HATÁROZATOK

A BIZOTTSÁG (EU) 2020/1193 VÉGREHAJTÁSI HATÁROZATA

(2020. július 2.)

a 2014/25/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv 34. cikkének a svédországi vasúti személyszállítás tekintetében való alkalmazhatóságáról

(Csak a svéd nyelvű szöveg hiteles)

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel a vízügyi, energiaipari, közlekedési és postai szolgáltatási ágazatban működő ajánlatkérők beszerzéseiről és a 2004/17/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2014. február 26-i 2014/25/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvre ([1]) és különösen annak 35. cikke (3) bekezdésére,

a közbeszerzési tanácsadó bizottsággal folytatott konzultációt követően,

mivel:

1. TÉNYÁLLÁS

1.1. *A KÉRELEM*

(1) 2019. december 13-án az SJ AB (a továbbiakban: kérelmező) a 2014/25/EU irányelv 35. cikkének (1) bekezdése alapján kérelmet (a továbbiakban: kérelem) nyújtott be a Bizottsághoz. A kérelem megfelel az (EU) 2016/1804 bizottsági végrehajtási határozat 1. cikke (1) bekezdésének ([2]).

(2) A kérelem a svédországi vasúti személyszállításra – nevezetesen a 2014/25/EU irányelv 11. cikkével összhangban a hálózatok üzemeltetésével kapcsolatos tevékenységnek minősülő vasúti személyszállításra – vonatkozik, és nem hivatott kiterjedni a regionális tömegközlekedési hatóságok, a nemzeti tömegközlekedési hatóságok vagy más hatóságok beszerzéseire ([3]).

(3) Svédország a közüzemi ágazatok közbeszerzéseiről szóló törvénye 3. fejezetének 24. szakasza ([4]) értelmében az ajánlatkérő kérelmet nyújthat be a 2014/25/EU irányelv 34. cikke szerint. A kérelmező a 2014/25/EU irányelv 4. cikkének (2) bekezdése szerinti ajánlatkérő, és lakossági szolgáltatást nyújtó hálózatok üzemeltetésével kapcsolatos tevékenységet folytat a vasúti közlekedés terén, az irányelv 11. cikke értelmében.

(4) A kérelemhez csatolták két független, az érintett tevékenység esetében illetékes nemzeti hatóság – a svéd közlekedési hivatal és a svéd versenyhivatal – megindokolt és alátámasztott álláspontját. Ezek az álláspontok részletesen elemzik a 2014/25/EU irányelv 34. cikke (1) bekezdésének az érintett tevékenységekre vonatkozó alkalmazhatóságának feltételét az említett cikk (2) és (3) bekezdésének megfelelően. A 2014/25/EU irányelv IV. melléklete 1. bekezdésének b) pontja értelmében mivel a piacra történő szabad belépést nem lehet feltételezni az adott irányelv 34. cikk (3) bekezdésének első albekezdése alapján, a Bizottságnak 130 munkanapon belül végrehajtási határozatban kell rendelkeznie a kérelemről. Az eredeti határidő 2020. július 3-án jár le ([5]).

([1]) HL L 94., 2014.2.28., 243. o.

([2]) A Bizottság (EU) 2016/1804 végrehajtási határozata (2016. október 10.) a vízügyi, energiaipari, közlekedési és postai szolgáltatási ágazatban működő ajánlatkérők beszerzéseiről szóló 2014/25/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv 34. és 35. cikke alkalmazásának részletes szabályairól (HL L 275., 2016.10.12., 39. o.).

([3]) Lásd a kérelem 30. bekezdését.

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

([5]) HL C 53., 2020.2.17., 11. o.

(5) A Bizottság két konferenciahívást tartott a kérelmező képviselőivel 2020. március 30-án és 2020. május 29-én, ezenfelül a kérelmező 2020. május 4-én és június 4-én további beadványokat nyújtott be.

1.2. *A KÉRELMEZŐ*

(6) A kérelmező állami vállalat, 100 %-ban a svéd állam tulajdona. 2001-ben alapították a korábbi állami tulajdonú vasúti társaság, az Affärsverket Statens Järnvägar szétválasztásának és privatizálásának eredményeképp létrejövő hat divízió egyikeként. A kérelmező a vasúti személyszállítási szektorban folytat tevékenységet.

(7) 2018-ban a beszámolója szerint 31,8 millió utat bonyolított le ([6]), és napi 1200 járatot indított összesen 284 állomásról ([7]). Főként Svédországon belül üzemel, de Oslóba, Haldenbe, Narvikba és Koppenhágába is indít járatokat.

(8) A kérelmező üzleti modellje két pillérre épül: kereskedelmi vasúti szolgáltatások nyújtása saját márkaneve alatt, valamint a regionális és nemzeti állami közlekedési hatóságok által beszerzett vasúti szolgáltatások nyújtása saját márkaneve vagy a beszerző hatóság márkaneve alatt ([8]).

(9) A népességnövekedésnek és az urbanizációnak, a deregulációnak és a nemzetközivé válásnak, továbbá a növekvő környezettudatosságnak köszönhetően Svédországban egyre népszerűbb a vasúti közlekedés. Az utaskilométerek számát tekintve az előző évekhez képest a forgalom 2 %-kal növekedett 2018-ban ([9]).

2. **JOGI KERET**

(10) A 2014/25/EU irányelv az utazóközönség számára vasúton, automatikus rendszerekkel, villamossal, trolibusszal, busszal vagy drótkötélpályán való szállítás terén szolgáltatást nyújtó hálózatok biztosításával vagy üzemeltetésével kapcsolatos tevékenységek gyakorlása vonatkozó szerződések odaítélése vonatkozik, az adott irányelv 34. cikke értelmében mentességet élvező tevékenységek kivételével.

(11) A 2014/25/EU irányelv 34. cikke előírja, hogy az irányelvben említett bármely tevékenység folytatására irányuló szerződések nem tartoznak az irányelv hatálya alá, ha abban a tagállamban, ahol a szerződést teljesítik, a tevékenység közvetlen módon ki van téve a versenynek olyan piacokon, amelyekre a belépés nem korlátozott. A versenynek való közvetlen kitettséget objektív szempontok alapján kell értékelni, figyelembe véve az érintett ágazat egyedi jellemzőit ([10]). Ezt az értékelést azonban korlátozza az alkalmazandó határidők rövidsége, és az, hogy a Bizottság számára hozzáférhető információkon kell alapulnia – vagy a már meglévő forrásokból, vagy a 35. cikk alkalmazásával összefüggésben nyert információkból –, ami nem egészíthető ki időigényesebb módszerekkel, ideértve különösen az érintett gazdasági szereplők körében végzett közvélemény-kutatást ([11]).

(12) A piacra való belépés akkor minősül szabadnak, ha a tagállam végrehajtotta és alkalmazza az adott ágazatot vagy annak egy részét megnyitó, megfelelő uniós jogszabályokat. E jogszabályokat a 2014/25/EU irányelv III. melléklete tartalmazza. A belföldi vasúti szolgáltatások vonatkozásában a kérdéses melléklet nem tartalmaz semmilyen, ezt az ágazatot liberalizáló jogszabályt. Következésképpen a 2014/25/EU irányelv 34. cikkének (3) bekezdése értelmében a piacra történő szabad belépést nem lehet feltételezni, azt *ténylegesen* és *jogilag* bizonyítani kell.

(13) A versenynek való közvetlen kitettséget több mutató alapján kell értékelni, amelyek közül önmagában egyik sem feltétlenül döntő. A jelen határozat által érintett piac tekintetében figyelembe veendő kritérium a piaci részesedés – olyan más tényezők mellett, mint például a belépési korlátok vagy az intermodális ([12]) verseny.

([6]) A kérelmező 2018. évi éves jelentése, 4. o.
([7]) A kérelmező 2018. évi éves jelentése, 30. o.
([8]) A kérelmező 2018. évi éves jelentése, 22. o.
([9]) A kérelmező 2018. évi éves jelentése, 21. o.
([10]) 2014/25/EU irányelv (44) preambulumbekezdés.
([11]) *Ugyanott*.
([12]) A vasúttól eltérő közlekedési módok, azaz jelen esetben főleg az autóbusz- és a légi közlekedés által képviselt verseny.

(14) Ez a határozat nem érinti a versenyszabályok és az uniós jog más területeinek alkalmazását. Mindenekelőtt a versenynek való közvetlen kitettségnek a 2014/25/EU irányelv 34. cikke szerinti értékelésénél használt kritériumok és módszerek nem szükségképpen azonosak azokkal, amelyeket az Európai Unió működéséről szóló szerződés 101. vagy 102. cikke, illetve a 139/2004/EK tanácsi rendelet ([13]) alapján végzett értékeléskor kell alkalmazni, ahogy azt a Törvényszék megerősítette ([14]).

(15) E határozat célja annak megállapítása, hogy a kérelemmel érintett szolgáltatások ki vannak-e téve olyan mértékű versenynek (olyan piacokon, amelyekre a belépés a 2014/25/EU irányelv 34. cikke értelmében nem korlátozott), amely biztosítja, hogy a 2014/25/EU irányelvben meghatározott részletes beszerzési szabályok jelentette fegyelem hiányában is átlátható, megkülönböztetéstől mentes módon történjen az érintett tevékenységek folytatására irányuló beszerzés, olyan kritériumok alapján, amelyek lehetővé teszik a beszerzők számára az általánosságban gazdaságilag legelőnyösebb megoldás azonosítását.

3. **ÉRTÉKELÉS**

3.1. *KORLÁTLAN BELÉPÉS A PIACRA*

(16) A piacra való belépés akkor minősül korlátlannak, ha az érintett tagállam végrehajtotta és alkalmazza az adott ágazatot vagy annak egy részét megnyitó, megfelelő uniós jogszabályokat. E jogszabályokat a 2014/25/EU irányelv III. melléklete tartalmazza. A vasúti szolgáltatások vonatkozásában a melléklet a vasúti árufuvarozás és a nemzetközi vasúti személyszállítás tekintetében megjelöli az Európai Parlament és Tanács 2012/34/EU irányelvét ([15]), a nemzeti személyszállításra vonatkozóan azonban nem tartalmaz bejegyzést. Következésképpen a piacra való szabad belépést *ténylegesen* és *jogilag* bizonyítani kell.

(17) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/2370 irányelve ([16]) kiterjeszti a vasúti szektor liberalizációját a belföldi vasúti szolgáltatásokra.

(18) Svédország még nem ültette át teljes mértékben ([17]) az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/2370 irányelvét a nemzeti jogba, nevezetesen a vasúti törvénybe ([18]).

(19) A Bizottság 2019 januárjában felszólító levelet küldött Svédországnak az (EU) 2016/2370 irányelv részleges átültetése miatt indított 2019/0087. sz. kötelességszegési eljárással kapcsolatban. 2019. május 17-én Svédország bejelentette a szóban forgó irányelvvel kapcsolatos tizenkettedik átültető intézkedését, azt állítva, hogy elvégezte az átültetést. 2019. december 13-án (a kérelem beérkezésének napján) és 2020 júniusáig bezárólag azonban az ügy még folyamatban volt.

(20) A kérelemhez csatolt álláspontban ([19]) a svéd közlekedési hivatal megvizsgálta, hogy a vonatkozó piacra jutás *ténylegesen* és *jogilag* is szabad-e, és megállapította, hogy igen.

(21) A *jogi értelemben vett* szabad piacra jutást illetően Svédország kiterjesztette a 2012/34/EU irányelvet átültető nemzeti rendelkezéseit, hogy szabad piacra jutást biztosítson a belföldi vasúti személyszállítás esetében is. Az ilyen típusú közlekedési műveletek ezért a svéd vasúti törvény [2004:519] hatálya alá tartoznak.

(22) A svéd közlekedési hivatal ebben az összefüggésben való meghatározása értelmében a vasúti törvény előírja a pályahálózat-működtetők számára, hogy az infrastruktúra-kapacitást versenysemleges és megkülönböztetéstől mentes módon osszák el a vasúti társaságok között.

([13]) A Tanács 139/2004/EK rendelete (2004. január 20.) a vállalkozások közötti összefonódások ellenőrzéséről (az EK összefonódás-ellenőrzési rendelete) (HL L 24., 2004.1.29., 1. o.).

([14]) A T-463/14 sz., *Österreichische Post AG kontra Bizottság* ügyben 2016. április 27-én hozott ítélet, EU:T:2016:243, 28. pont. Lásd még a 2014/25/EU irányelv (44) preambulumbekezdését.

([15]) Az Európai Parlament és a Tanács 2012/34/EU irányelve (2012. november 21.) az egységes európai vasúti térség létrehozásáról (HL L 343., 2012.12.14., 32. o.).

([16]) Az Európai Parlament és a Tanács (EU) 2016/2370 irányelve (2016. december 14.) a 2012/34/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvnek a belföldi vasúti személyszállítási szolgáltatások piacának megnyitása és a vasúti infrastruktúra irányítása tekintetében történő módosításáról (HL L 352., 2016.12.23., 1. o.).

([17]) A svéd versenyhivatal álláspontja, 4. o.

([18]) Vasúti törvény (2004:519).

([19]) A svéd közlekedési hivatal álláspontja, 2. o.

(23) Mi több, a vasúti törvényből (6. fejezet, 5. szakasz) kiderül, hogy a 2012/34/EU irányelv 27. cikk (2) bekezdése értelmében a rendelkezésre álló infrastruktúrával, az infrastruktúrához való hozzáférés és az infrastruktúra használatának feltételeivel, valamint az infrastruktúra-kapacitás elosztásának folyamatával és kritériumaival kapcsolatos információkat közzé kell tenni a hálózati üzletszabályzatban.

(24) Megállapítható tehát, hogy a *jogi értelemben vett* szabad piacra jutás feltételei teljesülnek.

(25) Ami pedig a *tényleges* szabad piacra jutást illeti, a Bizottság megállapítja, hogy a versenytársak 1990 óta fokozatosan lépnek be a svéd vasúti piacra. Jelenleg a kérelmezőn kívül 15 társaság folytat tevékenységet a belföldi vasúti személyszállítási piacon.

(26) A vonatkozó nemzeti jogszabályok és a svéd közlekedési hivatal álláspontjának jogi elemzése alapján a Bizottság megállapítja, hogy bár a 2019/0087. sz. kötelességszegési eljárásban megfogalmazott aggályok egy része jelenleg is fennáll, e határozat alkalmazásában – és a kötelezettségszegési eljárás sérelme nélkül – a piacra lépés *ténylegesen* és *jogilag* szabadnak tekintendő.

3.2. *A VERSENY ÉRTÉKELÉSE*

3.2.1. A TERMÉKPIAC MEGHATÁROZÁSA

(27) Az egyesülésekkel kapcsolatos korábbi döntéshozatali gyakorlatában ([20]) a Bizottság megállapította, hogy célszerű lehet a közszolgáltatási kötelezettség keretében nyújtott vasúti személyszállítási szolgáltatások piacát és a kereskedelmi üzemeltetésű vasúti személyszállítási szolgáltatások piacát két elkülönült piacnak tekinteni. A megkülönböztetés oka, hogy a közszolgáltatási kötelezettségről szóló szerződések keretében üzemeltetett közlekedési szolgáltatásokra jellemző a piacért folytatott verseny, amely esetében a vasúti társaságok az ahhoz való jogért versenyeznek, hogy egy adott útvonalon közlekedési szolgáltatásokat nyújthassanak, míg a kereskedelmi közlekedési szolgáltatások esetében a verseny a piacon zajlik, ami azt jelenti, hogy a vasúti társaságok az utasokért versenyeznek.

(28) E határozat alkalmazásában az útvonal fogalmát úgy kell értelmezni, hogy az magában foglal minden, az adott útvonal bármely két állomása közötti utat (azaz az adott útvonalon található bármely két pont összes lehetséges kombinációját). Ehhez hasonlóan az alútvonal fogalma egy útvonal egy szakasza, amely magában foglal minden, az adott alútvonal állomásai közötti lehetséges utat (azaz az adott alútvonalon található bármely két pont összes lehetséges kombinációját). A közvetlen utazás fogalma alatt az egy adott útvonal két célállomása között történő (point-to-point) utazás értendő.

(29) A kérelmező különbségtételt javasol e két, a (27) preambulumbekezdésben említett piac között.

(30) Álláspontjában mind a svéd versenyhivatal, mind a svéd közlekedési hivatal egyetért ([21]) ezzel a megkülönböztetéssel.

3.2.1.1. ***Közszolgáltatási kötelezettségről szóló szerződések keretében nyújtott vasúti személyszállítási szolgáltatások***

(31) A közszolgáltatási kötelezettségről szóló szerződések versenypályázati eljárások keretében vagy közvetlen odaítéléssel nyerhetők el. A folyamat során az ajánlatkérő egy adott terület, illetve egy vagy több meghatározott útvonal vasúti személyszállítási szolgáltatásainak üzemeltetéséről szóló szerződést ítél oda egy ajánlattevőnek.

(32) A regionális és régióközi közszolgáltatási kötelezettségről szóló szerződéseket a regionális tömegközlekedési hatóságok pályáztatják meg, míg a svéd közlekedési hivatal a Stockholm és Észak-Svédország között közlekedő, támogatott éjszakai vonatok pályázati eljárását folytatja le.

(33) A svéd közlekedési hivatal jelzi ([22]), hogy a vonatokat az ajánlatkérők biztosítják, és a karbantartásukért is ők felelősek.

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

([21]) A svéd versenyhivatal álláspontja, 7. o., valamint a svéd közlekedési hivatal álláspontja, 2. o.

([22]) A svéd közlekedési hivatal véleménye, 5. o.

(34) E határozat értékelésének alkalmazásában és a versenyjog alkalmazásának sérelme nélkül a Bizottság úgy ítéli meg, hogy az első érintett piac a közszolgáltatási kötelezettségekről szóló szerződés keretében nyújtott vasúti személyszállítási szolgáltatások piaca, ahol „a piacért" folyik verseny.

3.2.1.2. ***Kereskedelmi üzemeltetésű vasúti személyszállítási szolgáltatások***

(35) A kérelmező azzal érvel, hogy Svédországban elviekben bármely üzemeltető kínálhat kereskedelmi üzemeltetésű vasúti személyszállítási szolgáltatásokat, és ezek a szolgáltatások bármilyen útvonalat lefedhetnek.

(36) A kérelmező álláspontja szerint a kereskedelmi üzemeltetésű útvonalakon versenyre kényszerül a közszolgáltatási kötelezettségeket teljesítő üzemeltetőkkel.

(37) A Bizottság értelmezése szerint azonban a kereskedelmi üzemeltetésű vasúti személyszállítási szolgáltatások általában távolsági közlekedési szolgáltatások. E körülmények között valószínű, hogy a távolsági vasúti személyszállítási szolgáltatásokat nyújtó, közszolgáltatási kötelezettségeket teljesítő üzemeltetők versenyeznek az utasokért a kereskedelmi üzemeltetésű vasúti személyszállítási szolgáltatásokkal. Ennek oka, hogy a keresleti oldalon a közszolgáltatási kötelezettségekről szóló szerződés keretében üzemeltetett és a kereskedelmi üzemeltetésű vasúti személyszállítási szolgáltatások felcserélhetők. Ugyanakkor talán kevésbé egyértelmű, hogy a közszolgáltatási kötelezettségeket teljesítő üzemeltetők, amelyek regionális vasúti személyszállítási szolgáltatásokat nyújtanak, versenyben állnak a kereskedelmi üzemeltetésű vasúti személyszállítási szolgáltatásokkal. Döntéshozatali gyakorlatában a Bizottság megállapította ([23]), hogy a regionális (rövid távú) és a távolsági vasúti személyszállítási szolgáltatások két különálló piacot képviselnek, főként a forgalom eltérő tulajdonságai, többek között a különböző gyakoriság és az eltérő megállók miatt.

(38) [Bizalmas] ([24]).

(39) Ebben az esetben azonban a Bizottság úgy véli, hogy a piac meghatározása nyitva hagyható, figyelemmel arra, hogy az értékelés eredménye mindkét esetben (azaz akár a közszolgáltatási kötelezettség keretében nyújtott távolsági és regionális vasúti szolgáltatásokkal is egy piachoz tartozónak tekinti a kereskedelmi üzemeltetésű vasúti szolgáltatásokat, akár csak a közszolgáltatási kötelezettség keretében nyújtott távolsági vasúti szolgáltatásokkal egy piachoz tartozónak tekinti őket) ugyanaz.

(40) A kereskedelmi szolgáltatások esetében ugyanakkor fontos tisztázni, figyelembe veendő-e az intermodális verseny, és ha igen, milyen mértékben. A kérelmező állítása szerint a vasúti üzemeltetők közötti verseny elegendő annak megállapításához, hogy a kereskedelmi üzemeltetésű vasúti személyszállítási szolgáltatások közvetlen versenynek vannak kitéve, és nem szükséges az intermodális verseny felmérése ([25]). Ebben az esetben azonban nem hagyható nyitva a piac pontos meghatározásának kérdése, ahogyan azt a kérelmező javasolja, mivel egyes útvonalak esetében a kérelmező piaci részesedése jelentős piaci erőre utal (amennyiben csak a vasúti közlekedést vesszük figyelembe), ezért a kérelmező képes a versenytársaitól függetlenül eljárni.

(41) Az intermodális verseny tekintetében a Bizottság a múltban megállapította ([26]), hogy az egyéb közlekedési módok különálló piacnak minősülnek. Ez azonban végső soron empirikus kérdés, és más esetekben a Bizottság nyitva hagyta a meghatározást ([27]).

(42) Az egyéb közlekedési módok által gyakorolt versenykényszer további elemzésre került menetidő, árak, kényelem és elérhetőség szempontjából. Általános megjegyzésként a Bizottság megállapítja, hogy a légi közlekedés által gyakorolt versenykényszer az összes útvonal vagy alútvonal esetében nem, hanem kizárólag a végpontok közötti közlekedés esetében vélelmezhető, ezért figyelembe veszi a végpontok közötti közlekedés gazdasági jelentőségét. Mi több, a versenyjogi értékelés alapján az egyéb közlekedési módok általában nem helyettesíthetők a kereskedelmi üzemeltetésű vasúti személyszállítási szolgáltatásokkal (lásd a 3.2.3.2. pontot).

([23]) AT.39678. sz., *Deutsche Bahn I* ügy és AT.39731. sz., *Deutsche Bahn II* ügy, 33. pont; M.5855. sz., *DB/Arriva* ügy, 126–130. pont.
([24]) Bizalmas információ.
([25]) A kérelem 39. bekezdése.
([26]) AT.39678. sz., *Deutsche Bahn I* ügy és AT.39731. sz., *Deutsche Bahn II* ügy, 33. pont; M.2446. sz., *Govia/Connex South Central* ügy, 13. pont; M.5855. sz., *DB/Arriva* ügy, 137–140. pont; M.5557. sz., *SNCF-P/CDPQ/KEOLIS/EFFIA* ügy, 32–36. pont.
([27]) Lásd az M.6150. sz., *Veolia Transport/Trenitalia/JV* ügy 26–34. pontját; M.5655. sz., *SNCF/LCR/Eurostar* ügy, 29. pont; M.7011. sz., *SNCF/SNCB/Thalys* ügy, 66–69. pont; M.4797. sz., *Govia/West Midlands Utas Rail Franchise* ügy, 12. pont.

(43) E határozat értékelésének alkalmazásában és a versenyjog alkalmazásának sérelme nélkül a Bizottság úgy ítéli meg, hogy az érintett piac a kereskedelmi üzemeltetésű vasúti személyszállítási szolgáltatások piaca, ahol „a piacon" folyik verseny. E határozat alkalmazásában a piac magában foglalja a közszolgáltatási kötelezettség keretében nyújtott távolsági vasúti személyszállítási szolgáltatásokat is. A Bizottság nyitva hagyja azt a kérdést, hogy a közszolgáltatási kötelezettségről szóló szerződés keretében üzemeltetett regionális vasúti személyszállítási szolgáltatások az adott piac részét képezik-e.

3.2.2. A FÖLDRAJZI PIAC MEGHATÁROZÁSA

3.2.2.1. ***A közszolgáltatási kötelezettségről szóló szerződések keretében nyújtott vasúti személyszállítási szolgáltatások piaca***

(44) Korábbi határozataiban a Bizottság nemzeti szinten határozta meg ([28]) ezt a piacot.

(45) A piac kérelmező által javasolt meghatározása megfelel a Bizottság gyakorlatának.

(46) A svéd versenyhivatal szintén egyetért ezzel a megközelítéssel.

(47) E határozat értékelésének alkalmazásában és a versenyjog alkalmazásának sérelme nélkül a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a közszolgáltatási kötelezettségről szóló szerződés keretében nyújtott vasúti személyszállítási szolgáltatások piacának földrajzi kiterjedése országos.

3.2.2.2. ***A kereskedelmi üzemeltetésű vasúti személyszállítási szolgáltatások piaca***

(48) A vasúti személyszállítási szolgáltatásokkal kapcsolatos korábbi trösztellenes és egyesülésekre vonatkozó döntéshozatali gyakorlatában a piaci verseny elemzésekor a Bizottság a teljes nemzeti vasúthálózat szintjén, ([29]) egy útvonal szintjén, ([30]) vagy egy kiindulási hely és egy célállomás közötti út szintjén ([31]) határozta meg a földrajzi piacot, az egyes esetek sajátosságaitól, valamint attól függően, melyik szinten hasonlóak vagy kellően egységesek a versenyfeltételek.

(49) A kérelmező állítása szerint a piac kiindulási helytől célállomásig tartó útvonalak alapján van felosztva, mivel a versenyfeltételek útvonalanként jelentős mértékben eltérhetnek egymástól. A kérelmező a piacmeghatározás kérdésének nyitva hagyását javasolja, mivel véleménye szerint a versenynek való kitettséget szélesebb kontextusba helyezve kell értékelni, hiszen a vasúti üzemeltetők költségei sem két célállomás közötti alapon, hanem tágabb viszonylatban kerülnek meghatározásra. Tekintettel a két meghatározott pontot összekötő útvonalakon alapuló piacok magas számára, és mivel lehetetlen lenne megvizsgálni az összes piacot, a kérelmező az öt legfontosabb Svédországi útvonal (Stockholm–Malmö [–Koppenhága], Stockholm–Göteborg, Göteborg–Malmö, Stockholm–Sundsvall–Umeå és Stockholm–Karlstad [–Oslo]) elemzését javasolja.

(50) [Bizalmas].

(51) [Bizalmas].

(52) [Bizalmas].

(53) A Bizottság megjegyzi, hogy vannak arra utaló jelek, hogy a kereskedelmi üzemeltetésű vasúti személyszállítási szolgáltatások svédországi piaca nemzeti szinten is meghatározható. Először is a szabályozási keret (például a vasúti társaságok üzemeltetésének követelményei) országos szintű. Ezért tehát feltételezhető, hogy a versenyfeltételek bizonyos mértékig egységesek nemzeti szinten. Ezenfelül egyes szolgáltatók (például a kérelmező vagy a Transdev) különböző svédországi útvonalakon állnak egymással versenyben, és vonataikat valószínűleg különböző svédországi útvonalakon tudják elindítani. Harmadrészről pedig a vasúti hálózat sajátosságait is figyelembe kell venni. A hálózati hatások, azaz a különböző útvonalak közötti kapcsolatok által generált további forgalom megléte például kifejezetten a nemzeti szintű piac fennállására utal.

([28]) Az M.5855. sz., DB/Arriva ügy (2010. augusztus 11.) 72. pontja.
([29]) COMP AT.39678. sz. és AT.39731. sz. ügy, 34. és 35. pont; M.5855. sz. ügy, 159. és 160. pont.
([30]) M.*7011. sz., SNCF/SNCB/Thalys JV* ügy, 41–46. pont.
([31]) M.7897. sz., *Arriva/Rail Noth/Northern Francise*, ügy, 19–23. pont.

(54) A fentiek fényében, e határozat értékelésének alkalmazásában és a versenyjog alkalmazásának sérelme nélkül a Bizottság nyitva hagyja azt a kérdést, hogy a kereskedelmi üzemeltetésű vasúti személyszállítási szolgáltatások földrajzi kiterjedése országos-e, vagy az egyes útvonalakhoz kapcsolódik-e, mivel a Bizottság következtetésére a piac két lehetséges földrajzi meghatározása közül egyik sem volt hatással.

(55) A két célállomás közötti közlekedésen alapuló piacmeghatározást azonban kizárja, mivel – ahogy a kérelmező és a svéd versenyhivatal kifejtette ([32]) – a két meghatározott pontot összekötő útvonalon fennálló versenykényszert lehetetlen lenne értékelni.

3.2.3. PIACELEMZÉS

3.2.3.1. ***A közszolgáltatási kötelezettségről szóló szerződések keretében nyújtott vasúti személyszállítási szolgáltatások piaca***

(56) A közszolgáltatási kötelezettségről szóló szerződések versenypályázatok keretében vagy közvetlen odaítéléssel nyerhetők el. Svédországban a közszolgáltatási kötelezettségről szóló szerződések általában pályázati eljárás keretében kerülnek odaítélésre, így a közvetlen odaítélés a kivétel a szabály alól.

(57) A kérelmező bemutatta ([33]) a 2009 óta odaítélt közszolgáltatási kötelezettségről szóló szerződések listáját. A 20 felsorolt szerződés közül hármat ítéltek oda közvetlenül. Érték tekintetében a közvetlenül odaítélt szerződések az összes odaítélt közszolgáltatási kötelezettségről szóló szerződésnek mindössze [bizalmas] teszik ki. A többi szerződést versenypályázat keretében ítélték oda. Megállapítható, hogy az Arriva, a Transdev, a Vy és az MTR – a kérelmezővel együtt – rendszeres ajánlattevő. A pályázati eljárások többségében 2 és 4 közötti ajánlattevő vesz részt, és az esetek többségében a nyertes nem egyezik meg a meglévő szolgáltatóval.

(58) A versenypályázat útján odaítélt 17 közszolgáltatási kötelezettségről szóló szerződés közül a kérelmező 11-re tett ajánlatot, és 6-ot nyert el (54 %-os sikerességi arány). A többi versenytárs teljesítményére az alábbi (nyertes ajánlat/benyújtott ajánlat) arányok jellemzők: az Arriva esetében 4/7, a Transdev esetében 2/9, a Keolis esetében 0/4, a Vy esetében 3/8 és az MTR esetében 1/2. A kérelmező sikerességi aránya tehát átlagosnak mondható.

(59) Bevétel tekintetében a kérelmező az összes közszolgáltatási kötelezettségről szóló szerződésből [bizalmas] nyert el, érték alapján pedig [bizalmas].

(60) Összességében a kérelmező ([34]) a svédországi közszolgáltatási kötelezettségről szóló szerződések mérsékelt részét nyerte el [bizalmas]; a második és a harmadik legnagyobb üzemeltető részesedése [bizalmas] és [bizalmas]. A pályázatok vagy közvetlen odaítélés által érintett piacokon azonban a piaci részesedések kevésbé egyértelműen jelzik a verseny természetét.

(61) [Bizalmas].

(62) [Bizalmas]. Mi több, a 16 elnyert közszolgáltatási kötelezettségről szóló szerződés közül 11 megváltoztatta az üzemeltetőt a pályázati eljárás után. A 15 pályázati felhívásra, amelynek ajánlattevőivel kapcsolatban elérhetőek adatok, összesen 46 ajánlat került benyújtásra.

(63) A három felsorolt, közvetlenül odaítélt közszolgáltatási kötelezettségről szóló szerződésből jelenleg mindhárom ([35]) versenypályázati eljárás tárgyát képezi, amelyek lefolytatását követően új vállalatok nyerik el a szerződéseket és kezdik meg az üzemeltetést.

(64) [Bizalmas].

(65) A svéd versenyhivatal megállapítja ([36]), hogy a közszolgáltatási kötelezettségről szóló szerződések piaca – „a saját cégeknek közvetlenül odaítélt szerződések kivételével” – közvetlen versenynek van kitéve a 2014/25/EU irányelv 34. cikke értelmében.

([32]) A svéd versenyhivatal álláspontja, 11. o.
([33]) Kérelem, 6. ábra.
([34]) Kérelem, 2. ábra.
([35]) A kérelem 119. bekezdése.
([36]) A svéd versenyhivatal álláspontja, 11. o., valamint a svéd versenyhivatal álláspontjának 1. melléklete.

(66) A közszolgáltatási kötelezettségről szóló szerződések elnyeréséhez a vasúti üzemeltetőknek versenyképes ajánlatokat kell benyújtaniuk. Ez azt jelenti, hogy ha egy üzemeltető elnyer egy közszolgáltatási kötelezettségről szóló szerződést, az ajánlata korlátozza a magatartását. Következésképpen még a részletes uniós beszerzési szabályok jelentette fegyelem hiányában is átlátható, megkülönböztetéstől mentes módon történik a közszolgáltatási kötelezettségről szóló szerződés keretében végzett tevékenységek folytatására irányuló beszerzés, olyan kritériumok alapján, amelyek lehetővé teszik a közszolgáltatási kötelezettségeket teljesítő üzemeltetők számára az általánosságban gazdaságilag legelőnyösebb megoldás azonosítását.

(67) E határozat alkalmazásában és a versenyjog vagy az uniós jog más területeinek sérelme nélkül úgy kell tekinteni, a fent ismertetett tényezők azt jelzik, hogy a vasúti személyszállítási szolgáltatások közszolgáltatási kötelezettségről szóló szerződés keretében történő nyújtásának tevékenysége versenynek van kitéve.

3.2.3.2. ***A kereskedelmi üzemeltetésű vasúti személyszállítási szolgáltatások piaca***

Nemzeti szint

(68) A teljes piacon, amely a kereskedelmi üzemeltetésű vasúti személyszállítási szolgáltatásokra és a közszolgáltatási kötelezettségről szóló szerződések alapján biztosított vasúti személyszállítási szolgáltatásokra is kiterjed (beleértve a közszolgáltatási kötelezettségek keretében üzemeltetett regionális és távolsági vasúti személyszállítási szolgáltatásokat is), a kérelmező a bevételek alapján [bizalmas] piaci részesedéssel rendelkezett 2018-ban. Ugyanebben az évben a következő legnagyobb piaci szereplő [bizalmas] volt. A kérelmező piaci részesedése jelentős piaci erőre utal.

(69) A kereskedelmi üzemeltetésű vasúti személyszállítási szolgáltatások piacán (a közszolgáltatási kötelezettség keretében üzemeltetett távolsági vasúti személyszállítási szolgáltatásokat beleértve, de a közszolgáltatási kötelezettség keretében üzemeltetett regionális vasúti személyszállítási szolgáltatásokat nem) a kérelmező jóval nagyobb részesedéssel rendelkezik versenytársainál; ez a részesedés meglehetősen stabilnak mutatkozott a beszámolóban szereplő elmúlt három év során (2016–2018). A kérelmező 2018-ban [bizalmas] volt bevétel alapján és [bizalmas] az utaskilométerek száma alapján. A kérelmező piaci részesedése tehát a kereskedelmi üzemeltetésű vasúti személyszállítási szolgáltatások terén szintén jelentős piaci erőre utal.

(70) A Bizottság nyugtázza továbbá a belépési korlátok meglétét a kereskedelmi üzemeltetésű vasúti személyszállítási szolgáltatások piacán. Ezek a korlátok főleg a vasúti járműpark beszerzéséhez kapcsolódó magas beruházási költségek és a kapcsolódó gazdasági kockázatok, valamint a műszaki és szabályozási követelmények – például a vasúti járművek egy adott országban történő honosítása. [Bizalmas]. Ezek az érvek a piac földrajzi meghatározásától függetlenül érvényesek a kereskedelmi üzemeltetésű vasúti személyszállítási szolgáltatások piacára.

(71) Az intermodális versenyt illetően a megfigyelt árszint- és menetidőbeli különbségek fényében nem állapítható meg, hogy az autóbusz-közlekedés versenykényszert gyakorolna a kereskedelmi üzemeltetésű vasúti személyszállítási szolgáltatásokra, mint azt a lenti (93), (102), (120), (126), (149), (168), (174), (189) és (195) preambulumbekezdés is részletezi.

(72) A fent megvizsgált tényezők fényében a Bizottság a termékpiac meghatározásától függetlenül nem tudja azt a következtetést levonni, hogy a kereskedelmi üzemeltetésű vasúti személyszállítási szolgáltatások svédországi, országos szintű biztosításának tevékenysége közvetlen versenynek van kitéve a 2014/25/EU irányelv 34. cikkének (1) bekezdése értelmében.

Útvonalak szintjén

(73) Az útvonalak szintjén történő (a fent meghatározott öt útvonalra koncentráló) piacelemzés során a Bizottság először azt a versenyhelyzetet elemzi, amelyben (i) feltételezi, hogy a kereskedelmi üzemeltetésű vasúti szolgáltatások a közszolgáltatási kötelezettség keretében nyújtott távolsági és regionális vasúti szolgáltatásokkal versenyeznek az utasokért, és (ii) feltételezi, hogy a kereskedelmi üzemeltetésű vasúti személyszállítási szolgáltatások versenyben állnak a közszolgáltatási kötelezettség keretében nyújtott távolsági vasúti szolgáltatásokkal. Ezután azt is megvizsgálja, hogy a fenti útvonalakon elérhető egyéb közlekedési módok gyakorolnak-e versenykényszert, és ha igen, milyen mértékben.

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

(74) [Bizalmas].

(75) **A**. Amennyiben feltételezhető, hogy a kereskedelmi üzemeltetésű vasúti személyszállítási szolgáltatások versenyben állnak a közszolgáltatási kötelezettségekről szóló szerződések keretében nyújtott távolsági és regionális vasúti szolgáltatásokkal, a helyzetet az alábbi preambulumbekezdések ismertetik.

(76) Ezen az útvonalon a kérelmezőnek egy (kereskedelmi, végpontok közötti vasúti járatokat üzemeltető) versenytársa van, a Snälltåget (Transdev), amely 2009-ben lépett a piacra. A regionális közszolgáltatási kötelezettségeket teljesítő szolgáltatók különböző alútvonalakat üzemeltetnek.

(77) A Transdev napi két járatot indít, míg a kérelmező napi 15-öt (valamint az éjszakai vonatot, ezt azonban közszolgáltatási kötelezettségről szóló szerződés keretében teszi). A Transdev menetideje 4 óra 52 perc és 5 óra között alakul, míg a kérelmező menetideje nem haladja meg a 4 óra 33 percet. A Bizottság azt is megjegyzi, hogy a Transdev árai jóval alacsonyabbak a kérelmező árainál. Mi több, a Transdev járatai nem közlekednek Koppenhágáig; a kérelmező jelenleg az egyetlen üzemeltető, amelynek járatai Stockholmtól Koppenhágáig közlekednek ([37]).

(78) A kérelmező piaci részesedése jelentős piaci erőre utal ezen az útvonalon. [Bizalmas].

(79) [Bizalmas].

(80) [Bizalmas].

(81) [Bizalmas].

(82) [Bizalmas].

(83) [Bizalmas].

(84) [Bizalmas].

(85) [Bizalmas].

(86) [Bizalmas].

(87) A kérelmező és a svéd versenyhivatal jelzi, hogy 2020 tavaszán a FlixTrain napi két, kereskedelmi üzemeltetésű induló járattal tervezett piacra lépni a Stockholm–Malmö útvonal diszkont szegmensében. A Bizottság megjegyzi azonban, hogy a FlixTrain ezidáig láthatóan nem üzemeltet vonatokat ezen az útvonalon. Mi több, a Covid19-világjárvány miatt rendkívül bizonytalan, hogy a FlixTrain által potenciálisan gyakorolt versenyszempontú fenyegetés ténylegesen bekövetkezik-e a közeljövőben.

(88) **B**. A Bizottság megjegyzi, hogy amennyiben azt feltételezzük, hogy a kereskedelmi üzemeltetésű vasúti személyszállítási szolgáltatások kizárólag a közszolgáltatási kötelezettségekről szóló szerződések keretében nyújtott távolsági vasúti szolgáltatásokkal állnak versenyben, a kérelmezőnek csak egy versenytársa van – a kereskedelmi szolgáltatásokat nyújtó Transdev. Ezen az útvonalon nincsenek távolsági közszolgáltatási kötelezettséget teljesítő versenytársak. A kérelmező piaci pozíciója tehát még erősebb [bizalmas].

(89) Álláspontjában a svéd versenyhivatal megállapította, hogy „bár a kérdéses útvonalon a versenykényszer olyan mértékű, hogy a kérelmező nem képes teljes mértékben függetlenül eljárni az árazási gyakorlatában, a versenyhivatal véleménye szerint annak megállapításához, hogy az útvonal közvetlen versenynek van kitéve, nem elég jelentős” ([38]).

(90) A fent megvizsgált tényezők fényében, és csak a személyszállítás figyelembevételével a Bizottság egyik lehetséges termékpiaci konfiguráció esetében sem tudja azt a következtetést levonni, hogy a kereskedelmi üzemeltetésű vonatok üzemeltetésének tevékenysége a Stockholm–Malmö (–Koppenhága) útvonalon versenynek van kitéve.

([37]) Lásd a svéd versenyhivatal álláspontjának 13. oldalán a 3. pontot.
([38]) A svéd versenyhivatal álláspontja, 14. o.

Intermodális verseny – autóbusz-közlekedés

(91) A kérelmező becslése szerint a buszos és vasúti közlekedési szolgáltatások esetében az autóbuszos szolgáltatások intermodális piaci részesedése ezen az útvonalon [bizalmas].

(92) A Bizottság megjegyzi, hogy a busz menetideje legalább 9 óra (szemben a vonatok 5 óránál rövidebb menetidejével). A FlixBusnak napi két (közvetlen) járatot indít Malmőbe (valamint napi két közvetlen járatot Koppenhágába), az árai pedig 10-20 %-kal olcsóbbak a kérelmező (másodosztályú) jegyeinek áránál.

(93) A menetidőbeli különbségek fényében nem állapítható meg, hogy az autóbusz-közlekedés versenykényszert gyakorolna a kereskedelmi üzemeltetésű vasúti személyszállítási szolgáltatásokra ezen az útvonalon.

Intermodális verseny – légi közlekedés

(94) Három légitársaság kínál közvetlen repülőjáratot a stockholmi Arlanda (ARL) és Bromma (BRM) repülőterek, valamint az Öresund régió koppenhágai (CPH) és malmői (MMX) repterei között.

(95) Az Arlanda repülőtér Stockholm központjától 40 km-re található.

(96) Légi közlekedéssel a menetidő 1 óra 10 perc (Koppenhágába) és 1 óra (Malmőbe), míg a vasúti menetidő 4 óra 38 perc (Koppenhágába) és 4 óra 22 perc (Malmőbe).

(97) A Scandinavian Airlines System (SAS) napi nyolc közvetlen repülőjáratot indít Malmőbe (ARN–MMX) és 15-öt Koppenhágába (ARN-CPH).

(98) A Norwegian Air Shuttle ASA (Norwegian) napi hat járatot indít Koppenhágába (ARN–CPH).

(99) A BRA Sverige AB (BRA) napi 13 repülőjáratot indít Malmőbe (BMA–MMX).

(100) [Bizalmas].

(101) A Bizottság elemezte az útvonalon érvényes tényleges vonat- és repülőjegyárakat, valamint a kérelmező által rendelkezésre bocsátott vonatkozó információkat. Az STO–MMX és az STO–CPH útvonalon a repülőjegyek ára első és másodosztályon is majdnem a duplája a vonatjegyek árának, a Norwegian STO–CPH járatának kivételével.

(102) A megfigyelt árszint- és menetidőbeli különbségek fényében a Bizottság nem tudja levonni azt a következtetést, hogy a légi közlekedés versenykényszert gyakorolna a kereskedelmi üzemeltetésű vasúti személyszállítási szolgáltatásokra ezen az útvonalon.

Következtetések

(103) A fent megvizsgált tényezők fényében – és akár az intermodális versenyt is figyelembe véve – a Bizottság nem tudja azt a következtetést levonni, hogy a kereskedelmi üzemeltetésű vasúti szolgáltatások biztosításának tevékenysége a Stockholm–Malmö (–Koppenhága) útvonalon közvetlen versenynek van kitéve.

3.2.3.2.2. **Stockholm–Göteborg**

(104) [Bizalmas].

(105) **A**. Amennyiben feltételezhető, hogy a kereskedelmi üzemeltetésű vasúti szolgáltatások versenyeznek az utasokért a közszolgáltatási kötelezettségekről szóló szerződések keretében nyújtott távolsági és regionális vasúti szolgáltatásokkal, a helyzetet az alábbi preambulumbekezdések ismertetik.

(106) Az ezen az útvonalon aktív két kereskedelmi üzemeltető a kérelmező és az MTR (végpontok közötti vasúti járatokkal). Az AB Galia (Blå Tåget) 2019-ben megszüntette a kereskedelmi tevékenységét ezen az útvonalon. A regionális közszolgáltatási kötelezettségeket teljesítő szolgáltatók különböző alútvonalakat üzemeltetnek.

(107) Az MTR napi nyolc (nagysebességű) járatot, míg a kérelmező napi 18 (nagysebességű) járatot, valamint további hét közszolgáltatási kötelezettséget teljesítő regionális járatot indít.

(108) A kérelmező és az MTR nagysebességű vonatainak menetideje hasonló (az előbbié 3 óra 05 perc, az utóbbié 3 óra 20 perc), míg a kérelmező regionális vonatainak menetideje megközelítőleg 4 óra 50 perc. A jegyárak is hasonlóak; az MTR árai mind az első, mind a másodosztályú jegyek esetében valamivel alacsonyabbak.

(109) A kérelmező piaci részesedése jelentős piaci erőre utal. [Bizalmas].

(110) [Bizalmas].

(111) [Bizalmas].

(112) [Bizalmas].

(113) [Bizalmas].

(114) A svéd versenyhivatal megemlít ([39]) két további tényezőt, amelyek véleménye szerint arra a következtetésre vezettek, hogy a kérelmező tevékenysége versenynek van kitéve ezen az útvonalon – az egyik a FlixTrain működésének jövőbeli megkezdése, a másik pedig a légi közlekedés által gyakorolt versenykényszer.

(115) A Bizottság tudomása szerint a FlixTrain 2020 tavaszától napi három járat indításához elegendő résidőt kapott ezen az útvonalon. A Bizottság megjegyzi azonban, hogy a FlixTrain ezidáig láthatóan nem üzemeltet vonatokat ezen az útvonalon. Mi több, a Covid19-világjárvány miatt rendkívül bizonytalan, hogy a FlixTrain által potenciálisan gyakorolt versenyszempontú fenyegetés ténylegesen bekövetkezik-e a közeljövőben.

(116) **B**. A Bizottság megjegyzi, hogy amennyiben feltételezhető, hogy a kereskedelmi üzemeltetésű vasúti személyszállítási szolgáltatások kizárólag a közszolgáltatási kötelezettségekről szóló szerződések keretében nyújtott távolsági vasúti szolgáltatásokkal állnak versenyben, a helyzet rendkívül hasonló a (109)preambulumbekezdésben bemutatott helyzethez, mivel az egyéb, közszolgáltatási kötelezettség szerinti regionális szolgáltatások a bevételek és az utaskilométerek száma alapján kevesebb mint [bizalmas] tesznek ki.

(117) A fent megvizsgált tényezők fényében, és csak a vasúti személyszállítás figyelembevételével a Bizottság egyik lehetséges termékpiaci konfiguráció esetében sem tudja azt a következtetést levonni, hogy a kereskedelmi üzemeltetésű vasúti szolgáltatások biztosításának tevékenysége a Stockholm-Göteborg útvonalon versenynek van kitéve.

Intermodális verseny – autóbusz-közlekedés

(118) A kérelmező becslése szerint a buszos és vasúti közlekedési szolgáltatások esetében az autóbuszos szolgáltatások teljes intermodális piaci részesedése ezen az útvonalon [bizalmas].

(119) A Bizottság megjegyzi, hogy a busz menetideje legalább 6 óra 30 perc (szemben a vonat 3 óra 20 perces menetidejével). A FlixBusnak napi hat (közvetlen) járatot indít Göteborgba, az árai legalább 30 %-kal olcsóbbak a kérelmező másodosztályú jegyeinek áránál.

(120) A fentiek fényében az árszint- és menetidőbeli különbségek ellenére nem állapítható meg, hogy az autóbusz-közlekedés versenykényszert gyakorolna a kereskedelmi üzemeltetésű vasúti személyszállítási szolgáltatásokra.

Intermodális verseny – légi közlekedés

(121) Három légitársaság kínál repülőjáratokat a stockholmi Arlanda és Bromma repülőtér, valamint a göteborgi repülőtér (GOT) között.

(122) Az SAS napi 12 repülőjáratot (ARN–GOT), a Norwegian napi egy vagy két járatot (ARN–GOT), míg a BRA napi 12 járatot (BMA–GOT) indít.

(123) A svéd versenyhivatal véleménye szerint a prémium szegmensben a légi közlekedést felülről érkező nyomást kiváltó tényezőnek kell tekinteni, mivel a városközponttól városközpontig tartó menetidő megegyező, ez pedig fontos szempont az üzleti célból utazók számára.

([39]) A svéd versenyhivatal álláspontja, 15. o.

(124) A közvetlen repülőjáratok menetideje egy óra, míg a vonatok menetideje három óra.

(125) A Bizottság elemezte az útvonalon érvényes tényleges vonat- és repülőjegyárakat, valamint a kérelmező által rendelkezésre bocsátott vonatkozó információkat. A repülőjegyek ára az első és másodosztályú vonatjegyek árának duplája, a Norwegian másodosztályú jegyeinek kivételével, itt ugyanis kevésbé jelentős az árszintbeli különbség.

(126) A megfigyelt árszintbeli különbségek fényében nem állapítható meg, hogy a légi közlekedés versenykényszert gyakorolna a kereskedelmi üzemeltetésű vasúti személyszállítási szolgáltatásokra ezen az útvonalon.

Következtetések

(127) A fent megvizsgált tényezők fényében – és akár az intermodális versenyt is figyelembe véve – a Bizottság nem tudja azt a következtetést levonni, hogy a kereskedelmi üzemeltetésű vasúti szolgáltatások biztosításának tevékenysége a Stockholm–Göteborg útvonalon közvetlen versenynek van kitéve.

3.2.3.2.3. **Göteborg–Malmö**

(128) [Bizalmas]

(129) **A**. Amennyiben feltételezhető, hogy a kereskedelmi üzemeltetésű vasúti szolgáltatások versenyeznek az utasokért a közszolgáltatási kötelezettségekről szóló szerződések keretében nyújtott távolsági és regionális vasúti szolgáltatásokkal, a helyzetet az alábbi preambulumbekezdések ismertetik.

(130) A kérelmező jelenleg napi hét (kereskedelmi, végpontok közötti vasúti) járatot indít, melyek mindegyike nagysebességű járat. A Transdev, amely távolsági közszolgáltatási kötelezettségről szóló szerződés keretében üzemelteti az Öresundstågot, napi 11 járatot indít. A kérelmező nagysebességű vonatainak menetideje 2 óra 30 perc, míg a Transdev vonatai 3 óra 10 perces menetidővel közlekednek.

(131) 2020 decemberétől azonban a kérelmező átveszi az Öresundståg távolsági közszolgáltatási kötelezettségről szóló szerződését, és az összes végpontok közötti járatot ő fogja üzemeltetni ezen az útvonalon a 2020–2030 közötti időszakra vonatkozó közszolgáltatási kötelezettségről szóló szerződés odaítélése után. A Transdev jelenleg érvényes, közszolgáltatási kötelezettségről szóló szerződése 2020. december elején lejár.

(132) Az árak tekintetében a Bizottság megjegyzi, hogy annak ellenére, hogy a kérelmező általában rövidebb menetidővel közlekedik, az árai alacsonyabbak a Transdev árainál (a közszolgáltatási kötelezettségről szóló szerződés keretében) mind az első, mind a másodosztályú jegyeket tekintve.

(133) A harmadik versenytárs ezen az útvonalon a Dél-Skåne régióban, kizárólag regionális közszolgáltatási kötelezettségről szóló szerződés keretében üzemelő Arriva (Pågatåg).

(134) [Bizalmas].

(135) [Bizalmas].

(136) [Bizalmas].

(137) 2020 decemberében, amikor a kérelmező megkezdi az erre az útvonalra vonatkozó közszolgáltatási kötelezettségről szóló szerződés keretében folytatott tevékenységét, ez a helyzet valószínűleg megváltozik majd, és a kérelmező piaci pozíciója megszilárdul. [Bizalmas].

(138) Az NCA megjegyzi, hogy bár vitatható, hogy a Transdev tényleges versenykényszert gyakorol-e a végpontok közötti utazás prémium szegmensére, a SAS repülőjáratokat kínál Göteborg és Koppenhága között, ez pedig valószínűleg hatással lehet a kérelmező árazására. A svéd versenyhivatal megállapította, ([40]) hogy ezen az útvonalon a tevékenység közvetlen versenynek van kitéve.

([40]) A svéd versenyhivatal álláspontja, 15. o.

(139) **B**. A Bizottság megjegyzi, hogy amennyiben feltételezhető, hogy a kereskedelmi üzemeltetésű vasúti személyszállítási szolgáltatások kizárólag a közszolgáltatási kötelezettségekről szóló szerződések keretében nyújtott távolsági vasúti szolgáltatásokkal állnak versenyben, a kérelmezőnek csak egy versenytársa van – a Transdev, amely közszolgáltatási kötelezettségről szóló szerződés keretében nyújt távolsági szolgáltatásokat (Öresundståg) [bizalmas].

(140) A fent megvizsgált tényezők fényében, és csak a vasúti személyszállítás figyelembevételével a Bizottság az összes lehetséges termékpiaci konfiguráció esetében úgy véli, hogy a kereskedelmi üzemeltetésű vasúti szolgáltatások biztosításának tevékenysége a Göteborg–Malmö útvonalon jelenleg közvetlen versenynek lehet kitéve. A helyzetet azonban újra kell értékelni, amikor a kérelmező megkezdi az Öresundståg vasúti hálózat üzemeltetését.

Intermodális verseny – autóbusz-közlekedés

(141) A kérelmező becslése szerint a buszos és vasúti közlekedési szolgáltatások esetében az autóbuszos szolgáltatások teljes intermodális piaci részesedése ezen az útvonalon [bizalmas].

(142) A Bizottság megjegyzi, hogy a busz menetideje legalább 3 óra 5 perc és 3 óra 30 perc, míg a kérelmező vonatainak menetideje 2 óra 30 perc. A FlixBus napi négy (közvetlen) járatot indít Malmöbe, és az árai legalább 25 %-kal olcsóbbak a kérelmező (másodosztályú jegyeinek) árainál.

(143) A fenti menetidőbeli különbségek, valamint az árszintbeli különbségek fényében nem zárható ki, hogy az autóbusz-közlekedés versenykényszert gyakorolhat a kereskedelmi üzemeltetésű vasúti személyszállítási szolgáltatásokra ezen az útvonalon. E határozat alkalmazásában azonban nyitva hagyható a kérdés, mivel függetlenül attól, hogy az autóbusz-közlekedés versenyben áll-e a vasúti közlekedéssel, a Bizottságnak az ezen az útvonalon folyó versennyel kapcsolatos megállapítása változatlan marad.

Intermodális verseny – légi közlekedés

(144) [Bizalmas]. Az egyik lehetséges magyarázat, hogy Göteborg és Malmö között nincsen közvetlen repülőjárat. Göteborg és Koppenhága között azonban az SAS öt közvetlen repülőjáratot indít a téli szezonban, a nyári szezonban pedig hetet.

(145) Légi közlekedéssel a menetidő 2 óra 35 perc (GOT–MMX) vagy 45 perc (GOT–CPH). A GOT–MMX útvonalon nem érhető el közvetlen repülőjárat; ezen az útvonalon legalább egy útmegszakítással kell számolni.

(146) A svéd versenyhivatal szerint ([41]) bár nem egyértelmű, hogy az Öresundståg tényleges versenykényszert gyakorol-e a kérelmező prémium szegmensére, az SAS által kínált légi közlekedési lehetőség valószínűleg hatást gyakorolhat az áraira. A Bizottság azonban megjegyzi, hogy az SAS nem indít közvetlen repülőjáratot Göteborg és Malmö között. Göteborg és Malmö között minden repülőjárat esetében sor kerül legalább egy útmegszakításra.

(147) [Bizalmas].

(148) A Bizottság elemezte az útvonalon érvényes tényleges vonat- és repülőjegyárakat, valamint a kérelmező által rendelkezésre bocsátott vonatkozó információkat. A légi közlekedés a vasúti közlekedés kétszeresébe kerül, mind első, mind másodosztályon.

(149) A megfigyelt árszintbeli különbségek fényében a Bizottság nem erősíti meg azt a következtetést, hogy a légi közlekedés versenykényszert gyakorolna a kereskedelmi üzemeltetésű vasúti személyszállítási szolgáltatásokra ezen az útvonalon.

Következtetés

(150) A fent megvizsgált tényezők fényében a Bizottság megállapítja, hogy a kereskedelmi üzemeltetésű vasúti szolgáltatások biztosításának tevékenysége a Göteborg–Malmö útvonalon közvetlen versenynek van kitéve. A helyzetet azonban újra kell értékelni, amikor a kérelmező megkezdi az Öresundståg vasúti hálózat üzemeltetését (melyet jelenleg a Transdev végez egy közszolgáltatási kötelezettségről szóló szerződés keretében).

([41]) A svéd versenyhivatal álláspontja, 15. o.

3.2.3.2.4. **Stockholm–Sundsvall–Umeå**

(151) [Bizalmas].

(152) **A**. Amennyiben feltételezhető, hogy a kereskedelmi üzemeltetésű vasúti szolgáltatások versenyeznek az utasokért a közszolgáltatási kötelezettségekről szóló szerződések keretében nyújtott távolsági és regionális vasúti szolgáltatásokkal, a helyzetet az alábbi preambulumbekezdések ismertetik.

(153) Ezt az útvonalat jelenleg kizárólagosan a kérelmező üzemelteti (kereskedelmi, végpontok közötti járatokkal). A regionális közszolgáltatási kötelezettségeket teljesítő szolgáltatók különböző alútvonalakat üzemeltetnek.

(154) [Bizalmas].

(155) [Bizalmas].

(156) [Bizalmas].

(157) [Bizalmas].

(158) [Bizalmas].

(159) [Bizalmas].

(160) [Bizalmas].

(161) A svéd versenyhivatal megállapítja, hogy bár a teljes útvonal nincsen versenynek kitéve, az alútvonalak versenyhelyzete, valamint a teljes útvonalhoz viszonyított gazdasági jelentőségük miatt a kérelmező képtelen teljes mértékben függetlenül eljárni az árazása során.

(162) [Bizalmas].

(163) **B**. A Bizottság megjegyzi, hogy amennyiben feltételezhető, hogy a kereskedelmi üzemeltetésű vasúti személyszállítási szolgáltatások kizárólag a közszolgáltatási kötelezettségekről szóló szerződések keretében nyújtott távolsági vasúti szolgáltatásokkal állnak versenyben, a kérelmező az egyetlen, ezen az útvonalon kereskedelmi vasúti személyszállítási szolgáltatásokat nyújtó üzemeltető, és nincs olyan versenytársa, amely közszolgáltatási kötelezettség keretében biztosított távolsági vasúti szolgáltatásokat nyújtana ezen az útvonalon.

(164) A fent megvizsgált tényezők fényében, és csak a vasúti személyszállítás figyelembevételével a Bizottság egyik lehetséges termékpiaci konfiguráció esetében sem tudja azt a következtetést levonni, hogy a kereskedelmi üzemeltetésű vasúti szolgáltatások biztosításának tevékenysége a Stockholm-Sundsvall–Umeå útvonalon versenynek van kitéve.

Intermodális verseny – autóbusz-közlekedés

(165) A Bizottság megjegyzi, hogy a busz (végpontok közötti) menetideje több mint 10 óra, szemben a nagysebességű vonat 6 óra 20 perces menetidejével.

(166) [Bizalmas].

(167) [Bizalmas].

(168) A fenti menetidőbeli különbségek fényében nem állapítható meg, hogy az autóbusz-közlekedés versenykényszert gyakorolna a kereskedelmi üzemeltetésű vasúti személyszállítási szolgáltatásokra ezen az útvonalon.

Intermodális verseny – légi közlekedés

(169) A svéd versenyhivatal állítása szerint ([42]) ez az útvonal és a menetidő túl hosszú ahhoz, hogy a vasúti közlekedés felvehesse a versenyt a légi közlekedéssel.

([42]) A svéd versenyhivatal álláspontja, 15. o.

(170) Az SAS napi hat (ARN–UME), a Norwegian napi öt (ARN–UME), míg a BRA szintén napi öt járatot (BMA–UME) indít.

(171) A Bizottság elemezte az útvonalon érvényes tényleges vonat-, repülő- és buszjegyárakat, valamint a kérelmező által rendelkezésre bocsátott vonatkozó információkat.

(172) Légi közlekedéssel a menetidő egy óra, míg a (nagysebességű) vonatok menetideje legalább 6 óra 20 perc.

(173) A Stockholm és közötti Umeå útra a repülőjegyek drágábbak, mint az első osztályú vonatjegyek. Ez a Norwegian kivételével a másodosztályú jegyekre is igaz.

(174) A fenti árszint- és menetidőbeli különbségek, valamint a [bizalmas] fényében nem állapítható meg, hogy a légi közlekedés versenykényszert gyakorolna a kereskedelmi üzemeltetésű vasúti személyszállítási szolgáltatásokra ezen az útvonalon.

Következtetések

(175) A fent megvizsgált tényezők fényében – és akár az intermodális versenyt is figyelembe véve – a Bizottság nem tudja azt a következtetést levonni, hogy a kereskedelmi üzemeltetésű vasúti szolgáltatások biztosításának tevékenysége a Stockholm–Sundsvall–Umeå útvonalon közvetlen versenynek van kitéve.

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

(176) [Bizalmas].

(177) **A**. Amennyiben feltételezhető, hogy a kereskedelmi üzemeltetésű vasúti szolgáltatások versenyeznek az utasokért a közszolgáltatási kötelezettségekről szóló szerződések keretében nyújtott távolsági és regionális vasúti szolgáltatásokkal, a helyzetet az alábbi preambulumbekezdések ismertetik.

(178) A menetidő Stockholm és Karlstad között 2 óra 30 perc (nagysebességű vonattal), Stockholmból Oslóba pedig legalább 6 óra (intercity vonattal). A kérelmező napi nyolc közvetlen járatot indít Karlstadba, Oslóba pedig napi két közvetlen járatot.

(179) Ezt az útvonalat jelenleg kizárólagosan a kérelmező üzemelteti (kereskedelmi, a Stockholm és Oslo végpontok között közlekedő járatokkal). A Tagab közszolgáltatási kötelezettségről szóló szerződés keretében nyújt szolgáltatásokat Stockholm és Karlstad között.

(180) Piaci részesedése alapján a kérelmező jelentős piaci erővel rendelkezik. [Bizalmas]

(181) [Bizalmas].

(182) [Bizalmas].

(183) A svéd versenyhivatal úgy ítéli meg ([43]), hogy az útvonal nincsen közvetlen versenynek kitéve. Jelzi azonban, hogy mind a repülő-, mind az autóbuszos közlekedés bizonyos mértékű „*felülről és alulról érkező nyomást gyakorol az árakra, csakúgy, mint a Stockholm–Malmö útvonalon*”.

(184) **B**. A Bizottság megjegyzi, hogy amennyiben azt feltételezzük, hogy a kereskedelmi üzemeltetésű vasúti személyszállítási szolgáltatások kizárólag a közszolgáltatási kötelezettségekről szóló szerződések keretében nyújtott távolsági vasúti szolgáltatásokkal állnak versenyben, a kérelmezőnek csak egy versenytársa van – a Tagab, amely azonban nem nyújt végpontok közötti szolgáltatásokat. A kérelmező piaci pozíciója tehát még erősebb [bizalmas].

(185) A fent megvizsgált tényezők fényében, és csak a vasúti személyszállítás figyelembevételével a Bizottság egyik lehetséges termékpiaci konfiguráció esetében sem tudja azt a következtetést levonni, hogy a kereskedelmi üzemeltetésű vasúti személyszállítási szolgáltatások biztosításának tevékenysége a Stockholm–Karlstad (–Oslo) útvonalon versenynek van kitéve.

([43]) A svéd versenyhivatal álláspontja, 17. o.

Intermodális verseny – autóbusz-közlekedés

(186) A kérelmező becslése ([44]) szerint a teljes Stockholm–Karlstad (–Oslo) útvonalon az autóbuszos szolgáltatások részaránya [bizalmas].

(187) A Bizottság megjegyzi, hogy a FlixBus napi három járatot indít Stockholmból Karlstadba, melyek menetideje 4 óra 20 perc (szemben a vonatok 3 óra 50 perces menetidejével), a fizetendő díj pedig a másodosztályú vonatjegyek árának a fele.

(188) A FlixBus emellett napi két közvetlen járatot indít Stockholmból Oslóba, melyek esetében a menetidő 7 óra 30 perc (szemben a vonat 6 órás menetidejével), a jegyek ára pedig kb. 30 %-kal olcsóbb a másodosztályú vonatjegyekénél.

(189) A menetidő és egyéb tényezők (pl. a kényelem) tekintetében fent említett különbségek fényében nem állapítható meg, hogy az autóbusz-közlekedés versenykényszert gyakorolna a kereskedelmi üzemeltetésű vasúti személyszállítási szolgáltatásokra ezen az útvonalon.

Intermodális verseny – légi közlekedés

(190) A kérelmező azzal érvel, hogy a légi közlekedés által a végpontok közötti útvonalon gyakorolt versenykényszer erős.

(191) Az SAS napi 14 járatot indít Oslóba (OSL): ARN–OSL, a Norwegian pedig napi hét járatot: ARN–OSL. Stockholm és Karlstad (KAR) között nem érhető el repülőjárat.

(192) Légi közlekedéssel a menetidő 1 óra 10 perc, míg a vonatok 6 órás menetidővel közlekednek.

(193) A Bizottság elemezte az útvonalon érvényes tényleges vonat- és repülőjegyárakat, valamint a kérelmező által rendelkezésre bocsátott vonatkozó információkat.

(194) A Stockholm és Oslo közötti útra a repülőjegyek drágábbak, mint az első osztályú vonatjegyek. Ez a másodosztályú jegyekre is igaz, de a Norwegian másodosztályú jegyei esetében kisebbek a különbségek.

(195) A megfigyelt árszint- és menetidőbeli különbségek fényében nem állapítható meg, hogy a légi közlekedés versenykényszert gyakorolna a kereskedelmi üzemeltetésű vasúti személyszállítási szolgáltatásokra ezen az útvonalon.

Következtetések

(196) A fent megvizsgált tényezők fényében – és akár az intermodális versenyt is figyelembe véve – a Bizottság nem tudja azt a következtetést levonni, hogy a kereskedelmi üzemeltetésű vasúti szolgáltatások biztosításának tevékenysége a Stockholm–Karlstad (–Oslo) útvonalon közvetlen versenynek van kitéve.

4. **KÖVETKEZTETÉS**

4.1. *A KÖZSZOLGÁLTATÁSI KÖTELEZETTSÉGRŐL SZÓLÓ SZERZŐDÉSEK KERETÉBEN NYÚJTOTT VASÚTI SZEMÉLYSZÁLLÍTÁSI SZOLGÁLTATÁSOK PIACA*

(197) E határozat alkalmazásában és a versenyjog alkalmazásának sérelme nélkül úgy kell tekinteni, hogy a piacelemzés (56)–(67) preambulumbekezdésben ismertetett megállapításai azt jelzik, hogy a közszolgáltatási kötelezettsége keretében biztosított vasúti szolgáltatások Svédországban történő nyújtásának tevékenysége versenynek van kitéve a 2014/25/EU irányelv 34. cikke értelmében. Következésképpen, mivel a piachoz való korlátlan hozzáférés 2014/25/EU irányelv 34. cikkében foglalt feltételei teljesülnek, meg kell állapítani, hogy a 2014/25/EU irányelv nem alkalmazandó az említett tevékenység svédországi folytatását lehetővé tevő szerződésekre.

([44]) A kérelem 176. bekezdése.

4.2. *A KERESKEDELMI ÜZEMELTETÉSŰ VASÚTI SZEMÉLYSZÁLLÍTÁSI SZOLGÁLTATÁSOK PIACA*

(198) A fenti 3.2.3.2. pontban ismertetett elemzés fényében a Bizottság egyik lehetséges piaci konfiguráció esetében sem tudja azt a következtetést levonni, hogy a kereskedelmi üzemeltetésű vasúti szolgáltatások svédországi biztosításának tevékenysége közvetlen versenynek lenne kitéve a 2014/25/EU irányelv 34. cikke értelmében. Nemzeti szinten a kérelmező piaci részesedése minden lehetséges piaci konfiguráció tekintetében jelentős piaci erőre utal.

(199) Útvonalak szintjén a kereskedelmi üzemeltetésű vasúti személyszállítási szolgáltatások biztosításának tevékenysége az öt értékelt útvonal közül négyen nincs közvetlen versenynek kitéve. Ezeken az útvonalakon a kérelmező [bizalmas] piaci részesedéssel rendelkezik, amennyiben azt feltételezzük, hogy a kereskedelmi üzemeltetésű vasúti szolgáltatások a közszolgáltatási kötelezettségekről szóló szerződések keretében nyújtott távolsági és regionális vasúti szolgáltatásokkal állnak versenyben. A kérelmező piaci helyzete még erősebb, ha azt feltételezzük, hogy a kereskedelmi üzemeltetésű vasúti személyszállítási szolgáltatások csak a közszolgáltatási kötelezettségekről szóló szerződések keretében nyújtott távolsági vasúti szolgáltatásokkal állnak versenyben.

(200) A kereskedelmi üzemeltetésű vonatok biztosításának tevékenysége egyetlen útvonalon (Göteborg–Malmö) van közvetlen versenynek kitéve [bizalmas].

(201) [Bizalmas].

(202) A fenti megfontolások fényében, e határozat alkalmazásában és a versenyjog alkalmazásának sérelme nélkül úgy kell tekinteni, hogy a piacelemzés (68)–(196) preambulumbekezdésben ismertetett megállapításai azt jelzik, hogy a kereskedelmi üzemeltetésű vasúti szolgáltatások Svédországban történő biztosításának tevékenysége nincs közvetlen versenynek kitéve a 2014/25/EU irányelv 34. cikke értelmében. Ezért levonható az a következtetés, hogy a 2014/25/EU irányelv továbbra is alkalmazandó az említett tevékenység svédországi folytatását lehetővé tevő szerződésekre.

A svéd versenyhivatal következtetése

(203) Az értékelést követően a svéd versenyhivatal megállapította, hogy két útvonal (Stockholm–Göteborg és Göteborg–Malmö) van közvetlen versenynek kitéve. [Bizalmas]. A svéd versenyhivatal azt is megjegyezte, hogy a versenykényszer várhatóan növekedni fog, ha a FlixTrain megkezdi tevékenységét a Stockholm–Malmö (–Koppenhága) útvonalon, ez azonban nem elegendő annak megállapításához, hogy az útvonal közvetlen módon ki van téve a versenynek. [Bizalmas]. A fennmaradó két útvonalat (Stockholm–Umeå és Stockholm–Oslo) illetően a svéd versenyhivatal arra a következtetésre jutott, hogy azok nincsenek közvetlen versenynek kitéve, bizonyos mértékű versenykényszer azonban fennáll, ez pedig megakadályozza, hogy a kérelmező teljesen független árazási döntéseket hozzon. [Bizalmas].

(204) A svéd versenyhivatal megállapította, hogy a vasúti személyszállítási szolgáltatások svédországi piacát – beleértve a kereskedelmi üzemeltetésű vasúti szolgáltatások (minden útvonal összesítésével) és a közszolgáltatási kötelezettségről szóló szerződések keretében nyújtott vasúti szolgáltatások piacát is – közvetlen versenynek kitettnek kell tekinteni.

(205) A Bizottság azonban nem ezt a következtetést vonja le: amint az már fentebb megállapításra került, a Bizottság megállapítja, hogy kizárólag a Göteborg–Malmö útvonal van közvetlen versenynek kitéve. [Bizalmas]. A másik négy útvonal esetében a Bizottság a fent kifejtett okok miatt nem arra következtetésre jutott, hogy azok versenynek lennének kitéve. Következésképpen tehát még ha lehetne is az egyes útvonalakon folyó verseny szintjéből a nemzeti szintű verseny mértékére következtetni, a (198)–(202) preambulumbekezdésekben ismertetett okok miatt a Bizottság akkor sem juthatnak a svéd versenyhivatal által levont következtetésre.

Az egyes útvonalak esetében való mentesítés lehetőségének mérlegelése

(206) A kérelmező 2020. május 4-én további elemeket nyújtott be annak alátámasztására, hogy álláspontja szerint miért lenne indokolt a közszolgáltatási kötelezettségek piacára és három kereskedelmi üzemeltetésű útvonalra (Stockholm–Göteborg, Stockholm–Malmö és Malmö–Göteborg) kiterjedő mentesítés. ([45]) Ezenfelül azt is előadta, hogy a mentesítés a Stockholm–Uppsala útvonalon is indokolt lenne. ([46])

([45]) A kérelmező 2020. május 4-i beadványának 4. pontja.
([46]) A kérelmező 2020. május 4-i beadványának 4. pontja.

(207) [Bizalmas]

(208) A kérelmező kijelentette, hogy mivel *„a beszerzések együttesen kiterjednek azokra az útvonalakra, amelyeken az SJ jelentős versenynek van kitéve, valamint azokra az útvonalakra is, ahol az SJ az egyetlen vasúti üzemeltető, az SJ szerint a verseny befolyásolja azokat az útvonalakat is, ahol az SJ nincs versenynek kitéve”*. ([47])

(209) [Bizalmas].

(210) A Bizottság úgy ítéli meg, hogy még ha egyet is értene a kérelmező és a svéd versenyhivatal (209) preambulumbekezdésben ismertetett megközelítésével [bizalmas], akkor sem juthatott volna a kérelmező által várt következtetésre. E tekintetben a Bizottság megállapította, hogy a kereskedelmi üzemeltetésű vonatok biztosításának tevékenysége egyetlen útvonalon (Göteborg–Malmö) van versenynek kitéve. Ezért a Bizottság úgy ítéli meg, hogy az adott útvonal tekintetében nem adható mentesség [bizalmas].

(211) Ez azt jelenti, hogy nem adható kizárólag erre az egy útvonalra mentesség, mivel nem zárható ki, hogy a korábban a kérdéses útvonal vonatkozásában megvalósított, az irányelv alkalmazása alól mentességet élvező beszerzések más, közvetlen verseny által nem érintett útvonalak esetében kerülnek felhasználásra. Ezt a következtetést még inkább megerősítik az alábbi pontok.

(212) Véleményében a svéd versenyhivatal kifejezetten hangsúlyozta, hogy *„számos forrás és beszerzett szolgáltatás közös költségnek minősül”*. ([48])

(213) [Bizalmas].

(214) A kérelmező 2020. június 4-én új beadvány nyújtott be, melyben kifejtette, miért lenne álláspontja szerint lehetséges az adott kiindulási hely (pl. Stockholm) és adott célállomás (pl. Göteborg) közötti mentesítés az irányelv értelmében.

(215) A kérelmező azzal érvelt, hogy a 2014/25/EU irányelv 34. cikke alkalmazhatóságának megállapítására irányuló értékelésnek figyelembe kellene vennie az adott tevékenységet és a földrajzi referenciapiacot, a jelen esetben pedig a referenciapiacok egy kiindulási hely és egy célállomás között húzódnak.

(216) Ugyanebben a levélben a kérelmező kifejtette, hogy „ezért az egyes útvonalak közvetlen versenynek való kitettségének megállapítására használt módszertan pontosan megegyezik a nemzeti szinten használttal. A verseny egyedi útvonalak szintjén történő értékelése valójában a nemzeti szintű verseny értékelésének egyik eleme.” ([49]).

(217) [Bizalmas].

(218) Ahogy az a fenti (216) preambulumbekezdéséből kitűnik, mivel a Bizottság megállapítása szerint az öt legfontosabb útvonal közül csak egy [bizalmas] van közvetlen versenynek kitéve, nem vonható le az a következtetés, hogy nemzeti szinten kell mentességet biztosítani.

(219) A Bizottság emlékeztet arra is, hogy a 2014/25 irányelv 34. cikke szerinti versenyelemzés célja a közbeszerzési szabályok alkalmazásának helytállóságát megállapítani, ahogy azt a (15) preambulumbekezdés is kifejti. Nem feltételezhető, hogy a verseny mértéke gondoskodik a beszerzési fegyelemről a Göteborg–Malmö vonalhoz hasonló útvonalakon – amely a kérelmező számára [bizalmas] –, mivel a beszerzés közös alapon zajlik. Mi több, a kérelmező példákkal sem szolgált a kizárólag erre az útvonalra vonatkozó beszerzésekre.

(220) Végezetül pedig, ha kizárólag a Göteborg–Malmö útvonal kapna mentességet, a fenti körülmények esetén nagy lenne annak a kockázata, hogy a hivatalosan az adott útvonalra vonatkozó, az irányelv rendelkezései alól mentességet élvező beszerzések nagy része valójában más, közvetlen verseny által nem érintett útvonalakon kerülne felhasználásra.

([47]) A kérelmező 2020. május 4-i beadványának 30. pontja.
([48]) A svéd versenyhivatal álláspontja, 11. o.
([49]) A kérelmező 2020. június 4-i beadványának 15. pontja.

(221) A Bizottság megjegyzi továbbá azt is, hogy a svéd versenyhivatal sem javasolta az útvonalankénti alapon történő mentesítést.

Következtetés

(222) E határozat alkalmazásában és a versenyjog alkalmazásának sérelme nélkül úgy kell tekinteni, hogy a piacelemzés (68)–(221) preambulumbekezdésben ismertetett megállapításai azt jelzik, hogy a kereskedelmi üzemeltetésű vasúti szolgáltatások nyújtásának tevékenysége nincs versenynek kitéve a 2014/25/EU irányelv 34. cikke értelmében. Ezért meg kell jegyezni, hogy a 2014/25/EU irányelv továbbra is alkalmazandó az említett tevékenység svédországi folytatását lehetővé tevő szerződésekre.

4.3. *ZÁRÓ MEGJEGYZÉSEK*

(223) E határozat alapját a 2019. december és 2020. június közötti időszakban fennálló jogi és ténybeli helyzet képezi, ahogyan az a kérelmező, a svéd közlekedési hivatal és a svéd versenyhivatal által benyújtott, valamint a nyilvánosan hozzáférhető információkból kiderül.

(224) Mivel a kereskedelmi üzemeltetésű vasúti személyszállítási szolgáltatásokkal kapcsolatos szolgáltatások továbbra is a 2014/25/EU irányelv hatálya alá tartoznak, emlékeztetni kell arra, hogy a több tevékenységre kiterjedő közbeszerzési szerződéseket a szóban forgó irányelv 6. cikkének megfelelően kell kezelni. Ez azt jelenti, hogy ha az ajánlatkérő olyan, ún. „vegyes” beszerzést hajt végre, amely egyaránt szolgál a 2014/25/EU irányelv alkalmazása alól mentesített, valamint az adott irányelv alól nem mentesített tevékenységek finanszírozására, azokat a tevékenységeket kell figyelembe venni, amelyek a szerződés fő célját képezik. Azon vegyes beszerzések esetében, ahol az elsődleges cél a nem mentesített tevékenységek támogatása, a 2014/25/EU irányelv rendelkezései alkalmazandók. Ha lehetetlen objektíven megállapítani, hogy mely tevékenységre irányul elsősorban a szerződés, a szerződést a 2014/25/EU irányelv 6. cikkének (3) bekezdésében lefektetett szabályokkal összhangban kell odaítélni,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A 2014/25/EU irányelvet nem kell alkalmazni az ajánlatkérő szervek által a vasúti személyszállítási szolgáltatások közszolgáltatási kötelezettségekről szóló szerződés keretében Svédországban való nyújtásához kapcsolódó tevékenységekre vonatkozóan odaítélt szerződésekre.

2. cikk

A 2014/25/EU irányelvet továbbra is alkalmazni kell az ajánlatkérő szervek által a kereskedelmi vasúti személyszállítási szolgáltatások Svédországban való nyújtásához kapcsolódó tevékenységekre vonatkozóan odaítélt szerződésekre.

3. cikk

Ennek a határozatnak a Svéd királyság a címzettje.

Kelt Brüsszelben, 2020. július 2-án.

a Bizottság részéről
Thierry BRETON
a Bizottság tagja