ODLUKE

PROVEDBENA ODLUKA KOMISIJE (EU) 2020/1193

od 2. srpnja 2020.

o primjenjivosti članka 34. Direktive 2014/25/EU Europskog parlamenta i Vijeća na željeznički prijevoz putnika u Švedskoj

(Vjerodostojan je samo tekst na švedskom jeziku)

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije,

uzimajući u obzir Direktivu 2014/25/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 26. veljače 2014. o nabavi subjekata koji djeluju u sektoru vodnog gospodarstva, energetskom i prometnom sektoru te sektoru poštanskih usluga i stavljanju izvan snage Direktive 2004/17/EZ ([1]), a posebno njezin članak 35. stavak 3.,

nakon savjetovanja sa Savjetodavnim odborom za ugovore o javnoj nabavi,

budući da:

1. ČINJENIČNI OKVIR

1.1. *ZAHTJEV*

(1) SJ AB („podnositelj zahtjeva”) podnio je 13. prosinca 2019. Komisiji zahtjev na temelju članka 35. stavku 1. Direktive 2014/25/EU („zahtjev”). Zahtjev je u skladu s člankom 1. stavkom 1. Provedbene odluke Komisije (EU) 2016/1804 ([2]).

(2) Zahtjev se odnosi na željeznički prijevoz putnika u Švedskoj. Konkretno, zahtjev obuhvaća željeznički prijevoz putnika koji predstavlja djelatnost koja se odnosi na upravljanje mrežama u skladu s člankom 11. Direktive 2014/25/EU te ne obuhvaća nabavu regionalnih tijela za javni prijevoz, nacionalnih tijela za javni prijevoz i drugih tijela ([3]).

(3) U skladu s poglavljem 3. odjeljkom 24. švedskog Zakona o javnoj nabavi u sektorima komunalnih usluga ([4]) naručitelji smiju podnositi zahtjeve na temelju članka 34. Direktive 2014/25/EU. Podnositelj zahtjeva je naručitelj u skladu s člankom 4. stavkom 2. Direktive 2014/25/EU i obavlja djelatnost koja se odnosi na upravljanje mrežama koje pružaju uslugu javnosti u području prijevoza željeznicom u smislu članka 11. te direktive.

(4) Zahtjev je popraćen obrazloženim i potkrijepljenim stajalištima dvaju nezavisnih nacionalnih tijela koja su nadležna za predmetne djelatnosti – Švedske agencije za promet i Švedskog tijela za tržišno natjecanje. U tim je stajalištima temeljito analiziran uvjet primjenjivosti članka 34. stavka 1. Direktive 2014/25/EU na predmetne djelatnosti u skladu s njegovim stavcima 2. i 3. U skladu s točkom 1. podtočkom (b) Priloga IV. Direktivi 2014/25/EU, s obzirom na to da se slobodan pristup tržištu ne može pretpostaviti na temelju članka 34. stavka 3. prvog podstavka te direktive, Komisija treba donijeti provedbenu odluku o zahtjevu unutar 130 radnih dana. Prvotni rok istječe 3. srpnja 2020. ([5])

([1]) SL L 94, 28.2.2014., str. 243.
([2]) Provedbena odluka Komisije (EU) 2016/1804 od 10. listopada 2016. o detaljnim pravilima za primjenu članaka 34. i 35. Direktive 2014/25/EU Europskog parlamenta i Vijeća o nabavi subjekata koji djeluju u sektoru vodnog gospodarstva, energetskom i prometnom sektoru te sektoru poštanskih usluga (SL L 275, 12.10.2016., str. 39.).
([3]) Vidjeti zahtjev, točku 30.
([4]) Lag (2016:1146) om upphandling inom försörjningssektorerna.
([5]) SL C 53, 17.2.2020., str. 11.

(5) Komisija je održala dva konferencijska poziva s predstavnicima podnositelja zahtjeva 30. ožujka i 29. svibnja 2020., a podnositelj zahtjeva podnio je dodatne podneske 4. svibnja i 4. lipnja 2020.

1.2. *PODNOSITELJ ZAHTJEVA*

(6) Podnositelj zahtjeva je javno poduzeće u stopostotnom vlasništvu Švedske koje je osnovano 2001. kao jedna od šest poslovnih jedinica osnovanih nakon odvajanja i korporatizacije bivšeg povijesnog željezničkog poduzeća u državnom vlasništvu Affärsverket Statens Järnvägar. Podnositelj zahtjeva djeluje u sektoru željezničkog prijevoza putnika.

(7) Podnositelj je 2018. prijavio 31,8 milijuna putovanja ([6]) i 1 200 dnevnih polazaka s 284 postaje ([7]). Većinom posluje u Švedskoj, ali upravlja vlakovima i u Oslu, Haldenu, Narviku i Kopenhagenu.

(8) Poslovni model podnositelja zahtjeva ima dva temelja: pružanje usluga komercijalnog željezničkog prijevoza pod vlastitom robnom markom i pružanje usluga željezničkog prijevoza koje nabavljaju regionalna i nacionalna tijela za javni prijevoz pod vlastitom robnom markom ili robnom markom tijela koje nabavlja usluge ([8]).

(9) Putovanje željeznicom u Švedskoj u porastu je zbog većeg broja stanovnika, urbanizacije, deregulacije, internacionalizacije i veće ekološke svijesti. Porast putovanja u odnosu na prethodnu godinu bio je 2 % u putničkim kilometrima za 2018. ([9])

2. **PRAVNI OKVIR**

(10) Direktiva 2014/25/EU primjenjuje se na dodjelu ugovora za obavljanje djelatnosti koje se odnose na pružanje mreža ili upravljanje mrežama koje pružaju uslugu javnosti u području prijevoza željeznicom, automatiziranim sustavima, tramvajem, trolejbusom, autobusom ili žičarom, osim u slučaju da je djelatnost izuzeta na temelju članka 34. te direktive.

(11) U skladu s člankom 34. Direktive 2014/25/EU ugovori kojima je namjena omogućiti obavljanje djelatnosti na koju se ta direktiva primjenjuje nisu predmet te direktive ako je u državi članici u kojoj se ta djelatnost obavlja ona izravno izložena natjecanju na tržištima kojima pristup nije ograničen. Izravno izlaganje tržišnom natjecanju procjenjuje se na temelju objektivnih kriterija, uzimajući u obzir posebne značajke predmetnog sektora ([10]). Međutim, ta je procjena ograničena kratkim rokovima koji se primjenjuju te potrebom da se oslanja na podatke dostupne Komisiji – bilo iz izvora već dostupnih ili iz podataka pribavljenih u kontekstu primjene na temelju članka 35. – što se ne može zamijeniti dugotrajnijim metodama, uključujući, posebno, javne analize namijenjene gospodarskim subjektima. ([11])

(12) Smatra se da pristup tržištu nije ograničen ako je država članica provela i primijenila odredbe relevantnog zakonodavstva Unije kojim se otvara određeni sektor ili jedan njegov dio. To je zakonodavstvo navedeno u Prilogu III. Direktivi 2014/25/EU. Kad je riječ o domaćim uslugama željezničkog prijevoza, u tom prilogu nije navedeno relevantno zakonodavstvo kojim se liberalizira taj sektor. Slijedom navedenoga, u skladu s člankom 34. stavkom 3. Direktive 2014/25/EU, slobodan pristup tržištu ne može se pretpostaviti te se mora dokazati *de facto* i *de jure*.

(13) Izravno izlaganje tržišnom natjecanju treba procijeniti na temelju više pokazatelja, od kojih ni jedan nije nužno odlučujući sam po sebi. Kad je riječ o tržištu na koje se odnosi ova Odluka, tržišni udjeli predstavljaju jedan od kriterija koje treba uzeti u obzir uz druge kriterije poput ulaznih prepreka ili intermodalnog ([12]) tržišnog natjecanja.

([6]) Godišnji izvještaj podnositelja zahtjeva za 2018., str. 4.
([7]) Godišnji izvještaj podnositelja zahtjeva za 2018., str. 30.
([8]) Godišnji izvještaj podnositelja zahtjeva za 2018., str. 22.
([9]) Godišnji izvještaj podnositelja zahtjeva za 2018., str. 21.
([10]) Direktiva 2014/25/EU, uvodna izjava 44.
([11]) Vidjeti prethodnu bilješku.
([12]) Konkurencija koju pružaju druge vrste prijevoza osim željezničkog, što su u ovom slučaju posebno autobusni i zračni prijevoz.

(14) Ovom Odlukom ne dovode se u pitanje primjena pravila o tržišnom natjecanju i ostala područja prava Unije. Konkretno, kriteriji i metodologija koje se upotrebljavalo za procjenu izravne izloženosti tržišnom natjecanju u skladu s člankom 34. Direktive 2014/25/EU nisu nužno istovjetni onima upotrebljavanima za procjenu u skladu s člankom 101. ili 102. Ugovora o funkcioniranju Europske unije ili Uredbom Vijeća (EZ) br. 139/2004 ([13]) kao što je potvrdio Opći sud ([14]).

(15) Cilj je ove Odluke utvrditi jesu li usluge na koje se odnosi zahtjev izložene razini tržišnog natjecanja (na tržištima kojima pristup nije ograničen u smislu članka 34. Direktive 2014/25/EU) kojom će se osigurati da se, i u nedostatku discipline koja proizlazi iz detaljnih pravila o nabavi utvrđenih u Direktivi 2014/25/EU, javna nabava za obavljanje predmetnih djelatnosti provede na transparentan i nediskriminirajući način na temelju kriterija kojima se kupcima omogućuje utvrđivanje rješenja koje je sveukupno ekonomski najpovoljnije.

3. **PROCJENA**

3.1. *NEOGRANIČEN PRISTUP TRŽIŠTU*

(16) Smatra se da pristup tržištu nije ograničen ako je predmetna država članica provela i primijenila odredbe relevantnog zakonodavstva Unije kojim se otvara određeni sektor ili jedan njegov dio. To je zakonodavstvo navedeno u Prilogu III. Direktivi 2014/25/EU. Kad je riječ o uslugama željezničkog prijevoza, u tom je prilogu navedena Direktiva 2012/34/EU Europskog parlamenta i Vijeća ([15]) u odnosu na željeznički prijevoz robe i međunarodni željeznički prijevoz putnika, ali ne spominje se nacionalni prijevoz putnika. Slijedom navedenoga, potrebno je dokazati da je pristup tržištu slobodan *de facto* i *de jure*.

(17) Direktivom (EU) 2016/2370 Europskog parlamenta i Vijeća ([16]) liberalizacija željezničkog sektora proširuje se na domaću željeznicu.

(18) Švedska još nije u potpunosti prenijela ([17]) Direktivu (EU) 2016/2370 u nacionalno pravo, tj. Zakon o željeznici ([18]).

(19) U siječnju 2019. Komisija je Švedskoj uputila službenu opomenu u okviru postupka zbog povrede prava 2019/0087 zbog djelomičnog prenošenja Direktive (EU) 2016/2370. Švedska je 17. svibnja 2019. priopćila 12. mjeru za prenošenje te direktive i navela da je završila prenošenje. Međutim, 13. prosinca 2019. (dan primitka zahtjeva) i sve do lipnja 2020. predmet je bio u tijeku.

(20) U stajalištu ([19]) priloženom zahtjevu Švedska agencija za promet ispitala je je li pristup relevantnom tržištu slobodan *de facto* i *de jure* te zaključila da jest.

(21) Kad je riječ o slobodnom pristupu *de jure*, Švedska je proširila nacionalne odredbe kojima prenosi Direktivu 2012/34/EU kako bi propisala slobodan pristup tržištu i u odnosu na domaći željeznički prijevoz putnika. Dakle, ta vrsta prijevozne djelatnosti obuhvaćena je područjem primjene švedskog Zakona o željeznici [2004:519].

(22) Kao što je Švedska agencija za promet navela u tom kontekstu, Zakon o željeznici obvezuje upravitelje infrastrukture na dodjelu infrastrukturnog kapaciteta željezničkim prijevoznicima na nediskriminirajući način i neutralno u pogledu trržišnog natjecanja.

([13]) Uredba Vijeća (EZ) br. 139/2004 od 20. siječnja 2004. o kontroli koncentracija između poduzetnika (Uredba EZ o koncentracijama) (SL L 24, 29.1.2004., str. 1.).

([14]) Presuda od 27. travnja 2016., *Österreichische Post AG protiv Komisije*, T-463/14, EU:T:2016:243, točka 28. Vidjeti i Direktivu 2014/25/EU, uvodnu izjavu 44.

([15]) Direktiva 2012/34/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 21. studenoga 2012. o uspostavi jedinstvenog Europskog željezničkog prostora (preinačena) (SL L 343, 14.12.2012., str. 32.).

([16]) Direktiva (EU) 2016/2370 Europskog parlamenta i Vijeća od 14. prosinca 2016. o izmjeni Direktive 2012/34/EU u pogledu otvaranja tržišta za usluge domaćeg željezničkog prijevoza putnika i upravljanja željezničkom infrastrukturom (SL L 352, 23.12.2016., str. 1.).

([17]) Stajalište Švedskog tijela za tržišno natjecanje, str. 4.

([18]) Zakon o željeznici (2004:519).

([19]) Stajalište Švedske agencije za promet, str. 2.

(23) Nadalje, iz Zakona o željeznici (poglavlje 6. odjeljak 5.) proizlazi da pojedinosti o dostupnoj infrastrukturi, informacije o uvjetima pristupa infrastrukturi i uporabe infrastrukture te informacije o postupcima i kriterijima za dodjelu infrastrukturnog kapaciteta treba objaviti u izvješću o mreži u skladu s člankom 27. stavkom 2. Direktive 2012/34/EU.

(24) Može se zaključiti da su zadovoljeni uvjeti za slobodan pristup tržištu *de jure*.

(25) Kad je riječ o slobodnom pristupu *de facto*, Komisija napominje da od 1990. sve više konkurenata ulazi na švedsko željezničko tržište. Danas je uz podnositelja zahtjeva još petnaest različitih poduzeća aktivno na domaćem tržištu željezničkog prijevoza putnika.

(26) Na temelju pravne analize mjerodavnog nacionalnog zakonodavstva i stajališta Švedske agencije za promet Komisija zaključuje da, iako još postoje neka sporna pitanja utvrđena u postupku zbog povrede prava 2019/0087 i, ne dovodeći u pitanje taj postupak, za potrebe ove Odluke treba smatrati da je pristup tržištu na državnom području Švedske slobodan *de jure* i *de facto*.

3.2. *PROCJENA TRŽIŠNOG NATJECANJA*

3.2.1. DEFINICIJA TRŽIŠTA PROIZVODA

(27) U prethodnoj praksi odlučivanja o koncentracijama ([20]) Komisija je utvrdila da može biti primjereno smatrati da su tržište usluga željezničkog prijevoza putnika pod obvezom pružanja javne usluge (PSO) i tržište komercijalnih usluga željezničkog prijevoza putnika zasebna tržišta. Treba ih razlikovati jer je uslugama prijevoza na temelju ugovora o PSO-u svojstveno natjecanje za tržište, što znači da se željeznički prijevoznici natječu za dodjelu prava na pružanje usluga prijevoza na određenoj ruti, a komercijalnim uslugama prijevoza svojstveno je natjecanje na tržištu, što znači da se željeznički prijevoznici natječu za putnike.

(28) Za potrebe ove Odluke smatra se da ruta obuhvaća sva putovanja između bilo kojih postaja duž te rute (tj. sve moguće kombinacije točaka na toj ruti). Isto tako, podruta se smatra dijelom rute koji obuhvaća sva putovanja između postaja duž te podrute (tj. sve moguće kombinacije točaka na toj podruti). Putovanje od kraja do kraja smatra se putovanjem od točke do točke između dviju krajnjih postaja na određenoj ruti.

(29) Podnositelj zahtjeva predlaže da se ta dva tržišta razlikuju kako je navedeno u uvodnoj izjavi 27.

(30) S tom se razlikom slažu ([21]) i Švedsko tijelo za tržišno natjecanje i Švedska agencija za promet u svojim stajalištima o zahtjevu.

3.2.1.1. ***Usluge željezničkog prijevoza putnika na temelju ugovora o PSO-u***

(31) Ugovori o PSO-u dodjeljuju se u postupcima javne nabave ili izravnom dodjelom u sklopu koje naručitelj ponuditelju dodjeljuje ugovor za pružanje usluga željezničkog prijevoza putnika u određenom području ili na jednoj ili više određenih ruta.

(32) Regionalne i međuregionalne ugovore o PSO-u dodjeljuju regionalna tijela za javni prijevoz, dok Švedska uprava za promet upravlja postupkom javne nabave za subvencionirane noćne vlakove između Stockholma i sjeverne Švedske.

(33) Švedska agencija za promet navodi ([22]) da tijela koja dodjeljuju ugovore stavljaju vlakove na raspolaganje i preuzimaju odgovornost za njihovo održavanje.

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

([21]) Stajalište Švedskog tijela za tržišno natjecanje, str. 7., i stajalište Švedske agencije za promet, str. 2.

([22]) Stajalište Švedske agencije za promet, str. 5.

(34) Za potrebe procjene u okviru ove Odluke i ne dovodeći u pitanje primjenu prava tržišnog natjecanja, Komisija smatra da je prvo relevantno tržište ono za usluge željezničkog prijevoza putnika u okviru PSO-a gdje se natjecanje odvija „za tržište".

3.2.1.2. ***Komercijalne usluge željezničkog prijevoza putnika***

(35) Podnositelj zahtjeva tvrdi da komercijalne usluge željezničkog prijevoza putnika u Švedskoj načelno može pružati svaki prijevoznik i da one mogu obuhvaćati sve rute.

(36) Podnositelj zahtjeva tvrdi da mu prijevoznici pod obvezom pružanja javne usluge stvaraju konkurenciju na komercijalnim rutama.

(37) Međutim, prema shvaćanju Komisije komercijalne usluge željezničkog prijevoza putnika obično su usluge prijevoza na velike udaljenosti. U tim uvjetima postoji vjerojatnost da se prijevoznici pod obvezom pružanja javne usluge koji pružaju usluge željezničkog prijevoza putnika na velike udaljenosti natječu za putnike s pružateljima komercijalnih usluga željezničkog prijevoza putnika. To je zato što usluge željezničkog prijevoza putnika u okviru PSO-a i komercijalne usluge željezničkog prijevoza putnika mogu biti zamjenjive kad je riječ o potražnji. Međutim, možda je manje očito da se prijevoznici pod obvezom pružanja javne usluge koji pružaju usluge regionalnog željezničkog prijevoza putnika natječu s pružateljima komercijalnih usluga željezničkog prijevoza putnika. U svojoj praksi odlučivanja Komisija je utvrdila ([23]) da su usluge regionalnog željezničkog prijevoza putnika (tj. na male udaljenosti) i usluge željezničkog prijevoza putnika na velike udaljenosti dva različita tržišta, prvenstveno zato što su karakteristike prometa drugačije u pogledu, primjerice, učestalosti i zaustavljanja.

(38) [Povjerljivo] ([24]).

(39) Međutim, Komisija u ovom slučaju smatra da definicija tržišta može ostati otvorena jer su rezultati procjene isti u oba scenarija (tj. ako se smatra da su komercijalne željezničke usluge na istom tržištu kao usluge željezničkog prijevoza u okviru PSO-a na velike udaljenosti i usluge regionalnog željezničkog prijevoza u okviru PSO-a ili se smatra da su na istom tržištu samo s uslugama željezničkog prijevoza u okviru PSO-a na velike udaljenosti).

(40) Ipak, u slučaju komercijalnih usluga važno je pojasniti treba li uzeti u obzir intermodalno natjecanje i u kojoj mjeri. Podnositelj zahtjeva tvrdi da između željezničkih prijevoznika postoji dovoljna razina natjecanja za zaključak da su komercijalne usluge željezničkog prijevoza putnika izravno izložene natjecanju, bez potrebe za procjenom intermodalnog natjecanja ([25]). Međutim, točna definicija tržišta u ovom slučaju ne može ostati otvorena kao što predlaže podnositelj zahtjeva jer njegovi tržišni udjeli za neke rute pokazuju znatnu tržišnu snagu (ako se uzme u obzir samo željeznički prijevoz), a time i sposobnost da podnositelj zahtjeva postupa neovisno o svojim konkurentima.

(41) Kad je riječ o intermodalnom natjecanju, Komisija je prethodno došla do zaključka ([26]) da su druge vrste prijevoza zasebna tržišta. Međutim, ovo je naposljetku empirijsko pitanje i Komisija je ostavila definiciju otvorenom u drugim predmetima ([27]).

(42) Natjecateljski pritisak drugih vrsta prijevoza dodatno je analiziran na temelju trajanja putovanja, cijena, udobnosti i raspoloživosti. Komisija općenito napominje da se za zračni prijevoz ne može smatrati da vrši natjecateljski pritisak na sve rute ili podrute, jedino možda na putovanje od kraja do kraja, što znači da će Komisija uzeti u obzir gospodarsku važnost putovanja od kraja do kraja. Nadalje, procjena tržišnog natjecanja pokazuje da se druge vrste prijevoza općenito ne mogu zamijeniti komercijalnim uslugama željezničkog prijevoza putnika, vidjeti odjeljak 3.2.3.2.).

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

(43) Za potrebe procjene u okviru ove Odluke i ne dovodeći u pitanje primjenu prava tržišnog natjecanja, Komisija smatra da je relevantno tržište ono za komercijalne usluge željezničkog prijevoza putnika gdje se natjecanje odvija „na tržištu". Za potrebe ove Odluke to tržište uključuje usluge željezničkog prijevoza putnika na velike udaljenosti koje se pružaju u okviru PSO-a. Komisija ostavlja otvorenim pitanje jesu li usluge regionalnog željezničkog prijevoza putnika u okviru PSO-a dio predmetnog tržišta.

3.2.2. DEFINICIJA ZEMLJOPISNOG TRŽIŠTA

3.2.2.1. ***Tržište usluga željezničkog prijevoza putnika koje se pružaju na temelju ugovora o PSO-u***

(44) Komisija je u prethodnim odlukama definirala ([28]) ovo tržište na nacionalnoj razini.

(45) Definicija tržišta koju predlaže podnositelj zahtjeva u skladu je s praksom Komisije.

(46) S tim se pristupom slaže i Švedsko tijelo za tržišno natjecanje.

(47) Za potrebe procjene u okviru ove Odluke i ne dovodeći u pitanje primjenu prava tržišnog natjecanja, Komisija smatra da je zemljopisni opseg tržišta usluga željezničkog prijevoza putnika koje se pružaju na temelju ugovora o PSO-u nacionalan.

3.2.2.2. ***Tržište komercijalnih usluga željezničkog prijevoza putnika***

(48) Kad je Komisija analizirala natjecanje na tržištu u prethodnoj praksi odlučivanja o zaštiti tržišnog natjecanja i koncentracijama u odnosu na usluge željezničkog prijevoza putnika, definirala je zemljopisno tržište na razini čitave nacionalne željezničke mreže ([29]), na razini rute ([30]) ili na razini putovanja od točke do točke između polazišta i odredišta ([31]), ovisno o specifičnostima pojedinog predmeta i na razini na kojoj su uvjeti natjecanja slični ili dovoljno homogeni.

(49) Podnositelj zahtjeva izjavljuje da je tržište određeno na temelju dionica od polazišne točke do odredišne točke jer se uvjeti tržišnog natjecanja mogu uvelike razlikovati među tim dionicama. Podnositelj zahtjeva predlaže i da definicija tržišta ostane otvorena jer se izloženost tržišnom natjecanju treba procijeniti na široj osnovi, s obzirom na to da se troškovi željezničkih prijevoznika određuju na široj razini umjesto od točke do točke. Budući da postoji vrlo velik broj tržišta od točke do točke i da je nemoguće analizirati sva takva tržišta, podnositelj zahtjeva predlaže analizu pet najvažnijih ruta u Švedskoj (tj. Stockholm–Malmö (–Kopenhagen), Stockholm–Göteborg, Göteborg–Malmö, Stockholm–Sundsvall–Umeå i Stockholm–Karlstad (–Oslo)).

(50) [Povjerljivo].

(51) [Povjerljivo].

(52) [Povjerljivo].

(53) Komisija napominje da postoje naznake da je tržište komercijalnih usluga željezničkog prijevoza putnika u Švedskoj moguće definirati na nacionalnoj razini. Kao prvo, regulatorni je okvir (kao što su zahtjevi za poslovanje kao željeznički prijevoznik) na nacionalnoj razini. Stoga postoji vjerojatnost da su uvjeti tržišnog natjecanja u određenoj mjeri homogeni na nacionalnoj razini. Kao drugo, neki pružatelji usluga (kao što su podnositelj zahtjeva ili Transdev) međusobno se natječu na različitim rutama u Švedskoj i vjerojatno mogu rasporediti vlakove na raznim rutama u Švedskoj. Kao treće, moraju se uzeti u obzir karakteristike željezničke mreže. Konkretno, postojanje mrežnih učinaka, tj. stvaranje dodatnog prometa spajanjem raznih ruta, jedan je od elemenata koji ukazuju na postojanje tržišta na nacionalnoj razini.

([28]) Predmet M.5855 DB/Arriva od 11.8.2010., točka 72.
([29]) Predmeti COMP AT.39678 i AT.39731, točke 34. i 35.; predmet M.5855, točke 159. i 160.
([30]) Predmet M.7011 *SNCF/SNCB/Thalys JV*, točke 41.–46.
([31]) Predmet M.7897 *Arriva/Rail Noth/Northern Francise*, točke 19.–23.

(54) Uzimajući u obzir prethodno navedeno, za potrebe procjene u okviru ove Odluke i ne dovodeći u pitanje primjenu prava tržišnog natjecanja, Komisija ostavlja otvorenim pitanje je li zemljopisni opseg tržišta komercijalnih usluga željezničkog prijevoza putnika nacionalan ili odgovara pojedinoj ruti, s obzirom na to da ni jedna od tih dviju mogućih definicija zemljopisnog tržišta ne utječe na zaključak Komisije.

(55) Definicija tržišta na temelju putovanja od točke do točke isključena je jer, kako su objasnili podnositelj zahtjeva i Švedsko tijelo za tržišno natjecanje ([32]), ne bi bilo moguće procijeniti natjecateljski pritisak za svako pojedino putovanje od točke do točke koje se može potencijalno definirati.

3.2.3. ANALIZA TRŽIŠTA

3.2.3.1. *Tržište usluga željezničkog prijevoza putnika koje se pružaju na temelju ugovora o PSO-u*

(56) Ugovori o PSO-u mogu se dodijeliti u javnom nadmetanju ili izravnom dodjelom. U Švedskoj se ugovori o PSO-u u pravilu dodjeljuju nakon postupka javne nabave, a izravne su dodjele izuzetak od tog pravila.

(57) Podnositelj zahtjeva spominje ([33]) popis ugovora o PSO-u koji su dodijeljeni od 2009. Od 20 navedenih ugovora tri su izravno dodijeljena. Izravno dodijeljeni ugovori čine samo [povjerljivo] svih ugovora o PSO-u u smislu vrijednosti. Preostali se ugovori dodjeljuju u javnom nadmetanju. Vidljivo je da su Arriva, Transdev, Vy i MTR redoviti ponuditelji uz podnositelja zahtjeva. U većini postupaka javne nabave postoje od dva do četiri ponuditelja, a u većini slučajeva pobjednik nije sadašnji izvođač.

(58) Od 17 ugovora o PSO-u dodijeljenih u javnom nadmetanju podnositelj zahtjeva podnio je ponudu za 11 i dobio 6 (stopa uspjeha 54 %). Kod drugih je natjecatelja omjer dobivenih i podnesenih ponuda: Arriva 4/7, Transdev 2/9, Keolis 0/4, Vy 3/8 MTR 1/2. Prema ovim podacima podnositelj zahtjeva ima prosječnu stopu uspjeha.

(59) U pogledu prihoda podnositelj zahtjeva dobio je [povjerljivo] od ukupnog broja ugovora o PSO-u i [povjerljivo] u smislu vrijednosti.

(60) Općenito, čini se da podnositelj zahtjeva ([34]) ima umjeren udio ugovora o PSO-u u Švedskoj [povjerljivo], dok drugi i treći najveći prijevoznik imaju udjele od [povjerljivo] odnosno [povjerljivo]. Međutim, tržišni udjeli slabiji su pokazatelji prirode natjecanja na tržištima koja podliježu javnim natječajima ili izravnoj dodjeli.

(61) [Povjerljivo].

(62) [Povjerljivo]. Nadalje, u 11 od 16 dobivenih ugovora o PSO-u prijevoznik je zamijenjen nakon postupka javne nabave. U 15 poziva za podnošenje ponuda u kojima su dostupni podaci o svim ponuditeljima podneseno je ukupno 46 ponuda.

(63) Sva tri priopćena izravno dodijeljena ugovora o PSO-u trenutačno podliježu ([35]) postupku javnog nadmetanja nakon kojeg će nova poduzeća dobiti ugovor i početi obavljati poslove.

(64) [Povjerljivo].

(65) Švedsko tijelo za tržišno natjecanje zaključuje ([36]) da je tržište za ugovore o PSO-u, „uz izuzetak ugovora izravno dodijeljenih vlastitim poduzećima”, izravno izloženo tržišnom natjecanju u smislu članka 34. Direktive 2014/25/EU.

([32]) Stajalište Švedskog tijela za tržišno natjecanje, str. 11.
([33]) Zahtjev, slika 6.
([34]) Zahtjev, slika 2.
([35]) Zahtjev, točka 119.
([36]) Stajalište Švedskog tijela za tržišno natjecanje, str. 11., i Prilog 1. tom stajalištu.

(66) Da bi željeznički prijevoznici bili uspješni u nadmetanjima za ugovor o PSO-u, moraju podnijeti konkurentne ponude. Time se podrazumijeva da je izvođačevo postupanje ograničeno njegovom ponudom kada dobije ugovor o PSO-u. Slijedom navedenoga, nabava radi obavljanja djelatnosti u okviru ugovora o PSO-u, čak i u nedostatku discipline koja proizlazi iz detaljnih EU-ovih pravila o nabavi, provodi se na transparentan i nediskriminirajući način na temelju kriterija kojima se prijevoznicima pod obvezom pružanja javne usluge omogućuje utvrđivanje rješenja koje je sveukupno ekonomski najpovoljnije.

(67) Za potrebe ove Odluke i ne dovodeći u pitanje pravo tržišnog natjecanja ili druga područja prava Unije, prethodno opisane čimbenike**Error! Reference source not found.** treba smatrati pokazateljima izloženosti tržišnom natjecanju u pogledu pružanja usluga željezničkog prijevoza putnika na temelju ugovora o PSO-u.

3.2.3.2. ***Tržište komercijalnih usluga željezničkog prijevoza putnika***

Nacionalna razina

(68) Kad se na ukupnom tržištu, koje obuhvaća komercijalne usluge željezničkog prijevoza putnika i usluge željezničkog prijevoza putnika koje se izvode na temelju ugovora o PSO-u (uključujući regionalne usluge željezničkog prijevoza putnika i usluge željezničkog prijevoza putnika na velike udaljenosti u okviru PSO-a), podnositelj zahtjeva imao je 2018. u odnosu na prihode tržišni udio od [povjerljivo]. Iste je godine sljedeći sudionik na tržištu bio [povjerljivo]. Tržišni udio podnositelja zahtjeva upućuje na znatnu tržišnu snagu.

(69) Na tržištu komercijalnih usluga željezničkog prijevoza putnika (uključujući usluge željezničkog prijevoza putnika na velike udaljenosti koje se pružaju na temelju ugovora o PSO-u, ali ne i regionalne takve usluge) podnositelj zahtjeva ima znatno veći udio nego njegovi konkurenti, koji je ostao stabilan tijekom prethodne tri godine izvještavanja (od 2016. do 2018.). Podnositelj zahtjeva imao je 2018. [povjerljivo] u pogledu prihoda i [povjerljivo] u pogledu putničkih kilometara. Dakle, tržišni udjeli podnositelja zahtjeva na tržištu komercijalnih usluga željezničkog prijevoza putnika isto tako upućuju na znatnu tržišnu snagu.

(70) Komisija usto prima na znanje postojanje prepreka ulasku na tržište komercijalnih usluga željezničkog prijevoza putnika. Te se prepreke odnose prvenstveno na nužno visoke troškove ulaganja i povezane gospodarske rizike za nabavu željezničkih vozila te tehničke i regulatorne zahtjeve poput homologacije željezničkih vozila u određenoj državi. [Povjerljivo]. Ovi argumenti vrijede za tržište komercijalnih usluga željezničkog prijevoza putnika bez obzira na definiciju zemljopisnog tržišta.

(71) Kad je riječ o intermodalnom natjecanju, uzimajući u obzir razlike u cijeni i trajanju putovanja, ne može se zaključiti da putovanje zrakoplovom ili autobusom vrši natjecateljski pritisak na komercijalne usluge željezničkog prijevoza putnika, što je navedeno u nastavku u uvodnim izjavama 93., 102., 120., 126., 149., 168., 174., 189. i 195.

(72) Uzimajući u obzir prethodno navedene čimbenike, Komisija ne može zaključiti da je pružanje komercijalnih usluga željezničkog prijevoza putnika na nacionalnoj razini u Švedskoj, bez obzira na definiciju tržišta proizvoda, izravno izloženo tržišnom natjecanju u smislu članka 34. stavka 1. Direktive 2014/25/EU.

Razina ruta

(73) U analizi tržišta na razini ruta (s težištem na prethodno navedenih pet ruta) Komisija će prvo ispitati stanje povezano s tržišnim natjecanjem i. kad se pretpostavlja da se komercijalne usluge željezničkog prijevoza natječu za putnike s uslugama željezničkog prijevoza u okviru PSO-a na velike udaljenosti i uslugama regionalnog željezničkog prijevoza u okviru PSO-a; te ii. kad se pretpostavlja da se komercijalne usluge željezničkog prijevoza putnika natječu s uslugama željezničkog prijevoza u okviru PSO-a na velike udaljenosti. Komisija će zatim ispitati vrše li druge vrste prijevoza natjecateljski pritisak na svakoj od prethodno spomenutih ruta i u kojoj mjeri.

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

(74) [Povjerljivo].

(75) **A**. Ako se pretpostavlja da se komercijalne usluge željezničkog prijevoza putnika natječu s uslugama željezničkog prijevoza u okviru PSO-a na velike udaljenosti i uslugama regionalnog željezničkog prijevoza u okviru PSO-a, proizlazi stanje opisano u sljedećim uvodnim izjavama:

(76) Podnositelj zahtjeva na ovoj ruti ima jednog konkurenta (koji upravlja komercijalnim vlakom za putovanje od kraja do kraja) – Snälltåget (Transdev), koji je ušao na tržište 2009. Regionalne usluge u okviru PSO-a pružaju se na različitim podrutama.

(77) Transdev ima dva dnevna polaska, dok podnositelj zahtjeva ima 15 dnevnih polazaka (uz noćni vlak, no on je obuhvaćen ugovorom o PSO-u). Putovanje vlakom Transdeva traje od 4 sata i 52 minute do 5 sati, dok putovanja podnositelja zahtjeva traju kraće od 4 sata i 33 minute. Komisija napominje i da Transdev ima mnogo niže cijene od podnositelja zahtjeva. Nadalje, Transdev ne vozi sve do Kopenhagena, što znači da je podnositelj zahtjeva trenutačno jedini željeznički prijevoznik čiji vlakovi voze od Stockholma do Kopenhagena ([37]).

(78) Tržišni udio podnositelja zahtjeva upućuje na znatnu tržišnu snagu na ovoj ruti. [Povjerljivo].

(79) [Povjerljivo].

(80) [Povjerljivo].

(81) [Povjerljivo].

(82) [Povjerljivo].

(83) [Povjerljivo].

(84) [Povjerljivo].

(85) [Povjerljivo].

(86) [Povjerljivo].

(87) Podnositelj zahtjeva i Švedsko tijelo za tržišno natjecanje navode da je FlixTrain u proljeće 2020. planirao ući na tržište s s dvama polascima komercijalnih vlakova u niskotarifnom segmentu na ruti Stockholm–Malmö. Međutim, Komisija primjećuje da FlixTrain do sad nije započeo vožnju vlakovima na toj ruti. Nadalje, s obzirom na pandemiju bolesti COVID-19 vrlo je neizvjesno hoće li FlixTrain u bliskoj budućnosti stvoriti konkurenciju.

(88) **B**. Ako se pretpostavlja da se komercijalne usluge željezničkog prijevoza putnika natječu samo s uslugama željezničkog prijevoza putnika u okviru PSO-a na velike udaljenosti, Komisija napominje da podnositelj zahtjeva ima samo jednog konkurenta – Transdev, koji pruža komercijalne usluge. Na ovoj ruti nema konkurenata za velike udaljenosti u okviru PSO-a. Stoga podnositelj zahtjeva ima još snažniji položaj na tržištu [povjerljivo].

(89) Švedsko tijelo za tržišno natjecanje zaključuje u svojem stajalištu da „iako je natjecateljski pritisak na predmetnoj ruti takav da podnositelj zahtjeva ne može djelovati potpuno neovisno o svojoj praksi određivanja cijena, Tijelo za tržišno natjecanje smatra da taj pritisak nije dovoljno snažan da bi se ruta smatrala izravno izloženom tržišnom natjecanju" ([38]).

(90) S obzirom na prethodno ispitane čimbenike te uzimajući u obzir samo prijevoz putnika i svaku moguću konfiguraciju tržišta proizvoda, Komisija ne može zaključiti da je stavljanje komercijalnih vlakova na raspolaganje na ruti Stockholm–Malmö (–Kopenhagen) kao djelatnost izloženo tržišnom natjecanju.

([37]) Stajalište Švedskog tijela za tržišno natjecanje, točka 3. na str. 13.
([38]) Stajalište Švedskog tijela za tržišno natjecanje, str. 14.

Intermodalno natjecanje – prijevoz autobusom

(91) Podnositelj zahtjeva procjenjuje da, kad uzme u obzir usluge prijevoza autobusom i željeznicom, intermodalni tržišni udio za usluge autobusa na ovoj ruti iznosi [povjerljivo].

(92) Komisija napominje da putovanje autobusom traje najmanje devet sati (a vlakom manje od pet). FlixBus ima dva (izravna) dnevna polaska u Malmö (i dva izravna dnevna polaska u Kopenhagen), a cijene su niže za 10 % do 20 % od cijena podnositelja zahtjeva (drugi razred).

(93) Uzimajući u obzir razlike u trajanju putovanja, ne može se zaključiti da prijevoz autobusom vrši natjecateljski pritisak na komercijalne usluge željezničkog prijevoza putnika na ovoj ruti.

Intermodalno natjecanje – zračni prijevoz

(94) Tri zračna prijevoznika nude izravne letove između stockholmskih zračnih luka Arlanda (ARL) i Bromma (BRM) te zračnih luka u regiji Öresund: Kopenhagen (CPH) i Malmö (MMX).

(95) Zračna luka Arlanda udaljena je 40 km od centra Stockholma.

(96) Putovanje zrakoplovom traje 1 sat i 10 minuta (do Kopenhagena) te 1 sat (do Malmöa), a putovanje vlakom traje 4 sata i 38 minuta (do Kopenhagena) te 4 sata i 22 minute (do Malmöa).

(97) Scandinavian Airlines System (SAS) ima osam izravnih letova u Malmö (ARN–MMX) i 15 dnevnih polazaka u Kopenhagen: (ARN-CPH).

(98) Norwegian Air Shuttle ASA (Norwegian) ima šest dnevnih polazaka u Kopenhagen (ARN–CPH).

(99) BRA Sverige AB (BRA) ima 13 dnevnih polazaka u Malmö (BMA–MMX).

(100) [Povjerljivo].

(101) Komisija je analizirala stvarne cijene voznih karata vlakova i aviokarata za ovu rutu te informacije koje je o tome naveo podnositelj zahtjeva. Cijene aviokarata gotovo su dvostruko veće od cijena voznih karata vlakova za rute STO–MMX i STO–CPH za prvi i drugi razred, a jedini je izuzetak Norvegian za rutu STO–CPH.

(102) S obzirom na uočene razlike u trajanju putovanja i cijenama karata, Komisija ne može zaključiti da zračni prijevoz vrši natjecateljski pritisak na komercijalne usluge željezničkog prijevoza putnika.

Zaključci

(103) S obzirom na prethodno ispitane čimbenike i uzimajući u obzir intermodalno natjecanje, Komisija ne može zaključiti da je pružanje komercijalnih usluga željezničkog prijevoza na ruti Stockholm–Malmö (–Kopenhagen) kao djelatnost izravno izloženo tržišnom natjecanju.

3.2.3.2.2. **Stockholm–Göteborg**

(104) [Povjerljivo].

(105) **A.** Ako se pretpostavlja da se komercijalne usluge željezničkog prijevoza natječu za putnike s uslugama željezničkog prijevoza u okviru PSO-a na velike udaljenosti i uslugama regionalnog željezničkog prijevoza u okviru PSO-a, proizlazi stanje opisano u sljedećim uvodnim izjavama.

(106) Komercijalni su prijevoznici na ovoj ruti podnositelj zahtjeva i MTR (vlak koji vozi od kraja do kraja). Prijevoznik AB Galia (Blå Tåget) obustavio je 2019. komercijalnu djelatnost na ovoj ruti. Regionalne usluge u okviru PSO-a pružaju se na različitim podrutama.

(107) MTR ima osam dnevnih polazaka (velike brzine), podnositelj zahtjeva ima 18 dnevnih polazaka (velike brzine) i postoji još sedam dnevnih polazaka regionalnih vlakova u okviru PSO-a.

(108) Vlakovi velike brzine podnositelja zahtjeva i MTR-a imaju usporedivo trajanje putovanja (3 sata i 5 minuta odnosno 3 sata i 20 minuta), dok putovanje regionalnim vlakovima podnositelja zahtjeva traje otprilike 4 sata i 50 minuta. Cijene su karata usporedive, a MTR u pravilu ima neznatno niže cijene karata za prvi i drugi razred.

(109) Tržišni udio podnositelja zahtjeva upućuje na znatnu tržišnu snagu. [Povjerljivo].

(110) [Povjerljivo].

(111) [Povjerljivo].

(112) [Povjerljivo].

(113) [Povjerljivo].

(114) Švedsko tijelo za tržišno natjecanje navodi ([39]) još dva čimbenika na temelju kojih je zaključilo da je podnositelj zahtjeva izložen tržišnom natjecanju na ovoj ruti: budući početak poslovanja prijevoznika FlixTrain i pritisak zračnog prijevoza.

(115) Komisija shvaća da su prijevozniku FlixTrain na ovoj ruti dodijeljeni termini za tri dnevna polaska od proljeća 2020. Međutim, Komisija primjećuje da FlixTrain do sada nije započeo vožnju vlakovima na toj ruti. Nadalje, s obzirom na pandemiju bolesti COVID-19 vrlo je neizvjesno hoće li FlixTrain u bliskoj budućnosti stvoriti konkurenciju.

(116) **B.** Ako se pretpostavi da se komercijalne usluge željezničkog prijevoza putnika natječu samo s uslugama željezničkog prijevoza putnika u okviru PSO-a na velike udaljenosti, Komisija napominje da je stanje vrlo slično onomu opisanom u uvodnoj izjavi 109. jer druge regionalne usluge u okviru PSO-a čine manje od [povjerljivo] u pogledu prihoda i putničkih kilometara.

(117) S obzirom na prethodno ispitane čimbenike te uzimajući u obzir samo željeznički prijevoz putnika i svaku moguću konfiguraciju tržišta proizvoda, Komisija ne može zaključiti da je pružanje komercijalnih usluga željezničkog prijevoza na ruti Stockholm–Göteborg kao djelatnost izloženo tržišnom natjecanju.

Intermodalno natjecanje – prijevoz autobusom

(118) Podnositelj zahtjeva procjenjuje da, kad uzme u obzir usluge prijevoza autobusom i željeznicom, ukupni intermodalni tržišni udio za usluge autobusa na ovoj ruti iznosi [povjerljivo].

(119) Komisija napominje da putovanje autobusom traje najmanje 6 sati i 30 minuta (u usporedbi s 3 sata i 20 minuta vlakom). FlixBus ima šest (izravnih) dnevnih polazaka u Göteborg, a cijene su niže za 30 % od cijena karata za drugi razred koje nudi podnositelj zahtjeva.

(120) Slijedom navedenoga, razlike u trajanju putovanja unatoč razlikama u cijeni ne dovode do zaključka da prijevoz autobusom vrši natjecateljski pritisak na komercijalne usluge željezničkog prijevoza putnika.

Intermodalno natjecanje – zračni prijevoz

(121) Tri zračna prijevoznika nude letove između stockholmskih zračnih luka Arlanda i Bromma te zračne luke Göteborg (GOT).

(122) SAS ima 12 dnevnih polazaka (ARN–GOT), Norwegian ima jedan ili dva dnevna polaska (ARN–GOT), a BRA ima 12 dnevnih polazaka (BMA–GOT).

(123) Prema Švedskom tijelu za tržišno natjecanje treba smatrati da zračni prijevoz vrši pritisak „odozgo prema dolje” u premijskom segmentu jer je trajanje putovanja iz jednog gradskog centra u drugi jednako, što je bitan čimbenik za poslovne putnike.

([39]) Stajalište Švedskog tijela za tržišno natjecanje, str. 15.

(124) Izravan let traje jedan sat, dok putovanje vlakom traje tri sata.

(125) Komisija je analizirala stvarne cijene voznih karata vlakova i aviokarata za ovu rutu te informacije koje je o tome naveo podnositelj zahtjeva. Aviokarte su dvostruko skuplje od karata vlakova za prvi i drugi razred, a jedini su izuzetak karte za drugi razred prijevoznika Norwegian, gdje su razlike u cijenama manje izražene.

(126) Uzimajući u obzir uočene razlike u cijenama, ne može se zaključiti da zračni prijevoz vrši natjecateljski pritisak na komercijalne usluge željezničkog prijevoza putnika na ovoj ruti.

Zaključci

(127) S obzirom na prethodno ispitane čimbenike i uzimajući u obzir intermodalno natjecanje, Komisija ne može zaključiti da je pružanje komercijalnih usluga željezničkog prijevoza na ruti Stockholm-Göteborg kao djelatnost izravno izloženo tržišnom natjecanju.

3.2.3.2.3. **Göteborg–Malmö**

(128) [povjerljivo]

(129) **A**. Ako se pretpostavlja da se komercijalne usluge željezničkog prijevoza natječu za putnike s uslugama željezničkog prijevoza u okviru PSO-a na velike udaljenosti i uslugama regionalnog željezničkog prijevoza u okviru PSO-a, proizlazi stanje opisano u sljedećim uvodnim izjavama.

(130) Podnositelj zahtjeva trenutačno ima sedam dnevnih polazaka vlakova velike brzine (komercijalni vlak koji vozi od kraja do kraja). Transdev, koji upravlja mrežom vlakova Öresundståg na temelju ugovora o PSO-u na velike udaljenosti, nudi 11 dnevnih polazaka. Putovanje vlakom velike brzine kojim upravlja podnositelj zahtjeva iznosi 2 sata i 30 minuta, dok putovanje Transdevovim vlakom iznosi 3 sata i 10 minuta.

(131) Međutim, podnositelj zahtjeva od prosinca 2020. preuzima ugovor o PSO-u na velike udaljenosti za Öresundståg i upravljat će svim vlakovima za vožnju od kraja do kraja na ovoj ruti nakon što dobije odgovarajući ugovor o PSO-u za razdoblje od 2020. do 2030. Tekući ugovor o PSO-u s Transdevom istječe početkom prosinca 2020.

(132) U odnosu na cijene Komisija napominje da podnositelj ima niže cijene od Transdeva (u okviru ugovora o PSO-u) za karte za prvi i drugi razred iako ima prosječno kraća trajanja putovanja.

(133) Treći je konkurent na ovoj ruti prijevoznik Arriva (Pågatåg), koji posluje u južnoj regiji Skåne samo na temelju ugovora o regionalnom PSO-u.

(134) [Povjerljivo].

(135) [Povjerljivo].

(136) [Povjerljivo].

(137) Nakon što podnositelj zahtjeva u prosincu 2020. započne aktivnosti na temelju ugovora o PSO-u na ovoj ruti, stanje će se vjerojatno promijeniti i dovesti do učvršćenja njegova položaja na tržištu. [Povjerljivo].

(138) Švedsko tijelo za tržišno natjecanje navodi da je sporno vrši li Transdev stvaran natjecateljski pritisak na premijski segment za putovanje od kraja do kraja, no napominje da SAS nudi letove između Göteborga i Kopenhagena, što bi trebalo utjecati na cijene podnositelja zahtjeva. Švedsko tijelo za tržišno natjecanje zaključuje ([40]) da je djelatnost na ovoj ruti izravno izložena natjecanju.

([40]) Stajalište Švedskog tijela za tržišno natjecanje, str. 15.

(139) **B.** Ako se pretpostavlja da se komercijalne usluge željezničkog prijevoza putnika natječu samo s uslugama željezničkog prijevoza u okviru PSO-a na velike udaljenosti, Komisija napominje da podnositelj zahtjeva ima samo jednog konkurenta – Transdev, koji pruža usluge u okviru ugovora o PSO-u na velike udaljenosti (Öresundståg) [povjerljivo].

(140) S obzirom na prethodno ispitane čimbenike te uzimajući u obzir samo željeznički prijevoz putnika i svaku moguću konfiguraciju tržišta proizvoda, Komisija ocjenjuje da se pružanje komercijalnih usluga željezničkog prijevoza na ruti Göteborg–Malmö trenutačno može kao djelatnost smatrati izravno izloženom natjecanju. Međutim, stanje se mora ponovo ocijeniti čim podnositelj zahtjeva počne upravljati mrežom vlakova Öresundståg.

Intermodalno natjecanje – prijevoz autobusom

(141) Podnositelj zahtjeva procjenjuje da, kad uzme u obzir usluge prijevoza autobusom i željeznicom, ukupni intermodalni tržišni udio za usluge autobusa na ovoj ruti iznosi [povjerljivo].

(142) Komisija napominje da putovanje autobusom traje 3 sata i 5 minuta te 3 sata i 30 minuta u usporedbi s 2 sata i 30 minuta vlakom podnositelja zahtjeva. FlixBus ima četiri (izravna) dnevna polaska u Malmö, a cijene su niže za barem 25 % od cijena podnositelja zahtjeva (karte za vožnju u drugom razredu).

(143) Uzimajući u obzir spomenute razlike u trajanju putovanja i razliku u cijenama, ne može se isključiti da prijevoz autobusom vrši natjecateljski pritisak na komercijalne usluge željezničkog prijevoza putnika na ovoj ruti. Međutim, to pitanje može ostati otvoreno za potrebe ove Odluke jer se zaključak Komisije o razini tržišnog natjecanja na ovoj ruti ne mijenja bez obzira na to je li prijevoz autobusom konkurencija prijevozu vlakom.

Intermodalno natjecanje – zračni prijevoz

(144) [Povjerljivo]. Jedno je moguće objašnjenje da ne postoje izravni letovi iz Göteborga u Malmö. Međutim, SAS ima pet izravnih letova u zimskoj sezoni i sedam izravnih letova u ljetnoj sezoni od Göteborga do Kopenhagena.

(145) Putovanje zrakoplovom traje 2 sata i 35 minuta (GOT–MMX) odnosno 45 minuta (GOT–CPH). Za rutu GOT–MMX nije dostupan ni jedan izravan let, što znači da se za tu rutu u obzir uzima barem jedno zaustavljanje.

(146) Prema ([41]) Švedskom tijelu za tržišno natjecanje, iako nije jasno vrši li Öresundståg stvaran natjecateljski pritisak na premijski segment podnositelja zahtjeva, SAS-ov zračni prijevoz trebao bi utjecati na podnositeljeve cijene. Međutim, Komisija napominje da SAS ne nudi izravan let između Göteborga i Malmöa. Svi letovi između Göteborga i Malmöa uključuju barem jedno zaustavljanje.

(147) [Povjerljivo].

(148) Komisija je analizirala stvarne cijene voznih karata vlakova i aviokarata za ovu rutu te informacije koje je o tome naveo podnositelj zahtjeva. Zračni je prijevoz dvostruko skuplji od željezničkog prijevoza i u prvom i drugom razredu.

(149) Uzimajući u obzir uočene razlike u cijenama, Komisija ne može podržati zaključak da zračni prijevoz vrši natjecateljski pritisak na komercijalne usluge željezničkog prijevoza putnika na ovoj ruti.

Zaključak

(150) S obzirom na prethodno ispitane čimbenike, Komisija zaključuje da je pružanje komercijalnih usluga željezničkog prijevoza putnika na ruti Göteborg–Malmö izravno izloženo tržišnom natjecanju. Međutim, stanje se mora ponovo ocijeniti čim podnositelj zahtjeva počne prometovati na mreži vlakova Öresundståg (ondje trenutačno prometuje Transdev na temelju ugovora o PSO-u).

([41]) Stajalište Švedskog tijela za tržišno natjecanje, str. 15.

3.2.3.2.4. **Stockholm–Sundsvall–Umeå**

(151) [Povjerljivo].

(152) **A.** Ako se pretpostavlja da se komercijalne usluge željezničkog prijevoza natječu za putnike s uslugama željezničkog prijevoza u okviru PSO-a na velike udaljenosti i uslugama regionalnog željezničkog prijevoza u okviru PSO-a, proizlazi stanje opisano u sljedećim uvodnim izjavama.

(153) Na ovojruti trenutačno prometuje samo podnositelj zahtjeva (komercijalni vlak koji vozi od kraja do kraja). Regionalne usluge u okviru PSO-a pružaju se na različitim podrutama.

(154) [Povjerljivo].

(155) [Povjerljivo].

(156) [Povjerljivo].

(157) [Povjerljivo].

(158) [Povjerljivo].

(159) [Povjerljivo].

(160) [Povjerljivo].

(161) Švedsko tijelo za tržišno natjecanje zaključuje da nije cijela ruta izložena tržišnom natjecanju, ali uzimajući u obzir stanje povezano s natjecanjem na podrutama i njihovu općenitu gospodarsku važnost u usporedbi s cijelom rutom, podnositelj zahtjeva ne može djelovati potpuno samostalno u određivanju svojih cijena.

(162) [Povjerljivo].

(163) **B.** Ako se pretpostavlja da se komercijalne usluge željezničkog prijevoza putnika natječu samo s uslugama željezničkog prijevoza putnika u okviru PSO-a na velike udaljenosti, Komisija napominje da je podnositelj zahtjeva jedini prijevoznik koji pruža komercijalne usluge željezničkog prijevoza putnika na ovoj ruti i da na toj ruti ne postoje konkurenti koji pružaju usluge željezničkog prijevoza u okviru PSO-a na velike udaljenosti.

(164) S obzirom na prethodno ispitane čimbenike te uzimajući u obzir samo željeznički prijevoz putnika i svaku moguću konfiguraciju tržišta proizvoda, Komisija ne može zaključiti da je pružanje komercijalnih usluga željezničkog prijevoza na ruti Stockholm–Sundsvall–Umeå kao djelatnost izloženo tržišnom natjecanju.

Intermodalno natjecanje – prijevoz autobusom

(165) Komisija napominje da putovanje autobusom (od kraja do kraja) traje dulje od 10 sati, za razliku od 6 sati i 20 minuta vlakom velike brzine.

(166) [Povjerljivo].

(167) [Povjerljivo].

(168) Uzimajući u obzir spomenute razlike u trajanju putovanja, ne može se zaključiti da prijevoz autobusom vrši natjecateljski pritisak na komercijalne usluge željezničkog prijevoza putnika na ovoj ruti.

Intermodalno natjecanje – zračni prijevoz

(169) Švedsko tijelo za tržišno natjecanje navodi ([42]) da je ova ruta preduga i da putovanja traju predugo da bi se željeznički prijevoz mogao natjecati sa zračnim prijevozom.

([42]) Stajalište Švedskog tijela za tržišno natjecanje, str. 15.

(170) SAS nudi šest dnevnih polazaka (ARN–UME), Norwegian nudi pet dnevnih polazaka (ARN–UME) i BRA pet dnevnih polazaka (BMA–UME).

(171) Komisija je analizirala stvarne cijene voznih karata vlakova, autobusa i aviokarata za ovu rutu te informacije koje je o tome naveo podnositelj zahtjeva.

(172) Putovanje zrakoplovom traje jedan sat, dok putovanje vlakom (velike brzine) traje najmanje 6 sati i 20 minuta.

(173) Aviokarte za let između Stockholma i Umeåa skuplje su od karata za vožnju vlakom u prvom razredu. Isto vrijedi za karte za vožnju u drugom razredu, osim u slučaju prijevoznika Norwegian.

(174) Uzimajući u obzir spomenute razlike u cijenama i trajanju putovanja te s obzirom na [povjerljivo], ne može se zaključiti da zračni prijevoz vrši natjecateljski pritisak na komercijalne usluge željezničkog prijevoza putnika na ovoj ruti.

Zaključci

(175) S obzirom na prethodno ispitane čimbenike i uzimajući u obzir intermodalno natjecanje, Komisija ne može zaključiti da je pružanje komercijalnih usluga željezničkog prijevoza putnika na ruti Stockholm–Sundsvall–Umeå kao djelatnost izravno izloženo tržišnom natjecanju.

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

(176) [Povjerljivo].

(177) **A.** Ako se pretpostavlja da se komercijalne usluge željezničkog prijevoza natječu za putnike s uslugama željezničkog prijevoza u okviru PSO-a na velike udaljenosti i uslugama regionalnog željezničkog prijevoza u okviru PSO-a, proizlazi stanje opisano u sljedećim uvodnim izjavama.

(178) Putovanje od Stockholma do Karlstada traje 2 sata i 30 minuta (vlakom velike brzine), a od Stockholma do Osla najmanje 6 sati (međugradskim vlakom). Podnositelj zahtjeva ima osam izravnih dnevnih vlakova do Karlstada i dva izravna dnevna vlaka do Osla.

(179) Na ovoj ruti trenutačno prometuje samo podnositelj zahtjeva (komercijalni vlak koji vozi od kraja do kraja iz Stockholma u Oslo). Tagab pruža usluge na temelju ugovora o PSO-u između Stockholma i Karlstada.

(180) Podnositelj ima znatnu tržišnu snagu zbog svojih tržišnih udjela. [povjerljivo]

(181) [Povjerljivo].

(182) [Povjerljivo].

(183) Švedsko tijelo za tržišno natjecanje smatra ([43]) da ova ruta nije izravno izložena natjecanju. Međutim, Švedsko tijelo za tržišno natjecanje navodi da i letovi i autobusi vrše određeni „pritisak odozgo prema dolje i odozdo prema gore na isti način kao za rutu Stockholm–Malmö”.

(184) **B.** Ako se pretpostavlja da se komercijalne usluge željezničkog prijevoza putnika natječu samo s uslugama željezničkog prijevoza putnika u okviru PSO-a na velike udaljenosti, Komisija napominje da podnositelj zahtjeva ima samo jednog konkurenta – Tagab, koji pak ne pruža usluge prijevoza od kraja do kraja. Stoga podnositelj zahtjeva ima još snažniji položaj na tržištu [povjerljivo].

(185) S obzirom na prethodno ispitane čimbenike te uzimajući u obzir samo željeznički prijevoz putnika i svaku moguću konfiguraciju tržišta proizvoda, Komisija ne može zaključiti da je pružanje komercijalnih usluga željezničkog prijevoza putnika na ruti Stockholm–Karlstad (–Oslo) kao djelatnost izloženo tržišnom natjecanju.

([43]) Stajalište Švedskog tijela za tržišno natjecanje, str. 17.

Intermodalno natjecanje – prijevoz autobusom

(186) Podnositelj zahtjeva procjenjuje ([44]) da usluge autobusnog prijevoza imaju [povjerljivo] na cijeloj ruti Stockholm–Karlstad (–Oslo).

(187) Komisija napominje da FlixBus ima tri dnevna polaska od Stockholma do Karlstada za putovanja koja traju 4 sata i 20 minuta (u usporedbi s 3 sata i 50 minuta vlakom), a cijena je dvostruko manja od cijene karata za vožnju vlakom u drugom razredu.

(188) FlixBus usto ima dva izravna dnevna polaska od Stockholma do Osla za putovanja koja traju 7 sati i 30 minuta (u usporedbi sa 6 sati vlakom), a cijene su niže za 30 % od cijene karata za vožnju vlakom u drugom razredu.

(189) Uzimajući u obzir ukupne spomenute razlike u trajanju putovanja i određene karakteristike (npr. udobnost), ne može se zaključiti da prijevoz autobusom vrši natjecateljski pritisak na komercijalne usluge željezničkog prijevoza putnika na ovoj ruti.

Intermodalno natjecanje – zračni prijevoz

(190) Podnositelj zahtjeva tvrdi da je zračni prijevoz snažan konkurent na ruti od kraja do kraja.

(191) SAS ima 14 dnevnih polazaka do Osla (OSL): ARN–OSL, a Norwegian ima sedam dnevnih polazaka: ARN–OSL. Ne postoje letovi od Stockholma do Karlstada (KAR).

(192) Putovanje zrakoplovom traje 1 sat i 10 minuta, a putovanje vlakom 6 sati.

(193) Komisija je analizirala stvarne cijene voznih karata vlakova i aviokarata za ovu rutu te informacije koje je o tome naveo podnositelj zahtjeva.

(194) Aviokarte za let između Stockholma i Osla skuplje su od karata za vožnju vlakom u prvom razredu. Isto vrijedi za karte za drugi razred, ali varijacije su manje u slučaju karata za drugi razred koje nudi Norwegian.

(195) Uzimajući u obzir uočene razlike u cijenama i trajanju putovanja, ne može se zaključiti da zračni prijevoz vrši natjecateljski pritisak na komercijalne usluge željezničkog prijevoza putnika na ovoj ruti.

Zaključci

(196) S obzirom na prethodno ispitane čimbenike i uzimajući u obzir intermodalno natjecanje, Komisija ne može zaključiti da je pružanje komercijalnih usluga željezničkog prijevoza na ruti Stockholm–Karlstad (–Oslo) kao djelatnost izravno izloženo tržišnom natjecanju.

4. **ZAKLJUČAK**

4.1. *TRŽIŠTE USLUGA ŽELJEZNIČKOG PRIJEVOZA PUTNIKA KOJE SE PRUŽAJU NA TEMELJU UGOVORA O PSO-U*

(197) Za potrebe ove Odluke i ne dovodeći u pitanje primjenu prava tržišnog natjecanja, rezultate analize tržišta iz uvodnih izjava od 56. do 67. trebalo bi smatrati pokazateljima izloženosti tržišnom natjecanju u smislu članka 34. Direktive 2014/25/EU u pogledu pružanja usluga željezničkog prijevoza putnika na temelju ugovora o PSO-u u Švedskoj. Slijedom navedenoga, budući da su ispunjeni uvjeti neograničenog pristupa tržištu utvrđeni člankom 34. Direktive 2014/25/EU, treba utvrditi da se Direktiva 2014/25/EU ne primjenjuje na ugovore kojima je namjena omogućiti obavljanje te djelatnosti u Švedskoj.

([44]) Zahtjev, točka 176.

4.2. *TRŽIŠTE KOMERCIJALNIH USLUGA ŽELJEZNIČKOG PRIJEVOZA PUTNIKA*

(198) S obzirom na analizu iz odjeljka 3.2.3.2. Komisija ne može ni za jednu moguću konfiguraciju tržišta zaključiti da je pružanje komercijalnih usluga željezničkog prijevoza u Švedskoj izravno izloženo tržišnom natjecanju u smislu članka 34. Direktive 2014/25/EU. Tržišni udio podnositelja zahtjeva upućuje na znatnu tržišnu snagu na nacionalnoj razini i u svakoj mogućoj konfiguraciji tržišta.

(199) Na razini ruta pružanje komercijalnih usluga željezničkog prijevoza putnika u Švedskoj nije izravno izloženo tržišnom natjecanju na četirima od pet procijenjenih ruta. Podnositelj zahtjeva na tim rutama ima tržišne udjele [povjerljivo] kad se pretpostavlja da se komercijalne usluge željezničkog prijevoza natječu s uslugama željezničkog prijevoza u okviru PSO-a na velike udaljenosti i s regionalnim uslugama željezničkog prijevoza u okviru PSO-a. Položaj podnositelja zahtjeva još je snažniji kad se pretpostavlja da se komercijalne usluge željezničkog prijevoza putnika natječu samo s uslugama željezničkog prijevoza putnika u okviru PSO-a na velike udaljenosti.

(200) Stavljanje komercijalnih vlakova na raspolaganje izloženo je tržišnom natjecanju [povjerljivo] samo na jednoj ruti (Göteborg–Malmö).

(201) [Povjerljivo].

(202) S obzirom na prethodna razmatranja, za potrebe ove Odluke i ne dovodeći u pitanje primjenu prava tržišnog natjecanja, rezultate analize tržišta iz uvodnih izjava od 68. do 196. trebalo bi smatrati pokazateljima činjenice da pružanje komercijalnih usluga željezničkog prijevoza u Švedskoj nije izravno izloženo tržišnom natjecanju u smislu članka 34. Direktive 2014/25/EU. Slijedom navedenoga, trebalo bi zaključiti da se Direktiva 2014/25/EU i dalje primjenjuje na ugovore kojima je namjena omogućiti obavljanje te djelatnosti u Švedskoj.

Zaključak Švedskog tijela za tržišno natjecanje

(203) Švedsko tijelo za tržišno natjecanje na kraju svoje procjene zaključuje da su tržišnom natjecanju izravno izložene dvije rute (Stockholm–Göteborg i Göteborg–Malmö). [Povjerljivo]. Švedsko tijelo za tržišno natjecanje isto tako navodi da se očekuje povećani natjecateljski pritisak na ruti Stockholm–Malmö (–Kopenhagen) ako na njoj počne poslovati FlixTrain, ali to nije dovoljno za zaključak da je ta ruta izravno izložena tržišnom natjecanju. [Povjerljivo]. Kad je riječ o preostalim dvjema rutama (Stockholm–Umeå i Stockholm–Oslo), Švedsko tijelo za tržišno natjecanje zaključilo je da nisu izravno izložene tržišnom natjecanju, ali smatra da jesu izložene određenoj mjeri natjecateljskog pritiska, zbog čega podnositelj zahtjeva ne može djelovati potpuno samostalno u određivanju svojih cijena. [Povjerljivo].

(204) Švedsko tijelo za tržišno natjecanje zaključilo je da tržište za željeznički prijevoz putnika u Švedskoj, uključujući tržište komercijalnih usluga željezničkog prijevoza (kombinacija svih ruta), i pružanje usluga željezničkog prijevoza na temelju ugovora o PSO-u treba smatrati izravno izloženim tržišnom natjecanju.

(205) Komisija nije donijela taj zaključak: kao što je prethodno navedeno, Komisija zaključuje da je samo ruta Göteborg–Malmö izravno izložena tržišnom natjecanju. [Povjerljivo]. Komisija nije mogla zaključiti da su ostale četiri rute izložene tržišnom natjecanju zbog prethodno navedenih razloga. Slijedom navedenoga, čak i da je bilo moguće donositi zaključke o razini tržišnog natjecanja na nacionalnoj razini na temelju razine natjecanja na pojedinačnim analiziranim rutama, Komisija nije mogla doći do istog zaključka kao Švedsko tijelo za tržišno natjecanje zbog razloga navedenih u uvodnim izjavama od 198. i 202.

Razmatranje mogućnosti izuzeća samo za određene rute

(206) Podnositelj zahtjeva podnio je 4. svibnja 2020. dodatne informacije kao objašnjenje za svoje mišljenje da bi izuzeće za tržište u okviru PSO-a i tri komercijalne rute Stockholm–Göteborg, Stockholm–Malmö i Malmö–Göteborg bilo opravdano ([45]). Usto je izjavio da bi izuzeće bilo opravdano i za rutu Stockholm–Uppsala. ([46])

([45]) Podnesak podnositelja zahtjeva od 4. svibnja 2020., točka 4.
([46]) Podnesak podnositelja zahtjeva od 4. svibnja 2020., točka 4.

(207) [povjerljivo]

(208) Podnositelj zahtjeva tvrdi da, s obzirom na to da njegove „nabave obuhvaćaju rute na kojima je SJ suočen sa znatnim tržišnim natjecanjem i rute na kojima je SJ jedini željeznički prijevoznik, SJ smatra da je pod pritiskom natjecanja i na rutama na kojima nije suočen s tržišnim natjecanjem ([47])".

(209) [Povjerljivo].

(210) Komisija smatra da, čak i da se složi s pristupom podnositelja zahtjeva i Švedskog tijela za tržišno natjecanje opisanim u uvodnoj izjavi 209. [povjerljivo], ne bi donijela zaključak koji traži podnositelj zahtjeva. U tom je pogledu Komisija utvrdila da je stavljanje komercijalnih vlakova na raspolaganje izloženo tržišnom natjecanju samo na jednoj ruti (tj. Göteborg–Malmö). Dakle, Komisija smatra da se ne može odobriti izuzeće za tu rutu jer [povjerljivo].

(211) To znači da nije moguće odobriti izuzeće samo za tu rutu jer se ne može isključiti mogućnost da se zajedničke nabave službeno provedene za tu rutu i izuzete iz primjene Direktive dodijele drugim rutama na kojima nema izravne izloženosti tržišnom natjecanju. Ovaj je zaključak dodatno potkrijepljen objašnjenjima u nastavku.

(212) Švedsko tijelo za tržišno natjecanje u svojem je mišljenju izričito istaknulo sljedeće: „mnogi ulazni podaci i usluge koje se nabavljaju zajednički su troškovi". ([48])

(213) [Povjerljivo].

(214) Podnositelj zahtjeva podnio je 4. lipnja 2020. novi podnesak kao objašnjenje zašto smatra da bi izuzeće za određeno polazište (npr. Stockholm) do određenog odredišta (npr. Göteborg) bilo moguće na temelju Direktive.

(215) Podnositelj zahtjeva tvrdi da se procjena kojom se utvrđuje primjenjivost članka 34. Direktive 2014/25/EU donosi u odnosu na djelatnost i referentno zemljopisno tržište te da se referentna tržišta u predmetnom slučaju protežu od polazišne točke do odredišne točke.

(216) Podnositelj zahtjeva u istom dopisu tvrdi sljedeće: „Dakle, metodologija kojom se procjenjuje je li pojedina ruta izravno izložena tržišnom natjecanju potpuno je ista kao na nacionalnoj razini. Štoviše, procjena tržišnog natjecanja na razini pojedinačnih ruta sastavni je element procjene tržišnog natjecanja na nacionalnoj razini." ([49]).

(217) [Povjerljivo].

(218) Kao što je navedeno u uvodnoj izjavi 216., budući da je Komisija utvrdila da je od pet najvažnijih ruta samo jedna [povjerljivo] izravno izložena tržišnom natjecanju, ne može se odobriti izuzeće na nacionalnoj razini.

(219) Komisija podsjeća da je svrha analize tržišnog natjecanja na temelju članka 34. Direktive 2014/25/EU utvrditi relevantnost primjene pravila o javnoj nabavi, kao što je objašnjeno u uvodnoj izjavi 15. Uzimajući u obzir činjenicu da se nabava provodi zajednički, ne može se pretpostaviti da razina tržišnog natjecanja na ruti kao što je Göteborg–Malmö koja je [povjerljivo] za podnositelja zahtjeva utječe na njegovu nabavu. Nadalje, podnositelj zahtjeva nije naveo ni jedan primjer nabave specifične samo za tu rutu.

(220) Naposljetku, ako Komisija odobri izuzeće samo za rutu Göteborg-Malmö, u prethodno opisanim okolnostima postojao bi znatan rizik da se velik dio nabave službeno provedene za tu rutu i izuzete iz odredbi Direktive učinkovito upotrijebi za druge rute na kojima ne postoji izravna izloženost tržišnom natjecanju.

([47]) Podnesak podnositelja zahtjeva od 4. svibnja 2020., točka 30.
([48]) Stajalište Švedskog tijela za tržišno natjecanje, str. 11.
([49]) Podnesak podnositelja zahtjeva od 4. lipnja 2020., točka 15.

(221) Komisija usto napominje da ni Švedsko tijelo za tržišno natjecanje nije predložilo izuzeće na osnovi pojedinačnih ruta.

Zaključak

(222) Za potrebe ove Odluke i ne dovodeći u pitanje primjenu prava tržišnog natjecanja, rezultate analize tržišta iz uvodnih izjava od 68. do 221. treba smatrati pokazateljima činjenice da pružanje komercijalnih usluga željezničkog prijevoza nije izloženo tržišnom natjecanju u smislu članka 34. Direktive 2014/25/EU. Slijedom navedenoga, treba utvrditi da se Direktiva 2014/25/EU i dalje primjenjuje na ugovore kojima je namjena omogućiti obavljanje te djelatnosti u Švedskoj.

4.3. *ZAVRŠNE NAPOMENE*

(223) Ova se Odluka temelji na pravnom i činjeničnom stanju od prosinca 2019. do lipnja 2020., na informacijama koje su dostavili podnositelj zahtjeva, Švedska agencija za promet i Švedsko tijelo za tržišno natjecanje te na javno dostupnim informacijama.

(224) S obzirom na to da bi usluge povezane s komercijalnim uslugama željezničkog prijevoza putnika i dalje trebale podlijegati Direktivi 2014/25/EU, napominje se da bi s ugovorim o javnoj nabavi kojima je obuhvaćeno više djelatnosti trebalo postupati u skladu s člankom 6. te direktive. To znači da je, ako naručitelj sudjeluje u „mješovitoj" javnoj nabavi, odnosno javnoj nabavi namijenjenoj za podršku obavljanja djelatnosti izuzetih iz primjene Direktive 2014/25/EU i djelatnosti koje nisu izuzete iz primjene te direktive, potrebno uzeti u obzir djelatnosti za koje je ugovor prvenstveno namijenjen. U slučaju takve mješovite javne nabave, kojoj je svrha prvenstveno podržavanje djelatnosti koje nisu izuzete, primjenjuju se odredbe Direktive 2014/25/EU. Ako je objektivno nemoguće utvrditi kojoj je djelatnosti ugovor prvenstveno namijenjen, ugovor se dodjeljuje u skladu s pravilima navedenima u članku 6. stavku 3. Direktive 2014/25/EU,

DONIJELA JE OVU ODLUKU:

Članak 1.

Direktiva 2014/25/EU ne primjenjuje se na ugovore koje dodijele naručitelji, a kojima je namjena omogućiti djelatnosti povezane s pružanjem usluga željezničkog prijevoza putnika na temelju ugovora o obvezi pružanja javne usluge na državnom području Švedske.

Članak 2.

Direktiva 2014/25/EU nastavlja se primjenjivati na ugovore koje dodijele naručitelji, a kojima je namjena omogućiti djelatnosti povezane s pružanjem komercijalnih usluga željezničkog prijevoza putnika na državnom području Švedske.

Članak 3.

Ova je Odluka upućena Kraljevini Švedskoj.

Sastavljeno u Bruxellesu 2. srpnja 2020.

Za Komisiju
Thierry BRETON
Član Komisije