) Doba letu činí 2 hodiny a 35 minut (GOT–MMX) nebo 45 minut (GOT–CPH). Na trase GOT–MMX není k dispozici žádný přímý let a pro tuto trasu je třeba vzít v úvahu alespoň jedno mezipřistání.

(146) Vnitrostátní orgán pro hospodářskou soutěž je toho názoru ([41]), že ačkoliv není zřejmé, zda síť Öresundståg vyvíjí skutečný konkurenční tlak na prémiový segment žadatele, letecká doprava provozovaná společností SAS by měla mít dopad na jeho ceny. Komise však poznamenává, že společnost SAS nemá žádný přímý let mezi Göteborgem a Malmö. Všechny lety mezi Göteborgem a Malmö zahrnují alespoň jedno mezipřistání.

(147) [Důvěrné].

(148) Komise provedla analýzu skutečných cen přepravních dokladů na této trase, a to jak pro železniční, tak pro leteckou dopravu, a analyzovala příslušné informace poskytnuté žadatelem. Zdá se, že cestování letadlem je dvakrát dražší než cestování vlakem, což platí pro první i druhou třídu.

(149) S ohledem na pozorované rozdíly v cenách Komise nemůže podpořit závěr, že letecká doprava na této trase vyvíjí konkurenční tlak na komerčně provozované služby železniční osobní dopravy.

Závěr

(150) S ohledem na výše zkoumané faktory dochází Komise k závěru, že činnost poskytování komerčně provozovaných služeb železniční osobní dopravy na trase Göteborg–Malmö je přímo vystavena hospodářské soutěži. Situaci však bude třeba přehodnotit, jakmile žadatel začne provozovat vlakovou síť Öresundståg (která je v současné době provozována společností Transdev v rámci zakázky týkající se závazků veřejné služby).

([41]) Stanovisko vnitrostátního orgánu pro hospodářskou soutěž, s. 15.

3.2.3.2.4 **Stockholm–Sundsvall–Umeå**

(151) [Důvěrné].

(152) **A.** Předpokládá-li se, že komerčně provozované železniční služby soutěží s dálkovými a regionálními službami železniční osobní dopravy v rámci závazků veřejné služby, situace je popsána v následujících bodech odůvodnění.

(153) Na této trase v současné době operuje (komerční vlaky mezi koncovými body) pouze žadatel. Regionální služby týkající se závazků veřejné služby jsou provozovány na různých dílčích trasách.

(154) [Důvěrné].

(155) [Důvěrné].

(156) [Důvěrné].

(157) [Důvěrné].

(158) [Důvěrné].

(159) [Důvěrné].

(160) [Důvěrné].

(161) Vnitrostátní orgán pro hospodářskou soutěž dospěl k závěru, 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.

(162) [Důvěrné].

(163) **B.** Předpokládá-li se, že komerčně provozované služby železniční osobní dopravy soutěží pouze s dálkovými službami železniční osobní dopravy v rámci závazků veřejné služby, Komise poznamenává, že žadatel je jediným provozovatelem komerčních služeb železniční osobní dopravy na této trase a že na této trase neexistují žádní konkurenti poskytující dálkové železniční služby v rámci závazků veřejné služby.

(164) S ohledem na výše zkoumané faktory, a pokud bude zohledněna pouze železniční přeprava cestujících, Komise nemůže za každé možné konfigurace výrobkového trhu dospět k závěru, že činnost poskytování komerčně provozovaných železničních služeb na trase Stockholm–Sundsvall–Umeå je vystavena hospodářské soutěži.

Hospodářská soutěž mezi jednotlivými druhy dopravy – Autobusová doprava

(165) Komise poznamenává, že doba jízdy autobusem (mezi koncovými body) činí více než 10 hodin (ve srovnání s 6 h 20 minutami vysokorychlostním vlakem).

(166) [Důvěrné].

(167) [Důvěrné].

(168) S ohledem na výše uvedené rozdíly v dobách jízdy nelze dospět k závěru, že autobusová doprava na této trase vyvíjí konkurenční tlak na komerčně provozované služby železniční osobní dopravy.

Hospodářská soutěž mezi jednotlivými druhy dopravy – Letecká doprava

(169) Vnitrostátní orgán pro hospodářskou soutěž uvádí ([42]), že tato trasa a doby jízdy jsou příliš dlouhé, než aby mohla vlaková doprava soutěžit s leteckou dopravou.

([42]) Stanovisko vnitrostátního orgánu pro hospodářskou soutěž, s. 15.

(170) Společnost SAS poskytuje šest odletů denně (ARN–UME), společnost Norwegian pět odletů denně (ARN–UME) a společnost BRA pět odletů denně (BMA–UME).

(171) Komise provedla analýzu skutečných cen přepravních dokladů na této trase, a to jak pro železniční, tak pro leteckou a autobusovou dopravu, a analyzovala příslušné informace poskytnuté žadatelem.

(172) Doba letu činí jednu hodinu, zatímco doba jízdy (vysokorychlostním) vlakem činí minimálně 6 h 20 minut.

(173) Letenky mezi Stockholmem a Oslem jsou dražší než jízdenky na vlak do první třídy. To platí rovněž pro jízdenky do druhé třídy, s výjimkou společnosti Norwegian.

(174) S ohledem na výše uvedené rozdíly v cenách a dobách jízdy a vzhledem k [důvěrné] nelze dospět k závěru, že letecká doprava na této trase vyvíjí konkurenční tlak na komerčně provozované služby železniční osobní dopravy.

Závěry

(175) S ohledem na výše zkoumané faktory, a dokonce i pokud je vzata v úvahu hospodářská soutěž mezi jednotlivými druhy dopravy, Komise nemůže dospět k závěru, že činnost poskytování komerčně provozovaných služeb železniční osobní dopravy na trase Göteborg–Sundsvall–Umeå je přímo vystavena hospodářské soutěži.

3.2.3.2.5 **Stockholm–Karlstad (–Oslo)**

(176) [Důvěrné].

(177) **A.** Předpokládá-li se, že komerčně provozované železniční služby soutěží s dálkovými a regionálními službami železniční osobní dopravy v rámci závazků veřejné služby, situace je popsána v následujících bodech odůvodnění.

(178) Doba jízdy ze Stockholmu do Karlstadu činí 2 h 30 minut (vysokorychlostním vlakem) a ze Stockholmu do Osla činí minimálně 6 hodin (meziměstským vlakem). Žadatel zajišťuje osm přímých vlaků denně do Karlstadu a dva přímé vlaky denně do Osla.

(179) Na této trase v současné době operuje (komerční vlaky mezi koncovými body ze Stockholmu do Osla) pouze žadatel. Společnost Tagab poskytuje služby mezi Stockholmem a Karlstadem v rámci zakázky týkající se závazků veřejné služby.

(180) Žadatel má podle svých podílů na trhu významnou tržní sílu. [Důvěrné].

(181) [Důvěrné].

(182) [Důvěrné].

(183) Vnitrostátní orgán pro hospodářskou soutěž má za to ([43]), že na této trase není činnost přímo vystavena hospodářské soutěži. Vnitrostátní orgán pro hospodářskou soutěž však naznačuje, že letecká a autobusová doprava vyvíjejí určitý *„cenový tlak shora dolů a zdola nahoru, stejně jako na trase Stockholm–Malmö*.

(184) **B.** Předpokládá-li se, že komerčně provozované služby železniční osobní dopravy soutěží pouze s dálkovými službami železniční osobní dopravy v rámci závazků veřejné služby, Komise poznamenává, že žadatel má pouze jednoho konkurenta – společnost Tagab, která však neposkytuje služby mezi koncovými body. Žadatel tak má dokonce ještě silnější postavení na trhu [důvěrné].

(185) S ohledem na výše zkoumané faktory, a pokud bude zohledněna pouze železniční přeprava cestujících, Komise nemůže za každé možné konfigurace výrobkového trhu dospět k závěru, že činnost poskytování komerčně provozovaných železničních služeb na trase Stockholm–Karlstad (–Oslo) je vystavena hospodářské soutěži.

([43]) Stanovisko vnitrostátního orgánu pro hospodářskou soutěž, s. 17.

Hospodářská soutěž mezi jednotlivými druhy dopravy – Autobusová doprava

(186) Žadatel odhaduje ([44]), že na celkové trase Stockholm–Karlstad (–Oslo) autobusová doprava drží [důvěrné].

(187) Komise poznamenává, že společnost FlixBus zajišťuje tři odjezdy denně ze Stockholmu do Karlstadu, kdy doba jízdy činí 4 h 20 minut (ve srovnání s 3 h 50 minutami vlakem) a cena se zdá být poloviční, než je cena jízdenek na vlak do druhé třídy.

(188) Společnost FlixBus má rovněž dva přímé spoje denně ze Stockholmu do Osla, kdy doba jízdy činí 7 h 30 minut (ve srovnání s 6 hodinami vlakem) a ceny jsou přibližně o 30 % nižší, než je cena jízdenek na vlak do druhé třídy.

(189) S ohledem na výše uvedené celkové rozdíly v dobách jízdy a charakteristikách (tj. např. pohodlí) nelze dospět k závěru, že autobusová doprava na této trase vyvíjí konkurenční tlak na komerčně provozované služby železniční osobní dopravy.

Hospodářská soutěž mezi jednotlivými druhy dopravy – Letecká doprava

(190) Žadatel uvádí, že konkurence letecké dopravy je na trase mezi koncovými body silná.

(191) Společnost SAS zajišťuje 14 odletů denně do Osla (OSL): ARN–OSL a společnost Norwegian zajišťuje sedm odletů denně: ARN–OSL. Ze Stockholmu do Karlstadu (KAR) žádné lety nejsou.

(192) Doba letu činí 1 h 10 minut, zatímco jízda vlakem trvá 6 hodin.

(193) Komise provedla analýzu skutečných cen přepravních dokladů na této trase, a to jak pro železniční, tak pro leteckou dopravu, a analyzovala příslušné informace poskytnuté žadatelem.

(194) Letenky mezi Stockholmem a Oslem jsou dražší než jízdenky na vlak do první třídy. To platí rovněž pro jízdenky do druhé třídy, ale v případě letenek společnosti Norwegian do druhé třídy jsou rozdíly menší.

(195) S ohledem na pozorované rozdíly v cenách a dobách jízdy nelze dospět k závěru, že letecká doprava na této trase vyvíjí konkurenční tlak na komerčně provozované služby železniční osobní dopravy.

Závěry

(196) S ohledem na výše zkoumané faktory, a dokonce i pokud je vzata v úvahu hospodářská soutěž mezi jednotlivými druhy dopravy, Komise nemůže dospět k závěru, že činnost poskytování komerčně provozovaných železničních služeb na trase Stockholm–Karlstad (–Oslo) je přímo vystavena hospodářské soutěži.

4. **ZÁVĚR**

4.1 *TRH SLUŽEB ŽELEZNIČNÍ OSOBNÍ DOPRAVY NABÍZENÝCH PROSTŘEDNICTVÍM ZAKÁZEK TÝKAJÍCÍCH SE ZÁVAZKŮ VEŘEJNÉ SLUŽBY*

(197) Pro účely tohoto rozhodnutí a aniž je dotčeno uplatňování práva hospodářské soutěže by měla být zjištění analýzy trhu uvedená v 56. až 67. bodě odůvodnění považována za náznak toho, že činnost poskytování služeb železniční osobní dopravy v rámci zakázek týkajících se závazků veřejné služby ve Švédsku je vystavena hospodářské soutěži ve smyslu článku 34 směrnice 2014/25/EU. Proto jelikož jsou splněny podmínky neomezeného přístupu na trh stanovené v článku 34 směrnice 2014/25/EU, mělo by být stanoveno, že směrnice 2014/25/EU se neuplatní na zakázky, jejichž účelem je umožnit výkon této činnosti ve Švédsku.

([44]) Žádost, odstavec 176.

4.2 *TRH KOMERČNĚ PROVOZOVANÝCH SLUŽEB ŽELEZNIČNÍ OSOBNÍ DOPRAVY*

(198) Na základě analýzy uvedené v oddíle 3.2.3.2 výše a za každé možné konfigurace trhu Komise nemůže dospět k závěru, že činnost poskytování komerčně provozovaných železničních služeb ve Švédsku je přímo vystavena hospodářské soutěži ve smyslu článku 34 směrnice 2014/25/EU. Na vnitrostátní úrovni a za každé možné konfigurace trhu podíly žadatele na trhu naznačují významnou tržní sílu.

(199) Na úrovni trasy není ve čtyřech z pěti posuzovaných tras činnost poskytování komerčně provozovaných služeb železniční osobní dopravy přímo vystavena hospodářské soutěži. Podíly žadatele na trhu na těchto trasách činí [důvěrné], je-li předpokládáno, že komerčně provozované železniční služby soutěží s dálkovými a regionálními železničními službami v rámci závazků veřejné služby. Je-li předpokládáno, že komerčně provozované služby železniční osobní dopravy soutěží pouze s dálkovými službami železniční osobní dopravy v rámci závazků veřejné služby, je postavení žadatele ještě silnější.

(200) Pouze na jedné trase (Göteborg–Malmö) je činnost poskytování komerčně provozovaných vlaků přímo vystavena hospodářské soutěži [důvěrné].

(201) [Důvěrné].

(202) Na základě výše uvedených úvah, pro účely tohoto rozhodnutí a aniž je dotčeno uplatňování práva hospodářské soutěže, by měla být zjištění analýzy trhu uvedená v 68. až 196. bodě odůvodnění považována za náznak skutečnosti, že činnost poskytování komerčně provozovaných železničních služeb ve Švédsku není přímo vystavena hospodářské soutěži ve smyslu článku 34 směrnice 2014/25/EU. Je proto nutné vyvodit závěr, že směrnice 2014/25/EU se nadále použije na zakázky, jejichž účelem je umožnit výkon této činnosti ve Švédsku.

Závěry vnitrostátního orgánu pro hospodářskou soutěž

(203) 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. [Důvěrné]. Vnitrostátní orgán pro hospodářskou rovněž naznačuje, že lze očekávat nárůst konkurenčního tlaku na trase Stockholm–Malmö (–Kodaň), pokud na této trase zahájí provoz společnost FlixTrain, ale to nepostačuje k vyvození závěru, že tato trasa je přímo vystavena hospodářské soutěži. [Důvěrné]. 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. [Důvěrné].

(204) Vnitrostátní orgán pro hospodářskou soutěž dospěl k závěru, že trh služeb železniční osobní dopravy ve Švédsku, včetně trhu komerčně provozovaných železničních služeb (kombinujícího všechny trasy) a poskytování železničních služeb (v rámci zakázek týkajících se závazků veřejné služby), by měl být považován za přímo vystavený hospodářské soutěži.

(205) Komise k tomuto závěru nedospěla: jak je uvedeno výše, Komise dochází k závěru, že pouze trasa Göteborg–Malmö je přímo vystavena hospodářské soutěži. [Důvěrné]. Co se týče dalších čtyř tras, Komise z výše uvedených důvodů nemohla dospět k závěru, že jsou vystaveny hospodářské soutěži. Proto i kdyby bylo možné na základě úrovně hospodářské soutěže na jednotlivých analyzovaných trasách dospět k závěrům ohledně úrovně hospodářské soutěže na vnitrostátní úrovni, Komise by nemohla dospět ke stejnému závěru jako vnitrostátní orgán pro hospodářskou soutěž, a to z důvodů uvedených ve 198. až 202. bodě odůvodnění.

Posouzení možnosti udělit výjimku pouze pro určité trasy

(206) Dne 4. května 2020 žadatel předložil doplňující prvky, aby vysvětlil, proč by byly dle jeho názoru oprávněné výjimky pokrývající trh se zakázkami týkajícími se závazků veřejné služby a tři komerčně provozované trasy Stockholm–Göteborg, Stockholm–Malmö a Malmö–Göteborg ([45]). Dodatečně bylo předloženo, že výjimka by byla oprávněná rovněž pro trasu Stockholm–Uppsala ([46]).

([45]) Podání žadatele ze dne 4. května 2020, odstavec 4.
([46]) Podání žadatele ze dne 4. května 2020, odstavec 4.

(207) [Důvěrné].

(208) Žadatel uvedl, 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 spočívala rovněž na trasách, kde SJ nečelila hospodářské soutěži“ ([47]).

(209) [Důvěrné].

(210) Komise se domnívá, že i kdyby souhlasila s přístupem žadatele a vnitrostátního orgánu pro hospodářskou soutěž popsaným ve 209. bodě odůvodnění [důvěrné], nemohla by dospět k závěru, o který žadatel usiloval. Komise v této souvislosti shledala, že činnost poskytování komerčně provozovaných vlaků je vystavena hospodářské soutěži pouze na jedné trase (tj. Göteborg–Malmö). Komise se proto domnívá, že výjimku pro danou trasu nelze udělit, vzhledem k tomu, že [důvěrné].

(211) To znamená, že není možné udělit výjimku pouze pro tuto trasu, protože nelze vyloučit, že by společné nákupy formálně provedené pro danou trasu a vyňaté ze směrnice mohly být přiděleny na jiné trasy, kde neexistuje žádné přímé vystavení hospodářské soutěži. Tento závěr je dále podpořen výše uvedenými vysvětleními.

(212) Vnitrostátní orgán pro hospodářskou soutěž ve svém stanovisku výslovně poukázal na skutečnost, že *„řada pořízených vstupů a služeb představuje společné náklady“*. ([48])

(213) [Důvěrné].

(214) Dne 4. června 2020 žadatel předložil nové podání, aby vysvětlil, proč by bylo dle jeho názoru možné v rámci směrnice udělit výjimku pro cestu z konkrétního výchozího bodu (např. Stockholm) do konkrétního cílového bodu (např. Göteborg).

(215) Žadatel uvedl, že posouzení stanovení použitelnosti článku 34 směrnice 2014/25/EU by mělo být provedeno s ohledem na činnost a zeměpisný referenční trh a že v současném případě jsou referenčními trhy trasy z výchozího bodu do cílového bodu.

(216) Ve stejném dopise 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“* ([49]).

(217) [Důvěrné].

(218) Jak je uvedeno ve 216. bodě odůvodnění výše, jelikož Komise shledala, že pouze jedna trasa [důvěrné] z pěti nejdůležitějších tras byla přímo vystavena hospodářské soutěži, závěrem nemůže být, že výjimka by měla být udělena na vnitrostátní úrovni.

(219) Komise rovněž 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 15. bodě odůvodnění. U úrovně hospodářské soutěže např. na trase Göteborg-Malmö, která je pro žadatele [důvěrné], nelze předpokládat, že zavede kázeň ve veřejných zakázkách na této trase, s ohledem na skutečnost, že zadávání veřejných zakázek je prováděno společně. Žadatel kromě toho neposkytl žádný příklad veřejné zakázky charakteristické pouze pro tuto trasu.

(220) A konečně, pokud by byla za výše popsaných okolností udělena výjimka pouze pro trasu Göteborg–Malmö, vzniklo by vysoké riziko, že velká část veřejné zakázky formálně učiněné pro tuto trasu a vyňaté z ustanovení směrnice by mohla být účinně využita pro jiné trasy, kde neexistuje žádné přímé vystavení hospodářské soutěži.

([47]) Podání žadatele ze dne 4. května 2020, odstavec 30.
([48]) Stanovisko vnitrostátního orgánu pro hospodářskou soutěž, s. 11.
([49]) Podání žadatele ze dne čtvrtek 4. června 2020, odstavec 15.

(221) Komise rovněž poznamenává, že vnitrostátní orgán pro hospodářskou soutěž rovněž nenavrhl výjimku na základě jednotlivých tras.

Závěr

(222) Pro účely tohoto rozhodnutí a aniž je dotčeno uplatňování práva hospodářské soutěže by měla být zjištění analýzy trhu uvedená v 68. až 221. bodě odůvodnění považována za náznak skutečnosti, že činnost poskytování komerčně provozovaných železničních služeb 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.

4.3 *ZÁVĚREČNÉ POZNÁMKY*

(223) Toto rozhodnutí je založeno na právní a skutkové situaci v období od prosince roku 2019 do června 2020 a na informacích předložených žadatelem, švédským dopravním úřadem a vnitrostátním orgánem pro hospodářskou soutěž a na veřejně dostupných informacích.

(224) Vzhledem k tomu, že by se na komerčně provozované služby železniční osobní dopravy měla i nadále vztahovat směrnice 2014/25/EU, je třeba připomenout, že se zakázkami zahrnujícími více činností by mělo být zacházeno v souladu s článkem 6 uvedené směrnice. To znamená, že pokud zadavatel provádí „smíšené" zadávání zakázek, tj. zadávání zakázek určených na podporu provádění jak činností vyňatých z použití směrnice 2014/25/EU, tak činností nevyňatých, je třeba přihlížet k činnostem, pro které je zakázka především zamýšlena. V případě takové smíšené zakázky, jejímž hlavním účelem je podpora činností, které nejsou vyňaty, se použijí ustanovení směrnice 2014/25/EU. Není-li objektivně možné určit, která činnost má být hlavním předmětem zakázky, zadává se zakázka v souladu s pravidly stanovenými v čl. 6 odst. 3 směrnice 2014/25/EU,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

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

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.

Článek 3

Toto rozhodnutí je určeno Švédskému království.

V Bruselu dne 2. července 2020.

Za Komisi
Thierry BRETON
člen Komise