DECISIONI

DECISIONE DI ESECUZIONE (UE) 2020/1193 DELLA COMMISSIONE

del 2 luglio 2020

relativa all'applicabilità dell'articolo 34 della direttiva 2014/25/UE del Parlamento europeo e del Consiglio al trasporto ferroviario di passeggeri in Svezia

(Il testo in lingua svedese è il solo facente fede)

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

vista la direttiva 2014/25/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 26 febbraio 2014, sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali e che abroga la direttiva 2004/17/CE ([1]), in particolare l'articolo 35, paragrafo 3,

previa consultazione del comitato consultivo per gli appalti pubblici,

considerando quanto segue:

1. **FATTI**

1.1. *LA RICHIESTA*

(1) Il 13 dicembre 2019 SJ AB («il richiedente») ha presentato alla Commissione una domanda a norma dell'articolo 35, paragrafo 1, della direttiva 2014/25/UE («la richiesta»). La richiesta è conforme all'articolo 1, paragrafo 1, della decisione di esecuzione (UE) 2016/1804 della Commissione ([2]).

(2) La richiesta riguarda il trasporto ferroviario di passeggeri in Svezia. In particolare, la richiesta verte sul trasporto ferroviario di passeggeri che costituisce un'attività relativa alla gestione di reti in conformità dell'articolo 11 della direttiva 2014/25/UE e non si riferisce agli appalti delle autorità di trasporto pubblico regionali, nazionali o di altre autorità ([3]).

(3) Il capitolo 3, paragrafo 24, della legge svedese concernente gli appalti pubblici nei settori dei servizi di pubblica utilità ([4]) consente agli enti aggiudicatori di presentare richieste a norma dell'articolo 34 della direttiva 2014/25/UE. Il richiedente è un ente aggiudicatore ai sensi dell'articolo 4, paragrafo 2, della direttiva 2014/25/UE e svolge attività relative alla gestione di reti destinate a fornire un servizio al pubblico nel campo del trasporto ferroviario ai sensi dell'articolo 11 di tale direttiva.

(4) La richiesta era accompagnata da posizioni motivate e giustificate, che sono state adottate da due autorità nazionali indipendenti competenti per le attività in questione, ossia l'Agenzia svedese dei trasporti e l'Autorità svedese garante della concorrenza. Esse analizzano in modo approfondito le condizioni per l'applicabilità alle attività in questione dell'articolo 34, paragrafo 1, della direttiva 2014/25/UE, conformemente ai paragrafi 2 e 3 dello stesso articolo. A norma dell'allegato IV, punto 1, lettera b), della direttiva 2014/25/UE, dato che il mercato non può essere considerato liberamente accessibile a norma dell'articolo 34, paragrafo 3, primo comma, di tale direttiva, la Commissione dispone di 130 giorni lavorativi per adottare una decisione di esecuzione in merito alla richiesta. Il termine iniziale scade il 3 luglio 2020 ([5]).

([1]) GU L 94 del 28.2.2014, pag. 243.
([2]) Decisione di esecuzione (UE) 2016/1804 della Commissione, del 10 ottobre 2016, relativa alle modalità d'applicazione degli articoli 34 e 35 della direttiva 2014/25/UE del Parlamento europeo e del Consiglio sulle procedure d'appalto degli enti erogatori nei settori dell'acqua, dell'energia, dei trasporti e dei servizi postali (GU L 275 del 12.10.2016, pag. 39).
([3]) Cfr. la richiesta, punto 30.
([4]) Lag (2016:1146) om upphandling inom försörjningssektorerna.
([5]) GU C 53 del 17.2.2020, pag. 11.

(5) Il 30 marzo e il 29 maggio 2020 la Commissione ha tenuto due conferenze telefoniche con i rappresentanti del richiedente, il quale ha presentato ulteriori osservazioni il 4 maggio e il 4 giugno 2020.

1.2. *IL RICHIEDENTE*

(6) Il richiedente è un'impresa pubblica, interamente di proprietà dello Stato svedese, creata nel 2001 come una delle sei divisioni formate in seguito al distacco e alla trasformazione in società per azioni della società ferroviaria storica Affärsverket Statens Järnvägar, in precedenza di proprietà statale. Il richiedente svolge la propria attività nel settore del trasporto ferroviario di passeggeri.

(7) Nel 2018 sono stati registrati 31,8 milioni di viaggi ([6]), il che indica che il richiedente ha effettuato giornalmente 1 200 partenze da 284 stazioni ([7]). Il richiedente opera per lo più in Svezia, ma effettua servizi ferroviari anche verso Oslo, Halden, Narvik e Copenaghen.

(8) Il modello d'impresa del richiedente si fonda su due pilastri: la prestazione di servizi ferroviari commerciali con il proprio marchio e la fornitura di servizi ferroviari appaltati dalle autorità di trasporto pubblico regionali e nazionali attraverso il proprio marchio o quello dell'amministrazione appaltante ([8]).

(9) Il trasporto ferroviario in Svezia sta aumentando a causa della crescita demografica e dell'urbanizzazione, della deregolamentazione e dell'internazionalizzazione, nonché della maggiore consapevolezza ambientale. Nel 2018 ([9]) l'aumento dei viaggi rispetto all'anno precedente è stato del 2 % in termini di passeggeri/chilometri.

2. **QUADRO GIURIDICO**

(10) La direttiva 2014/25/UE si applica all'aggiudicazione di appalti per lo svolgimento di attività relative alla messa a disposizione o alla gestione di reti destinate a fornire un servizio al pubblico nel campo del trasporto ferroviario, tranviario, filoviario, mediante autobus, sistemi automatici o cavo, salvo che l'attività sia esonerata a norma dell'articolo 34 della medesima direttiva.

(11) L'articolo 34 della direttiva 2014/25/UE dispone che gli appalti destinati a permettere lo svolgimento di un'attività cui si applica tale direttiva non sono soggetti alla stessa se tale attività è direttamente esposta alla concorrenza su mercati liberamente accessibili nello Stato membro in cui è esercitata. L'esposizione diretta alla concorrenza è valutata sulla base di criteri oggettivi, tenendo conto delle caratteristiche specifiche del settore in questione ([10]). Tale valutazione è tuttavia condizionata dall'obbligo di attenersi a una tempistica ravvicinata e dal doversi basare sulle informazioni a disposizione della Commissione — provenienti da fonti già disponibili oppure ottenute nel contesto della richiesta ai sensi dell'articolo 35 — che non possono essere integrate facendo ricorso a metodi che necessitano un notevole dispendio di tempo, incluso, in particolare, il ricorso a inchieste pubbliche rivolte agli operatori economici interessati. ([11])

(12) Un mercato è considerato liberamente accessibile se lo Stato membro ha attuato e applicato la pertinente legislazione dell'Unione, così da aprire l'accesso a un determinato settore o a parte di esso. La legislazione in questione è elencata nell'allegato III della direttiva 2014/25/UE. Per i servizi ferroviari nazionali tale allegato non menziona alcuna legislazione pertinente che liberalizzi il settore. Ai sensi dell'articolo 34, paragrafo 3, della direttiva 2014/25/UE non è pertanto possibile presumere il libero accesso al mercato, che deve essere dimostrato di fatto e di diritto.

(13) L'esposizione diretta alla concorrenza dovrebbe essere valutata in base a vari indicatori, dei quali nessuno è di per sé necessariamente determinante. Per quanto riguarda i mercati interessati dalla presente decisione, le quote di mercato costituiscono un criterio di cui tenere conto, al pari di altri criteri quali gli ostacoli all'entrata o la concorrenza intermodale ([12]).

([6]) Relazione annuale del richiedente 2018, pag. 4.
([7]) Relazione annuale del richiedente 2018, pag. 30.
([8]) Relazione annuale del richiedente 2018, pag. 22.
([9]) Relazione annuale del richiedente 2018, pag. 21.
([10]) Direttiva 2014/25/UE, considerando 44.
([11]) *Ibid.*
([12]) Concorrenza esercitata, in questo caso, dalle modalità di trasporto diverse dalla ferrovia, soprattutto il trasporto aereo e in autobus.

(14) La presente decisione non pregiudica l'applicazione delle norme in materia di concorrenza né altri settori del diritto dell'Unione. In particolare, i criteri e la metodologia utilizzati per valutare l'esposizione diretta alla concorrenza a norma dell'articolo 34 della direttiva 2014/25/UE non sono necessariamente identici a quelli utilizzati per la valutazione a norma dell'articolo 101 o 102 del trattato sul funzionamento dell'Unione europea o a norma del regolamento (CE) n. 139/2004 ([13]) del Consiglio, come confermato dal Tribunale ([14]).

(15) La presente decisione mira a stabilire se i servizi oggetto della richiesta siano esposti (nei mercati liberamente accessibili ai sensi dell'articolo 34 della direttiva 2014/25/UE) a un livello di concorrenza tale da garantire che, anche in assenza della disciplina introdotta dalla dettagliata normativa sugli appalti di cui alla direttiva 2014/25/UE, gli appalti per il perseguimento delle attività in questione saranno condotti in modo trasparente e non discriminatorio, in base a criteri che consentano ai committenti di individuare la soluzione nel complesso economicamente più vantaggiosa.

3. **VALUTAZIONE**

3.1. *LIBERA ACCESSIBILITÀ DEL MERCATO*

(16) Un mercato è considerato liberamente accessibile se lo Stato membro interessato ha attuato e applicato la pertinente legislazione dell'Unione, aprendo un determinato settore o una parte di esso. La legislazione in questione è elencata nell'allegato III della direttiva 2014/25/UE. Per quanto riguarda i servizi ferroviari, tale allegato menziona la direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio ([15]) per il trasporto ferroviario di merci e il trasporto ferroviario internazionale di passeggeri, ma non contiene alcun atto giuridico per il trasporto nazionale di passeggeri. Si deve pertanto dimostrare che il mercato è di fatto e di diritto liberamente accessibile.

(17) La direttiva (UE) 2016/2370 del Parlamento europeo e del Consiglio ([16]) estende la liberalizzazione del settore ferroviario a quello nazionale.

(18) La Svezia non ha ancora recepito interamente ([17]) la direttiva (UE) 2016/2370 nella legislazione nazionale, ossia la legge sulle ferrovie ([18]).

(19) Nel gennaio 2019 la Commissione ha indirizzato una lettera di costituzione in mora alla Svezia relativa alla procedura d'infrazione 2019/0087 per una parziale attuazione della direttiva (UE) 2016/2370. Il 17 maggio 2019 la Svezia ha notificato la dodicesima misura di attuazione per tale direttiva, sostenendo di avere completato il recepimento. Il 13 dicembre 2019 (data di ricezione della richiesta) e fino a giugno 2020 il caso era tuttavia pendente.

(20) Nella posizione ([19]) che accompagna la richiesta, l'Agenzia svedese dei trasporti ha esaminato se il mercato interessato fosse di fatto e di diritto liberamente accessibile, giungendo a una conclusione positiva.

(21) Per quanto riguarda il libero accesso di diritto, la Svezia ha esteso le proprie disposizioni nazionali di attuazione della direttiva 2012/34/UE per assicurare il libero accesso al mercato anche per quanto riguarda il trasporto ferroviario nazionale di passeggeri. Questo tipo di attività di trasporto rientra pertanto nell'ambito di applicazione della legge svedese sulle ferrovie [2004:519].

(22) Come specificato dall'Agenzia svedese dei trasporti in questo contesto, la legge sulle ferrovie impone ai gestori dell'infrastruttura di assegnare la capacità di infrastruttura alle imprese ferroviarie in modo neutrale sul piano della concorrenza e non discriminatorio.

([13]) Regolamento (CE) n. 139/2004 del Consiglio, del 20 gennaio 2004, relativo al controllo delle concentrazioni tra imprese («Regolamento comunitario sulle concentrazioni») (GU L 24 del 29.1.2004, pag. 1).

([14]) Sentenza del Tribunale del 27 aprile 2016, *Österreichische Post AG/Commissione*, T-463/14, EU:T:2016:243, punto 28. Cfr. anche direttiva 2014/25/UE, considerando 44.

([15]) Direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (GU L 343 del 14.12.2012, pag. 32).

([16]) Direttiva (UE) 2016/2370 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2016, che modifica la direttiva 2012/34/UE per quanto riguarda l'apertura del mercato dei servizi di trasporto ferroviario nazionale di passeggeri e la governance dell'infrastruttura ferroviaria (GU L 352 del 23.12.2016, pag. 1).

([17]) Posizione dell'Autorità svedese garante della concorrenza, pag. 4.

([18]) Legge sulle ferrovie (2004:519).

([19]) Posizione dell'Agenzia svedese dei trasporti, pag. 2.

(23) Dalla legge sulle ferrovie (capo 6, sezione 5) emerge dunque che i dettagli dell'infrastruttura disponibile e le informazioni sulle condizioni di accesso e utilizzo dell'infrastruttura e sulle procedure e i criteri per assegnare la capacità di infrastruttura devono essere pubblicati in un prospetto informativo della rete, in conformità dell'articolo 27, paragrafo 2, della direttiva 2012/34/UE.

(24) Si può concludere che le condizioni di libero accesso al mercato sono soddisfatte di diritto.

(25) Per quanto riguarda il libero accesso di fatto, la Commissione rileva che i concorrenti hanno iniziato a essere presenti gradualmente nel mercato ferroviario svedese già dal 1990. Oltre al richiedente, vi sono ad oggi altre quindici imprese diverse che operano nel mercato nazionale del trasporto ferroviario di passeggeri.

(26) Sulla base dell'analisi giuridica della pertinente legislazione nazionale e della posizione dall'Agenzia svedese dei trasporti, la Commissione conclude che, sebbene persistano alcune delle preoccupazioni individuate nel contesto della procedura di infrazione 2019/0087, e fatta salva tale procedura di infrazione, il mercato è da considerarsi di diritto e di fatto liberamente accessibile nel territorio della Svezia ai fini della presente decisione.

3.2. *VALUTAZIONE SOTTO IL PROFILO DELLA CONCORRENZA*

3.2.1. DEFINIZIONE DEL MERCATO DEL PRODOTTO

(27) Nella precedente prassi decisionale in materia di concentrazioni ([20]), la Commissione ha ritenuto che potrebbe essere opportuno considerare come due mercati distinti il mercato per i servizi di trasporto ferroviario di passeggeri nell'ambito di un obbligo di servizio pubblico (OSP) e il mercato per i servizi di trasporto ferroviario di passeggeri in regime di autonomia finanziaria. La distinzione è dovuta al fatto che i servizi di trasporto forniti nell'ambito di contratti di OSP sono caratterizzati dalla concorrenza per il mercato, nel senso che le imprese ferroviarie si fanno reciprocamente concorrenza per vedersi riconosciuto il diritto di svolgere servizi di trasporto su una determinata tratta, mentre i servizi di trasporto commerciale sono caratterizzati dalla concorrenza nel mercato e ciò significa che le imprese ferroviarie entrano in concorrenza per attirare i passeggeri.

(28) Ai fini della presente decisione, per «tratta» s'intendono tutti i percorsi compresi tra le stazioni situate lungo tale tratta (ossia tutte le combinazioni da punto a punto lungo la tratta). Analogamente, per «sotto-tratta» s'intende un segmento di una tratta, che comprende tutti i percorsi tra le stazioni situate lungo tale sotto-tratta (ossia tutte le combinazioni da punto a punto lungo la sotto-tratta). I «viaggi punto a punto» sono intesi come un percorso (da punto a punto) compreso tra due capolinea di una determinata tratta.

(29) Il richiedente propone di ricorrere a questa distinzione tra i due mercati citati nel considerando 27.

(30) Nelle rispettive posizioni sulla richiesta, l'Autorità svedese garante della concorrenza e l'Agenzia svedese dei trasporti hanno espresso il loro accordo ([21]) a tale distinzione.

3.2.1.1. ***I servizi di trasporto ferroviario di passeggeri nell'ambito di contratti di OSP***

(31) I contratti di OSP sono assegnati mediante procedure di gara concorrenziali o aggiudicazioni dirette mediante cui un ente aggiudicatore attribuisce un appalto a un offerente per l'esercizio di servizi di trasporto ferroviario di passeggeri in una certa area o su una o più tratte specifiche.

(32) I contratti regionali o interregionali di OSP sono appaltati dalle autorità di trasporto pubblico regionali, mentre l'Amministrazione svedese dei trasporti gestisce la procedura di gara per i treni notturni sovvenzionati tra Stoccolma e il nord della Svezia.

(33) L'Agenzia svedese dei trasporti indica ([22]) che gli enti aggiudicatori mettono a disposizione i treni e sono responsabili della loro manutenzione.

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

([21]) Posizione dell'Autorità svedese garante della concorrenza, pag. 7, e posizione dell'Agenzia svedese dei trasporti, pag. 2.

([22]) Parere dell'Agenzia svedese dei trasporti, pagina 5.

(34) Ai fini della valutazione nell'ambito della presente decisione e fatta salva l'applicazione del diritto della concorrenza, la Commissione ritiene che il primo mercato rilevante sia il mercato dei servizi di trasporto ferroviario di passeggeri in regime di OSP dove sussiste la concorrenza «per il mercato».

3.2.1.2. ***I servizi di trasporto ferroviario di passeggeri in regime di autonomia finanziaria***

(35) Il richiedente sostiene che in Svezia i servizi di trasporto ferroviario di passeggeri in regime di autonomia finanziaria possono essere forniti, in linea di principio, da qualsiasi operatore e possono coprire qualsiasi tratta.

(36) Il richiedente asserisce di dover far fronte alla concorrenza degli operatori che forniscono servizi in regime di OSP sulle tratte in regime di autonomia finanziaria.

(37) Secondo la Commissione, tuttavia, i servizi di trasporto ferroviario di passeggeri in regime di autonomia finanziaria sono in genere servizi di trasporto a lunga distanza. In tal caso, è probabile che gli operatori che forniscono servizi di trasporto ferroviario di passeggeri a lunga distanza in regime di OSP facciano concorrenza ai servizi di trasporto ferroviario di passeggeri in regime di autonomia finanziaria per attirare passeggeri. Ciò è dovuto al fatto che, dal punto di vista della domanda, i servizi di trasporto ferroviario di passeggeri forniti nell'ambito di un OSP e quelli in regime di autonomia finanziaria sono intercambiabili. Può essere tuttavia meno ovvio che gli operatori che forniscono servizi di trasporto ferroviario regionale di passeggeri in regime di OSP facciano concorrenza ai servizi di trasporto ferroviario di passeggeri in regime di autonomia finanziaria. Nella sua prassi decisionale, la Commissione ha rilevato ([23]) che i servizi di trasporto ferroviario di passeggeri su scala regionale (a breve distanza) e a lunga distanza costituivano mercati distinti, soprattutto perché le caratteristiche del traffico sono diverse, ad esempio, in termini di frequenza e fermate.

(38) [Riservato] ([24]).

(39) In questo caso la Commissione ritiene tuttavia che la definizione di mercato possa rimanere aperta, in quanto il risultato della valutazione è il medesimo in entrambi i casi (ovvero sia che si ritenga che i servizi ferroviari in regime di autonomia finanziaria rientrino nello stesso mercato dei servizi ferroviari regionali e a lunga distanza forniti nell'ambito di OSP sia che si reputi che appartengano allo stesso mercato solo dei servizi ferroviari a lunga distanza forniti nell'ambito di OSP).

(40) Nel caso dei servizi commerciali è tuttavia importante chiarire se, e in quale misura, si debba tenere conto della concorrenza intermodale. Il richiedente afferma che la concorrenza tra gli operatori ferroviari è da sola sufficiente per concludere che i servizi di trasporto ferroviario di passeggeri in regime di autonomia finanziaria sono esposti direttamente alla concorrenza, senza dover valutare la concorrenza intermodale ([25]). In questo caso, tuttavia, la definizione precisa del mercato non può essere lasciata aperta, come propone il richiedente, poiché per alcune tratte le quote di mercato del richiedente sono indice di un considerevole potere di mercato (se si considera esclusivamente il trasporto ferroviario) e quindi della capacità del richiedente di agire in modo indipendente rispetto ai concorrenti.

(41) Per quanto riguarda la concorrenza intermodale, in passato la Commissione ha constatato ([26]) che altre modalità di trasporto costituivano mercati distinti. Si tratta tuttavia, in ultima analisi, di una questione empirica e la Commissione ha lasciato aperta la definizione in altri casi ([27]).

(42) La pressione concorrenziale da parte di altre modalità di trasporto è ulteriormente analizzata in base ai tempi di percorrenza, ai prezzi, alla comodità e alla disponibilità. In linea generale, la Commissione rileva che non è possibile presumere che i trasporti aerei esercitino una pressione concorrenziale su tutte le tratte o sotto-tratte, bensì potenzialmente solo sui viaggi punto a punto; l'importanza economica di questi ultimi sarà pertanto presa in considerazione. La valutazione sotto il profilo della concorrenza evidenzia inoltre che le altre modalità di trasporto non sono in generale sostituibili con i servizi di trasporto ferroviario di passeggeri in regime di autonomia finanziaria (cfr. la sezione 3.2.3.2).

([23]) Cfr. caso AT.39678 – *Deutsche Bahn I* e AT.39731 – *Deutsche Bahn II*, punto 33; M.5855 – *DB/Arriva*, punti 126-130.
([24]) Informazioni riservate.
([25]) La richiesta, punto 39.
([26]) AT.39678 – *Deutsche Bahn I* e AT.39731 – *Deutsche Bahn II*, punto 33; M.2446 – *Govia/Connex South Central*, punto 13; M.5855 – *DB/Arriva, punti* da 137 a 140, M.5557 – *SNCF-P/CDPQ/KEOLIS/EFFIA*, punti da 32 a 36.
([27]) Cfr. M.6150 - *Veolia Transport/Trenitalia/JV*, punti 26-34; M.5655 - *SNCF/LCR/Eurostar*, punto 29, M.7011 *SNCF/SNCB/Thalys*, punti 66-69, M.4797 - *Govia/West Midlands Passenger Rail Franchise*, punto 12.

(43) Ai fini della valutazione nell'ambito della presente decisione e fatta salva l'applicazione del diritto della concorrenza, la Commissione ritiene che il mercato rilevante sia il mercato dei servizi di trasporto ferroviario di passeggeri in regime di autonomia finanziaria in cui sussiste la concorrenza «nel mercato». Ai fini della presente decisione, tale mercato comprende i servizi di trasporto ferroviario di passeggeri a lunga distanza forniti nell'ambito di un OSP. La Commissione non chiarisce se i servizi di trasporto ferroviario regionale di passeggeri forniti nell'ambito di un OSP siano parte del mercato rilevante.

3.2.2. DEFINIZIONE DEL MERCATO GEOGRAFICO

3.2.2.1. ***Mercato dei servizi di trasporto ferroviario di passeggeri forniti nell'ambito di contratti di OSP***

(44) In precedenti decisioni la Commissione ha definito ([28]) tale mercato a livello nazionale.

(45) La definizione del mercato proposta dal richiedente è in linea con la prassi della Commissione.

(46) L'Autorità svedese garante della concorrenza condivide tale approccio.

(47) Ai fini della valutazione nell'ambito della presente decisione e fatta salva l'applicazione del diritto della concorrenza, la Commissione ritiene che l'ambito geografico del mercato dei servizi di trasporto ferroviario di passeggeri forniti nell'ambito di contratti di OSP sia nazionale.

3.2.2.2. ***Mercato dei servizi di trasporto ferroviario di passeggeri in regime di autonomia finanziaria***

(48) Nella precedente prassi decisionale in materia di antitrust e di concentrazioni relativa ai servizi di trasporto ferroviario di passeggeri, nell'analizzare la concorrenza nel mercato, la Commissione ha definito il mercato geografico a livello di una intera rete ferroviaria nazionale, ([29]) di una tratta ([30]) o di un viaggio punto a punto tra una partenza e una destinazione ([31]), a seconda delle specificità di ciascun caso e del livello di similarità o sufficiente omogeneità delle condizioni della concorrenza.

(49) Secondo il richiedente, il mercato è definito sulla base di un percorso da un punto di partenza verso un punto di destinazione, poiché le condizioni di concorrenza possono variare sensibilmente da un percorso punto a punto a un altro. Il richiedente propone inoltre di lasciare aperta la definizione del mercato, in quanto l'esposizione alla concorrenza dev'essere valutata su base più ampia, dato che i costi degli operatori ferroviari non sono determinati sulla base di percorsi da punto a punto, bensì a livello più ampio. Dato l'elevato numero di mercati punto a punto e l'impossibilità di analizzarli uno ad uno, il richiedente propone di esaminare le cinque tratte più importanti in Svezia, ossia: Stoccolma-Malmö(-Copenaghen), Stoccolma-Göteborg, Göteborg-Malmö, Stoccolma-Sundsvall-Umeå e Stoccolma-Karlstad(-Oslo).

(50) [Riservato].

(51) [Riservato].

(52) [Riservato].

(53) La Commissione rileva la presenza di indicazioni in base alle quali in Svezia il mercato dei servizi di trasporto ferroviario di passeggeri in regime di autonomia finanziaria può essere definito a livello nazionale. Innanzitutto, il quadro normativo (ad esempio i requisiti per operare in qualità di impresa ferroviaria) è su scala nazionale. Le condizioni della concorrenza potrebbero quindi avere già un certo grado di omogeneità a livello nazionale. In secondo luogo, alcuni prestatori (quali il richiedente o Transdev) sono in concorrenza tra loro su diverse tratte e verosimilmente in grado di utilizzare i propri treni su varie tratte in Svezia. In terzo luogo, si deve tenere conto delle caratteristiche proprie della rete ferroviaria. In particolare, l'esistenza di effetti di rete, ossia la generazione di traffico supplementare dovuto al collegamento tra varie tratte, è un ulteriore elemento che indica l'esistenza di un mercato a livello nazionale.

([28]) Caso M.5855 DB/Arriva dell'11.8.2010, punto 72.
([29]) Casi COMP AT.39678 e AT.39731, punti 34 e 35; caso M.5855, punti 159 e 160.
([30]) Caso M.*7011 SNCF/SNCB/Thalys JV*, punti 41-46.
([31]) Caso M.7897 *Arriva/Rail Noth/Northern Franchise,* punti da 19 a 23.

(54) Considerando quanto precede, ai fini della valutazione nell'ambito della presente decisione e fatta salva l'applicazione del diritto della concorrenza, la Commissione non stabilisce se l'ambito geografico del mercato dei servizi di trasporto ferroviario di passeggeri in regime di autonomia finanziaria sia nazionale o corrisponda a ciascuna tratta, dato che nessuna delle due possibili definizioni di mercato geografico incide sulla conclusione raggiunta dalla Commissione.

(55) È esclusa una definizione del mercato basata sui viaggi punto a punto, considerando che, come precisano il richiedente e l'Autorità svedese garante della concorrenza ([32]), non sarebbe possibile valutare la pressione concorrenziale esercitata su ciascun singolo viaggio punto a punto che può essere potenzialmente definito.

3.2.3. ANALISI DEL MERCATO

3.2.3.1. ***Mercato dei servizi di trasporto ferroviario di passeggeri forniti nell'ambito di contratti di OSP***

(56) I contratti di OSP possono essere assegnati mediante procedure di gara concorrenziali o aggiudicazione diretta. In Svezia i contratti di OSP sono generalmente attribuiti in seguito a una procedura di gara e le aggiudicazioni dirette costituiscono l'eccezione alla regola.

(57) Il richiedente riferisce ([33]) in merito a un elenco di contratti di OSP assegnati dal 2009. Dei 20 contratti elencati, tre erano stati aggiudicati direttamente. I contratti aggiudicati direttamente rappresentano soltanto [riservato] di tutti i contratti di OSP in termini di valore. Gli altri contratti sono aggiudicati mediante procedure di gara concorrenziali. Si può osservare che Arriva, Transdev, Vy e MTR sono offerenti abituali, insieme al richiedente. Nella maggior parte dei casi alle procedure di gara partecipano tra i due e i quattro offerenti e il vincitore è diverso dal prestatore storico.

(58) Su 17 contratti di OSP aggiudicati con procedure di gara concorrenziali, il richiedente ha presentato 11 offerte e ne ha vinte sei (tasso di successo del 54 %). I risultati degli altri concorrenti evidenziano i seguenti rapporti di (vittorie/offerte): Arriva 4/7, Transdev 2/9, Keolis 0/4, Vy 3/8 MTR 1/2. Il tasso di successo del richiedente sembra essere nella media.

(59) In termini di ricavi, il richiedente ha ottenuto [riservato] del numero totale di contratti di OSP e [riservato] in termini di valore.

(60) In Svezia il richiedente sembra ([34]) detenere, in generale, una quota modesta di contratti di OSP [riservato], mentre il secondo e il terzo operatore hanno rispettivamente una quota di [riservato] e [riservato]. Le quote di mercato sono tuttavia meno indicative della natura della concorrenza nei mercati soggetti a gare d'appalto o aggiudicazioni dirette.

(61) [Riservato].

(62) [Riservato]. Su 16 contratti di OSP aggiudicati, in 11 casi è stato inoltre sostituito l'operatore in seguito alla procedura di gara. Nei 15 bandi di gara per cui erano disponibili i dati su tutti gli offerenti sono state presentate in totale 46 offerte.

(63) I tre contratti di OSP aggiudicati direttamente di cui si è avuta comunicazione sembrano ([35]) tutti attualmente essere oggetto di una procedura di gara concorrenziale, al termine della quale il contratto sarà assegnato a nuove imprese che avvieranno le operazioni.

(64) [Riservato].

(65) L'Autorità svedese garante della concorrenza conclude ([36]) che il mercato dei contratti di OSP, «ad eccezione dei contratti aggiudicati direttamente alle proprie imprese», è direttamente esposto alla concorrenza ai sensi dell'articolo 34 della direttiva 2014/25/UE.

([32]) Posizione dell'Autorità svedese garante della concorrenza, pag. 11.
([33]) La richiesta, figura 6.
([34]) La richiesta, figura 2.
([35]) La richiesta, punto 119.
([36]) Posizione dell'Autorità svedese garante della concorrenza, pag. 11, e allegato 1 della posizione dell'Autorità svedese garante della concorrenza.

(66) Al fine di risultare vincitori di una gara d'appalto per un contratto di OSP, gli operatori devono presentare offerte concorrenziali. Di conseguenza, una volta assegnato un contratto di OSP a un aggiudicatario, il comportamento di quest'ultimo è limitato dalla propria offerta. Gli appalti per l'esercizio delle attività nell'ambito del contratto di OSP, anche in mancanza della disciplina introdotta dalle norme dettagliate in materia di appalti dell'UE, saranno condotti pertanto in maniera trasparente, non discriminatoria e in base a criteri che permettono all'operatore che adempie un OSP di individuare la soluzione più vantaggiosa sotto il profilo economico.

(67) Ai fini della presente decisione e senza pregiudicare l'applicazione delle norme sulla concorrenza e di altri settori del diritto dell'Unione, i fattori sopradescritti dovrebbero quindi essere ritenuti indice di esposizione alla concorrenza dell'attività di fornitura dei servizi di trasporto passeggeri nell'ambito di un OSP.

3.2.3.2. ***Mercato dei servizi di trasporto ferroviario di passeggeri in regime di autonomia finanziaria***

Livello nazionale

(68) Sul mercato globale, in cui rientrano i servizi di trasporto ferroviario di passeggeri in regime di autonomia finanziaria e i servizi di trasporto ferroviario di passeggeri forniti nell'ambito dei contratti di OSP (compresi i servizi ferroviari regionali e a lunga distanza per passeggeri forniti nell'ambito di un OSP), il richiedente deteneva, in termini di ricavi, una quota di mercato del [riservato] nel 2018. Nello stesso anno, l'operatore di mercato seguente era [riservato]. La quota di mercato del richiedente è indice di un considerevole potere di mercato.

(69) Sul mercato dei servizi di trasporto ferroviario di passeggeri in regime di autonomia finanziaria (compresi i servizi di trasporto ferroviario di passeggeri a lunga distanza, ma non regionali, forniti nell'ambito di un OSP), il richiedente detiene una quota notevolmente maggiore rispetto ai suoi concorrenti, che è rimasta piuttosto stabile negli ultimi tre anni di riferimento (dal 2016 al 2018). Nel 2018 il richiedente ha registrato [riservato] in termini di ricavi e [riservato] in termini di passeggeri/chilometri. Le quote di mercato detenute dal richiedente nel mercato dei servizi di trasporto ferroviario di passeggeri in regime di autonomia finanziaria sono anch'esse indice di un considerevole potere di mercato.

(70) La Commissione rileva altresì la presenza di ostacoli all'entrata nel mercato dei servizi di trasporto ferroviario di passeggeri in regime di autonomia finanziaria. Tali ostacoli riguardano in particolare i necessari ed elevati costi di investimento e i rischi economici connessi all'acquisto del materiale rotabile, nonché i requisiti tecnici e normativi, come quelli per l'omologazione del materiale rotabile in un paese. [Riservato]. Queste argomentazioni si applicano al mercato dei servizi di trasporto ferroviario di passeggeri in regime di autonomia finanziaria, indipendentemente dalla definizione del mercato geografico.

(71) Per quanto riguarda la concorrenza intermodale, viste le differenze in termini di prezzo e tempi di percorrenza, non si può concludere che il trasporto aereo e in autobus esercitino una pressione concorrenziale sui servizi di trasporto ferroviario di passeggeri in regime di autonomia finanziaria, come evidenziato di seguito nei considerando 93, 102, 120, 126, 149, 168, 174, 189 e 195.

(72) In considerazione dei fattori esaminati sopra, la Commissione non può concludere che l'attività di fornitura dei servizi di trasporto passeggeri in regime di autonomia finanziaria a livello nazionale in Svezia, a prescindere dalla definizione del mercato del prodotto, sia direttamente esposta alla concorrenza ai sensi dell'articolo 34, paragrafo 1, della direttiva 2014/25/UE.

Livello di tratta

(73) Nell'analisi di mercato a livello di tratta (che si concentra su ognuna delle cinque tratte identificate precedentemente), la Commissione esaminerà prima la situazione competitiva i) partendo dal presupposto che i servizi ferroviari in regime di autonomia finanziaria facciano concorrenza ai servizi ferroviari regionali e a lunga distanza per passeggeri forniti nell'ambito di OSP e ii) presumendo che i servizi ferroviari in regime di autonomia finanziaria siano in concorrenza con i servizi ferroviari a lunga distanza in regime di OSP. In secondo luogo, si esaminerà anche se, e in quale misura, esista una pressione concorrenziale delle altre modalità di trasporto in ciascuna delle precedenti tratte.

3.2.3.2.1. **Stoccolma-Malmö (-Copenaghen)**

(74) [Riservato].

(75) **A**. Partendo dal presupposto che i servizi ferroviari di passeggeri in regime di autonomia finanziaria facciano concorrenza ai servizi ferroviari regionali e a lunga distanza forniti in regime di OSP, la situazione è quella descritta nei seguenti considerando.

(76) Su questa tratta il richiedente ha un concorrente, Snälltåget (Transdev), che fa circolare treni commerciali punto a punto e ha fatto il suo ingresso nel mercato nel 2009. I servizi regionali in regime di OSP sono effettuati su diverse sotto-tratte.

(77) Transdev effettua due partenze giornaliere, mentre il richiedente ne ha invece 15 (oltre al treno notturno che è tuttavia soggetto a un contratto di OSP). Transdev offre tempi di percorrenza di circa 4 ore e 52 minuti e 5 ore, mentre i tempi del richiedente sono inferiori a 4 ore e 33 minuti. La Commissione rileva inoltre che i prezzi di Transdev sono decisamente inferiori rispetto a quelli del richiedente. Inoltre Transdev non copre l'intera tratta fino a Copenaghen e il richiedente è attualmente l'unico operatore ferroviario che effettua il servizio da Stoccolma a Copenaghen ([37]).

(78) Le quote di mercato del richiedente sono indice di un considerevole potere di mercato su questa tratta. [Riservato].

(79) [Riservato].

(80) [Riservato].

(81) [Riservato].

(82) [Riservato].

(83) [Riservato].

(84) [Riservato].

(85) [Riservato].

(86) [Riservato].

(87) Il richiedente e l'Autorità svedese garante della concorrenza segnalano che nella primavera 2020 FlixTrain intendeva far circolare treni in regime di autonomia finanziaria, nel segmento a basso costo, con due partenze giornaliere sulla tratta Stoccolma-Malmö. La Commissione osserva tuttavia che ad oggi non sembra che FlixTrain effettui servizi ferroviari su questa tratta. Considerando il contesto della pandemia di COVID-19, è inoltre molto difficile prevedere se la potenziale minaccia concorrenziale rappresentata da FlixTrain si concretizzerà nell'immediato futuro.

(88) **B**. Presumendo che i servizi ferroviari di passeggeri in regime di autonomia finanziaria siano in concorrenza soltanto con i servizi di trasporto ferroviario di passeggeri a lunga distanza in regime di OSP, la Commissione osserva che il richiedente ha un unico concorrente, Transdev, che fornisce servizi commerciali. Su questa tratta non vi sono concorrenti che prestano servizi a lunga distanza in regime di OSP. Il richiedente vanta pertanto una posizione di mercato persino più forte [riservato].

(89) Nella sua posizione l'Autorità svedese garante della concorrenza conclude che «sebbene la pressione concorrenziale sulla tratta in questione sia tale da impedire al richiedente di agire in modo del tutto autonomo nella sua pratica tariffaria, essa non è sufficientemente forte da concludere, secondo l'Autorità, che la tratta sia direttamente esposta alla concorrenza» ([38]).

(90) Alla luce dei fattori esaminati sopra e se si considera esclusivamente il trasporto di passeggeri, per ogni possibile configurazione del mercato del prodotto, la Commissione non può concludere che l'attività di fornitura dei servizi di trasporto ferroviario in regime di autonomia finanziaria sulla tratta Stoccolma-Malmö sia esposta alla concorrenza.

([37]) Posizione dell'Autorità svedese garante della concorrenza, punto 3, pag. 13.
([38]) Posizione dell'Autorità svedese garante della concorrenza, pag. 14.

Concorrenza intermodale — Trasporto in autobus

(91) Secondo una stima del richiedente, se si considerano i servizi di traporto ferroviario e in autobus, la quota di mercato intermodale per i servizi di trasporto effettuati con autobus su questa tratta si attesta a [riservato].

(92) La Commissione osserva che il tempo di percorrenza in autobus è di almeno 9 ore (rispetto a meno di 5 ore con il treno). FlixBus effettua due partenze giornaliere (dirette) per Malmö (e due partenze giornaliere dirette per Copenaghen) e i prezzi sono inferiori del 10 % e del 20 % rispetto a quelli del richiedente (seconda classe).

(93) Tenendo presente le differenze nei tempi di percorrenza, non si può concludere che su questa tratta il trasporto in autobus eserciti una pressione concorrenziale sui servizi di trasporto ferroviario di passeggeri in regime di autonomia finanziaria.

Concorrenza intermodale — Trasporto aereo

(94) Vi sono tre compagnie aeree che offrono voli diretti tra gli aeroporti di Stoccolma, Arlanda (ARL) e Bromma (BRM), e gli aeroporti nella regione di Öresund, Copenaghen (CPH) e Malmö (MMX).

(95) L'aeroporto di Arlanda è situato a 40 km dal centro della città di Stoccolma.

(96) La durata del viaggio aereo è di 1 ora e 10 minuti (per Copenaghen) e di 1 ora (per Malmö), rispetto a un tempo di percorrenza in treno che è di 4 ore e 38 minuti (per Copenaghen) e di 4 ore e 22 minuti (per Malmö).

(97) Scandinavian Airlines System (SAS) effettua otto voli diretti su Malmö (ARN-MMX) e 15 partenze giornaliere per Copenaghen (ARN-CPH).

(98) Norwegian Air Shuttle ASA (Norwegian) effettua sei partenze giornaliere verso Copenaghen (ARN-CPH).

(99) BRA Sverige AB (BRA) offre 13 partenze giornaliere per Malmö (BMA-MMX).

(100) [Riservato].

(101) La Commissione ha effettuato un'analisi degli effettivi prezzi dei biglietti ferroviari e aerei per questa tratta e ha esaminato le relative informazioni fornite dal richiedente. I prezzi dei biglietti aerei sono quasi doppi rispetto ai prezzi dei biglietti ferroviari per STO-MMX e STO-CPH, in prima e seconda classe, a eccezione dei prezzi di Norwegian per la sola tratta STO-CPH.

(102) Tenuto conto delle differenze osservate in termini di tempi di percorrenza e prezzi del biglietto, la Commissione non può concludere che su questa tratta il trasporto aereo eserciti una pressione concorrenziale sui servizi di trasporto ferroviario di passeggeri in regime di autonomia finanziaria.

Conclusioni

(103) Alla luce dei fattori esaminati sopra, e anche tenendo in considerazione la concorrenza intermodale, la Commissione non può concludere che l'attività di fornitura dei servizi di trasporto ferroviario in regime di autonomia finanziaria sulla tratta Stoccolma-Malmö (-Copenaghen) sia direttamente esposta alla concorrenza.

3.2.3.2.2. **Stoccolma-Göteborg**

(104) [Riservato].

(105) **A**. Partendo dal presupposto che i servizi ferroviari in regime di autonomia finanziaria facciano concorrenza ai servizi ferroviari regionali e a lunga distanza per passeggeri in regime di OSP, la situazione è quella descritta nei seguenti considerando.

(106) Gli operatori commerciali su questa tratta sono il richiedente e MTR (treni punto a punto). AB Galia (Blå Tåget) ha interrotto le operazioni commerciali su questa tratta nel 2019. I servizi regionali in regime di OSP sono effettuati su diverse sotto-tratte.

(107) MTR effettua otto partenze giornaliere (alta velocità), mentre il richiedente ne ha 18 (alta velocità); vi sono inoltre altre sette partenze giornaliere di treni regionali in regime di OSP.

(108) I tempi di percorrenza con i treni ad alta velocità del richiedente e di MTR sono equiparabili (3 ore e 5 minuti e 3 ore e 20 minuti rispettivamente), mentre i treni regionali del richiedente impiegano circa 4 ore e 50 minuti. I prezzi del biglietto sono comparabili, sebbene MTR abbia in generale prezzi leggermente più bassi per i biglietti sia di prima sia di seconda classe.

(109) Le quote di mercato del richiedente sono indice di un considerevole potere di mercato. [Riservato].

(110) [Riservato].

(111) [Riservato].

(112) [Riservato].

(113) [Riservato].

(114) L'Autorità svedese garante della concorrenza elenca ([39]) altri due fattori che, a suo parere, hanno permesso di concludere che l'attività del richiedente è esposta alla concorrenza su questa tratta: l'avvio dell'attività in futuro da parte di FlixTrain e la pressione esercitata dal trasporto aereo.

(115) Alla Commissione risulta che a FlixTrain siano state assegnate bande orarie per tre partenze giornaliere su questa tratta a partire dalla primavera del 2020. La Commissione osserva tuttavia che ad oggi non sembra che FlixTrain effettui servizi ferroviari su questa tratta. Considerando il contesto della pandemia di COVID-19, è inoltre molto difficile prevedere se la potenziale minaccia concorrenziale rappresentata da FlixTrain si concretizzerà nell'immediato futuro.

(116) **B.** Presumendo che i servizi ferroviari di passeggeri in regime di autonomia finanziaria siano in concorrenza soltanto con i servizi di trasporto ferroviario di passeggeri a lunga distanza in regime di OSP, la Commissione osserva che la situazione è molto simile a quella descritta al considerando (109), poiché gli altri servizi regionali in regime di OSP rappresentano meno di [riservato] in termini di ricavi e di passeggeri/chilometri.

(117) Alla luce dei fattori esaminati sopra e se si considera esclusivamente il trasporto ferroviario di passeggeri, per ogni possibile configurazione del mercato del prodotto, la Commissione non può concludere che l'attività di fornitura dei servizi di trasporto ferroviario in regime di autonomia finanziaria sulla tratta Stoccolma-Göteborg sia esposta alla concorrenza.

Concorrenza intermodale — Trasporto in autobus

(118) Secondo una stima del richiedente, se si considerano i servizi di trasporto ferroviario e in autobus, la quota complessiva di mercato detenuta dalla concorrenza intermodale per i servizi di trasporto effettuati con autobus su questa tratta si attesta a [riservato].

(119) La Commissione osserva che il tempo di percorrenza in autobus è di almeno 6 ore e 30 minuti (rispetto a 3 ore e 20 minuti con il treno). FlixBus effettua sei partenze giornaliere (dirette) per Göteborg e i prezzi sono inferiori del 30 % rispetto a quelli dei biglietti di seconda classe offerti dal richiedente.

(120) Tenuto conto di quanto precede, nonostante le disparità di prezzo, le differenze nei tempi di percorrenza non consentono di concludere che il trasporto in autobus eserciti una pressione concorrenziale sui servizi di trasporto ferroviario di passeggeri in regime di autonomia finanziaria.

Concorrenza intermodale — Trasporto aereo

(121) Vi sono tre compagnie aeree che offrono voli tra gli aeroporti di Stoccolma, Arlanda e Bromma, e l'aeroporto di Göteborg (GOT).

(122) SAS effettua 12 partenze giornaliere (ARN-GOT), Norwegian ne offre una o due (ARN-GOT) e BRA ne ha 12 (BMA-GOT).

(123) Secondo l'Autorità svedese garante della concorrenza, si dovrebbe ritenere che il trasporto aereo eserciti una pressione dall'alto nel segmento premium, in quanto la durata del viaggio da un centro della città all'altro è la stessa, il che costituisce un fattore importante per i passeggeri in viaggio d'affari.

([39]) Posizione dell'Autorità svedese garante della concorrenza, pag. 15.

(124) La durata del volo diretto è di un'ora, mentre il tempo di percorrenza in treno è di tre ore.

(125) La Commissione ha effettuato un'analisi degli effettivi prezzi dei biglietti ferroviari e aerei su questa tratta e ha esaminato le relative informazioni fornite dal richiedente. I prezzi del biglietto aereo sono pari al doppio rispetto a quelli dei biglietti ferroviari di prima e seconda classe, eccezion fatta per Norwegian, che presenta, per i biglietti di seconda classe, differenze di prezzo meno rilevanti.

(126) Tenendo presente le differenze riscontrate in termini di prezzo, non si può concludere che il trasporto aereo eserciti una pressione concorrenziale sui servizi di trasporto ferroviario di passeggeri in regime di autonomia finanziaria per la tratta in questione.

Conclusioni

(127) Alla luce dei fattori esaminati sopra, e anche tenendo in considerazione la concorrenza intermodale, la Commissione non può concludere che l'attività di fornitura dei servizi di trasporto ferroviario in regime di autonomia finanziaria sulla tratta Stoccolma-Göteborg sia direttamente esposta alla concorrenza.

3.2.3.2.3. **Göteborg-Malmö**

(128) [Riservato]

(129) **A**. Partendo dal presupposto che i servizi ferroviari in regime di autonomia finanziaria facciano concorrenza ai servizi ferroviari regionali e a lunga distanza per passeggeri in regime di OSP, la situazione è quella descritta nei seguenti considerando.

(130) Il richiedente effettua attualmente sette partenze giornaliere (treno commerciale punto a punto) con treni ad alta velocità. Transdev, che gestisce la rete Öresundståg nell'ambito di un contratto di OSP a lunga distanza, offre 11 partenze giornaliere. Il tempo di percorrenza dei treni ad alta velocità del richiedente è di 2 ore e 30 minuti, mentre il treno di Transdev impiega 3 ore e 10 minuti.

(131) A partire dal dicembre 2020 il richiedente subentrerà tuttavia al contratto di OSP a lunga distanza della rete Öresundståg ed effettuerà tutti i servizi ferroviari punto a punto su questa tratta in seguito all'aggiudicazione del relativo contratto di OSP per il periodo 2020-2030. L'attuale contratto di OSP di Transdev scadrà a inizio dicembre 2020.

(132) In termini di prezzo, la Commissione osserva che, nonostante la durata del viaggio sia in media inferiore, il richiedente offre prezzi più bassi rispetto a Transdev (nell'ambito del contratto di OSP) per i biglietti sia di prima sia di seconda classe.

(133) Il terzo concorrente su questa tratta è Arriva (Pågatåg), che opera nella regione meridionale della Scania esclusivamente nell'ambito di un contratto di OSP regionale.

(134) [Riservato].

(135) [Riservato].

(136) [Riservato].

(137) Dal dicembre 2020, quando il richiedente avvierà le operazioni su questa tratta nell'ambito del contratto di OSP, la situazione sarà probabilmente soggetta a cambiamenti risultanti nel consolidamento della sua posizione di mercato. [Riservato].

(138) L'Autorità svedese garante della concorrenza rileva che, mentre può essere discutibile che Transdev eserciti un'autentica pressione concorrenziale sul segmento premium per i viaggi punto a punto, SAS offre voli tra Göteborg e Copenaghen che dovrebbero incidere sulla fissazione dei prezzi da parte del richiedente. L'Autorità svedese garante della concorrenza ha concluso ([40]) che su questa tratta l'attività è direttamente esposta alla concorrenza.

([40]) Posizione dell'Autorità svedese garante della concorrenza, pag. 15.

(139) **B**. Presumendo che i servizi ferroviari di passeggeri in regime di autonomia finanziaria siano in concorrenza soltanto con i servizi ferroviari a lunga distanza in regime di OSP, la Commissione osserva che il richiedente ha un unico concorrente, Transdev, che fornisce servizi a lunga distanza nell'ambito di un contratto di OSP (Öresundståg) [riservato].

(140) Alla luce dei fattori esaminati sopra e se si considera esclusivamente il trasporto ferroviario di passeggeri, per ogni possibile configurazione del mercato dei prodotti, la Commissione ritiene che attualmente l'attività di fornitura dei servizi di trasporto ferroviario in regime di autonomia finanziaria sulla tratta Göteborg-Malmö sia esposta direttamente alla concorrenza. La situazione andrebbe tuttavia rivalutata quando il richiedente inizierà a operare sulla rete ferroviaria di Öresundståg.

Concorrenza intermodale — Trasporto in autobus

(141) Secondo una stima del richiedente, se si considerano i servizi di trasporto ferroviario e in autobus, la quota complessiva del mercato intermodale per i servizi di trasporto effettuati con autobus su questa tratta si attesta a [riservato].

(142) La Commissione osserva che il tempo di percorrenza in autobus è di 3 ore e 5 minuti e 3 ore e 30 minuti, rispetto alle 2 ore e 30 minuti con il treno del richiedente. FlixBus effettua quattro partenze giornaliere (dirette) per Malmö e i prezzi sono inferiori almeno del 25 % rispetto a quelli del richiedente (biglietti di seconda classe).

(143) Tenendo presente le differenze riportate sopra nei tempi di percorrenza e la disparità di prezzo, non si può escludere che su questa tratta il trasporto in autobus possa esercitare una pressione concorrenziale sui servizi di trasporto ferroviario di passeggeri in regime di autonomia finanziaria. La questione può tuttavia rimanere aperta ai fini della presente decisione, poiché, indipendentemente dal fatto che il trasporto in autobus faccia concorrenza al trasporto ferroviario, la conclusione della Commissione sul livello di concorrenza in questa tratta non cambia.

Concorrenza intermodale — Trasporto aereo

(144) [Riservato]. Una spiegazione plausibile è che non vi sono voli diretti da Göteborg a Malmö. SAS effettua tuttavia cinque voli diretti nella stagione invernale e sette voli diretti nella stagione estiva da Göteborg a Copenaghen.

(145) La durata del volo è di 2 ore e 35 minuti (GOT-MMX) o 45 minuti (GOT-CPH). Per la tratta GOT-MMX non sono disponibili voli diretti e si tiene conto almeno di uno scalo.

(146) Secondo ([41]) l'Autorità svedese garante della concorrenza, sebbene non sia chiaro se la rete Öresundståg eserciti un'autentica pressione concorrenziale sul segmento premium del richiedente, i servizi di trasporto aereo forniti da SAS dovrebbero influenzare i suoi prezzi. La Commissione osserva tuttavia che SAS non opera voli diretti tra Göteborg e Malmö. Tutti i voli tra Göteborg e Malmö prevedono almeno uno scalo.

(147) [Riservato].

(148) La Commissione ha effettuato un'analisi degli effettivi prezzi dei biglietti ferroviari e aerei su questa tratta e ha esaminato le relative informazioni fornite dal richiedente. Il costo del trasporto aereo sembra essere doppio rispetto a quello del trasporto ferroviario sia in prima sia in seconda classe.

(149) Tenendo presente le differenze riscontrate in termini di prezzo, la Commissione non può avvalorare la conclusione che su questa tratta il trasporto aereo eserciti una pressione concorrenziale sui servizi di trasporto ferroviario di passeggeri in regime di autonomia finanziaria.

Conclusione

(150) Alla luce dei fattori esaminati sopra, la Commissione conclude che l'attività di fornitura dei servizi di trasporto ferroviario di passeggeri in regime di autonomia finanziaria sulla tratta Göteborg-Malmö è direttamente esposta alla concorrenza. La situazione andrebbe tuttavia rivalutata quando il richiedente inizierà a operare sulla rete ferroviaria di Öresundståg (al momento gestita da Transdev nell'ambito di un contratto di OSP).

([41]) Posizione dell'Autorità svedese garante della concorrenza, pag. 15.

3.2.3.2.4. **Stoccolma-Sundsvall-Umeå**

(151) [Riservato].

(152) **A**. Partendo dal presupposto che i servizi ferroviari in regime di autonomia finanziaria facciano concorrenza ai servizi ferroviari regionali e a lunga distanza per passeggeri in regime di OSP, la situazione è quella descritta nei seguenti considerando.

(153) Al momento solo il richiedente fornisce servizi ferroviari su questa tratta (treno commerciale punto a punto). I servizi regionali in regime di OSP sono effettuati su diverse sotto-tratte.

(154) [Riservato].

(155) [Riservato].

(156) [Riservato].

(157) [Riservato].

(158) [Riservato].

(159) [Riservato].

(160) [Riservato].

(161) L'Autorità svedese garante della concorrenza conclude che l'intera tratta non è esposta alla concorrenza, ma tenuto conto della situazione concorrenziale nelle sotto-tratte e dell'importanza economica generale di queste ultime rispetto all'intera tratta, il richiedente non è in grado di agire in piena autonomia nella fissazione dei prezzi.

(162) [Riservato].

(163) **B.** Presumendo che i servizi ferroviari di passeggeri in regime di autonomia finanziaria sono in concorrenza soltanto con i servizi di trasporto ferroviario di passeggeri a lunga distanza in regime di OSP, la Commissione rileva che il richiedente è l'unico operatore di servizi commerciali di trasporto ferroviario di passeggeri su questa tratta e non vi sono concorrenti che erogano servizi ferroviari a lunga distanza in regime di OSP.

(164) Alla luce dei fattori esaminati sopra, e considerando esclusivamente il trasporto ferroviario di passeggeri, per ogni singola configurazione del mercato del prodotto, la Commissione non può concludere che l'attività di fornitura dei servizi di trasporto ferroviario in regime di autonomia finanziaria sulla tratta Stoccolma-Sundsvall-Umeå sia esposta alla concorrenza.

Concorrenza intermodale — Trasporto in autobus

(165) La Commissione rileva che il tempo di percorrenza (da punto a punto) in autobus è superiore alle 10 ore, mentre il treno ad alta velocità impiega 6 ore e 20 minuti.

(166) [Riservato].

(167) [Riservato].

(168) Tenendo presente le differenze riportate sopra nei tempi di percorrenza, non si può concludere che su questa tratta il trasporto in autobus eserciti una pressione concorrenziale sui servizi di trasporto ferroviario di passeggeri in regime di autonomia finanziaria.

Concorrenza intermodale — Trasporto aereo

(169) L'Autorità svedese garante della concorrenza indica ([42]) che questa tratta e la durata del viaggio sono troppi lunghi e non consentono al trasporto ferroviario di fare concorrenza al trasporto aereo.

([42]) Posizione dell'Autorità svedese garante della concorrenza, pag. 15.

(170) SAS effettua sei partenze giornaliere (ARN-UME), Norwegian cinque (ARN-UME) e BRA cinque (BMA-UME).

(171) La Commissione ha effettuato un'analisi degli effettivi prezzi dei biglietti ferroviari, aerei e degli autobus su questa tratta e ha esaminato le relative informazioni fornite dal richiedente.

(172) La durata del volo è di un'ora, mentre il viaggio in treno (ad alta velocità) dura almeno 6 ore e 20 minuti.

(173) I biglietti aerei tra Stoccolma e Umeå sono più costosi rispetto a quelli ferroviari di prima classe. Lo stesso vale anche per i biglietti di seconda classe, eccezion fatta per Norwegian.

(174) Tenendo presente le differenze riportate sopra in termini di prezzi e tempi di percorrenza e alla luce di [riservato], non si può concludere che il trasporto aereo eserciti su questa tratta una pressione concorrenziale sui servizi di trasporto ferroviario di passeggeri in regime di autonomia finanziaria.

Conclusioni

(175) Alla luce dei fattori esaminati sopra e anche considerando la concorrenza intermodale, la Commissione non può concludere che l'attività di fornitura dei servizi di trasporto ferroviario di passeggeri in regime di autonomia finanziaria sulla tratta Stoccolma-Sundsvall-Umeå sia direttamente esposta alla concorrenza.

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

(176) [Riservato].

(177) **A**. Partendo dal presupposto che i servizi ferroviari in regime di autonomia finanziaria facciano concorrenza ai servizi ferroviari regionali e a lunga distanza per passeggeri in regime di OSP, la situazione è quella descritta nei seguenti considerando.

(178) Il tempo di percorrenza da Stoccolma a Karlstad è di 2 ore e 30 minuti (con il treno ad alta velocità) e da Stoccolma a Oslo di almeno 6 ore (con il treno intercity). Il richiedente ha otto treni diretti giornalieri per Karlstad e due per Oslo.

(179) Al momento solo il richiedente fornisce servizi ferroviari su questa tratta (treno commerciale punto a punto da Stoccolma a Oslo). Tagab eroga servizi nell'ambito di un contratto di OSP tra Stoccolma e Karlstad.

(180) Stando alle sue quote di mercato, il richiedente detiene un considerevole potere di mercato. [Riservato].

(181) [Riservato].

(182) [Riservato].

(183) L'Autorità svedese garante della concorrenza ritiene ([43]) che la tratta non sia direttamente esposta alla concorrenza. Essa indica tuttavia che sia il trasporto aereo sia quello in autobus esercitano una certa «pressione sui prezzi dall'alto verso il basso e dal basso verso l'alto, così come per la tratta Stoccolma-Malmö».

(184) **B.** Presumendo che i servizi ferroviari di passeggeri in regime di autonomia finanziaria siano in concorrenza soltanto con i servizi di trasporto ferroviario di passeggeri a lunga distanza in regime di OSP, la Commissione osserva che il richiedente ha un unico concorrente, Tagab, che tuttavia non fornisce servizi da punto a punto. Il richiedente vanta pertanto una posizione di mercato persino più forte [riservato].

(185) Alla luce dei fattori esaminati sopra e considerando esclusivamente il trasporto ferroviario di passeggeri, per ogni singola configurazione del mercato del prodotto, la Commissione non può concludere che l'attività di fornitura dei servizi di trasporto ferroviario di passeggeri in regime di autonomia finanziaria sulla tratta Stoccolma-Karlstad (-Oslo) sia esposta alla concorrenza.

([43]) Posizione dell'Autorità svedese garante della concorrenza, pag. 17.

Concorrenza intermodale — Trasporto in autobus

(186) Secondo una stima del richiedente ([44]), su tutta la tratta Stoccolma-Karlstad (-Oslo) i servizi di trasporto in autobus detengono [riservato].

(187) La Commissione osserva che Flixbus effettua tre partenze giornaliere da Stoccolma a Karlstad, per un viaggio della durata di 4 ore e 20 minuti (rispetto a 3 ore e 50 minuti in treno) il cui prezzo sembra essere pari alla metà rispetto a quello dei biglietti ferroviari di seconda classe.

(188) Flixbus ha anche due partenze giornaliere dirette da Stoccolma a Oslo, con un tempo di percorrenza di 7 ore e 30 minuti (rispetto alle 6 ore del treno) e prezzi del 30 % inferiori rispetto ai biglietti ferroviari di seconda classe.

(189) Tenendo presente le differenze generali nei tempi di percorrenza e le caratteristiche (quali la comodità) non si può concludere che su questa tratta il trasporto in autobus eserciti una pressione concorrenziale sui servizi di trasporto ferroviario di passeggeri in regime di autonomia finanziaria.

Concorrenza intermodale — Trasporto aereo

(190) Il richiedente sostiene che la concorrenza del trasporto aereo sia forte sulla tratta da punto a punto.

(191) SAS effettua 14 partenze giornaliere ARN-OSL per Oslo (OSL) e Norwegian ne effettua sette (ARN-OSL). Non vi sono voli da Stoccolma a Karlstad (KAR).

(192) La durata del viaggio aereo è di 1 ora e 10 minuti, mentre quella del viaggio in treno è di 6 ore.

(193) La Commissione ha effettuato un'analisi degli effettivi prezzi dei biglietti ferroviari e aerei su questa tratta e ha esaminato le relative informazioni fornite dal richiedente.

(194) I biglietti aerei tra Stoccolma e Oslo sono più costosi rispetto ai biglietti ferroviari di prima classe. Lo stesso vale anche per i biglietti di seconda classe, anche se le variazioni dei prezzi dei biglietti di seconda classe sono minori per Norwegian.

(195) Tenendo presente le differenze riscontrate in termini di prezzo e tempo di percorrenza, non si può concludere che su questa tratta il trasporto aereo eserciti una pressione concorrenziale sui servizi di trasporto ferroviario di passeggeri in regime di autonomia finanziaria.

Conclusioni

(196) Alla luce dei fattori esaminati sopra, e anche tenendo in considerazione la concorrenza intermodale, la Commissione non può concludere che l'attività di fornitura dei servizi di trasporto ferroviario in regime di autonomia finanziaria sulla tratta Stoccolma-Karlstad (-Oslo) sia direttamente esposta alla concorrenza.

4. **CONCLUSIONE**

4.1. *MERCATO DEI SERVIZI DI TRASPORTO FERROVIARIO DI PASSEGGERI FORNITI MEDIANTE CONTRATTI DI OSP*

(197) Ai fini della presente decisione e fatta salva l'applicazione del diritto della concorrenza, i risultati dell'analisi di mercato indicati ai considerando da 56 a 67 dovrebbero essere considerati indice dell'esposizione alla concorrenza dell'attività di fornitura dei servizi di trasporto ferroviario di passeggeri in regime di OSP in Svezia ai sensi dell'articolo 34 della direttiva 2014/25/UE. Poiché si considerano soddisfatte le condizioni di libero accesso al mercato stabilite all'articolo 34 della direttiva 2014/25/UE, è opportuno stabilire che la direttiva 2014/25/UE non si applica agli appalti destinati a permettere lo svolgimento di tali attività in Svezia.

([44]) La richiesta, punto 176.

4.2. *MERCATO DEI SERVIZI DI TRASPORTO FERROVIARIO DI PASSEGGERI IN REGIME DI AUTONOMIA FINANZIARIA*

(198) Alla luce dell'analisi formulata alla precedente sezione 3.2.3.2, per ogni possibile configurazione del mercato, la Commissione non può concludere che in Svezia l'attività di fornitura dei servizi di trasporto ferroviario in regime di autonomia finanziaria sia direttamente esposta alla concorrenza ai sensi dell'articolo 34 della direttiva 2014/25/UE. A livello nazionale, nell'ambito di ogni configurazione possibile del mercato, le quote di mercato del richiedente sono indice di un considerevole potere di mercato.

(199) A livello di tratta, su quattro delle cinque tratte analizzate l'attività di fornitura dei servizi di trasporto ferroviario di passeggeri in regime di autonomia finanziaria non è direttamente esposta alla concorrenza. Su queste tratte il richiedente detiene quote di mercato [riservato], se si presume che i servizi ferroviari in regime di autonomia finanziaria facciano concorrenza ai servizi ferroviari regionali e a lunga distanza in regime di OSP. Il richiedente vanta una posizione di mercato persino più forte se si presume che i servizi di trasporto ferroviario di passeggeri in regime di autonomia finanziaria siano in concorrenza soltanto con i servizi di trasporto ferroviario di passeggeri a lunga distanza in regime di OSP.

(200) Soltanto su una tratta (Göteborg-Malmö) l'attività di fornitura dei servizi ferroviari in regime di autonomia finanziaria è direttamente esposta alla concorrenza [riservato].

(201) [Riservato].

(202) In considerazione di quanto precede, ai fini della presente decisione e fatta salva l'applicazione del diritto della concorrenza, i risultati dell'analisi di mercato indicati ai considerando da 68 a 196 dovrebbero essere ritenuti indice del fatto che l'attività di fornitura dei servizi di trasporto ferroviario in regime di autonomia finanziaria in Svezia non è direttamente esposta alla concorrenza ai sensi dell'articolo 34 della direttiva 2014/25/UE. È opportuno pertanto concludere che la direttiva 2014/25/UE continua ad applicarsi agli appalti destinati a permettere lo svolgimento di tali attività in Svezia.

Conclusione dell'Autorità svedese garante della concorrenza

(203) In seguito alla sua valutazione, l'Autorità svedese garante della concorrenza ha concluso che vi sono due tratte (ossia Stoccolma-Göteborg e Göteborg-Malmö) direttamente esposte alla concorrenza. [Riservato]. L'Autorità svedese garante della concorrenza indica inoltre che, anche se la pressione concorrenziale dovrebbe aumentare sulla tratta Stoccolma-Malmö (-Copenaghen) se Flixtrain inizierà a operarvi, ciò non è sufficiente per concludere che essa sia direttamente esposta alla concorrenza. [Riservato]. Per quanto riguarda le altre due tratte (Stoccolma-Umeå e Stoccolma-Oslo), l'Autorità svedese garante della concorrenza ha concluso che non sono direttamente esposte alla concorrenza, bensì soggette a un certo grado di pressione concorrenziale che impedisce al richiedente di agire in modo del tutto autonomo nella propria politica di fissazione dei prezzi. [Riservato].

(204) L'Autorità svedese garante della concorrenza ha concluso che il mercato dei servizi di trasporto ferroviario di passeggeri in Svezia, compresi il mercato dei servizi ferroviari in regime di autonomia finanziaria (con tutte le tratte) e la fornitura dei servizi ferroviari nell'ambito di contratti di OSP, dovrebbe essere considerato direttamente esposto alla concorrenza.

(205) La Commissione non giunge alla stessa conclusione: come osservato sopra, la Commissione conclude che solo la tratta Göteborg-Malmö è direttamente esposta alla concorrenza. [Riservato]. Per le ragioni delineate precedentemente, la Commissione non ha potuto concludere che le altre quattro tratte siano esposte alla concorrenza. Di conseguenza, anche se fosse possibile trarre conclusioni sul livello di concorrenza su scala nazionale basandosi sul livello di concorrenza nelle singole tratte analizzate, la Commissione non potrebbe giungere alla medesima conclusione dell'Autorità svedese garante della concorrenza per le ragioni esposte nei considerando da 198 a 202.

Esame della possibilità di concedere un'esenzione soltanto per determinate tratte

(206) Il 4 maggio 2020 il richiedente ha presentato elementi aggiuntivi per spiegare i motivi per cui, a suo parere, sarebbe giustificata un'esenzione che riguardi il mercato soggetto a OSP e le tre tratte in regime di autonomia finanziaria Stoccolma-Göteborg, Stoccolma-Malmö e Malmö-Göteborg ([45]). Il richiedente ha inoltre sostenuto che sarebbe giustificata un'esenzione anche per la tratta Stoccolma-Uppsala ([46]).

([45]) Comunicazione del richiedente del 4 maggio 2020, punto 4.
([46]) Comunicazione del richiedente del 4 maggio 2020, punto 4.

(207) [Riservato]

(208) Secondo quanto affermato dal richiedente, dato che «le sue aggiudicazioni comuni coprono tratte dove SJ ha fatto fronte a una significativa concorrenza e tratte in cui SJ era l'unico operatore ferroviario, la concorrenza avrebbe avuto un impatto anche nelle tratte dove SJ non è stato esposto a concorrenza» ([47]).

(209) [Riservato].

(210) La Commissione ritiene che, anche se fosse d'accordo con l'approccio del richiedente e dell'Autorità svedese garante della concorrenza esposto nel considerando 209 [riservato], non sarebbe potuta giungere alla conclusione auspicata dal richiedente. A tal riguardo la Commissione ha concluso che l'attività di fornitura dei servizi di trasporto ferroviario in regime di autonomia finanziaria è esposta alla concorrenza soltanto su una tratta (ossia Göteborg-Malmö). La Commissione ritiene pertanto che non sia possibile concedere un'esenzione per tale tratta poiché [riservato].

(211) Questo significa che non è possibile concedere un'esenzione soltanto per tale tratta, in quanto non si può escludere che consorzi di committenti formalmente costituiti per detta tratta e che sono stati esentati dalla direttiva possano essere assegnati alle altre tratte dove non vi è un'esposizione diretta alla concorrenza. Tale conclusione è ulteriormente corroborata dalle spiegazioni che seguono.

(212) Nella sua posizione, l'Autorità svedese garante della concorrenza ha evidenziato che «molti dei fattori produttivi e dei servizi oggetto dell'appalto sono costi comuni» ([48]).

(213) [Riservato].

(214) Il 4 giugno 2020 il richiedente ha presentato nuove osservazioni per spiegare i motivi per cui, a suo avviso, sarebbe possibile ai sensi della direttiva concedere un'esenzione da un determinato punto di partenza (ad esempio Stoccolma) a un determinato punto di destinazione (ad esempio Göteborg).

(215) Il richiedente ha sostenuto che la valutazione volta a stabilire l'applicabilità dell'articolo 34 della direttiva 2014/25/UE è effettuata in relazione all'attività e al mercato geografico di riferimento e che nel caso in questione i mercati di riferimento si intendono da un punto di partenza a un punto di destinazione.

(216) Nella stessa lettera il richiedente afferma che «la metodologia utilizzata per valutare se una determinata tratta sia direttamente esposta alla concorrenza è quindi esattamente la stessa applicata a livello nazionale. La valutazione della concorrenza a livello di singola tratta costituisce infatti un elemento fondante della valutazione della concorrenza a livello nazionale» ([49]).

(217) [Riservato].

(218) Come indicato nel precedente considerando 216, poiché la Commissione ha riscontrato che soltanto una tratta [riservato] delle cinque più importanti era direttamente esposta alla concorrenza, non è possibile concludere che dovrebbe essere concessa un'esenzione a livello nazionale.

(219) La Commissione ricorda inoltre che l'obiettivo dell'analisi della concorrenza ai sensi dell'articolo 34 della direttiva 2014/25/UE è di stabilire la pertinenza dell'applicazione della normativa in materia di appalti pubblici, come esposto nel considerando 15. Non si può presumere che il livello di concorrenza su una tratta quale Göteborg-Malmö, che è [riservato] per il richiedente, possa disciplinare l'appalto se si considera che questo è gestito in modo congiunto. Il richiedente non ha inoltre fornito esempi di appalti specifici esclusivamente per tale tratta.

(220) Se l'esenzione fosse concessa soltanto per la tratta Göteborg-Malmö, nelle circostanze precedentemente delineate, vi sarebbe infine un elevato rischio che una parte significativa dell'appalto ufficialmente indetto per tale tratta ed esentato dalle disposizioni della direttiva fosse in realtà utilizzata per le altre tratte nelle quali non vi è un'esposizione diretta alla concorrenza.

([47]) Comunicazione del richiedente del 4 maggio 2020, punto 30.
([48]) Posizione dell'Autorità svedese garante della concorrenza, pag. 11.
([49]) Comunicazione del richiedente del 4 giugno 2020, punto 15.

(221) La Commissione osserva inoltre che l'Autorità svedese garante della concorrenza non ha neppure proposto un'esenzione tratta per tratta.

Conclusione

(222) Ai fini della presente decisione e fatta salva l'applicazione del diritto della concorrenza, i risultati dell'analisi di mercato indicati ai considerando da 68 a 221 dovrebbero essere ritenuti indice del fatto che l'attività di fornitura dei servizi di trasporto ferroviario in regime di autonomia finanziaria non è esposta alla concorrenza ai sensi dell'articolo 34 della direttiva 2014/25/UE. È opportuno pertanto stabilire che la direttiva 2014/25/UE continua ad applicarsi agli appalti destinati a permettere lo svolgimento di tale attività in Svezia.

4.3. *OSSERVAZIONI CONCLUSIVE*

(223) La presente decisione si basa sulla situazione di diritto e di fatto esistente tra dicembre 2019 e giugno 2020 e sulle informazioni presentate dal richiedente, dall'Agenzia svedese dei trasporti e dall'Autorità svedese garante della concorrenza nonché sulle informazioni pubblicamente disponibili.

(224) Poiché i servizi legati ai servizi di trasporto ferroviario di passeggeri in regime di autonomia finanziaria dovrebbero continuare a essere soggetti alla direttiva 2014/25/UE, si ricorda che gli appalti che contemplano più attività dovrebbero essere trattati conformemente all'articolo 6 di tale direttiva. Ciò significa che qualora un ente aggiudicatore sia impegnato in appalti «misti», ossia appalti che riguardano sia attività esentate dall'applicazione della direttiva 2014/25/UE sia attività non esentate, è necessario tenere in considerazione le attività cui l'appalto è principalmente destinato. Nel caso degli appalti misti, qualora lo scopo sia principalmente quello di sostenere attività non esentate, devono applicarsi le disposizioni della direttiva 2014/25/UE. Nel caso degli appalti per cui è oggettivamente impossibile stabilire a quale attività siano principalmente destinati, essi devono essere aggiudicati secondo le norme di cui all'articolo 6, paragrafo 3, della direttiva 2014/25/UE.

HA ADOTTATO LA PRESENTE DECISIONE:

Articolo 1

La direttiva 2014/25/UE non si applica agli appalti attribuiti da enti aggiudicatori e destinati a permettere lo svolgimento di attività relative ai servizi di trasporto ferroviario di passeggeri nell'ambito di un obbligo di servizio pubblico nel territorio della Svezia.

Articolo 2

La direttiva 2014/25/UE continua ad applicarsi agli appalti attribuiti da enti aggiudicatori e destinati a permettere lo svolgimento di attività relative alla fornitura di servizi commerciali di trasporto ferroviario di passeggeri nel territorio della Svezia.

Articolo 3

Il Regno di Svezia è destinatario della presente decisione.

Fatto a Bruxelles, il 2 luglio 2020

Per la Commissione
Thierry BRETON
Membro della Commissione