OTSUSED

KOMISJONI RAKENDUSOTSUS (EU) 2020/1193,

2. juuli 2020,

Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2014/25/EL artikli 34 kohaldatavuse kohta reisijate raudteeveo suhtes Rootsis

(Ainult rootsikeelne tekst on autentne)

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2014. aasta direktiivi 2014/25/EL, milles käsitletakse vee-, energeetika-, transpordi- ja postiteenuste sektoris tegutsevate üksuste riigihankeid ja millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2004/17/EÜ, ([1]) eriti selle artikli 35 lõiget 3,

olles konsulteerinud riigihankelepingute nõuandekomiteega

ning arvestades järgmist:

1. ASJAOLUD

1.1. *TAOTLUS*

(1) 13. detsembril 2019 esitas ettevõtja SJ AB (edaspidi „taotluse esitaja“) komisjonile direktiivi 2014/25/EL artikli 35 lõike 1 kohase taotluse (edaspidi „taotlus“). Taotlus on kooskõlas komisjoni rakendusotsuse (EL) 2016/1804 ([2]) artikli 1 lõikega 1.

(2) Taotlus on seotud reisijate raudteeveoga Rootsis. Eelkõige hõlmab taotlus reisijate raudteevedu, mille puhul on tegemist võrgustike käitamisega seotud tegevusega kooskõlas direktiivi 2014/25/EL artikliga 11, ning selle eesmärk ei ole käsitleda piirkondlike või riiklike avalikku transporti korraldavate asutuste ega muude ametiasutuste riigihankeid ([3]).

(3) Rootsi kommunaalteenuste sektoris korraldatavaid riigihankeid käsitleva seaduse ([4]) 3. peatüki 24. jaos lubatakse võrgustiku sektori hankijatel esitada taotlusi direktiivi 2014/25/EL artikli 34 alusel. Taotluse esitaja on direktiivi 2014/25/EL artikli 4 lõike 2 kohaselt võrgustiku sektori hankija, kes tegeleb võrgustike käitamisega seotud tegevusega avalikkusele raudteeveoteenuse pakkumiseks kõnealuse direktiivi artikli 11 tähenduses.

(4) Taotlusele olid lisatud kahe asjaomase tegevuse valdkonnas pädeva sõltumatu riikliku ametiasutuse, Rootsi transpordiameti ja Rootsi konkurentsiameti vastuvõetud põhjendatud seisukohad. Nimetatud seisukohtades on põhjalikult analüüsitud tingimusi direktiivi 2014/25/EL artikli 34 lõike 1 kohaldamiseks kõnealuse tegevuse suhtes kooskõlas sama artikli lõigetega 2 ja 3. Kuna direktiivi 2014/25/EL artikli 34 lõike 3 esimese lõigu kohaselt ei saa vaba juurdepääsu turule eeldada, peab komisjon kooskõlas nimetatud direktiivi IV lisa punkti 1 alapunktiga b võtma taotluse kohta vastu rakendusotsuse 130 tööpäeva jooksul. Algne tähtaeg lõpeb 3. juulil 2020 ([5]).

([1]) ELT L 94, 28.2.2014, lk 243.
([2]) Komisjoni 10. oktoobri 2016. aasta rakendusotsus (EL) 2016/1804, mis käsitleb Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2014/25/EL (milles käsitletakse vee-, energeetika-, transpordi- ja postiteenuste sektoris tegutsevate üksuste riigihankeid) artiklite 34 ja 35 kohaldamise üksikasjalikke eeskirju (ELT L 275, 12.10.2016, lk 39).
([3]) Vt taotluse punkt 30.
([4]) Lag (2016:1146) om upphandling inom försörjningssektorerna.
([5]) ELT C 53, 17.2.2020, lk 11.

(5) Komisjon pidas taotluse esitaja esindajatega 30. märtsil 2020 ja 29. mail 2020 kaks konverentskõnet ning taotluse esitaja esitas täiendavat teavet 4. mail ja 4. juunil 2020.

1.2. *TAOTLUSE ESITAJA*

(6) Taotluse esitaja on täielikult Rootsi riigile kuuluv avalik-õiguslik äriühing, mis loodi 2001. aastal ühena endise, riigi omanduses olnud raudtee-ettevõtja Statens Järnvägar eraldamise ja äriühinguteks ümberkorraldamise tulemusel moodustatud kuuest äriüksusest. Taotluse esitaja tegutseb reisijate raudteeveo sektoris.

(7) 2018. aastal teatas taotluse esitaja 31,8 miljonist reisist, ([6]) mis tähendab, et iga päev toimus 1200 väljumist 284st raudteejaamast ([7]). Peamiselt tegutseb ta Rootsis, ent rongid sõidavad ka Oslosse, Haldenisse, Narvikisse ja Kopenhaagenisse.

(8) Taotluse esitaja ärimudel tugineb kahele sambale: raudteeveo kommertsteenuste osutamine enda kaubamärgi all ning piirkondlike ja riiklike avalikku transporti korraldavate asutuste hangitud raudteeveoteenuste osutamine enda või hankeasutuse kaubamärgi all ([8]).

(9) Rongiga reisimine on Rootsis tõusuteel, tulenevalt rahvaarvu kasvust, linnastumisest, piirangute vähenemisest ja rahvusvahelistumisest ning suurenenud keskkonnateadlikkusest. 2018. aastal kasvas reisimine reisijakilomeetrites eelmise aastaga võrreldes 2 % ([9]).

2. **ÕIGUSRAAMISTIK**

(10) Direktiivi 2014/25/EL kohaldatakse sellist tegevust käsitlevate riigihankelepingute sõlmimise suhtes, mis on seotud võrgustike käitamise või avalikkusele transporditeenuse pakkumisega rongiga, automaatsüsteemidega, trammiga, trollibussiga, bussiga või köisteel, välja arvatud juhul, kui tegevusele kehtib kõnealuse direktiivi artikli 34 kohane erand.

(11) Direktiivi 2014/25/EL artikli 34 kohaselt ei kohaldata direktiivi hankelepingute suhtes, mille eesmärk on võimaldada tegevust, mille suhtes kõnealust direktiivi kohaldatakse, kui liikmesriigis, kus seda tegevust teostatakse, on see tegevus otseselt avatud konkurentsile turgudel, millele juurdepääs ei ole piiratud. Otsest avatust konkurentsile hinnatakse objektiivsete kriteeriumide alusel, võttes arvesse asjaomase sektori konkreetseid omadusi ([10]). Kõnealust hindamist piiravad aga kohaldatavad lühikesed tähtajad ja asjaolu, et lähtuda tuleb komisjonile kättesaadavast teabest, mis pärineb kas juba olemasolevatest allikatest või seoses artikli 35 kohase taotlusega esitatud teabest ning mida ei saa täiendada aeganõudvamate meetoditega, sealhulgas eelkõige asjaomaste ettevõtjate avaliku küsitlemisega ([11]).

(12) Juurdepääs loetakse piiramatuks, kui liikmesriik on rakendanud asjaomased liidu õigusaktid, millega konkreetne sektor või selle osa avatakse, ning kohaldab neid. Kõnealused õigusaktid on loetletud direktiivi 2014/25/EL III lisas. Riigisiseste raudteeveoteenuste sektori kohta ei ole nimetatud lisas loetletud ühtegi seda sektorit liberaliseerivat asjakohast õigusakti. Seega ei saa direktiivi 2014/25/EL artikli 34 lõike 3 kohaselt eeldada, et juurdepääs turule on vaba, ja seda tuleb tõendada *de facto* ja *de jure*.

(13) Otsest avatust konkurentsile tuleb hinnata mitmesuguste näitajate põhjal, millest ükski ei pruugi eraldi võetuna määrav olla. Käesolevas otsuses käsitletud turu puhul on turuosad üks kriteerium, mida tuleks koos teiste kriteeriumidega, näiteks turutõkete või transpordiliikidevahelise konkurentsiga ([12]) arvesse võtta.

([6]) Taotluse esitaja 2018. aasta aruanne, lk 4.
([7]) Taotluse esitaja 2018. aasta aruanne, lk 30.
([8]) Taotluse esitaja 2018. aasta aruanne, lk 22.
([9]) Taotluse esitaja 2018. aasta aruanne, lk 21.
([10]) Direktiivi 2014/25/EL põhjendus 44.
([11]) Sealsamas.
([12]) Konkureerimine muude transpordiliikidega peale rongi, antud juhul eelkõige bussi- ja lennuliiklusega.

(14) Käesolev otsus ei piira konkurentsieeskirjade ega muid valdkondi käsitlevate liidu õigusaktide kohaldamist. Eelkõige ei pruugi kriteeriumid ja metoodika, mille alusel hinnatakse otsest avatust konkurentsile vastavalt direktiivi 2014/25/EL artiklile 34, olla tingimata samad, mida kasutatakse Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 101 või 102 või nõukogu määruse (EÜ) nr 139/2004 ([13]) kohasel hindamisel, nagu on kinnitanud Üldkohus ([14]).

(15) Käesoleva otsuse eesmärk on teha kindlaks, kas taotluses käsitletud teenused on turgudel, millele juurdepääs ei ole direktiivi 2014/25/EL artikli 34 tähenduses piiratud, avatud konkurentsile sel määral, et ka juhul, kui puudub direktiivis 2014/25/EL sätestatud üksikasjalikel hanke-eeskirjadel põhinev kord, on tagatud, et asjaomase tegevusega seotud riigihanked korraldatakse läbipaistval ja mittediskrimineerival viisil, tuginedes kriteeriumidele, mis võimaldavad ostjatel kindlaks teha kokkuvõttes majanduslikult kõige soodsama lahenduse.

3. **HINDAMINE**

3.1. *PIIRAMATU JUURDEPÄÄS TURULE*

(16) Juurdepääs turule loetakse piiramatuks, kui asjaomane liikmesriik on rakendanud vastavad liidu õigusaktid, millega konkreetne sektor või selle osa avatakse, ning kohaldab neid. Kõnealused õigusaktid on loetletud direktiivi 2014/25/EL III lisas. Raudteeteenuste kohta on nimetatud lisas loetletud Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2012/34/EL ([15]) raudtee-kaubaveo ja rahvusvahelise reisijate raudteeveo puhul, kuid riigisisese reisijate raudteeveo kohta ei ole sinna kandeid tehtud. Seega on vaja tõendada, et juurdepääs turule on vaba *de facto* ja *de jure*.

(17) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga (EL) 2016/2370 ([16]) laiendatakse raudteesektori liberaliseerimine riigisisestele raudteevedudele.

(18) Rootsi ei ole direktiivi (EL) 2016/2370 oma siseriiklikku õigusse (raudteeseadusesse) ([17]) veel täielikult üle võtnud ([18]).

(19) 2019. aasta jaanuaris saatis komisjon Rootsile ametliku kirja rikkumismenetluse 2019/0087 kohta, mis käsitleb direktiivi (EL) 2016/2370 osalist ülevõtmist. 17. mail 2019 teatas Rootsi oma 12. meetmest selle direktiivi ülevõtmiseks ja väitis, et on ülevõtmise lõpule viinud. 13. detsembri 2019. aasta (taotluse kättesaamise kuupäev) seisuga ja kuni 2020. aasta juunini ei olnud juhtumi käsitlemist aga veel lõpetatud.

(20) Taotlusele lisatud seisukohas ([19]) uuris Rootsi transpordiamet, kas juurdepääs asjaomasele turule on *de facto* ja *de jure* vaba, ning järeldas, et see on nii.

(21) Seoses *de jure* vaba juurdepääsuga on Rootsi laiendanud oma siseriiklikke sätteid, millega direktiiv 2012/34/EL üle võetakse, et näha ette vaba juurdepääs turule ka riigisisese reisijate raudteeveo puhul. Seega kuuluvad seda liiki veod Rootsi raudteeseaduse [2004:519] kohaldamisalasse.

(22) Nagu Rootsi transpordiamet sellega seoses täpsustas, nõutakse raudteeseadusega taristuettevõtjatelt raudteeveo-ettevõtjatele taristu läbilaskevõime jaotamist konkurentsi seisukohast neutraalsel ja mittediskrimineerival viisil.

([13]) Nõukogu 20. jaanuari 2004. aasta määrus (EÜ) nr 139/2004 kontrolli kehtestamise kohta ettevõtjate koondumiste üle (EÜ ühinemismäärus) (ELT L 24, 29.1.2004, lk 1).

([14]) 27. aprilli 2016. aasta kohtuotsus Österreichische Post AG *vs.* komisjon, T-463/14, EU:T:2016:243, punkt 28. Vt ka direktiivi 2014/25/EL põhjendus 44.

([15]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. novembri 2012. aasta direktiiv 2012/34/EL, millega luuakse ühtne Euroopa raudteepiirkond (ELT L 343, 14.12.2012, lk 32).

([16]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 14. detsembri 2016. aasta direktiiv (EL) 2016/2370, millega muudetakse direktiivi 2012/34/EL riigisiseste raudtee-reisijateveoteenuste turu avamise ja raudteeinfrastruktuuri juhtimise osas (ELT L 352, 23.12.2016, lk 1).

([17]) Raudteeseadus (2004:519).

([18]) Riikliku konkurentsiameti seisukoht, lk 4.

([19]) Rootsi transpordiameti seisukoht, lk 2.

(23) Peale selle tuleb raudteeseaduse kohaselt (6. peatüki 5. jagu) avaldada kooskõlas direktiivi 2012/34/EL artikli 27 lõikega 2 võrgustiku teadaandes üksikasjalik teave olemasoleva taristu kohta ja teave taristule juurdepääsu ja selle kasutamise tingimuste ning taristu läbilaskevõime jaotamise menetluste ja kriteeriumide kohta.

(24) Sellest võib järeldada, et *de jure* on turule vaba juurdepääsu tingimused täidetud.

(25) Seoses *de facto* vaba juurdepääsuga märgib komisjon, et konkurendid hakkasid Rootsi raudteeturule järkjärgult sisenema juba alates 1990. aastatest. Praegu tegutseb riigisisese reisijate raudteeveo turul lisaks taotluse esitajale viisteist muud eri ettevõtjat.

(26) Asjakohaste riiklike õigusaktide õigusliku analüüsi ja Rootsi transpordiameti seisukoha põhjal järeldab komisjon, et kuigi mõned rikkumismenetluses 2019/0087 kindlaks tehtud küsimused ei ole veel lahendatud, ja ilma et see piiraks kõnealust rikkumismenetlust, loetakse juurdepääs turule Rootsi territooriumil käesoleva otsuse kohaldamisel *de jure* ja *de facto* vabaks.

3.2. *KONKURENTSIMÕJU HINDAMINE*

3.2.1. TOOTETURU MÄÄRATLUS

(27) Oma varasemas ühinemisotsuste tegemise praktikas ([20]) on komisjon leidnud, et võib olla asjakohane käsitleda avaliku teenindamise kohustusega hõlmatud reisijate raudteeveoteenuste turgu ja reisijate raudteeveo kommertsteenuste turgu eraldi turgudena. Eristamine on tingitud asjaolust, et avaliku teenindamise kohustust käsitlevate lepingute alusel pakutavaid veoteenuseid iseloomustab konkurents turu pärast, mis tähendab seda, et raudteeveo-ettevõtjad konkureerivad õiguse nimel pakkuda veoteenuseid teataval marsruudil, seevastu kommertsveoteenuseid iseloomustab konkurents turul, mis tähendab seda, et raudteeveo-ettevõtjad konkureerivad reisijate ligimeelitamise nimel.

(28) Käesoleva määruse kohaldamisel hõlmab marsruut kõiki reise asjaomasel marsruudil olevate mis tahes raudteejaamade vahel (st kõiki mis tahes otseühenduste kombinatsioone sellel marsruudil). Samamoodi on alamarsruut marsruudisegment, mis hõlmab kõiki reise sellel alamarsruudil olevate raudteejaamade vahel (st kõiki võimalikke mis tahes otseühenduste kombinatsioone sellel alamarsruudil). Lõpp-punktide vaheline reisimine on reis asjaomase marsruudi kahe lõppjaama vahel (otseühendusena).

(29) Taotluse esitaja teeb ettepaneku neid kahte turgu eristada, nagu on osutatud põhjenduses 27.

(30) Sellise eristusega nõustuvad ka Rootsi riiklik konkurentsiamet (edaspidi „riiklik konkurentsiamet“) ja Rootsi transpordiamet oma vastavates seisukohtades taotluse kohta ([21]).

3.2.1.1. ***Avaliku teenindamise kohustust käsitlevate lepingutega hõlmatud reisijate raudteeveoteenused***

(31) Avaliku teenindamise kohustust käsitlevad lepingud sõlmitakse võistleva pakkumismenetluse kaudu või otselepingu sõlmimise teel, millega võrgustiku sektori hankija sõlmib pakkujaga lepingu reisijate raudteeveoteenuste osutamiseks teatavas piirkonnas või ühel või mitmel kindlal marsruudil.

(32) Piirkondlike ja piirkondadevaheliste avaliku teenindamise kohustust käsitlevate lepingute sõlmimiseks korraldavad pakkumismenetlusi piirkondlikud avalikku transporti korraldavad asutused, samal ajal kui Stockholmi ja Põhja-Rootsi vaheliste subsideeritud öörongidega seotud pakkumismenetlusi haldab Rootsi liiklusamet.

(33) Rootsi transpordiamet märgib, ([22]) et võrgustiku sektori hankijad tagavad rongid ja vastutavad nende hoolduse eest.

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

([21]) Riikliku konkurentsiameti seisukoht, lk 7, ja Rootsi transpordiameti seisukoht, lk 2.

([22]) Rootsi transpordiameti arvamus, lk 5.

(34) Käesoleva otsuse kohases hindamises, ja ilma et see piiraks konkurentsiõiguse kohaldamist, leiab komisjon, et esimene asjakohane turg on avaliku teenindamise kohustuse alusel osutatavate reisijate raudteeveoteenuste turg, mille puhul konkureeritakse n-ö turu nimel.

3.2.1.2. ***Reisijate raudteeveo kommertsteenused***

(35) Taotluse esitaja väitel võib Rootsis reisijate raudteeveo kommertsteenuseid osutada põhimõtteliselt iga ettevõtja ja need võivad hõlmata mis tahes marsruuti.

(36) Taotluse esitaja väidab, et kommertsteenustega hõlmatud marsruutidel konkureerivad temaga avaliku teenindamise kohustust täitvad ettevõtjad.

(37) Komisjoni arusaamise kohaselt on aga reisijate raudteeveo kommertsteenuste puhul üldiselt tegemist pikamaa veoteenustega. Nendel asjaoludel on tõenäoline, et reisijate pikamaa raudteeveo teenuseid osutavad avaliku teenindamise kohustust täitvad ettevõtjad konkureerivad reisijate ligimeelitamise nimel reisijate raudteeveo kommertsteenustega. Selle põhjus on asjaolu, et nõudluse poole pealt võivad avaliku teenindamise kohustuse raames ja kommertstingimustel osutatavad reisijate raudteeveoteenused olla asendatavad. Ei pruugi aga olla nii ilmne, et piirkondlikke reisijate raudteeveoteenuseid osutavad avaliku teenindamise kohustust täitvad ettevõtjad konkureerivad reisijate raudteeveo kommertsteenustega. Oma varasemas otsuste tegemise praktikas on komisjon leidnud, ([23]) et reisijate piirkondlikud (lühikesed) ja pikamaa raudteeveod on erinevad turud, eelkõige kuna liikluse tunnusjooned, näiteks sagedus ja peatused on erinevad.

(38) [Konfidentsiaalne] ([24]).

(39) Käesoleval juhul leiab komisjon siiski, et turu määratluse võib jätta lahtiseks, sest hindamise tulemus on mõlema stsenaariumi (st kas lugeda, et raudteeveo kommertsteenused on samal turul kui avaliku teenindamise kohustusega hõlmatud pikamaa ja piirkondlikud raudteeveoteenused või et need on samal turul ainult avaliku teenindamise kohustusega hõlmatud pikamaa raudteeveo teenustega) puhul sama.

(40) Kommertsteenuste puhul on sellest hoolimata oluline välja selgitada, kas ja mil määral tuleks arvesse võtta transpordiliikidevahelist konkurentsi. Taotluse esitaja väidab, et raudtee-ettevõtjate vaheline konkurents on piisav järeldamaks, et reisijate raudteeveo kommertsteenused on otseselt konkurentsile avatud, ilma et oleks vaja hinnata transpordiliikidevahelist konkurentsi ([25]). Käesoleval juhul ei saa aga täpset turu määratlust lahtiseks jätta, nagu taotluse esitaja soovitas, sest mõne marsruudi puhul näitab taotluse esitaja turuosa märkimisväärset turujõudu (kui arvestada ainult raudteevedusid) ja seega taotluse esitaja suutlikkust käituda oma konkurentidest sõltumatult.

(41) Seoses transpordiliikidevahelise konkurentsiga on komisjon varem leidnud, ([26]) et muud transpordiliigid moodustavad eraldiseisvad turud. Lõppkokkuvõttes on aga tegemist empiirilise küsimusega ja teiste juhtumite puhul on komisjon selle määratluse lahtiseks jätnud ([27]).

(42) Muude transpordiliikide konkurentsisurvet analüüsitakse täiendavalt, lähtudes reisiajast, hindadest, mugavusest ja kättesaadavusest. Üldise märkusena täheldab komisjon, et lennuliikluse puhul ei saa eeldada konkurentsisurvet kõikidele marsruutidele ja alamarsruutidele, vaid potentsiaalselt üksnes lõpp-punktide vahelisele reisimisele, seepärast võetakse arvesse lõpp-punktide vahelise reisimise majanduslikku tähtsust. Peale selle näitab konkurentsimõju hindamine, et muud transpordiliigid ei ole reisijate raudteeveo kommertsteenustega üldiselt asendatavad (vt punkt 3.2.3.2).

([23]) Vt juhtumid AT.39678, Deutsche Bahn I, ja AT.39731, Deutsche Bahn II, punkt 33; M.5855, DB/Arriva, punktid 126–130.
([24]) Konfidentsiaalne teave.
([25]) Taotluse punkt 39.
([26]) AT.39678, Deutsche Bahn I, ja AT.39731, Deutsche Bahn II, punkt 33; M.2446, Govia/Connex South Central, punkt 13; M.5855, DB/Arriva, punktid 137–140; M.5557, SNCF-P/CDPQ/KEOLIS/EFFIA, punktid 32–36.
([27]) Vt M.6150, Veolia Transport/Trenitalia/JV, punktid 26–34; M.5655, SNCF/LCR/Eurostar, punkt 29; M.7011, SNCF/SNCB/Thalys, punktid 66–69; M.4797, Govia/West Midlands Passenger Rail Franchise, punkt 12.

(43) Käesoleva otsuse kohases hindamises, ja ilma et see piiraks konkurentsiõiguse kohaldamist, leiab komisjon, et asjakohane turg on reisijate raudteeveo kommertsteenuste turg, mille puhul konkureeritakse n-ö turul. Käesoleva otsuse kohaldamisel hõlmab see turg avaliku teenindamise kohustuse alusel osutatavaid reisijate pikamaa raudteeveo teenuseid. Komisjon jätab lahtiseks, kas avaliku teenindamise kohustuse alusel osutatavad piirkondlikud reisijate raudteeveoteenused moodustavad osa asjaomasest turust.

3.2.2. GEOGRAAFILISE TURU MÄÄRATLUS

3.2.2.1. *Avaliku teenindamise kohustust käsitlevate lepingute raames osutatavate reisijate raudteeveoteenuste turg*

(44) Varasemates otsustes on komisjon määratlenud ([28]) selle turu riigi tasandil.

(45) Taotluse esitaja soovitatud turu määratlus on kooskõlas komisjoni praktikaga.

(46) Ka riiklik konkurentsiamet nõustub selle lähenemisviisiga.

(47) Käesoleva otsuse kohases hindamises, ja ilma et see piiraks konkurentsiõiguse kohaldamist, piiritleb komisjon avaliku teenindamise kohustust käsitlevate lepingute raames osutatavate reisijate raudteeveoteenuste turu geograafilise ulatuse riigi tasandiga.

3.2.2.2. *Reisijate raudteeveo kommertsteenuste turg*

(48) Oma varasemas reisijate raudteeveo valdkonnaga seotud konkurentsieeskirjade rikkumiste ja ühinemisotsuste tegemise praktikas on komisjon turul esineva konkurentsi analüüsimisel määratlenud geograafilise turu terve riikliku raudteevõrgu tasandil, ([29]) marsruudi tasandil ([30]) või lähte- ja sihtkoha vaheliste otseühenduste tasandil, ([31]) sõltuvalt iga juhtumi eripäradest ja sellest, mil määral konkurentsitingimused on sarnased või piisavalt ühesugused.

(49) Taotluse esitaja väidab, et turg on piiritletud lähtekohast sihtkohta suunduvate otseühenduse põhjal, sest konkurentsitingimused võivad selliste otseühendustena piiritletud turgude vahel oluliselt erineda. Samuti teeb taotluse esitaja ettepaneku jätta turu määratlus lahtiseks, kuna konkurentsile avatust tuleb hinnata laiemal alusel, sest raudteeettevõtjate kulusid ei arvestata otseühenduste põhjal, vaid laiemal tasandil. Arvestades, et otseühenduste turgude arv on väga suur ja iga sellise turu hindamine on võimatu, teeb taotluse esitaja ettepaneku analüüsida viit kõige olulisemat marsruuti Rootsis (st Stockholm-Malmö(-Kopenhaagen), Stockholm-Göteborg, Göteborg-Malmö, Stockholm-Sundsvall-Umeå ja Stockholm-Karlstad(-Oslo)).

(50) [Konfidentsiaalne].

(51) [Konfidentsiaalne].

(52) [Konfidentsiaalne].

(53) Komisjon täheldab, et on märke sellest, et Rootsi reisijate raudteeveo kommertsteenuste turu saab määratleda riigi tasandil. Esiteks on õigusraamistik (näiteks raudteeveo-ettevõtjana tegutsemise nõuded) üleriigiline. Seepärast on konkurentsitingimused riigi tasandil tõenäoliselt teataval määral sarnased. Teiseks konkureerivad mõned teenuseosutajad (näiteks taotluse esitaja või Transdev) üksteisega Rootsis eri marsruutidel ja suudavad tõenäoliselt kasutada oma ronge mitmesugustel Rootsi marsruutidel. Kolmandaks tuleb arvesse võtta raudteevõrgule iseloomulikke omadusi. Eelkõige on üks element, mis samuti osutab üleriigilise turu olemasolule, võrgumõju, see tähendab täiendava liikluse tekitamine mitmesuguste marsruutide vaheliste ühenduste kaudu.

([28]) Juhtum M.5855, DB/Arriva, 11. august 2010, punkt 72.
([29]) Juhtumid COMP AT.39678 ja AT.39731, punktid 34 ja 35; juhtum M.5855, punktid 159 ja 160.
([30]) Juhtum M.7011, SNCF/SNCB/Thalys JV, punktid 41–46.
([31]) Juhtum M.7897, Arriva/Rail North/Northern Franchise, punktid 19–23.

(54) Eespool kirjeldatut arvesse võttes jätab komisjon käesoleva otsuse kohases hindamises, ja ilma et see piiraks konkurentsiõiguse kohaldamist, lahtiseks küsimuse, kas reisijate raudteeveo kommertsteenuste turu geograafiline ulatus on üleriigiline või vastab igale marsruudile, sest kumbki võimalik geograafilise turu määratlus ei mõjuta komisjoni tehtud järeldust.

(55) Otseühendustevahelisel reisimisel põhinev turu määratlus jäetakse kõrvale, arvestades asjaolu, et nagu taotluse esitaja ja riiklik konkurentsiamet selgitasid, ([32]) ei oleks võimalik hinnata konkurentsisurvet iga individuaalse otseühendustevahelise reisimise puhul, mida saaks potentsiaalselt määratleda.

3.2.3. TURUANALÜÜS

3.2.3.1. *Avaliku teenindamise kohustust käsitlevate lepingute raames osutatavate reisijate raudteeveoteenuste turg*

(56) Avaliku teenindamise kohustust käsitlevad lepingud sõlmitakse võistleva pakkumismenetluse kaudu või otselepingu sõlmimise teel. Rootsis sõlmitakse avaliku teenindamise kohustust käsitlevad lepingud üldiselt pakkumismenetluse tulemusel ja otselepingute sõlmimine on erand sellest reeglist.

(57) Taotluse esitaja esitas ([33]) alates 2009. aastast sõlmitud avaliku teenindamise kohustust käsitlevate lepingute loetelu. Loetletud 20 lepingust on otselepinguid kolm. Väärtuse põhjal moodustavad otselepingud vaid [konfidentsiaalne] kõikidest avaliku teenindamise kohustust käsitlevatest lepingutest. Ülejäänud lepingute puhul korraldatakse võistlev pakkumismenetlus. Võib täheldada, et lisaks taotluse esitajale osalevad pakkumismenetluses regulaarselt Arriva, Transdev, Vy ja MTR. Enamikus pakkumismenetlustes osaleb kaks kuni neli pakkujat ja suuremal osal juhtudel ei ole võitja turgu valitsev ettevõtja.

(58) 17st avaliku teenindamise kohustust käsitlevast lepingust, mille puhul korraldati võistlev pakkumismenetlus, tegi taotluse esitaja pakkumuse 11s ja võitis neist kuus (edumäär 54 %). Teiste konkurentide tulemuslikkust näitavad järgmised suhtarvud (võite tehtud pakkumustest): Arriva neli seitsmest, Transdev kaks üheksast, Keolis null neljast, Vy kolm kaheksast ja MTR üks kahest. Taotluse esitaja edumäär tundub olevat keskmine.

(59) Tulude seisukohast sai taotluse esitaja endale [konfidentsiaalne] avaliku teenindamise kohustust käsitlevatest lepingute koguarvust ja [konfidentsiaalne] väärtuse põhjal.

(60) Tundub, ([34]) et üldiselt kuulub taotluse esitajale mõõdukas osa Rootsis sõlmitud avaliku teenindamise kohustust käsitlevatest lepingutest ning suuruselt teise ja kolmanda ettevõtja osakaalud on vastavalt [konfidentsiaalne] ja [konfidentsiaalne]. Turuosa ei kajasta aga nii hästi konkurentsi olemust turgudel, kus korraldatakse pakkumismenetlusi või sõlmitakse otselepinguid.

(61) [Konfidentsiaalne].

(62) [Konfidentsiaalne]. Peale selle muudeti 16st avaliku teenindamise kohustust käsitlevast riigihankelepingust 11 puhul pärast pakkumismenetlust ettevõtjat. 15 pakkumismenetluses, mille kohta on olemas kõikide pakkujate andmed, esitati kokku 46 pakkumust.

(63) Seoses kolme teatatud avaliku teenindamise kohustust käsitleva otselepinguga ilmneb, ([35]) et praegu on kõigi kolme puhul pooleli võistlev pakkumismenetlus, mille tulemusel sõlmitakse leping uute ettevõtjatega, kes alustavad seejärel liini käitamist.

(64) [Konfidentsiaalne].

(65) Riiklik konkurentsiamet teeb järelduse, ([36]) et avaliku teenindamise kohustust käsitlevate lepingute, „välja arvatud oma ettevõtjatega sõlmitud otselepingute“ turg on direktiivi 2014/25/EL artikli 34 tähenduses otseselt konkurentsile avatud.

([32]) Riikliku konkurentsiameti seisukoht, lk 11.
([33]) Taotlus, joonis 6.
([34]) Taotlus, joonis 2.
([35]) Taotluse punkt 119.
([36]) Riikliku konkurentsiameti seisukoht, lk 11, ja riikliku konkurentsiameti seisukoha 1. lisa.

(66) Avaliku teenindamise kohustust käsitleva lepinguga seotud pakkumismenetluses edu saavutamiseks peavad raudtee-ettevõtjad esitama võistleva pakkumuse. See tähendab seda, et pärast ettevõtjaga avaliku teenindamise kohustust käsitleva lepingu sõlmimist seab ta pakkumus tema tegevusele piirid. Sellest tulenevalt korraldatakse riigihanked avaliku teenindamise kohustust käsitleva lepingu kohase tegevuse teostamiseks ka juhul, kui puudub üksikasjalikel ELi hanke-eeskirjadel põhinev kord, läbipaistval ja mittediskrimineerival viisil, tuginedes kriteeriumidele, mis võimaldavad avaliku teenindamise kohustust täitval ettevõtjal teha kindlaks kokkuvõttes majanduslikult kõige soodsama lahenduse.

(67) Käesoleva otsuse kohaldamisel, ja ilma et see piiraks konkurentsiõigust või muid valdkondi käsitlevaid liidu õigusakte, tuleb eespool kirjeldatud tegureid käsitada märgina sellest, et avaliku teenindamise kohustuse raames pakutavate reisijate raudteeveoteenuste osutamine on konkurentsile avatud.

3.2.3.2. ***Reisijate raudteeveo kommertsteenuste turg***

Riigi tasand

(68) Kogu turul, mis hõlmab reisijate raudteeveo kommertsteenuseid ja avaliku teenindamise kohustust käsitlevate lepingute raames osutatavaid reisijate raudteeveoteenuseid (sealhulgas avaliku teenindamise kohustuse raames pakutavaid reisijate piirkondlikke ja pikamaa raudteevedusid), oli taotluse esitaja turuosa 2018. aastal tulude poolest [konfidentsiaalne]. Samal aastal oli järgmine turuosaline [konfidentsiaalne]. Taotluse esitaja turuosa näitab märkimisväärset turujõudu.

(69) Reisijate raudteeveo kommertsteenuste turul (mis hõlmab avaliku teenindamise kohustuse raames pakutavaid reisijate pikamaa raudteevedusid, kuid mitte piirkondlikke vedusid) on taotluse esitaja turuosa konkurentide omast oluliselt suurem ja viimasel kolmel aruandeaastal (2016–2018) on see püsinud suhteliselt stabiilne. 2018. aastal moodustasid taotluse esitaja tulud [konfidentsiaalne] ja reisijakilomeetrid [konfidentsiaalne]. Seega näitavad ka taotluse esitaja turuosad reisijate raudteeveo kommertsteenuste turul märkimisväärset turujõudu.

(70) Samuti märgib komisjon, et reisijate raudteeveo kommertsteenuste turul esineb turule sisenemise tõkkeid. Need tõkked tulenevad peamiselt vajalike investeeringute suurtest kuludest ja seotud majanduslikest riskidest veeremi hankimisel ning tehnilistest ja regulatiivsetest nõuetest, nagu veeremi homologeerimine teatavas riigis. [Konfidentsiaalne]. Need väited kehtivad reisijate raudteeveo kommertsteenuste turu kohta, sõltumata geograafilise turu määratlusest.

(71) Seoses transpordiliikidevahelise konkurentsiga ei saa hindades ja reisiajas täheldatud erinevusi arvesse võttes järeldada, et lennu- või bussiliiklus avaldaks reisijate raudteeveo kommertsteenustele konkurentsisurvet, nagu on kirjeldatud allpool põhjendustes 93, 102, 120, 126, 149, 168, 174, 189 ja 195.

(72) Eespool käsitletud tegureid arvesse võttes ei saa komisjon järeldada, et Rootsis on riigi tasandil reisijate raudteeveo kommertsteenuste osutamine – sõltumata tooteturu määratlusest – direktiivi 2014/25/EL artikli 34 lõike 1 tähenduses otseselt konkurentsile avatud.

Marsruudi tasand

(73) Marsruudi tasandi turuanalüüsis (keskendudes igale eespool kindlaks tehtud viiele marsruudile) uurib komisjon kõigepealt konkurentsiolukorda juhul, kui eeldatakse, et i) reisijate raudteeveo kommertsteenused konkureerivad avaliku teenindamise kohustusega hõlmatud pikamaa ja piirkondlike reisijate raudteeveoteenustega ning ii) reisijate raudteeveo kommertsteenused konkureerivad avaliku teenindamise kohustusega hõlmatud pikamaa raudteeveo teenustega. Teiseks uurib komisjon ka seda, kas ja mil määral avaldavad eespool nimetatud marsruutidel konkurentsisurvet muud transpordiliigid.

3.2.3.2.1. **Stockholm-Malmö(-Kopenhaagen)**

(74) [Konfidentsiaalne].

(75) **A.** Alljärgnevates põhjendustes on kirjeldatud olukorda eelduse korral, et reisijate raudteeveo kommertsteenused konkureerivad avaliku teenindamise kohustusega hõlmatud pikamaa ja piirkondlike raudteeveoteenustega.

(76) Sellel marsruudil on taotluse esitajal üks konkurent (kes käitab kommertsalustel lõpp-punktide vahel sõitvat rongi), nimelt Snälltåget (Transdev), kes sisenes turule 2009. aastal. Avaliku teenindamise kohustusega hõlmatud piirkondlikke reisijate raudteeveoteenuseid osutatakse erinevatel alamarsruutidel.

(77) Transdevi rongid väljuvad kaks korda päevas, võrreldes taotluse esitaja rongide 15 väljumisega päevas (pluss öörong, mis on küll hõlmatud avaliku teenindamise kohustust käsitleva lepinguga). Transdevi rongide reisiaeg on 4 h 52 minutit kuni 5 h, samal ajal kui taotluse esitaja rongide reisiaeg on alla 4 h 33 minuti. Ühtlasi märgib komisjon, et Transdevi piletihinnad on palju madalamad kui taotluse esitajal. Peale selle ei sõida Transdev Kopenhaagenini välja ja taotluse esitaja on praegu ainus raudtee-ettevõtja, kelle veod toimuvad Stockholmist Kopenhaagenini ([37]).

(78) Taotluse esitaja turuosad näitavad märkimisväärset turujõudu sellel marsruudil. [Konfidentsiaalne].

(79) [Konfidentsiaalne].

(80) [Konfidentsiaalne].

(81) [Konfidentsiaalne].

(82) [Konfidentsiaalne].

(83) [Konfidentsiaalne].

(84) [Konfidentsiaalne].

(85) [Konfidentsiaalne].

(86) [Konfidentsiaalne].

(87) Taotluse esitaja ja riiklik konkurentsiamet osutavad, et 2020. aasta kevadel kavatses turule siseneda FlixTrain ja käitada kommertsalustel ronge kahe väljumisega päevas Stockholmi-Malmö marsruudi väikeste kuludega segmendil. Komisjon märgib aga, et seni ei näi FlixTrain sellel marsruudil ronge käitavat. Peale selle on COVID-19 pandeemia konteksti arvestades äärmiselt ebakindel, kas FlixTraini poolne potentsiaalne konkurentsioht lähitulevikus realiseerub.

(88) **B.** Eelduse korral, et reisijate raudteeveo kommertsteenused konkureerivad ainult avaliku teenindamise kohustusega hõlmatud reisijate pikamaa raudteeveo teenustega, märgib komisjon, et taotluse esitajal on ainult üks konkurent – Transdev, kes osutab kommertsteenuseid. Sellel marsruudil ei ole avaliku teenindamise kohustust täitvaid pikamaavedusid pakkuvaid konkurente. Seega on taotluse esitaja turupositsioon veelgi tugevam [konfidentsiaalne].

(89) Riiklik konkurentsiamet teeb oma seisukohas järelduse, et „kuigi konkurentsisurve kõnealusel marsruudil ei võimalda taotluse esitajal oma hindu täiesti sõltumatult kujundada, ei ole see konkurentsiameti seisukohast piisavalt suur järeldamaks, et marsruut on otseselt konkurentsile avatud“ ([38]).

(90) Eespool käsitletud tegureid silmas pidades, ja kui arvestada ainult reisijatevedu, ei saa komisjon tooteturu ühegi võimaliku struktuuri puhul järeldada, et rongide kommertsalustel käitamine marsruudil Stockholm-Malmö (-Kopenhaagen) on konkurentsile avatud.

([37]) Riikliku konkurentsiameti seisukoht, punkt 3, lk 13.
([38]) Riikliku konkurentsiameti seisukoht, lk 14.

Transpordiliikidevaheline konkurents – bussiliiklus

(91) Taotluse esitaja hinnangul on bussi- ja raudteeveoteenuseid arvestades bussiteenuste transpordiliikidevaheline turuosa sellel marsruudil [konfidentsiaalne].

(92) Komisjon märgib, et bussiliikluse puhul on reisiaeg minimaalselt 9 tundi (võrdluseks on see rongireiside puhul alla 5 tunni). FlixBusi bussid (otseliinid) Malmösse väljuvad kaks korda päevas (ja otseliinil sõitvad bussid Kopenhaagenisse kaks korda päevas) ning hinnad on taotluse esitaja hindadest 10–20 % odavamad (teine klass).

(93) Reisiaja erinevust arvesse võttes ei saa järeldada, et bussireisid avaldaksid reisijate raudteeveo kommertsteenustele sellel marsruudil konkurentsisurvet.

Transpordiliikidevaheline konkurents – lennuliiklus

(94) Kolm lennuettevõtjat pakuvad otselende Stockholmi Arlanda (ARN) ja Bromma (BMA) lennujaamadest Öresundi piirkonna lennujaamadesse Kopenhaagenisse (CPH) ja Malmösse (MMX).

(95) Arlanda lennujaam on Stockholmi kesklinnast 40 km kaugusel.

(96) Lennureisid kestavad 1 h 10 minutit (Kopenhaagenisse) ja 1 h (Malmösse) võrreldes rongireisidega, mis kestavad 4 h 38 minutit (Kopenhaagenisse) ja 4 h 22 minutit (Malmösse).

(97) Scandinavian Airlines Systemil (SAS) on päevas kaheksa otselendu Malmösse (ARN-MMX) ja 15 lendu Kopenhaagenisse (ARN-CPH).

(98) Norwegian Air Shuttle ASA (Norwegian) lennud Kopenhaagenisse (ARN-CPH) väljuvad kuus korda päevas.

(99) BRA Sverige AB (BRA) lennud Malmösse (BMA-MMX) väljuvad 13 korda päevas.

(100) [Konfidentsiaalne].

(101) Komisjon uuris rongi- ja lennupiletite tegelikke hindu sellel marsruudil ning analüüsis taotluse esitaja edastatud vastavat teavet. Lennupiletite hinnad olid STO-MMX ja STO-CPH marsruutidel rongipiletitega võrreldes esimeses ja teises klassis peaaegu kohekordsed, välja arvatud Norwegiani piletihinnad ainult STO-CPH marsruudil.

(102) Reisiaja ja piletihindade erinevusi arvesse võttes ei saa komisjon järeldada, et lennureisid avaldaksid reisijate raudteeveo kommertsteenustele sellel marsruudil konkurentsisurvet.

Järeldused

(103) Eespool käsitletud tegureid silmas pidades ja isegi transpordiliikidevahelist konkurentsi arvesse võttes ei saa komisjon järeldada, et raudteeveo kommertsteenuste osutamine marsruudil Stockholm-Malmö(-Kopenhaagen) on otseselt konkurentsile avatud.

3.2.3.2.2. **Stockholm-Göteborg**

(104) [Konfidentsiaalne].

(105) **A.** Alljärgnevates põhjendustes on kirjeldatud olukorda eelduse korral, et raudteeveo kommertsteenused konkureerivad avaliku teenindamise kohustusega hõlmatud pikamaa ja piirkondlike reisijate raudteeveoteenustega.

(106) Sellel marsruudil osutavad kommertsteenuseid taotluse esitaja ja MTR (lõpp-punktide vahel sõitev rong). AB Galia (Blå Tåget) lõpetas sellel marsruudil kommertsteenuste osutamise 2019. aastal. Avaliku teenindamise kohustusega hõlmatud piirkondlikke reisijate raudteeveoteenuseid osutatakse erinevatel alamarsruutidel.

(107) MTRi (kiir)rongid väljuvad kaheksa korda päevas, samal ajal kui taotluse esitaja (kiir)rongid väljuvad 18 korda päevas, samuti väljub päevas veel seitse avaliku teenindamise kohustusega hõlmatud piirkondlikku rongi.

(108) Taotluse esitaja ja MTRi kiirrongide reisiajad on võrreldavad (vastavalt 3 h 5 minutit ja 3 h 20 minutit), samal ajal kui taotluse esitaja piirkondlike rongide reisiaeg on ligikaudu 4 h 50 minutit. Piletihinnad on võrreldavad – MTRi piletihinnad on nii esimese kui ka teise klassi puhul üldiselt veidi odavamad.

(109) Taotluse esitaja turuosad näitavad märkimisväärset turujõudu. [Konfidentsiaalne].

(110) [Konfidentsiaalne].

(111) [Konfidentsiaalne].

(112) [Konfidentsiaalne].

(113) [Konfidentsiaalne].

(114) Riiklik konkurentsiamet loetleb ([39]) veel kaks tegurit, mis tema arvates tingisid järelduse, et taotluse esitaja tegevus on sellel marsruudil konkurentsile avatud: FlixTraini tegevuse alustamine tulevikus ja lennuliikluse avaldatav surve.

(115) Komisjoni arusaamise kohaselt on FlixTrainile jaotatud sellel marsruudil teenindusajad kolmeks väljumiseks päevas alates 2020. aasta kevadest. Komisjon märgib aga, et seni ei näi FlixTrain sellel marsruudil ronge käitavat. Peale selle on COVID-19 pandeemia konteksti arvestades äärmiselt ebakindel, kas FlixTraini poolne potentsiaalne konkurentsioht lähitulevikus realiseerub.

(116) **B.** Eelduse korral, et reisijate raudteeveo kommertsteenused konkureerivad ainult avaliku teenindamise kohustusega hõlmatud reisijate pikamaa raudteeveo teenustega, märgib komisjon, et olukord on väga sarnane põhjenduses 109 kirjeldatule, sest muud avaliku teenindamise kohustusega hõlmatud piirkondlikud reisijate raudteeveoteenused moodustavad tulude ja reisijakilomeetrite poolest vähem kui [konfidentsiaalne].

(117) Eespool käsitletud tegureid silmas pidades, ja kui arvestada ainult reisijate raudteevedu, ei saa komisjon tooteturu ühegi võimaliku struktuuri puhul järeldada, et raudteeveo kommertsteenuste osutamine marsruudil Stockholm-Göteborg on konkurentsile avatud.

Transpordiliikidevaheline konkurents – bussiliiklus

(118) Taotluse esitaja hinnangul on bussi- ja raudteeveoteenuseid arvestades bussiteenuste transpordiliikidevaheline turuosa sellel marsruudil kokku [konfidentsiaalne].

(119) Komisjon märgib, et bussiliikluse puhul on reisiaeg minimaalselt 6 h 30 minutit (võrdluseks on see rongireiside puhul 3 h 20 minutit). FlixBusi bussid (otseliinid) Göteborgi väljuvad kuus korda päevas ja hinnad on taotluse esitaja teise klassi piletite hindadest 30 % odavamad.

(120) Eespool kirjeldatut arvesse võttes ei võimalda erinevus reisiaegades olenemata hinnaerinevustest järeldada, et bussireisid avaldaksid reisijate raudteeveo kommertsteenustele konkurentsisurvet.

Transpordiliikidevaheline konkurents – lennuliiklus

(121) Lende Stockholmi Arlanda ja Bromma lennujaamade ning Göteborgi lennujaama (GOT) vahel pakuvad kolm lennuettevõtjat.

(122) SASi lennud väljuvad 12 korda päevas (ARN-GOT), Norwegiani lennud üks või kaks korda päevas (ARN-GOT) ja BRA lennud 12 korda päevas (BMA-GOT).

(123) Riikliku konkurentsiameti väitel peaks leidma, et lennutransport avaldab kõrgemas klassis nn ülalt-alla survet, sest reisiaeg kesklinnast kesklinna, mis on ärireisijate jaoks oluline tegur, on sama.

([39]) Riikliku konkurentsiameti seisukoht, lk 15.

(124) Otselendude puhul on reisiaeg üks tund, võrreldes kolme tunniga rongiga reisimise korral.

(125) Komisjon uuris rongi- ja lennupiletite tegelikke hindu sellel marsruudil ning analüüsis taotluse esitaja edastatud vastavat teavet. Lennupiletite hinnad on esimese ja teise klassi puhul rongipiletite hindadest kaks korda kallimad, välja arvatud Norwegiani teise klassi piletid, mille puhul erinevus ei ole nii suur.

(126) Piletihindades täheldatud erinevusi arvesse võttes ei saa järeldada, et lennureisid avaldaksid reisijate raudteeveo kommertsteenustele sellel marsruudil konkurentsisurvet.

Järeldused

(127) Eespool käsitletud tegureid silmas pidades ja isegi transpordiliikidevahelist konkurentsi arvesse võttes ei saa komisjon järeldada, et raudteeveo kommertsteenuste osutamine marsruudil Stockholm-Göteborg on otseselt konkurentsile avatud.

3.2.3.2.3. **Göteborg-Malmö**

(128) [Konfidentsiaalne]

(129) **A.** Alljärgnevates põhjendustes on kirjeldatud olukorda eelduse korral, et raudteeveo kommertsteenused konkureerivad avaliku teenindamise kohustusega hõlmatud pikamaa ja piirkondlike reisijate raudteeveoteenustega.

(130) Taotluse esitaja kiirrongid (kommertsalustel lõpp-punktide vahel sõitvad rongid) väljuvad praegu seitse korda päevas. Avaliku teenindamise kohustust käsitleva lepinguga hõlmatud pikamaavedude raames Öresundstågi käitava Transdevi rongid väljuvad 11 korda päevas. Taotluse esitaja kiirrongi reisiaeg on 2 h 30 minutit, samal ajal kui Transdevi rongi reisiaeg on 3 h 10 minutit.

(131) Alates 2020. aasta detsembrist võtab aga taotluse esitaja üle Öresundstågi käsitleva avaliku teenindamise kohustusega hõlmatud pikamaavedude lepingu ja käitab pärast ajavahemikuks 2020–2030 vastava avaliku teenindamise lepingu sõlmimist sellel marsruudil kõiki lõpp-punktide vahel sõitvaid ronge. Praegune avaliku teenindamise kohustust käsitlev leping Transdeviga lõpeb 2020. aasta detsembri alguses.

(132) Seoses hindadega märgib komisjon, et kuigi taotluse esitaja reisiajad on keskmiselt lühemad, on tema piletihinnad Transdevi hindadest (avaliku teenindamise kohustust käsitleva lepingu alusel) nii esimese kui ka teise klassi piletite puhul odavamad.

(133) Kolmas konkurent sellel marsruudil on Arriva (Pågatåg), kes tegutseb Skåne piirkonna lõunaosas üksnes piirkondlike vedudega seotud avaliku teenindamise kohustust käsitleva lepingu alusel.

(134) [Konfidentsiaalne].

(135) [Konfidentsiaalne].

(136) [Konfidentsiaalne].

(137) Alates 2020. aasta detsembrist, mil taotluse esitaja alustab sellel marsruudil tegevust avaliku teenindamise kohustust käsitleva lepingu alusel, olukord tõenäoliselt muutub ja selle tulemusel tugevneb tema turupositsioon. [Konfidentsiaalne].

(138) Riiklik konkurentsiamet osutab, et kuigi võib olla vaieldav, et Transdev avaldab lõpp-punktide vahelise reisimise puhul kõrgemas klassis tõelist konkurentsisurvet, ja märgib, et SAS pakub Göteborgi ja Kopenhaageni vahelisi lende, mis peaksid mõjutama taotluse esitaja hinnakujundust. Riiklik konkurentsiamet järeldas, ([40]) et sellel marsruudil on tegevus otseselt konkurentsile avatud.

([40]) Riikliku konkurentsiameti seisukoht, lk 15.

(139) **B.** Eelduse korral, et reisijate raudteeveo kommertsteenused konkureerivad ainult avaliku teenindamise kohustusega hõlmatud pikamaa raudteeveo teenustega, märgib komisjon, et taotluse esitajal on ainult üks konkurent – Transdev, kes osutab avaliku teenindamise kohustust käsitleva lepingu (Öresundståg) alusel pikamaavedusid [konfidentsiaalne].

(140) Eespool käsitletud tegureid silmas pidades, ja kui arvestada ainult reisijate raudteevedu, järeldab komisjon tooteturu kõigi võimalike struktuuride puhul, et raudteeveo kommertsteenuste osutamise marsruudil Göteborg-Malmö võib praegu lugeda otseselt konkurentsile avatuks. Olukorda tuleb aga uuesti hinnata pärast seda, kui taotluse esitaja hakkab käitama Öresundstågi rongivõrku.

Transpordiliikidevaheline konkurents – bussiliiklus

(141) Taotluse esitaja hinnangul on bussi- ja raudteeveoteenuseid arvestades bussiteenuste transpordiliikidevaheline turuosa sellel marsruudil kokku [konfidentsiaalne].

(142) Komisjon märgib, et bussiliikluse puhul on reisiaeg 3 h 5 minutit ja 3 h 30 minutit võrreldes 2 h 30 minutiga taotluse esitaja rongide puhul. FlixBusi bussid (otseliinid) Malmösse väljuvad neli korda päevas ja hinnad on taotluse esitaja hindadest vähemalt 25 % odavamad (teise klassi piletid).

(143) Eespool kirjeldatud reisiaja erinevust ja hinnaerinevusi arvesse võttes ei saa välistada, et bussireisid võivad reisijate raudteeveo kommertsteenustele sellel marsruudil konkurentsisurvet avaldada. Käesoleva otsuse kohaldamisel võib selle küsimuse aga lahtiseks jätta, sest olenemata sellest, kas bussiliiklus konkureerib rongiliiklusega, ei muutu komisjoni järeldus konkurentsi taseme kohta sellel marsruudil.

Transpordiliikidevaheline konkurents – lennuliiklus

(144) [Konfidentsiaalne]. Üks võimalik selgitus on see, et otselende Göteborgist Malmösse ei toimu. SASil on aga talvehooajal viis ja suvehooajal seitse otselendu Göteborgist Kopenhaagenisse.

(145) Lennureis kestab 2 h 35 minutit (GOT-MMX) või 45 minutit (GOT-CPH). Marsruudil GOT-MMX otselende ei toimu ja selle marsruudi puhul arvestatakse vähemalt ühe ümberistumisega.

(146) Riikliku konkurentsiameti väitel ([41]) ei ole kindel, kas Öresundståg avaldab taotluse esitaja puhul kõrgemas klassis tõelist konkurentsisurvet, küll aga peaks tema hindu mõjutama SASi lennutransport. Komisjon märgib aga, et SASil ei ole Göteborgi ja Malmö vahel otselende. Kõik Göteborgi ja Malmö vahelised lennud on vähemalt ühe ümberistumisega.

(147) [Konfidentsiaalne].

(148) Komisjon uuris rongi- ja lennupiletite tegelikke hindu sellel marsruudil ning analüüsis taotluse esitaja edastatud vastavat teavet. Lennureisid tunduvad olevat rongireisidest kaks korda kallimad, seda nii esimese kui ka teise klassi puhul.

(149) Piletihindades täheldatud erinevusi arvesse võttes ei saa komisjon toetada järeldust, et lennureisid avaldavad reisijate raudteeveo kommertsteenustele sellel marsruudil konkurentsisurvet.

Järeldus

(150) Eespool käsitletud tegureid silmas pidades järeldab komisjon, et reisijate raudteeveo kommertsteenuste osutamine marsruudil Göteborg-Malmö on otseselt konkurentsile avatud. Olukorda tuleb aga uuesti hinnata pärast seda, kui taotluse esitaja hakkab käitama Öresundstågi rongivõrku (mida praegu käitab avaliku teenindamise kohustust käsitleva lepingu alusel Transdev).

([41]) Riikliku konkurentsiameti seisukoht, lk 15.

3.2.3.2.4. **Stockholm-Sundsvall-Umeå**

(151) [Konfidentsiaalne].

(152) **A.** Alljärgnevates põhjendustes on kirjeldatud olukorda eelduse korral, et raudteeveo kommertsteenused konkureerivad avaliku teenindamise kohustusega hõlmatud pikamaa ja piirkondlike reisijate raudteeveoteenustega.

(153) Praegu teenindab seda marsruuti (kommertsalustel lõpp-punktide vahel sõitvate rongidega) ainult taotluse esitaja. Avaliku teenindamise kohustusega hõlmatud piirkondlikke reisijate raudteeveoteenuseid osutatakse erinevatel alamarsruutidel.

(154) [Konfidentsiaalne].

(155) [Konfidentsiaalne].

(156) [Konfidentsiaalne].

(157) [Konfidentsiaalne].

(158) [Konfidentsiaalne].

(159) [Konfidentsiaalne].

(160) [Konfidentsiaalne].

(161) Riiklik konkurentsiamet järeldab, et kogu marsruut ei ole konkurentsile avatud, ent võttes arvesse konkurentsiolukorda alamarsruutidel ja nende üldist majanduslikku mõju võrreldes kogu marsruudiga, ei saa taotluse esitaja oma hindu täiesti sõltumatult kujundada.

(162) [Konfidentsiaalne].

(163) **B.** Eelduse korral, et reisijate raudteeveo kommertsteenused konkureerivad ainult avaliku teenindamise kohustusega hõlmatud reisijate pikamaa raudteeveo teenustega, märgib komisjon, et sellel marsruudil on taotluse esitaja ainus reisijate raudteeveo kommertsteenuste osutaja ning avaliku teenindamise kohustusega hõlmatud pikamaa raudteeveo teenuseid osutavad konkurendid puuduvad.

(164) Eespool käsitletud tegureid silmas pidades, ja kui arvestada ainult reisijate raudteevedu, ei saa komisjon tooteturu ühegi võimaliku struktuuri puhul järeldada, et raudteeveo kommertsteenuste osutamine marsruudil Stockholm-Sundsvall-Umeå on konkurentsile avatud.

Transpordiliikidevaheline konkurents – bussiliiklus

(165) Komisjon märgib, et (lõpp-punktide vahelise) bussiliikluse puhul on reisiaeg üle 10 tunni, võrreldes 6 h 20 minutiga kiirrongide puhul.

(166) [Konfidentsiaalne].

(167) [Konfidentsiaalne].

(168) Eespool kirjeldatud reisiaja erinevust arvesse võttes ei saa järeldada, et bussireisid avaldaksid reisijate raudteeveo kommertsteenustele sellel marsruudil konkurentsisurvet.

Transpordiliikidevaheline konkurents – lennuliiklus

(169) Riiklik konkurentsiamet osutab, ([42]) et kõnealune marsruut ja reisiajad on liiga pikad, et rongiliiklus saaks lennuliiklusega konkureerida.

([42]) Riikliku konkurentsiameti seisukoht, lk 15.

(170) SASi lennud väljuvad kuus korda päevas (ARN-UME), Norwegiani lennud viis korda päevas (ARN-UME) ja BRA lennud viis korda päevas (BMA-UME).

(171) Komisjon uuris rongi-, lennu- ja bussipiletite tegelikke hindu sellel marsruudil ning analüüsis taotluse esitaja edastatud vastavat teavet.

(172) Lennureisi aeg on üks tund, samal ajal kui reisiaeg (kiir)rongiga on vähemalt 6 h 20 minutit.

(173) Esimese klassi puhul on Stockholmi ja Umeå vaheliste lendude piletid rongipiletitest kallimad. See kehtib ka teise klassi piletite kohta, välja arvatud Norwegiani puhul.

(174) Eespool kirjeldatud hindade ja reisiaja erinevusi silmas pidades ning arvestades [konfidentsiaalne] ei saa järeldada, et lennureisid avaldaksid reisijate raudteeveo kommertsteenustele sellel marsruudil konkurentsisurvet.

Järeldused

(175) Eespool käsitletud tegureid silmas pidades ja isegi transpordiliikidevahelist konkurentsi arvesse võttes ei saa komisjon järeldada, et reisijate raudteeveo kommertsteenuste osutamine marsruudil Stockholm-Sundsvall-Umeå on otseselt konkurentsile avatud.

3.2.3.2.5. **Stockholm-Karlstad(-Oslo)**

(176) [Konfidentsiaalne].

(177) **A.** Alljärgnevates põhjendustes on kirjeldatud olukorda eelduse korral, et raudteeveo kommertsteenused konkureerivad avaliku teenindamise kohustusega hõlmatud pikamaa ja piirkondlike reisijate raudteeveoteenustega.

(178) Reisiaeg Stockholmist Karlstadi on 2 h 30 minutit (kiirrongiga) ja Stockholmist Oslosse vähemalt 6 tundi (linnadevahelise rongiga). Taotluse esitaja otserongid väljuvad Karlstadi kaheksa korda päevas ja Oslosse kaks korda päevas.

(179) Praegu teenindab seda marsruuti (kommertsalustel Stockholmist Oslosse lõpp-punktide vahel sõitvate rongidega) ainult taotluse esitaja. Stockholmi ja Karlstadi vahel osutab avaliku teenindamise kohustust käsitleva lepingu alusel teenuseid Tagab.

(180) Taotluse esitaja turuosa põhjal on tal märkimisväärne turujõud. [Konfidentsiaalne]

(181) [Konfidentsiaalne].

(182) [Konfidentsiaalne].

(183) Riiklik konkurentsiamet leiab, ([43]) et see marsruut ei ole otseselt konkurentsile avatud. Riiklik konkurentsiamet osutab aga, et nii lennud kui ka bussid avaldavad teatavat „ülevalt-alla ja alt-üles hinnasurvet samamoodi nagu Stockholm-Malmö marsruudil“.

(184) **B.** Komisjon märgib, et eelduse korral, et reisijate raudteeveo kommertsteenused konkureerivad ainult avaliku teenindamise kohustusega hõlmatud reisijate pikamaa raudteeveo teenustega, on taotluse esitajal ainult üks konkurent – Tagab, kes ei osuta aga lõpp-punktide vahelisi teenuseid. Seega on taotluse esitaja turupositsioon veelgi tugevam [konfidentsiaalne].

(185) Eespool käsitletud tegureid silmas pidades, ja kui arvestada ainult reisijate raudteevedu, ei saa komisjon tooteturu ühegi võimaliku struktuuri puhul järeldada, et reisijate raudteeveo kommertsteenuste osutamine marsruudil Stockholm-Karlstad-Oslo on konkurentsile avatud.

([43]) Riikliku konkurentsiameti seisukoht, lk 17.

Transpordiliikidevaheline konkurents – bussiliiklus

(186) Taotluse esitaja hinnangul ([44]) on bussiteenustel kogu Stockholm-Karlstad(-Oslo) marsruudil [konfidentsiaalne].

(187) Komisjon märgib, et FlixBusi bussid Stockholmist Karlstadi väljuvad kolm korda päevas, nende sõiduaeg on 4 h 20 minutit (võrreldes 3 h 50 minutiga rongi puhul) ja hind näib olevat pool teise klassi rongipiletite hinnast.

(188) Samuti väljuvad FlixBusi otseliinil sõitvad bussid kaks korda päevas Stockholmist Oslosse, nende sõiduaeg on 7 h 30 minutit (võrreldes 6 tunniga rongi puhul) ja hind on ligikaudu 30 % odavam teise klassi rongipiletite hinnast.

(189) Eespool kirjeldatud üldisi reisiaja erinevusi ja selliseid omadusi nagu mugavust arvesse võttes ei saa järeldada, et bussireisid avaldaksid reisijate raudteeveo kommertsteenustele sellel marsruudil konkurentsisurvet.

Transpordiliikidevaheline konkurents – lennuliiklus

(190) Taotluse esitaja väidab, et lõpp-punktide vahelisel marsruudil on lennutranspordi konkurents suur.

(191) SASi lennud Oslosse (OSL) väljuvad 14 korda päevas (ARN-OSL) ja Norwegiani lennud seitse korda päevas (ARN-OSL). Stockholmist Karlstadi (KAR) lende ei toimu.

(192) Lennureis kestab 1 h 10 minutit, rongireis seevastu 6 tundi.

(193) Komisjon uuris rongi- ja lennupiletite tegelikke hindu sellel marsruudil ning analüüsis taotluse esitaja edastatud vastavat teavet.

(194) Esimese klassi puhul on Stockholmi ja Oslo vaheliste lendude piletid rongipiletitest kallimad. See kehtib ka teise klassi piletite kohta, kuid Norwegiani puhul on erinevused väiksemad.

(195) Piletihindades ja reisiajas täheldatud erinevusi arvesse võttes ei saa järeldada, et lennureisid avaldaksid reisijate raudteeveo kommertsteenustele sellel marsruudil konkurentsisurvet.

Järeldused

(196) Eespool käsitletud tegureid silmas pidades ja isegi transpordiliikidevahelist konkurentsi arvesse võttes ei saa komisjon järeldada, et raudteeveo kommertsteenuste osutamine marsruudil Stockholm-Karlstad(-Oslo) on otseselt konkurentsile avatud.

4. **JÄRELDUS**

4.1. *AVALIKU TEENINDAMISE KOHUSTUST KÄSITLEVATE LEPINGUTE RAAMES OSUTATAVATE REISIJATE RAUDTEEVEO-TEENUSTE TURG*

(197) Käesoleva otsuse kohaldamisel, ja ilma et see piiraks konkurentsiõigust, tuleb põhjendustes 56–67 loetletud turuanalüüsi järeldusi käsitada märgina sellest, et avaliku teenindamise kohustuse raames pakutavate reisijate raudteeveoteenuste osutamine Rootsis on direktiivi 2014/25/EL artikli 34 tähenduses konkurentsile avatud. Kuna direktiivi 2014/25/EL artiklis 34 sätestatud turule piiramatu juurdepääsu tingimused on täidetud, tuleb seega leida, et direktiivi 2014/25/EL ei kohaldata lepingute suhtes, mille eesmärk on võimaldada Rootsis seda tegevust teostada.

([44]) Taotluse punkt 176.

4.2. *REISIJATE RAUDTEEVEO KOMMERTSTEENUSTE TURG*

(198) Eespool jaotises 3.2.3.2 esitatud analüüsi arvesse võttes ei saa komisjon tooteturu ühegi võimaliku struktuuri puhul järeldada, et raudteeveo kommertsteenuste osutamine Rootsis on direktiivi 2014/25/EL artikli 34 tähenduses otseselt konkurentsile avatud. Riigi tasandil näitavad taotluse esitaja turuosad iga võimaliku turustruktuuri puhul märkimisväärset turujõudu.

(199) Marsruudi tasandil ei ole reisijate raudteeveo kommertsteenuse osutamine viiest hinnatud marsruudist neljal otseselt konkurentsile avatud. Nendel marsruutidel on taotluse esitaja turuosa [konfidentsiaalne], kui eeldada, et raudteeveo kommertsteenused konkureerivad avaliku teenindamise kohustusega hõlmatud pikamaa ja piirkondlike raudteeveo-teenustega. Taotluse esitaja positsioon on veelgi tugevam, kui eeldada, et raudteeveo kommertsteenused konkureerivad ainult avaliku teenindamise kohustusega hõlmatud reisijate pikamaa raudteeveo teenustega.

(200) Vaid ühel marsruudil (Göteborg-Malmö) on rongide kommertsalustel käitamine otseselt konkurentsile avatud [konfidentsiaalne].

(201) [Konfidentsiaalne].

(202) Eespool kirjeldatud kaalutlusi arvesse võttes tuleb käesoleva otsuse kohaldamisel, ja ilma et see piiraks konkurentsiõigust, käsitada põhjendustes 68–196 loetletud turuanalüüsi kohta tehtud järeldusi märgina asjaolust, et reisijate raudteeveo kommertsteenuste osutamine Rootsis ei ole direktiivi 2014/25/EL artikli 34 tähenduses otseselt konkurentsile avatud. Seega tuleb järeldada, et lepingute suhtes, mille eesmärk on võimaldada selle tegevuse teostamist Rootsis, kohaldatakse jätkuvalt direktiivi 2014/25/EL.

Riikliku konkurentsiameti järeldus

(203) Hindamise põhjal järeldas riiklik konkurentsiamet, et kaks marsruuti (st Stockholm-Göteborg ja Göteborg-Malmö) on otseselt konkurentsile avatud. [Konfidentsiaalne]. Samuti osutab riiklik konkurentsiamet, et ootuste kohaselt suureneb konkurentsisurve marsruudi Stockholm-Malmö(-Kopenhaagen), kui FlixTrain hakkab sellel marsruudil tegutsema, kuid see ei ole piisav järeldamaks, et see marsruut on otseselt konkurentsile avatud. [Konfidentsiaalne]. Ülejäänud kahe marsruudi (Stockholm-Umeå ja Stockholm-Oslo) puhul järeldas riiklik konkurentsiamet, et need ei ole otseselt konkurentsile avatud, kuid riikliku konkurentsiameti arvamuse kohaselt on seal olemas teatav konkurentsisurve, mis ei võimalda taotluse esitajal tegutseda oma hinnakujunduses täiesti sõltumatult. [Konfidentsiaalne].

(204) Riiklik konkurentsiamet järeldas, et reisijate raudteeveoteenuste turgu Rootsis, sealhulgas reisijate raudteeveo kommertsteenuste turgu (kõik marsruudid koos) ja avaliku teenindamise kohustust käsitlevate lepingutega hõlmatud raudteeveoteenuste osutamist tuleks käsitada otseselt konkurentsile avatuna.

(205) Komisjon ei jõudnud sellisele järeldusele: nagu eespool märgitud, järeldab komisjon, et ainult marsruut Göteborg-Malmö on otseselt konkurentsile avatud. [Konfidentsiaalne]. Ülejäänud nelja marsruudi puhul ei saanud komisjon eespool kirjeldatud põhjustel teha järeldust, et need on konkurentsile avatud. Isegi kui saaks teha järeldusi konkurentsi taseme kohta riigi tasandil, lähtudes konkurentsi tasemest üksikute analüüsitud marsruutide tasandil, ei saa komisjon põhjendustes 198–202 esitatud põhjustel seega teha sama järeldust kui riiklik konkurentsiamet.

Ainult teatavatele marsruutidele erandi tegemise võimaluse kaalumine

(206) 4. mail 2020 esitas taotluse esitaja lisamaterjale, et selgitada, miks tema arvates oleks põhjendatud erandi tegemine avaliku teenindamise kohustusega hõlmatud turu ja kolme kommertsalustel teenindatava marsruudi – Stockholm-Göteborg, Stockholm-Malmö ja Malmö-Göteborg – puhul ([45]). Peale selle väideti, et erandi tegemine oleks põhjendatud ka marsruudi Stockholm-Uppsala puhul ([46]).

([45]) Taotluse esitaja 4. mail 2020 esitatud materjalid, punkt 4.
([46]) Taotluse esitaja 4. mail 2020 esitatud materjalid, punkt 4.

(207) [Konfidentsiaalne]

(208) Taotluse esitaja väitis, et kuna tema „ostud hõlmavad ühiselt nii neid marsruute, kus SJ peab tõsiselt konkureerima, kui ka neid marsruute, kus SJ on ainus raudtee-ettevõtja, siis esineks konkurents ka nende marsruutidel, kus SJ-l konkurendid puuduvad“ ([47]).

(209) [Konfidentsiaalne].

(210) Komisjon leiab, et isegi kui ta nõustuks taotluse esitaja ja riikliku konkurentsiameti lähenemisviisiga, mida on kirjeldatud põhjenduses 209 [konfidentsiaalne], ei oleks ta jõudnud taotluse esitaja soovitud järeldusele. Sellega seoses leidis komisjon, et rongide kommertsalustel käitamine on konkurentsile avatud ainult ühel marsruudil (st Göteborg-Malmö). Seepärast leiab komisjon, et sellele marsruudile ei saa erandit teha, arvestades [konfidentsiaalne].

(211) See tähendab seda, et ainult sellele marsruudile ei ole võimalik erandit teha, sest ei saa välistada, et ühisostud, mis on ametlikult tehtud selle marsruudi jaoks ja direktiivi kohaldamisest vabastatud, võib suunata muudele marsruutidele, mis ei ole otseselt konkurentsile avatud. Seda järeldust kinnitavad ka alljärgnevad selgitused.

(212) Oma arvamuses märkis riiklik konkurentsiamet sõnaselgelt, et „paljude hangitud sisendite ja teenuste näol on tegemist ühiste kuludega“ ([48]).

(213) [Konfidentsiaalne].

(214) 4. juunil 2020 esitas taotluse esitaja lisamaterjale, et selgitada, miks tema arvates oleks direktiivi alusel võimalik erandi tegemine teatavast lähtekohast (nt Stockholm) teatavasse sihtkohta (nt Göteborg) suunduvate reiside puhul.

(215) Taotluse esitaja väitis, et direktiivi 2014/25/EL artikli 34 kohaldatavuse kindlakstegemise eesmärgil tehtavas hindamises võetakse arvesse tegevust ja geograafilist võrdlusturgu ning käesoleval juhul määratletakse võrdlusturge lähtekohast sihtkohta.

(216) Samas kirjas väidab taotluse esitaja: „Seega on metoodika, mida kasutatakse selle hindamiseks, kas üksik marsruut on otseselt konkurentsile avatud, täpselt sama kui riigi tasandil kasutatav metoodika. Tegelikult on konkurentsi hindamine üksiku marsruudi tasandil oluline osa konkurentsi hindamisest riigi tasandil“ ([49]).

(217) [Konfidentsiaalne].

(218) Nagu on märgitud eespool põhjenduses 216, siis kuna komisjon leidis, et viiest kõige olulisemast marsruudist oli ainult üks marsruut [konfidentsiaalne] otseselt konkurentsile avatud, ei saa teha järeldust, et erand tuleks teha riigi tasandil.

(219) Ühtlasi tuletab komisjon meelde, et direktiivi 2014/25/EL artikli 34 kohase konkurentsianalüüsi eesmärk on teha kindlaks riigihanke-eeskirjade kohaldamise asjakohasus, nagu on selgitatud põhjenduses 15. Ei saa eeldada, et konkurentsi tase sellisel marsruudil nagu Göteborg-Malmö, mis on taotluse esitaja jaoks [konfidentsiaalne], mõjutaks tema käitumist hangete puhul, arvestades asjaolu, et hankeid korraldatakse ühiselt. Peale selle ei toonud taotluse esitaja ühtegi näidet hangete kohta, mis on seotud ainult selle marsruudiga.

(220) Samuti esineks juhul, kui teha erand ainult marsruudile Göteborg-Malmö, eespool kirjeldatud asjaoludel suur risk, et suurt osa ametlikult kõnealuse marsruudi jaoks tehtud ja direktiivi kohaldamisest vabastatud hangetest kasutataks tegelikult muude marsruutide jaoks, mis ei ole otseselt konkurentsile avatud.

([47]) Taotluse esitaja 4. mail 2020 esitatud materjalid, punkt 30.
([48]) Riikliku konkurentsiameti seisukoht, lk 11.
([49]) Taotluse esitaja 4. juunil 2020 esitatud materjalid, punkt 15.

(221) Ühtlasi märgib komisjon, et ka riiklik konkurentsiamet ei soovitanud teha erandeid üksikute marsruutide põhjal.

Kokkuvõte

(222) Käesoleva otsuse kohaldamisel, ja ilma et see piiraks konkurentsiõigust, tuleb põhjendustes 68–221 loetletud turuanalüüsi järeldusi käsitada märgina asjaolust, et reisijate raudteeveo kommertsteenuste osutamine ei ole direktiivi 2014/25/EL artikli 34 tähenduses konkurentsile avatud. Seega tuleb leida, et lepingute suhtes, mille eesmärk on võimaldada seda tegevust Rootsis, kohaldatakse jätkuvalt direktiivi 2014/25/EL.

4.3. *LÕPPMÄRKUSED*

(223) Käesolev otsus lähtub 2019. aasta detsembrist 2020. aasta juunini kehtinud õiguslikust ja tegelikust olukorrast, taotluse esitaja, Rootsi transpordiameti ja riikliku konkurentsiameti esitatud teabest ning avalikult kättesaadavast teabest.

(224) Kuna reisijate raudteeveo kommertsteenuste suhtes tuleks jätkata direktiivi 2014/25/EL kohaldamist, tuletatakse meelde, et mitut tegevust hõlmavaid hankelepinguid tuleb käsitleda vastavalt kõnealuse direktiivi artiklile 6. See tähendab, et kui võrgustiku sektori hankija osaleb nn segahankes ehk hankemenetluses, mis hõlmab nii tegevusi, mis on direktiivi 2014/25/EL kohaldamisest vabastatud, kui ka tegevusi, mis ei ole selle direktiivi kohaldamisest vabastatud, on vaja arvesse võtta tegevusi, mille jaoks leping on peamiselt mõeldud. Sellise segahanke puhul, mille peamine eesmärk on toetada direktiivi kohaldamisest vabastamata teenuseid, tuleb kohaldada direktiivi 2014/25/EL. Kui seda, millise tegevuse jaoks leping on peamiselt ette nähtud, on objektiivselt võimatu kindlaks määrata, tuleb leping sõlmida kooskõlas direktiivi 2014/25/EL artikli 6 lõikes 3 sätestatud eeskirjadega,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Direktiivi 2014/25/EL ei kohaldata lepingute suhtes, mille sõlmivad võrgustiku sektori hankijad ja mille eesmärk on võimaldada avaliku teenindamise kohustust käsitlevate lepingute alusel reisijate raudteeveoteenuse osutamisega seotud tegevust Rootsi territooriumil.

Artikkel 2

Direktiivi 2014/25/EL kohaldamist jätkatakse lepingute suhtes, mille sõlmivad võrgustiku sektori hankijad ja mille eesmärk on võimaldada reisijate raudteeveo kommertsteenuse osutamisega seotud tegevust Rootsi territooriumil.

Artikkel 3

Käesolev otsus on adresseeritud Rootsi Kuningriigile.

Brüssel, 2. juuli 2020

Komisjoni nimel
komisjoni liige
Thierry BRETON