LĒMUMI

KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS LĒMUMS (ES) 2020/1193

(2020. gada 2. jūlijs)

par Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2014/25/ES 34. panta piemērojamību dzelzceļa pasažieru pārvadājumiem Zviedrijā

(Autentisks ir tikai teksts zviedru valodā)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2014/25/ES (2014. gada 26. februāris) par iepirkumu, ko īsteno subjekti, kuri darbojas ūdensapgādes, enerģētikas, transporta un pasta pakalpojumu nozarēs, un ar ko atceļ Direktīvu 2004/17/EK ([1]), un jo īpaši tās 35. panta 3. punktu,

apspriedusies ar Publiskā iepirkuma padomdevēju komiteju,

tā kā:

1. **FAKTI**

1.1. *PIEPRASĪJUMS*

(1) 2019. gada 13. decembrī*SJ AB* ("iesniedzējs") Komisijai iesniedza pieprasījumu uz Direktīvas 2014/25/ES 35. panta 1. punkta pamata ("pieprasījums"). Pieprasījums atbilst Komisijas Īstenošanas lēmuma (ES) 2016/1804 ([2]) 1. panta 1. punktam.

(2) Pieprasījums attiecas uz dzelzceļa pasažieru pārvadājumiem Zviedrijā. Konkrēti – pieprasījums attiecas uz dzelzceļa pasažieru pārvadājumiem, kas ir ar tīklu ekspluatāciju saistīta darbība saskaņā ar Direktīvas 2014/25/ES 11. pantu, un tas neattiecas uz iepirkumiem, ko veic reģionālās sabiedriskā transporta pārvaldības iestādes, valsts sabiedriskā transporta pārvaldības iestādes vai citas iestādes ([3]).

(3) Zviedrijas Sabiedrisko pakalpojumu publiskā iepirkuma likuma ([4]) 3. nodaļas 24. pants ļauj līgumslēdzējiem iesniegt pieprasījumus saskaņā ar Direktīvas 2014/25/ES 34. pantu. Iesniedzējs ir līgumslēdzējs saskaņā ar Direktīvas 2014/25/ES 4. panta 2. punktu, un tas veic ar tādu tīklu ekspluatāciju saistītu darbību, kuri sniedz pakalpojumus iedzīvotājiem dzelzceļa transporta jomā minētās Direktīvas 11. panta nozīmē.

(4) Pieprasījumam bija pievienotas paskaidrotas un pamatotas nostājas, ko pieņēmušas divas neatkarīgas valsts iestādes, kuru kompetences jomā ietilpst attiecīgās darbības, – Zviedrijas Transporta aģentūra un Zviedrijas Konkurences padome. Šajās nostājās rūpīgi analizēti nosacījumi par Direktīvas 2014/25/ES 34. panta 1. punkta piemērojamību attiecīgajām darbībām atbilstīgi minētā panta 2. un 3. punktam. Saskaņā ar Direktīvas 2014/25/ES IV pielikuma 1. punkta b) apakšpunktu, ņemot vērā, ka, pamatojoties uz minētās direktīvas 34. panta 3. punkta pirmo daļu, nevar pieņemt, ka tirgus ir brīvi pieejams, Komisijai 130 darbdienu laikā pēc pieprasījuma ir jāpieņem īstenošanas lēmums. Sākotnējais termiņš ir 2020. gada 3. jūlijs ([5]).

([1]) OV L 94, 28.2.2014., 243. lpp.

([2]) Komisijas Īstenošanas lēmums (ES) 2016/1804 (2016. gada 10. oktobris) par Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2014/25/ES par iepirkumu, ko īsteno subjekti, kuri darbojas ūdensapgādes, enerģētikas, transporta un pasta pakalpojumu nozarē, 34. un 35. panta piemērošanas kārtību (OV L 275, 12.10.2016., 39. lpp.).

([3]) Skatīt pieprasījumu, 30. punkts.

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

([5]) OV C 53, 17.2.2020., 11. lpp.

(5) Komisija organizēja divus konferences zvanus ar iesniedzēja pārstāvjiem 2020. gada 30. martā un 2020. gada 29. maijā, un iesniedzējs iesniedza papildu dokumentus 2020. gada 4. maijā un 4. jūnijā.

1.2. *IESNIEDZĒJS*

(6) Iesniedzējs ir valsts uzņēmums, kas pilnīgi pieder Zviedrijas valstij un ticis izveidots 2001. gadā kā viena no sešām nodaļām, kuras izveidojās, sadalot un pārveidojot par akciju sabiedrību agrāk vēsturiski valstij piederošo dzelzceļa sabiedrību *Affärsverket Statens Järnvägar*. Iesniedzējs darbojas dzelzceļa pasažieru pārvadājumu nozarē.

(7) Tas informēja, ka 2018. gadā ir nodrošinājis 31,8 miljonus braucienu ([6]), norādot, ka tas katru dienu veic 1200 reisu no 284 stacijām ([7]). Uzņēmums galvenokārt darbojas Zviedrijas teritorijā, taču nodrošina arī vilcienu reisus uz Oslo, Haldeni, Narvīku un Kopenhāgenu.

(8) Iesniedzēja uzņēmējdarbības modelis balstās uz diviem darbības virzieniem: tas sniedz komerciālus dzelzceļa pakalpojumus, izmantojot savu zīmolu, kā arī ar savu vai iepirkuma iestādes zīmolu sniedz dzelzceļa pakalpojumus, kurus iegādājas reģionālās un nacionālās sabiedriskā transporta pārvaldības iestādes ([8]).

(9) Pasažieri Zviedrijā arvien vairāk izmanto dzelzceļa pakalpojumus – to sekmē iedzīvotāju skaita pieaugums un urbanizācija, ierobežojumu atcelšana un internacionalizācija, kā arī augoša izpratne par vides aizsardzību. Pasažieru pārvadājumu pieaugums, salīdzinot ar iepriekšējo gadu, 2018. gadā pasažierkilometros bija 2 procenti ([9]).

2. **TIESISKAIS REGULĒJUMS**

(10) Direktīva 2014/25/ES attiecas uz līgumu slēgšanas tiesību piešķiršanu tādu darbību veikšanai, kas saistītas ar tādu tīklu nodrošināšanu vai ekspluatāciju, kuri iedzīvotājiem pakalpojumus dzelzceļa, automatizētu sistēmu, tramvaju, trolejbusu, autobusu vai trošu transporta jomā, ja vien darbībai nepiemēro atbrīvojumu saskaņā ar minētās direktīvas 34. pantu.

(11) Direktīvas 2014/25/ES 34. pantā noteikts, ka direktīva neattiecas uz līgumiem, kuri paredzēti, lai dotu tiesības veikt darbību, uz ko attiecas minētā direktīva, ja dalībvalstī, kurā attiecīgo darbību veic, uz to attiecas tieša konkurence tirgos, piekļuve kuriem nav ierobežota. To, vai kāda darbība ir tieši pakļauta konkurencei, novērtē, pamatojoties uz objektīviem kritērijiem, ņemot vērā attiecīgās nozares īpašās iezīmes ([10]). Tomēr šo novērtējumu ierobežo piemērojamie īsie termiņi un vajadzība paļauties uz Komisijas rīcībā esošo informāciju – vai nu no jau pieejamiem avotiem, vai no informācijas, kas iegūta saistībā ar 35. panta piemērošanu –, un to nevar papildināt ar laikietilpīgākām metodēm, tostarp jo īpaši attiecīgajiem ekonomikas dalībniekiem adresētām sabiedriskajām aptaujām ([11]).

(12) Piekļuvi tirgum uzskata par neierobežotu, ja dalībvalsts ir īstenojusi un piemēro attiecīgos ES tiesību aktus, kas konkrēto nozari vai tās daļu atver konkurencei. Šie tiesību akti ir uzskaitīti Direktīvas 2014/25/ES III pielikumā. Attiecībā uz iekšzemes dzelzceļa pārvadājumiem minētajā pielikumā nav norādīts neviens attiecīgs tiesību akts, ar ko liberalizē šo nozari. Tāpēc saskaņā ar Direktīvas 2014/25/ES 34. panta 3. punktu nevar pieņemt, ka tirgus ir brīvi pieejams, un tas ir jāpierāda *de facto* un *de jure*.

(13) Tas, vai uz kādu darbību attiecas vai neattiecas tieša konkurence, ir jānovērtē, pamatojoties uz dažādiem rādītājiem, no kuriem pats par sevi izšķirīgs nav neviens. Attiecībā uz tirgu, uz kuru attiecas šis lēmums, tirgus daļa ir viens kritērijs, kas būtu jāņem vērā kopā ar citiem kritērijiem, piemēram, šķēršļiem ienākšanai tirgū vai intermodālo ([12]) konkurenci.

([6]) Iesniedzēja gada pārskats par 2018. gadu, 4. lpp.
([7]) Iesniedzēja gada pārskats par 2018. gadu, 30. lpp.
([8]) Iesniedzēja gada pārskats par 2018. gadu, 22. lpp.
([9]) Iesniedzēja gada pārskats par 2018. gadu, 21. lpp.
([10]) Direktīvas 2014/25/ES 44. apsvērums.
([11]) Turpat.
([12]) Konkurence, ko rada citi transporta veidi, kas nav dzelzceļš, šajā gadījumā jo īpaši autobusu un gaisa pārvadājumi.

(14) Šis lēmums neskar konkurences noteikumu piemērošanu un citas Savienības tiesību jomas. Konkrētāk, kā apstiprinājusi Vispārējā tiesa ([13]), kritēriji un metodika, ko izmanto, lai novērtētu tiešu pakļautību konkurencei saskaņā ar Direktīvas 2014/25/ES 34. pantu, ne vienmēr ir identiski tiem, kurus izmanto, lai veiktu novērtējumu saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. vai 102. pantu vai saskaņā ar Padomes Regulu (EK) Nr. 139/2004 ([14]).

(15) Šā lēmuma mērķis ir noteikt, vai uz pieprasījumā minētajiem pakalpojumiem attiecas konkurence (tirgos, kuriem piekļuve nav ierobežota Direktīvas 2014/25/ES 34. panta nozīmē) tādā līmenī, kas nodrošinātu, ka arī gadījumā, ja nepastāv disciplīna, ko paredz Direktīvā 2014/25/ES izklāstītie detalizētie iepirkuma noteikumi, iepirkums attiecīgo darbību veikšanai tiks īstenots pārredzamā un nediskriminējošā veidā, pamatojoties uz kritērijiem, kas pircējiem ļauj konstatēt, kurš kopumā ir ekonomiski visizdevīgākais risinājums.

3. **NOVĒRTĒJUMS**

3.1. *NEIEROBEŽOTA PIEKĻUVE TIRGUM*

(16) Piekļuvi kādam tirgum uzskata par neierobežotu, ja konkrētā dalībvalsts ir īstenojusi un piemēro attiecīgos ES tiesību aktus par konkrētās nozares vai tās daļas atvēršanu konkurencei. Šie tiesību akti ir uzskaitīti Direktīvas 2014/25/ES III pielikumā. Attiecībā uz dzelzceļa pakalpojumiem minētajā pielikumā ir norādīta Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2012/34/ES ([15]) par dzelzceļa kravu pārvadājumiem un starptautiskajiem dzelzceļa pasažieru pārvadājumiem, bet nav norādīti tiesību akti par iekšzemes pasažieru pārvadājumiem. Līdz ar to ir jāpierāda, ka pieeja tirgum ir brīva gan *de facto*, gan *de jure*.

(17) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2016/2370 ([16]) dzelzceļa nozares liberalizāciju attiecina arī uz iekšzemes dzelzceļa pārvadājumiem.

(18) Zviedrija vēl nav pilnībā transponējusi ([17]) Direktīvu (ES) 2016/2370 savos tiesību aktos – Dzelzceļa likumā ([18]).

(19) 2019. gada janvārī Komisija nosūtīja Zviedrijai oficiāla paziņojuma vēstuli par pārkāpuma procedūru 2019/0087 par Direktīvas (ES) 2016/2370 daļēju transponēšanu. 2019. gada 17. maijā Zviedrija informēja par šīs direktīvas transponēšanas 12. pasākumu, norādot, ka ar to transponēšana ir pabeigta. Tomēr 2019. gada 13. decembrī (pieprasījuma saņemšanas datums) un līdz 2020. gada jūnijam lieta joprojām nebija slēgta.

(20) Zviedrijas Transporta aģentūra savā nostājā ([19]), kas pievienota pieprasījumam, analizēja, vai pieeja konkrētajam tirgum ir brīva *de facto* un *de jure*, un secināja, ka tas tā ir.

(21) Attiecībā uz brīvu piekļuvi *de jure* – Zviedrija ir paplašinājusi savu valsts noteikumu, ar kuriem transponē Direktīvu 2012/34/ES, piemērošanas jomu, lai nodrošinātu brīvu piekļuvi tirgum arī iekšzemes dzelzceļa pasažieru pārvadājumiem. Tādējādi šāda veida pārvadājumi ietilpst Zviedrijas Dzelzceļa likuma (2004:519) darbības jomā.

(22) Kā šajā kontekstā norādījusi Zviedrijas Transporta aģentūra, Dzelzceļa likumā infrastruktūras pārvaldītājiem noteikts pienākums sadalīt infrastruktūras jaudu starp dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, piemērojot konkurences neitralitātes un diskriminācijas aizlieguma principus.

([13]) Spriedums, 2016. gada 27. aprīlis, *Österreichische Post AG*/Eiropas Komisija, T-463/14, EU:T:2016:243, 28. punkts. Skatīt arī Direktīvas 2014/25/ES 44. apsvērumu.

([14]) Padomes Regula (EK) Nr. 139/2004 (2004. gada 20. janvāris) par kontroli pār uzņēmumu koncentrāciju (EK Apvienošanās regula) (OV L 24, 29.1.2004., 1. lpp.).

([15]) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2012/34/ES (2012. gada 21. novembris), ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu (OV L 343, 14.12.2012., 32. lpp.).

([16]) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva (ES) 2016/2370 (2016. gada 14. decembris), ar ko Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2012/34/ES groza attiecībā uz iekšzemes dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tirgus atvēršanu un dzelzceļa infrastruktūras pārvaldību (OV L 352, 23.12.2016., 1. lpp.).

([17]) NCA nostāja, 4. lpp.

([18]) Dzelzceļa likums (2004:519).

([19]) Zviedrijas Transporta aģentūras nostāja, 2. lpp.

(23) Turklāt no Dzelzceļa likuma (6. nodaļas 5. panta) izriet, ka informācija par pieejamo infrastruktūru un informācija par piekļuves un infrastruktūras lietošanas noteikumiem, kā arī par procedūrām un kritērijiem infrastruktūras jaudas sadalei ir jāpublicē tīkla pārskatā saskaņā ar Direktīvas 2012/34/ES 27. panta 2. punktu.

(24) Var secināt, ka *de jure* brīvas tirgus piekļuves nosacījumi ir izpildīti.

(25) Attiecībā uz brīvu piekļuvi *de facto* Komisija norāda, ka konkurenti Zviedrijas dzelzceļa tirgū sāka pakāpeniski ienākt jau kopš 1990. gada. Pašlaik vietējo dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tirgū kopā ar pieprasījuma iesniedzēju darbojas vēl piecpadsmit dažādas citas sabiedrības.

(26) Balstoties uz attiecīgo valsts tiesību aktu juridisko analīzi un Zviedrijas Transporta aģentūras nostāju, Komisija secina, ka, lai arī dažas no bažām, kuras identificētas pārkāpuma procedūrā 2019/0087, joprojām pastāv, neskarot šo pārkāpuma procedūru, šajā lēmumā piekļuve tirgum Zviedrijas teritorijā uzskatāma par brīvu *de jure* un *de facto*.

3.2. *KONKURENCES NOVĒRTĒJUMS*

3.2.1. PRODUKTA TIRGUS DEFINĪCIJA

(27) Līdzšinējā praksē, pieņemot lēmumus par apvienošanos ([20]), Komisija ir atzinusi, ka var būt lietderīgi to dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tirgu, uz ko attiecas sabiedrisko pakalpojumu saistības (*PSO*), un komerciālo dzelzceļa pasažieru pārvadājumu tirgu uzskatīt par atsevišķiem tirgiem. Šī nošķiršana ir saistīta ar faktu, ka transporta pakalpojumiem, ko sniedz saskaņā ar *PSO* līgumiem, ir raksturīga konkurence par tirgu, kas nozīmē, ka dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi sacenšas par tiesībām piedāvāt transporta pakalpojumus noteiktā maršrutā, turpretim komerciālā transporta pakalpojumiem ir raksturīga konkurence tirgū, t. i., dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi konkurē, piesaistot pasažierus.

(28) Šajā lēmumā ar maršrutu saprot visus braucienus starp jebkurām stacijām šajā maršrutā (t. i., visas "no punkta līdz punktam" kombinācijas konkrētajā maršrutā). Līdzīgi ar apakšmaršrutu saprot maršruta posmu, kas aptver visus braucienus starp stacijām šajā apakšmaršrutā (t. i., visas iespējamās "no punkta līdz punktam" kombinācijas šajā apakšmaršrutā). Tiešais reiss saprotams kā ("no punkta līdz punktam") brauciens starp divām attiecīgā maršruta gala stacijām.

(29) Iesniedzējs ierosina nošķirt šos divus tirgus, kā minēts 27. apsvērumā.

(30) Arī Zviedrijas Nacionālā konkurences padome (*NCA*) un Zviedrijas Transporta aģentūra savās nostājās par pieprasījumu piekrīt šai nošķiršanai ([21]).

3.2.1.1. ***Dzelzceļa pasažieru pakalpojumi saskaņā ar PSO līgumiem***

(31) Tiesības slēgt *PSO* līgumus piešķir konkursa kārtībā vai tiešas piešķiršanas kārtībā, kad līgumslēdzējs piešķir pretendentam tiesības slēgt līgumu par dzelzceļa pasažieru pārvadājumu sniegšanu noteiktā apgabalā vai vienā vai vairākos konkrētos maršrutos.

(32) Reģionālo un starpreģionu *PSO* līgumu konkursus izsludina reģionālās sabiedriskā transporta pārvaldības iestādes, savukārt Zviedrijas Transporta pārvalde vada konkursu par subsidētiem nakts vilcieniem starp Stokholmu un Zviedrijas ziemeļiem.

(33) Zviedrijas Transporta aģentūra norāda ([22]), ka līgumslēdzēji nodrošina vilcienus un atbild par to uzturēšanu.

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

([21]) *NCA* nostāja, 7. lpp., un Zviedrijas Transporta aģentūras nostāja, 2. lpp.

([22]) Zviedrijas Transporta aģentūras nostāja, 5. lpp.

(34) Vērtējot šā lēmuma vajadzībām un neskarot konkurences tiesību piemērošanu, Komisija uzskata, ka pirmais konkrētais tirgus ir *PSO* pakļauto dzelzceļa pasažieru pakalpojumu tirgus, kur konkurence notiek "par tirgu".

3.2.1.2. ***Komerciālie dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumi***

(35) Iesniedzējs apgalvo, ka Zviedrijā komerciālos dzelzceļa pasažieru pārvadājumus principā var piedāvāt jebkurš operators jebkurā maršrutā.

(36) Iesniedzējs norāda, ka saskaras ar *PSO* operatoru konkurenci komerciālajos maršrutos.

(37) Tomēr, pēc Komisijas izpratnes, komerciālie dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumi parasti ir tālsatiksmes pārvadājumu pakalpojumi. Šādos apstākļos ir iespējams, ka *PSO* operatori, kuri sniedz tālsatiksmes dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumus, konkurē ar komerciālajiem dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem, lai piesaistītu pasažierus. Iemesls tam ir tāds, ka no pieprasījuma viedokļa dzelzceļa pasažieru pārvadājumi, kas tiek veikti saskaņā ar *PSO*, un tie, kas tiek veikti komerciāli, var būt savstarpēji aizstājami. Taču var būt mazāk acīmredzams, ka *PSO* operatori, kuri sniedz reģionālos dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumus, konkurē ar komerciālajiem dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem. Savā lēmumu pieņemšanas praksē Komisija ir konstatējusi ([23]), ka reģionālie (mazu attālumu) un tālsatiksmes dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumi ir atsevišķi tirgi, jo īpaši tāpēc, ka to plūsmas ir atšķirīgas, piemēram, kursēšanas biežuma un pieturvietu skaita ziņā.

(38) [Konfidenciāli] ([24]).

(39) Tomēr šajā gadījumā Komisija uzskata, ka tirgus definīciju var atstāt atvērtu, ņemot vērā, ka novērtējuma rezultāts ir vienāds abos gadījumos (t. i., gadījumā, ja uzskata, ka komerciālie dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumi ir vienā tirgū ar tālsatiksmes *PSO* un reģionālajiem *PSO* dzelzceļa pakalpojumiem, un gadījumā, ja uzskata, ka tie ir vienā tirgū tikai ar tālsatiksmes *PSO* dzelzceļa pakalpojumiem).

(40) Komerciālo pakalpojumu gadījumā tomēr ir svarīgi noskaidrot, vai un kādā mērā ir jāņem vērā intermodālā konkurence. Iesniedzējs uzskata, ka konkurence starp dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem ir pietiekama, lai secinātu, ka komerciālos dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumus tieši skar konkurence, nevērtējot intermodālo konkurenci ([25]). Tomēr šajā gadījumā precīza tirgus definīcija nevar palikt atvērta, kā ierosinājis iesniedzējs, jo dažiem maršrutiem iesniedzēja tirgus daļas norāda uz būtisku ietekmi tirgū (ja ņem vērā tikai dzelzceļa pārvadājumus) un līdz ar to arī iesniedzēja iespēju rīkoties neatkarīgi no konkurentiem.

(41) Attiecībā uz intermodālo konkurenci Komisija iepriekš ir secinājusi ([26]), ka citi transporta veidi ir atsevišķi tirgi. Tomēr galu galā tas ir empīriskas dabas jautājums, un citos gadījumos Komisija ir atstājusi definīciju atvērtu ([27]).

(42) Citu transporta veidu radītās konkurences spiediens tiek tālāk analizēts, pamatojoties uz brauciena ilgumu, cenām, komfortu un pieejamību. Komisija vispārēji atzīmē, ka nevar uzskatīt, ka gaisa pārvadājumi rada konkurences spiedienu visos maršrutos vai apakšmaršrutos, bet potenciāli tikai tiešajos reisos, tāpēc tiks ņemta vērā tiešo reisu ekonomiskā nozīme. Turklāt konkurences novērtējums rāda, ka citi transporta veidi parasti nav aizvietojami ar komerciālajiem dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem (skatīt 3.2.3.2. iedaļu).

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

(43) Vērtējot šā lēmuma vajadzībām un neskarot konkurences tiesību piemērošanu, Komisija uzskata, ka konkrētais tirgus ir komerciālo dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumu tirgus, kurā konkurence notiek "tirgū". Šā lēmuma nolūkiem šajā tirgū ietilpst tālsatiksmes dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumi, ko sniedz *PSO* ietvaros. Komisija atstāj atvērtu jautājumu par to, vai reģionālie dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumi, kas tiek sniegti *PSO* ietvaros, ir konkrētā tirgus daļa.

3.2.2. ĢEOGRĀFISKĀ TIRGUS DEFINĪCIJA

3.2.2.1. ***Saskaņā ar PSO līgumiem piedāvāto dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumu tirgus***

(44) Agrākos lēmumos Komisija ir noteikusi ([28]), ka šis tirgus pastāv valsts līmenī.

(45) Iesniedzēja piedāvātā tirgus definīcija atbilst Komisijas praksei.

(46) Arī *NCA* piekrīt šādai pieejai.

(47) Vērtējot šā lēmuma vajadzībām un neskarot konkurences tiesību piemērošanu, Komisija uzskata, ka saskaņā ar *PSO* līgumiem piedāvāto dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumu tirgus ģeogrāfiski ir valsts mēroga tirgus.

3.2.2.2. ***Komerciālo dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumu tirgus***

(48) Iepriekšējā pretmonopola un apvienošanās lēmumu pieņemšanas praksē attiecībā uz dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem Komisija, analizējot konkurenci tirgū, definējusi ģeogrāfisko tirgu visa valsts dzelzceļa tīkla līmenī ([29]), maršruta līmenī ([30]) vai brauciena "no punkta līdz punktam" līmenī starp sākumpunktu un galapunktu ([31]) atkarībā no katra gadījuma īpatnībām un tā, cik lielā mērā konkurences apstākļi ir līdzīgi vai pietiekami homogēni.

(49) Iesniedzējs apgalvo, ka tirgus robežas nosaka pārvadājumi no sākumpunkta līdz galapunktam, jo konkurences apstākļi šādos "no punkta līdz punktam" sektoros var ievērojami atšķirties. Iesniedzējs arī ierosina atstāt tirgus definīciju atvērtu, jo konkurences esība ir jāizvērtē plašāk, tā kā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumu izmaksas nosaka nevis "no viena punkta līdz otram", bet plašākā līmenī. Ņemot vērā ļoti lielo "no punkta līdz punktam" tirgu skaitu un neiespējamību izanalizēt katru no šiem tirgiem, iesniedzējs ierosina analizēt piecus svarīgākos maršrutus Zviedrijā (t. i., Stokholma–Malme (–Kopenhāgena), Stokholma–Gēteborga, Gēteborga–Malme, Stokholma–Sundsvalla–Ūmeo un Stokholma–Kārlstade (–Oslo)).

(50) [Konfidenciāli].

(51) [Konfidenciāli].

(52) [Konfidenciāli].

(53) Komisija norāda, ka ir pazīmes, ka komerciālo dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumu tirgu Zviedrijā var definēt kā valsts mēroga tirgu. Pirmkārt, tiesiskais regulējums (piemēram, prasības darboties kā dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumam) ir valsts mēroga. Tāpēc konkurences nosacījumi, visticamāk, valsts mērogā ir samērā homogēni. Otrkārt, daži pakalpojumu sniedzēji (piemēram, pieprasījuma iesniedzējs vai *Transdev*) savstarpēji konkurē dažādos maršrutos Zviedrijā, un viņi, visticamāk, var izmantot savus vilcienus dažādos maršrutos Zviedrijā. Treškārt, ir jāņem vērā dzelzceļa tīklam raksturīgās īpašības. Fakts, ka veidojas tīkla efekts, t. i., tiek panākta papildu pasažieru plūsma, savienojot dažādus maršrutus, arī liek domāt, ka pastāv valsts mēroga tirgus.

([28]) Lieta M.5855 *DB/Arriva*, 11.8.2010., 72. punkts.
([29]) Lietas COMP AT.39678 un AT.39731, 34. un 35. punkts; lieta M.5855, 159. un 160. punkts.
([30]) Lieta M.7011 *SNCF/SNCB/Thalys JV*, 41.–46. punkts.
([31]) Lieta M.7897 *Arriva/Rail Noth/Northern Francise*, 19.–23. punkts.

(54) Ņemot vērā iepriekš minēto, vērtējot šā lēmuma vajadzībām un neskarot konkurences tiesību piemērošanu, Komisija atstāj atvērtu jautājumu par to, vai komerciālo dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumu tirgus ģeogrāfiski ir valsts mēroga tirgus vai tā mērogs atbilst katram maršrutam, jo neviena no divām iespējamajām ģeogrāfiskā tirgus definīcijām Komisijas izdarīto secinājumu neietekmē.

(55) Tirgus definīcija, kas balstīta pārvadājumos "no punkta līdz punktam", tiek noraidīta, ņemot vērā, ka – kā paskaidroja iesniedzējs un *NCA* ([32]) – nebūtu iespējams novērtēt konkurences spiedienu katram atsevišķam potenciāli definējamam pārvadājumam "no viena punkta līdz otram".

3.2.3. TIRGUS ANALĪZE

3.2.3.1. ***Saskaņā ar PSO līgumiem piedāvāto dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumu tirgus***

(56) Tiesības slēgt *PSO* līgumus var piešķirt konkursa kārtībā vai tieši. Parasti Zviedrijā tiesības slēgt *PSO* līgumus piešķir, ievērojot konkursa procedūru, un tieša piešķiršana notiek izņēmuma gadījumos.

(57) Iesniedzējs ir norādījis ([33]) to *PSO* līgumu sarakstu, kuru slēgšanas tiesības piešķirtas kopš 2009. gada. No 20 uzrādītajiem līgumiem 3 līgumu slēgšanas tiesības tika piešķirtas tieši. Tieši piešķirtie līgumi vērtības ziņā ir tikai [konfidenciāli] no visiem *PSO* līgumiem. Pārējo līgumu slēgšanas tiesības piešķirtas konkursa kārtībā. Var secināt, ka līdztekus pieprasījuma iesniedzējam regulāri pretendenti ir *Arriva*, *Transdev*, *Vy* un *MTR*. Lielākajā daļā konkursa procedūru piedalās 2 līdz 4 pretendenti, un lielākajā daļā gadījumu uzvarētājs nav tas pats, kas iepriekš.

(58) No 17 *PSO* līgumiem, kuri tika piešķirti konkursa kārtībā, iesniedzējs pretendēja uz 11 līgumiem un ieguva 6 līgumus (veiksmes koeficients 54 %). Citu konkurentu panākumu rādītāji (uzvaru skaita attiecība pret pretendēšanas reižu skaitu): *Arriva*: 4/7; *Transdev*: 2/9; *Keolis*: 0/4; *Vy*: 3/8; *MTR*: 1/2. Šķiet, ka iesniedzējam ir vidējs panākumu līmenis.

(59) Runājot par ieņēmumiem – iesniedzējs ieguva [konfidenciāli] no kopējā *PSO* līgumu skaita un [konfidenciāli] no vērtības.

(60) Kopumā informācija liecina ([34]), ka iesniedzējam ir vidēji liela daļa *PSO* līgumu Zviedrijā [konfidenciāli], savukārt otrajam un trešajam lielākajam operatoram ir attiecīgi [konfidenciāli] un [konfidenciāli] daļa. Tirgus daļas tomēr mazāk norāda uz konkurences raksturu tirgos, kuros tiek rīkoti konkursi vai notiek tieša līgumu slēgšanas tiesību piešķiršana.

(61) [Konfidenciāli].

(62) [Konfidenciāli]. Turklāt no 16 iepirkuma kārtībā noslēgtajiem *PSO* līgumiem 11 gadījumos pēc konkursa procedūras operators tika mainīts. Pēc tiem 15 uzaicinājumiem iesniegt piedāvājumus, saistībā ar kuriem ir pieejami dati par visiem pretendentiem, kopumā tika iesniegti 46 piedāvājumi

(63) Šķiet, ka uz visiem trim paziņotajiem *PSO* līgumiem, kuru slēgšanas tiesības tika piešķirtas tieši, pašlaik attiecas konkursa procedūra ([35]), pēc kuras tiesības slēgt līgumu tiks piešķirtas jauniem uzņēmumiem, un viņi uzsāks darbību.

(64) [Konfidenciāli].

(65) *NCA* secina ([36]), ka *PSO* līgumu tirgu, "izņemot tieši piešķirtos līgumus pašu uzņēmumiem", tieši skar konkurence Direktīvas 2014/25/ES 34. panta nozīmē.

([32]) *NCA* nostāja, 11. lpp.
([33]) Pieprasījums, 6. attēls.
([34]) Pieprasījums, 2. attēls.
([35]) Pieprasījums, 119. punkts.
([36]) *NCA* nostāja, 11. lpp., un *NCA* nostājas 1. pielikums.

(66) Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumiem, lai uzvarētu konkursā par *PSO* līgumu, ir jāiesniedz konkurētspējīgi piedāvājumi. Tas nozīmē, ka, tiklīdz darbuzņēmējam tiek piešķirtas tiesības slēgt *PSO* līgumu, tā rīcību ierobežo paša iesniegtais piedāvājums. Līdz ar to iepirkums par darbībām, ko veic saskaņā ar *PSO* līgumu, pat bez disciplīnas, kuru paredz detalizēti ES iepirkuma noteikumi, tiks īstenots pārredzamā, nediskriminējošā veidā, pamatojoties uz kritērijiem, kas *PSO* operatoram ļauj konstatēt, kurš kopumā ir ekonomiski visizdevīgākais risinājums.

(67) Šajā lēmumā, neskarot konkurences tiesības vai citas Savienības tiesību jomas, iepriekš aprakstītie faktori būtu jāuzskata par norādi uz konkurences esību saskaņā ar *PSO* piedāvāto dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumu sniegšanas darbībās.

3.2.3.2. ***Komerciālo dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumu tirgus***

Valsts līmenī

(68) Kopējā tirgū, kas aptver komerciālos dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumus un dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumus, kas tiek sniegti saskaņā ar *PSO* līgumiem (gan reģionālo, gan tālsatiksmes dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumus, kas tiek sniegti *PSO* ietvaros), iesniedzējam 2018. gadā ieņēmumu izteiksmē bija [konfidenciāli] tirgus daļa. Tajā pašā gadā nākamais lielākais tirgus dalībnieks bija [konfidenciāli]. Iesniedzēja tirgus daļa liecina par būtisku ietekmi tirgū.

(69) Komerciālo dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumu tirgū (ietverot tālsatiksmes, bet ne reģionālo dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumus, kas tiek sniegti *PSO* ietvaros) iesniedzējam ir ievērojami lielāka tirgus daļa nekā konkurentiem, un pēdējos trīs gados, par kuriem sniegtas ziņas (no 2016. līdz 2018. gadam), tā ir saglabājusies diezgan stabila. 2018. gadā iesniedzēja daļa ieņēmumu izteiksmē bija [konfidenciāli] un pasažierkilometru izteiksmē – [konfidenciāli]. Tādēļ iesniedzēja tirgus daļas komerciālo dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumu tirgū arī liecina par būtisku ietekmi tirgū.

(70) Komisija arī norāda, ka pastāv šķēršļi iekļūšanai komerciālo dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumu tirgū. Šie šķēršļi jo īpaši ir saistīti ar nepieciešamajām augstajām investīciju izmaksām un saistītajiem ekonomiskajiem riskiem ritošā sastāva iegādei, kā arī tehniskajām un normatīvajām prasībām, piemēram, par ritošā sastāva homologāciju valstī. [Konfidenciāli]. Šie argumenti attiecināmi uz komerciālo dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumu tirgu neatkarīgi no ģeogrāfiskā tirgus definīcijas.

(71) Attiecībā uz intermodālo konkurenci, ņemot vērā konstatētās atšķirības cenās un braucienu ilgumā, nav iespējams secināt, ka gaisa vai autobusu pārvadājumi rada konkurences spiedienu uz komerciālajiem dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem, kā norādīts turpmāk 93., 102., 120., 126., 149., 168., 174., 189. un 195. apsvērumā.

(72) Ņemot vērā iepriekš aplūkotos faktorus, Komisija nevar secināt, ka komerciālo dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumu sniegšanas darbību valsts līmenī Zviedrijā tieši skar konkurence Direktīvas 2014/25/ES 34. panta 1. punkta nozīmē, neatkarīgi no tā, kā tiek definēts produkta tirgus.

Maršrutu līmenī

(73) Tirgus analīzē maršrutu līmenī (par katru no iepriekš minētajiem pieciem maršrutiem) Komisija vispirms aplūkos konkurences situāciju, ja i) tiek pieņemts, ka komerciālie dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumi konkurē ar tālsatiksmes *PSO* un reģionālajiem *PSO* dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumiem par pasažieriem, un ii) tiek pieņemts, ka komerciālie dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumi konkurē ar *PSO* tālsatiksmes dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumiem. Papildus tam tiks arī aplūkots, vai un cik lielā mērā katrā no iepriekš minētajiem maršrutiem konkurences spiedienu rada citi transporta veidi.

3.2.3.2.1. **Stokholma–Malme (–Kopenhāgena)**

(74) [Konfidenciāli].

(75) **A.** Ja tiek pieņemts, ka komerciālie dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumi konkurē ar tālsatiksmes *PSO* un reģionālajiem *PSO* dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumiem, situācija atbilst turpmākajos apsvērumos aprakstītajai.

(76) Šajā maršrutā iesniedzējam ir viens konkurents (kas nodrošina komerciālu tiešo vilciena reisu) – *Snälltåget* (*Transdev*), kurš tirgū ienāca 2009. gadā. Reģionālie *PSO* pakalpojumi tiek nodrošināti atšķirīgos apakšmaršrutos.

(77) *Transdev* ir divi reisi dienā, savukārt iesniedzējam ir 15 reisi dienā (kā arī nakts vilciens, tomēr to nodrošina *PSO* līguma ietvaros). *Transdev* brauciena ilgums ir no 4 stundām 52 minūtēm līdz 5 stundām, savukārt iesniedzēja brauciena ilgums ir mazāks par 4 stundām 33 minūtēm. Komisija arī atzīmē, ka *Transdev* cenas ir daudz zemākas nekā iesniedzēja cenas. Turklāt *Transdev* vilcieni nebrauc līdz Kopenhāgenai, un iesniedzējs šobrīd ir vienīgais dzelzceļa pārvadājumu operators, kuram ir reisi no Stokholmas uz Kopenhāgenu ([37]).

(78) Iesniedzēja tirgus daļas liecina par būtisku ietekmi tirgū šajā maršrutā. [Konfidenciāli].

(79) [Konfidenciāli].

(80) [Konfidenciāli].

(81) [Konfidenciāli].

(82) [Konfidenciāli].

(83) [Konfidenciāli].

(84) [Konfidenciāli].

(85) [Konfidenciāli].

(86) [Konfidenciāli].

(87) Iesniedzējs un *NCA* norāda, ka *FlixTrain* plānoja 2020. gada pavasarī ienākt tirgū ar diviem komerciāliem vilciena reisiem dienā zemo izmaksu segmentā maršrutā Stokholma–Malme. Tomēr Komisija atzīmē, ka līdz šim *FlixTrain*, šķiet, nav vilcienu reisu šajā maršrutā. Turklāt, ņemot vērā Covid-19 pandēmiju, nav skaidrs, vai potenciālais *FlixTrain* radītais konkurences spiediens tuvākajā nākotnē realizēsies.

(88) **B.** Ja tiek pieņemts, ka komerciālie dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumi konkurē tikai ar tālsatiksmes *PSO* dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem, Komisija atzīmē, ka iesniedzējam ir tikai viens konkurents – *Transdev*, kas sniedz komerciālos pakalpojumus. Šajā maršrutā nav konkurentu, kas nodrošinātu tālsatiksmes reisus *PSO* ietvaros. Tādējādi iesniedzēja pozīcija tirgū ir vēl spēcīgāka [konfidenciāli].

(89) *NCA* savā nostājā secina: "Kaut arī konkurences spiediens attiecīgajā maršrutā ir tāds, ka iesniedzējs, nosakot cenas, nevar rīkoties pilnīgi neatkarīgi, Konkurences padomes ieskatā tas nav pietiekami spēcīgs, lai secinātu, ka maršruts ir tieši pakļauts konkurencei." ([38])

(90) Ņemot vērā iepriekš aplūkotos faktorus, ja katrā iespējamā produkta tirgus konfigurācijā tiek ņemti vērā tikai pasažieru pārvadājumi, Komisija nevar secināt, ka komerciālas vilcienu satiksmes nodrošināšanas darbībā maršrutā Stokholma–Malme (–Kopenhāgena) pastāv konkurence.

([37]) *NCA* nostāja, 3. punkts, 13. lpp.
([38]) *NCA* nostāja, 14. lpp.

Intermodālā konkurence – autobusu pārvadājumi

(91) Iesniedzējs lēš, ka, ņemot vērā autobusu un dzelzceļa transporta pakalpojumus, intermodālo pārvadājumu tirgus daļa autobusu pārvadājumiem šajā maršrutā ir [konfidenciāli].

(92) Komisija norāda, ka brauciena ilgums ar autobusu ir vismaz 9 stundas (salīdzinājumam – mazāk nekā 5 stundas ar vilcienu). *FlixBus* ir divi (tieši) reisi dienā uz Malmi (un divi tiešie reisi dienā uz Kopenhāgenu), un cenas ir no 10 % līdz 20 % zemākas nekā iesniedzēja cenas (par otrās klases biļeti).

(93) Ņemot vērā brauciena ilguma atšķirības, nevar secināt, ka autobusu pārvadājumi šajā maršrutā rada konkurences spiedienu uz komerciālajiem dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem.

Intermodālā konkurence – gaisa pārvadājumi

(94) Tiešos lidojumus starp Stokholmas Ārlandas (*ARL*) un Brommas (*BRM*) lidostu un Ēresunda reģionā esošo Kopenhāgenas lidostu (*CPH*) un Malmes lidostu (*MMX*) piedāvā trīs aviosabiedrības.

(95) Ārlandas lidosta atrodas 40 km attālumā no Stokholmas centra.

(96) Lidojuma ilgums ir 1 stunda 10 minūtes (uz Kopenhāgenu) un 1 stunda (uz Malmi), savukārt brauciena ilgums ar vilcienu ir 4 stundas 38 minūtes (uz Kopenhāgenu) un 4 stundas 22 minūtes (uz Malmi).

(97) *Scandinavian Airlines System* (*SAS*) ir astoņi reisi uz Malmi (*ARN–MMX*) un 15 reisi uz Kopenhāgenu (*ARN-CPH*) dienā.

(98) *Norwegian Air Shuttle ASA* (*Norwegian*) ir seši reisi dienā uz Kopenhāgenu (*ARN-CPH*).

(99) *BRA Sverige AB* (*BRA*) ir 13 reisi dienā uz Malmi (*BMA-MMX*).

(100) [Konfidenciāli].

(101) Komisija analizēja faktiskās biļešu cenas, kas jāmaksā par braucienu ar vilcienu un lidojumu ar lidmašīnu šajā maršrutā, kā arī iesniedzēja sniegto attiecīgo informāciju. Maršrutos *STO–MMX* un *STO–CPH* lidojumu biļešu cenas ir gandrīz divtik lielas, salīdzinot ar vilciena braucienu biļetēm pirmajā un otrajā klasē; izņēmums ir *Norwegian* biļešu cenas tikai maršrutā *STO–CPH*.

(102) Ņemot vērā novērotās atšķirības brauciena ilgumā un biļešu cenās, Komisija nevar izdarīt secinājumu, ka gaisa pārvadājumi šajā maršrutā rada konkurences spiedienu uz komerciālajiem dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem.

Secinājums

(103) Ņemot vērā iepriekš aplūkotos faktorus un pat ņemot vērā intermodālo konkurenci, Komisija nevar secināt, ka komerciālo dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanas darbība maršrutā Stokholma–Malme (–Kopenhāgena) ir tieši pakļauta konkurencei.

3.2.3.2.2. **Stokholma–Gēteborga**

(104) [Konfidenciāli].

(105) **A.** Ja tiek pieņemts, ka komerciālie dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumi konkurē ar tālsatiksmes *PSO* un reģionālajiem *PSO* dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumiem par pasažieriem, situācija atbilst turpmākajos apsvērumos aprakstītajai.

(106) Komerciālie operatori šajā maršrutā ir iesniedzējs un *MTR* (tiešais vilciena reiss). *AB Galia (Blå Tåget*) pārtrauca komercdarbību šajā maršrutā 2019. gadā. Reģionālie *PSO* pakalpojumi tiek nodrošināti atšķirīgos apakšmaršrutos.

(107) *MTR* ir astoņi (ātrgaitas) reisi dienā, savukārt iesniedzējs veic 18 reisus dienā (ātrgaitas), un *PSO* reģionālie vilcieni katru dienu veic vēl septiņus reisus.

(108) Pakalpojuma sniedzēja un *MTR* ātrvilcienu braucienu ilgums ir salīdzināms (attiecīgi 3 stundas 5 minūtes un 3 stundas 20 minūtes), savukārt iesniedzēja reģionālo vilcienu brauciena ilgums ir aptuveni 4 stundas 50 minūtes. Biļešu cenas ir salīdzināmas, un *MTR* kopumā piedāvā nedaudz zemākas cenas gan pirmās, gan otrās klases biļetēm.

(109) Iesniedzēja tirgus daļas liecina par būtisku ietekmi tirgū. [Konfidenciāli].

(110) [Konfidenciāli].

(111) [Konfidenciāli].

(112) [Konfidenciāli].

(113) [Konfidenciāli].

(114) *NCA* norāda ([39]) vēl divus faktorus, kas, pēc tās domām, ļāva secināt, ka iesniedzēja darbība šajā maršrutā ir pakļauta konkurencei: *FlixTrain* darbības uzsākšanu nākotnē un gaisa pārvadājumu radīto spiedienu.

(115) Komisijai ir zināms, ka *FlixTrain* šajā maršrutā ir piešķirti laiki trīs reisiem dienā no 2020. gada pavasara. Tomēr Komisija atzīmē, ka līdz šim *FlixTrain*, šķiet, nav vilcienu reisu šajā maršrutā. Turklāt, ņemot vērā Covid-19 pandēmiju, nav skaidrs, vai potenciālais *FlixTrain* radītais konkurences spiediens tuvākajā nākotnē realizēsies.

(116) **B.** Ja tiek pieņemts, ka komerciālie dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumi konkurē tikai ar tālsatiksmes *PSO* dzelzceļa pasažieru pakalpojumiem, Komisija atzīmē, ka situācija ir ļoti līdzīga tai, kas aprakstīta 109. apsvērumā, jo citu reģionālo *PSO* pakalpojumu daļa ieņēmumu un pasažierkilometru izteiksmē ir mazāk nekā [konfidenciāli].

(117) Ņemot vērā iepriekš aplūkotos faktorus, ja katrā iespējamā produkta tirgus konfigurācijā tiek ņemti vērā tikai dzelzceļa pasažieru pārvadājumi, Komisija nevar secināt, ka darbībā, kas saistīta ar komerciālo dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu maršrutā Stokholma–Gēteborga, pastāv konkurence.

Intermodālā konkurence – autobusu pārvadājumi

(118) Iesniedzējs lēš, ka, ņemot vērā autobusu un dzelzceļa transporta pakalpojumus, kopējā intermodālo pārvadājumu tirgus daļa autobusu pārvadājumiem šajā maršrutā ir [konfidenciāli].

(119) Komisija norāda, ka brauciena ilgums ar autobusu ir vismaz 6 stundas 30 minūtes (salīdzinājumam – 3 stundas 20 minūtes ar vilcienu). *FlixBus* ir seši (tiešie) reisi dienā uz Gēteborgu, un cenas ir par 30 % zemākas nekā iesniedzēja otrās klases biļešu cenas.

(120) Ņemot vērā iepriekš minēto, neraugoties uz cenu atšķirībām, atšķirībām brauciena ilgumā, nav iespējams izdarīt secinājumu, ka autobusu pārvadājumi rada konkurences spiedienu uz komerciālajiem dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem.

Intermodālā konkurence – gaisa pārvadājumi

(121) Lidojumus starp Stokholmas Ārlandas un Brommas lidostu un Gēteborgas (*GOT*) lidostu piedāvā trīs aviosabiedrības.

(122) *SAS* ir 12 lidojumi dienā (*ARN–GOT*), *Norwegian* ir viens vai divi reisi dienā (*ARN–GOT*), un *BRA* ir 12 reisi dienā (*BMA–GOT*).

(123) Pēc *NCA* domām, ir jāuzskata, ka gaisa pārvadājumi rada lejupēju spiedienu *premium* segmentā, jo brauciena ilgums no pilsētas centra uz pilsētas centru ir tāds pats, kas ir svarīgs faktors pasažieriem, kuri dodas darba braucienos.

([39]) *NCA* nostāja, 15. lpp.

(124) Tiešā lidojuma ilgums ir viena stunda, bet brauciens ar vilcienu ilgst trīs stundas.

(125) Komisija analizēja faktiskās biļešu cenas, kas jāmaksā par braucienu ar vilcienu un lidojumu ar lidmašīnu šajā maršrutā, kā arī iesniedzēja sniegto attiecīgo informāciju. Lidojumu biļešu cenas ir divas reizes augstākas par vilciena braucienu biļešu cenām pirmajā un otrajā klasē, izņemot *Norwegian* otrās klases biļetes, kuru cenas atšķirība ir mazāka.

(126) Ņemot vērā konstatētās cenu atšķirības, nevar secināt, ka gaisa pārvadājumi šajā maršrutā rada konkurences spiedienu uz komerciālajiem dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem.

Secinājums

(127) Ņemot vērā iepriekš aplūkotos faktorus un pat ņemot vērā intermodālo konkurenci, Komisija nevar secināt, ka komerciālo dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanas darbība maršrutā Stokholma–Gēteborga ir tieši pakļauta konkurencei.

3.2.3.2.3. **Gēteborga–Malme**

(128) [Konfidenciāli]

(129) **A.** Ja tiek pieņemts, ka komerciālie dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumi konkurē ar tālsatiksmes *PSO* un reģionālajiem *PSO* dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumiem par pasažieriem, situācija atbilst turpmākajos apsvērumos aprakstītajai.

(130) Pašlaik iesniedzējam ir septiņi reisi dienā (komerciāls tiešais vilciena reiss) ar ātrvilcieniem. *Transdev*, kas saskaņā ar *PSO* līgumu par tālsatiksmes pārvadājumiem nodrošina *Öresundståg* reisus, piedāvā 11 reisus dienā. Iesniedzēja ātrvilciena brauciena ilgums ir 2 stundas 30 minūtes, savukārt *Transdev* vilciena brauciena ilgums ir 3 stundas 10 minūtes.

(131) Tomēr no 2020. gada decembra iesniedzējs pārņems *PSO* līgumu par *Öresundståg* tālsatiksmes pārvadājumiem un nodrošinās visus tiešos vilcienu reisus šajā maršrutā, jo tam ir piešķirtas tiesības noslēgt attiecīgo *PSO* līgumu par laika posmu no 2020. līdz 2030. gadam. Pašreizējais *PSO* līgums ar *Transdev* beidzas 2020. gada decembra sākumā.

(132) Attiecībā uz cenām Komisija atzīmē, ka, neraugoties uz vidēji īsāku brauciena ilgumu, iesniedzējs gan pirmās, gan otrās klases biļetēm piedāvā zemākas cenas nekā *Transdev* (saskaņā ar *PSO* līgumu).

(133) Trešais konkurents šajā maršrutā ir *Arriva* (*Pågatåg*), kas darbojas tikai Skones reģionā valsts dienvidos saskaņā ar *PSO* līgumu par reģionāliem pārvadājumiem.

(134) [Konfidenciāli].

(135) [Konfidenciāli].

(136) [Konfidenciāli].

(137) Sākot ar 2020. gada decembri, kad iesniedzējs sāks darbību šajā maršrutā saskaņā ar *PSO* līgumu, situācija, visticamāk, mainīsies, kā rezultātā tiks nostiprināta tā pozīcija tirgū. [Konfidenciāli].

(138) *NCA* norāda – lai gan jautājums par to, vai *Transdev* rada reālu konkurences spiedienu uz *premium* segmenta tiešajiem reisiem, ir diskutabls, tomēr jāņem vērā, ka *SAS* piedāvā lidojumus starp Gēteborgu un Kopenhāgenu, kam vajadzētu ietekmēt iesniedzēja cenas. *NCA* secināja ([40]), ka šajā maršrutā darbība ir tieši pakļauta konkurencei.

([40]) *NCA* nostāja, 15. lpp.

(139) **B.** Ja tiek pieņemts, ka komerciālie dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumi konkurē tikai ar tālsatiksmes *PSO* dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumiem, Komisija atzīmē, ka iesniedzējam ir tikai viens konkurents – *Transdev*, kas sniedz pakalpojumus saskaņā ar *PSO* līgumu par tālsatiksmes pārvadājumiem (*Öresundståg*). [Konfidenciāli].

(140) Ņemot vērā iepriekš aplūkotos faktorus, ja katrā iespējamā produkta tirgus konfigurācijā tiek ņemti vērā tikai dzelzceļa pasažieru pārvadājumi, Komisija uzskata, ka pašlaik komerciālo dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanas darbība maršrutā Gēteborga–Malme ir tieši pakļauta konkurencei. Tomēr situācija būs jāizvērtē atkārtoti, kad iesniedzējs sāks darboties *Öresundståg* vilcienu tīklā.

Intermodālā konkurence – autobusu pārvadājumi

(141) Iesniedzējs lēš, ka, ņemot vērā autobusu un dzelzceļa transporta pakalpojumus, kopējā intermodālo pārvadājumu tirgus daļa autobusu pārvadājumiem šajā maršrutā ir [konfidenciāli].

(142) Komisija norāda, ka brauciena ilgums ar autobusu ir 3 stundas 5 minūtes un 3 stundas 30 minūtes, savukārt brauciens ar iesniedzēja vilcienu ilgst 2 stundas 30 minūtes. *FlixBus* ir četri (tiešie) reisi dienā uz Malmi, un cenas ir vismaz par 25 % zemākas nekā iesniedzējam (otrās klases biļetēm).

(143) Ņemot vērā iepriekš minētās brauciena ilguma un cenu atšķirības, nevar izslēgt iespēju, ka autobusu pārvadājumi šajā maršrutā var radīt konkurences spiedienu uz komerciālajiem dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem. Tomēr šo jautājumu šajā lēmumā var atstāt atvērtu, jo neatkarīgi no tā, vai autobusu pārvadājumi sastāda konkurenci vilcienu pārvadājumiem, Komisijas secinājums par konkurences līmeni šajā maršrutā ir nemainīgs.

Intermodālā konkurence – gaisa pārvadājumi

(144) [Konfidenciāli]. Viens no iespējamiem izskaidrojumiem ir tāds, ka no Gēteborgas uz Malmi nav tiešo lidojumu. Tomēr *SAS* ir pieci tiešie reisi ziemas sezonā un septiņi tiešie reisi vasaras sezonā no Gēteborgas uz Kopenhāgenu.

(145) Lidojuma ilgums ir 2 stundas 35 minūtes (*GOT–MMX*) vai 45 minūtes (*GOT–CPH*). Maršrutā *GOT–MMX* tieši lidojumi nav pieejami – šim maršrutam ņemta vērā vismaz viena pietura.

(146) *NCA* ieskatā ([41]), lai gan nav skaidrs, vai *Öresundståg* rada reālu konkurences spiedienu uz iesniedzēju *premium* segmentā, *SAS* gaisa pārvadājumiem vajadzētu ietekmēt tā cenas. Tomēr Komisija atzīmē, ka *SAS* nav tiešo lidojumu starp Gēteborgu un Malmi. Visos lidojumos starp Gēteborgu un Malmi ir vismaz viena pietura.

(147) [Konfidenciāli].

(148) Komisija analizēja faktiskās biļešu cenas, kas jāmaksā par braucienu ar vilcienu un lidojumu ar lidmašīnu šajā maršrutā, kā arī iesniedzēja sniegto attiecīgo informāciju. Gaisa pārvadājumi, šķiet, ir divreiz dārgāki par dzelzceļa pārvadājumiem gan pirmajā, gan otrajā klasē.

(149) Ņemot vērā novērotās cenu atšķirības, Komisija nevar atbalstīt secinājumu, ka gaisa pārvadājumi šajā maršrutā rada konkurences spiedienu uz komerciālajiem dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem.

Secinājums

(150) Ņemot vērā iepriekš aplūkotos faktorus, Komisija secina, ka komerciālo dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumu sniegšanas darbība maršrutā Gēteborga–Malme ir tieši pakļauta konkurencei. Tomēr situācija būs jāizvērtē atkārtoti, kad iesniedzējs sāks darboties *Öresundståg* vilcienu tīklā (kuru saskaņā ar *PSO* līgumu pašlaik pārvalda *Transdev*).

([41]) *NCA* nostāja, 15. lpp.

3.2.3.2.4. **Stokholma–Sundsvalla–Ūmeo**

(151) [Konfidenciāli].

(152) **A.** Ja tiek pieņemts, ka komerciālie dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumi konkurē ar tālsatiksmes *PSO* un reģionālajiem *PSO* dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumiem par pasažieriem, situācija atbilst turpmākajos apsvērumos aprakstītajai.

(153) Šajā maršrutā reisus šobrīd nodrošina (komerciāls tiešais vilciena reiss) tikai iesniedzējs. Reģionālie *PSO* pakalpojumi tiek nodrošināti atšķirīgos apakšmaršrutos.

(154) [Konfidenciāli].

(155) [Konfidenciāli].

(156) [Konfidenciāli].

(157) [Konfidenciāli].

(158) [Konfidenciāli].

(159) [Konfidenciāli].

(160) [Konfidenciāli].

(161) *NCA* secina, ka maršrutā kopumā konkurence nepastāv, taču, ņemot vērā konkurences situāciju apakšmaršrutos un to vispārējo ekonomisko nozīmi salīdzinājumā ar maršrutu kopumā, iesniedzējs, nosakot cenu, nevar rīkoties pilnīgi neatkarīgi.

(162) [Konfidenciāli].

(163) **B.** Ja tiek pieņemts, ka komerciālie dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumi konkurē tikai ar tālsatiksmes *PSO* dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem, Komisija atzīmē, ka iesniedzējs ir vienīgais komerciālo dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumu sniedzējs šajā maršrutā un nav konkurentu, kas šajā maršrutā sniegtu tālsatiksmes *PSO* dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumus.

(164) Ņemot vērā iepriekš aplūkotos faktorus, ja katrā iespējamā produkta tirgus konfigurācijā tiek ņemti vērā tikai dzelzceļa pasažieru pārvadājumi, Komisija nevar secināt, ka komerciālo dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanas darbībā maršrutā Stokholma–Sundsvalla–Ūmeo pastāv konkurence.

Intermodālā konkurence – autobusu pārvadājumi

(165) Komisija norāda, ka (tiešā) autobusa reisa ilgums pārsniedz 10 stundas, bet brauciens ar ātrvilcienu ilgst 6 stundas 20 minūtes.

(166) [Konfidenciāli].

(167) [Konfidenciāli].

(168) Ņemot vērā iepriekš minētās atšķirības brauciena ilgumā, nevar secināt, ka autobusu pārvadājumi šajā maršrutā rada konkurences spiedienu uz komerciālajiem dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem.

Intermodālā konkurence – gaisa pārvadājumi

(169) *NCA* norāda ([42]), ka šis maršruts ir pārāk garš un brauciens ir pārāk ilgs, lai vilciena pārvadājumi varētu konkurēt ar gaisa pārvadājumiem.

([42]) *NCA* nostāja, 15. lpp.

(170) *SAS* nodrošina sešus reisus dienā (*ARN–UME*), *Norwegian* – piecus reisus dienā (*ARN–UME*) un *BRA* – piecus reisus dienā (*BMA–UME*).

(171) Komisija analizēja faktiskās biļešu cenas, kas jāmaksā par braucienu ar vilcienu, braucienu ar autobusu un lidojumu ar lidmašīnu šajā maršrutā, kā arī iesniedzēja sniegto attiecīgo informāciju.

(172) Lidojuma ilgums ir viena stunda, savukārt brauciens ar (ātrgaitas) vilcienu ilgst vismaz 6 stundas 20 minūtes.

(173) Lidojuma biļešu cenas maršrutā Stokholma–Ūmeo ir augstākas nekā pirmās klases vilciena biļešu cenas. Tāpat ir arī ar otrās klases biļetēm, izņemot *Norwegian* piedāvājumu.

(174) Ņemot vērā iepriekš minētās atšķirības cenās un brauciena ilgumā, kā arī ņemot vērā [konfidenciāli], nevar secināt, ka gaisa pārvadājumi šajā maršrutā rada konkurences spiedienu uz komerciālajiem dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem.

Secinājums

(175) Ņemot vērā iepriekš aplūkotos faktorus, pat ja tiek ņemta vērā intermodālā konkurence, Komisija nevar secināt, ka komerciālo dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumu sniegšanas darbība maršrutā Stokholma–Sundsvalla–Ūmeo ir tieši pakļauta konkurencei.

3.2.3.2.5. **Stokholma–Kārlstade (–Oslo)**

(176) [Konfidenciāli].

(177) **A**. Ja tiek pieņemts, ka komerciālie dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumi konkurē ar tālsatiksmes *PSO* un reģionālajiem *PSO* dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumiem par pasažieriem, situācija atbilst turpmākajos apsvērumos aprakstītajai.

(178) Brauciena ilgums no Stokholmas līdz Kārlstadei ir 2 stundas 30 minūtes (ar ātrvilcienu), savukārt no Stokholmas līdz Oslo – vismaz 6 stundas (ar starppilsētu vilcienu). Iesniedzējam ir astoņi tiešie vilcienu reisi dienā uz Kārlstadi un divi tiešie vilcienu reisi dienā uz Oslo.

(179) Šo maršrutu pašlaik apkalpo (komerciāls tiešais vilciena reiss no Stokholmas uz Oslo) tikai iesniedzējs. *Tagab* sniedz pakalpojumus saskaņā ar *PSO* līgumu maršrutā Stokholma–Kārlstade.

(180) Kā liecina iesniedzēja tirgus daļas, tam ir būtiska ietekme tirgū. [Konfidenciāli]

(181) [Konfidenciāli].

(182) [Konfidenciāli].

(183) *NCA* uzskata ([43]), ka maršrutā nepastāv tieša konkurence. Tomēr *NCA* norāda, ka gan lidojumi, gan autobusu pārvadājumi rada zināmu "*lejupēju un augšupēju cenu spiedienu tāpat kā maršrutā Stokholma–Malme*".

(184) **B.** Ja tiek pieņemts, ka komerciālie dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumi konkurē tikai ar tālsatiksmes *PSO* dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem, Komisija atzīmē, ka iesniedzējam ir tikai viens konkurents – *Tagab*, kurš turklāt nenodrošina tiešos reisus. Tādējādi iesniedzēja pozīcija tirgū ir vēl spēcīgāka [konfidenciāli].

(185) Ņemot vērā iepriekš aplūkotos faktorus un, ja katrā iespējamā produkta tirgus konfigurācijā tiek ņemti vērā tikai dzelzceļa pasažieru pārvadājumi, Komisija nevar secināt, ka komerciālo dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumu sniegšanas darbībā maršrutā Stokholma–Kārlstade (–Oslo) pastāv konkurence.

([43]) *NCA* nostāja, 17. lpp.

Intermodālā konkurence – autobusu pārvadājumi

(186) Iesniedzējs lēš ([44]), ka maršrutā Stokholma–Kārlstade (–Oslo) kopumā autobusu pārvadājumi sastāda [konfidenciāli].

(187) Komisija atzīmē, ka *Flixbus* veic trīs reisus dienā no Stokholmas uz Kārlstadi ar brauciena ilgumu 4 stundas 20 minūtes (salīdzinājumam – 3 stundas 50 minūtes ar vilcienu), un cena, šķiet, ir puse no otrās klases vilciena biļešu cenas.

(188) *Flixbus* veic arī divus tiešos reisus dienā no Stokholmas uz Oslo ar brauciena ilgumu 7 stundas 30 minūtes (salīdzinājumam – 6 stundas ar vilcienu), un cenas ir aptuveni par 30 % zemākas nekā otrās klases vilciena biļešu cenas.

(189) Ņemot vērā iepriekš minētās vispārējās atšķirības brauciena ilgumā un raksturlielumos (piemēram, tādos kā komforts), nevar secināt, ka autobusu pārvadājumi šajā maršrutā rada konkurences spiedienu uz komerciālajiem dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem.

Intermodālā konkurence – gaisa pārvadājumi

(190) Iesniedzējs apgalvo, ka gaisa pārvadājumu konkurence tiešajā maršrutā ir spēcīga.

(191) *SAS* uz Oslo (*OSL*) nodrošina 14 reisus dienā (*ARN–OSL*), savukārt *Norwegian* ir septiņi reisi dienā (*ARN–OSL*). No Stokholmas uz Kārlstadi (*KAR*) lidojumu nav.

(192) Lidojuma ilgums ir 1 stunda 10 minūtes, savukārt brauciens ar vilcienu ilgst 6 stundas.

(193) Komisija analizēja faktiskās biļešu cenas, kas jāmaksā par braucienu ar vilcienu un lidojumu ar lidmašīnu šajā maršrutā, kā arī iesniedzēja sniegto attiecīgo informāciju.

(194) Lidojuma biļetes maršrutā Stokholma–Oslo ir dārgākas nekā vilciena biļetes pirmajā klasē. Tas pats attiecas uz otrās klases biļetēm, bet *Norwegian* otrās klases biļešu cenas atšķirība ir mazāka.

(195) Ņemot vērā konstatētās atšķirības cenās un brauciena ilgumā, nevar secināt, ka gaisa pārvadājumi rada konkurences spiedienu uz komerciālajiem dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem šajā maršrutā.

Secinājums

(196) Ņemot vērā iepriekš aplūkotos faktorus, pat ja tiek ņemta vērā intermodālā konkurence, Komisija nevar secināt, ka komerciālo dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanas darbība maršrutā Stokholma–Kārlstade (–Oslo) ir tieši pakļauta konkurencei.

4. **SECINĀJUMI**

4.1. *SASKAŅĀ AR PSO LĪGUMIEM PIEDĀVĀTO DZELZCEĻA PASAŽIERU PĀRVADĀJUMU PAKALPOJUMU TIRGUS*

(197) Šajā lēmumā, neskarot konkurences tiesību piemērošanu, 56.–67. apsvērumā uzskaitītie tirgus analīzes secinājumi būtu jāuzskata par norādi uz konkurences pastāvēšanu Direktīvas 2014/25/ES 34. panta nozīmē *PSO* ietvaros piedāvāto dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumu sniegšanas darbībā Zviedrijā. Līdz ar to, tā kā ir izpildīti nosacījumi, kas liecina par neierobežotu piekļuvi tirgum, kā izklāstīts Direktīvas 2014/25/ES 34. pantā, jākonstatē, ka līgumiem, kuri paredzēti, lai dotu tiesības veikt šo darbību Zviedrijā, Direktīvu 2014/25/ES nepiemēro.

([44]) Pieprasījums, 176. punkts.

4.2. *KOMERCIĀLO DZELZCEĻA PASAŽIERU PĀRVADĀJUMU PAKALPOJUMU TIRGUS*

(198) Ņemot vērā iepriekš 3.2.3.2. iedaļā izklāstīto analīzi, katrā iespējamā tirgus konfigurācijā Komisija nevar secināt, ka komerciālo dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanas darbība Zviedrijā ir tieši pakļauta konkurencei Direktīvas 2014/25/ES 34. panta nozīmē. Valsts līmenī katrā iespējamā tirgus konfigurācijā iesniedzēja tirgus daļas liecina par būtisku ietekmi tirgū.

(199) Maršrutu līmenī četros no pieciem novērtētajiem maršrutiem komerciālo dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumu sniegšanas darbība nav tieši pakļauta konkurencei. Šajos maršrutos iesniedzēja tirgus daļa ir [konfidenciāla], ja tiek pieņemts, ka komerciālie dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumi konkurē ar tālsatiksmes *PSO* un reģionālajiem *PSO* dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumiem. Iesniedzēja pozīcija ir vēl spēcīgāka, ja tiek pieņemts, ka komerciālie dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumi konkurē tikai ar tālsatiksmes *PSO* dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem.

(200) Tikai vienā maršrutā (Gēteborga–Malme) komerciālo vilcienu pārvadājumu sniegšanas darbība ir tieši pakļauta konkurencei [konfidenciāli].

(201) [Konfidenciāli].

(202) Ņemot vērā iepriekš izklāstītos apsvērumus, šā lēmuma vajadzībām un neskarot konkurences tiesību piemērošanu, 68.–196. apsvērumā uzskaitītie tirgus analīzes secinājumi būtu jāuzskata par norādi, ka komerciālo dzelzceļa pakalpojumu pārvadājumu pakalpojumu sniegšanas darbība Zviedrijā nav tieši pakļauta konkurencei Direktīvas 2014/25/ES 34. panta nozīmē. Tāpēc jāsecina, ka līgumiem, kuri paredzēti, lai dotu tiesības veikt šo darbību Zviedrijā, Direktīvu 2014/25/ES turpina piemērot.

NCA secinājumi

(203) Pēc novērtējuma veikšanas *NCA* secināja, ka divos maršrutos (t. i., Stokholma–Gēteborga un Gēteborga–Malme) pastāv tieša konkurence. [Konfidenciāli]. *NCA* arī norāda, ka, domājams, palielināsies konkurences spiediens maršrutā Stokholma–Malme (–Kopenhāgena), ja *Flixtrain* sāks reisus šajā maršrutā, taču tas nav pietiekami, lai secinātu, ka šajā maršrutā pastāv tieša konkurence. [Konfidenciāli]. Attiecībā uz pārējiem diviem maršrutiem (Stokholma–Ūmeo un Stokholma–Oslo) *NCA* secināja, ka tajos nepastāv tieša konkurence, bet *NCA* ieskatā tos skar zināms konkurences spiediens, kas neļauj iesniedzējam rīkoties pilnīgi neatkarīgi, nosakot cenas. [Konfidenciāli].

(204) *NCA* secināja, ka dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumu tirgū Zviedrijā, ieskaitot komerciālo dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu tirgu (apvienojot visus maršrutus) un dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu saskaņā ar *PSO* līgumiem, pastāv tieša konkurence.

(205) Komisija šim secinājumam nepiekrīt: kā minēts iepriekš, Komisija secina, ka tikai maršrutā Gēteborga–Malme pastāv tieša konkurence. [Konfidenciāli]. Attiecībā uz pārējiem četriem maršrutiem Komisija nevarēja izdarīt secinājumu par konkurences esību iepriekš minēto iemeslu dēļ. Tātad, pat ja būtu iespējams izdarīt secinājumus par konkurences līmeni valsts mērogā, balstoties uz konkurences līmeni atsevišķos analizētajos maršrutos, Komisija nevarēja izdarīt tādu pašu secinājumu kā *NCA* 198.–202. apsvērumā izklāstīto iemeslu dēļ.

Apsvērumi par iespēju piemērot atbrīvojumu tikai noteiktiem maršrutiem

(206) Iesniedzējs 2020. gada 4. maijā iesniedza papildu informāciju, paskaidrojot, kāpēc, pēc tā domām, būtu pamatoti piemērot atbrīvojumu attiecībā uz *PSO* tirgu un trim komerciālajiem maršrutiem: Stokholma–Gēteborga, Stokholma–Malme un Malme–Gēteborga ([45]). Turklāt tika izteikts viedoklis, ka atbrīvojums būtu pamatots arī maršrutā Stokholma–Upsala ([46]).

([45]) Iesniedzēja 2020. gada 4. maijā sniegtā informācija, 4. punkts.
([46]) Iesniedzēja 2020. gada 4. maijā sniegtā informācija, 4. punkts.

(207) [Konfidenciāli]

(208) Iesniedzējs norādīja – tā kā tā "iepirkumi kopīgi attiecas gan uz maršrutiem, kuros SJ saskārās ar ievērojamu konkurenci, gan arī maršrutiem, kuros SJ bija vienīgais dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, SJ apgalvoja, ka konkurence radīsies arī tajos maršrutos, kuros SJ nepastāvēja konkurence" ([47]).

(209) [Konfidenciāli].

(210) Komisija uzskata, ka pat ja tā būtu vienisprātis ar iesniedzēja un *NCA* pieeju, kas aprakstīta 209. apsvērumā [konfidenciāli], tā nevarētu nonākt pie iesniedzēja izdarītā secinājuma. Šajā sakarā Komisija ir secinājusi, ka komerciālās vilcienu satiksmes nodrošināšanas darbībai pastāv konkurence tikai vienā maršrutā (t. i., Gēteborga–Malme). Tāpēc Komisija uzskata, ka šim maršrutam nevar piemērot atbrīvojumu, ņemot vērā [konfidenciāli].

(211) Tas nozīmē, ka nav iespējams piemērot atbrīvojumu tikai šim maršrutam, jo nevar izslēgt, ka apvienotus pircējus, kuri formāli izveidoti šim maršrutam un uz kuriem neattiecas direktīva, varētu norīkot uz citiem maršrutiem, kuros nepastāv tieša konkurence. Šo secinājumu papildus apstiprina turpmāk sniegtie skaidrojumi.

(212) *NCA* savā nostājā skaidri norādīja, ka "daudzi no iepirktajiem materiāliem un pakalpojumiem sastāda kopīgas izmaksas" ([48]).

(213) [Konfidenciāli].

(214) Iesniedzējs 2020. gada 4. jūnijā iesniedza jaunu informāciju, paskaidrojot, kāpēc, pēc tā domām, saskaņā ar direktīvu var piemērot atbrīvojumu maršrutam no konkrēta sākumpunkta (piemēram, Stokholmas) līdz konkrētam galapunktam (piemēram, Gēteborgai).

(215) Iesniedzējs norādīja, ka novērtējums, nosakot Direktīvas 2014/25/ES 34. panta piemērojamību, jāveic attiecībā uz darbību un ģeogrāfisko atsauces tirgu un ka šajā gadījumā atsauces tirgi ir saistīti ar maršrutiem no sākumpunkta līdz galapunktam.

(216) Tajā pašā vēstulē iesniedzējs apgalvo, ka "tādējādi metodika, ko izmanto, novērtējot, vai atsevišķā maršrutā pastāv tieša konkurence, ir tieši tāda pati kā valsts līmenī. Faktiski konkurences novērtējums atsevišķu maršrutu līmenī ir svarīgs elements konkurences novērtēšanai valsts līmenī" ([49]).

(217) [Konfidenciāli].

(218) Kā minēts iepriekš 216. apsvērumā, tā kā Komisija secināja, ka no pieciem vissvarīgākajiem maršrutiem tikai vienā maršrutā [konfidenciāli] pastāv tieša konkurence, nevar izdarīt secinājumu, ka valsts līmenī būtu piešķirams atbrīvojums.

(219) Komisija arī atgādina, ka konkurences analīzes mērķis saskaņā ar Direktīvas 2014/25/ES 34. pantu ir noteikt publiskā iepirkuma noteikumu piemērošanas piemērotību, kā paskaidrots 15. apsvērumā. Konkurences līmeni maršrutā Gēteborga–Malme, kas iesniedzējam ir [konfidenciāli], nevar uzskatīt par iepirkumu disciplinējošu, ņemot vērā faktu, ka iepirkums tiek veikts kopīgi. Turklāt iesniedzējs nesniedza nevienu iepirkuma piemēru, kas attiecināms tikai uz šo maršrutu.

(220) Visbeidzot, ja atbrīvojums tiktu piemērots tikai maršrutam Gēteborga–Malme, iepriekš aprakstītajos apstākļos pastāv liels risks, ka liela daļa iepirkumu, kuri oficiāli veikti šim maršrutam un uz kuriem neattiecas direktīvas noteikumi, varētu tikt faktiski izmantoti citiem maršrutiem, kuros nepastāv tieša konkurence.

([47]) Iesniedzēja 2020. gada 4. maijā sniegtā informācija, 30. punkts.
([48]) *NCA* nostāja, 11. lpp.
([49]) Iesniedzēja 2020. gada 4. jūnijā sniegtā informācija, 15. punkts.

(221) Komisija turklāt atzīmē, ka arī *NCA* nav ierosinājusi atbrīvojuma piemērošanu atsevišķiem maršrutiem.

Secinājums

(222) Šajā lēmumā, neskarot konkurences tiesību piemērošanu, 68.–221. apsvērumā izklāstītie tirgus analīzes secinājumi būtu jāuzskata par norādi, ka komerciālo dzelzceļa pārvadājumu pakalpojumu sniegšanas darbība nav pakļauta konkurencei Direktīvas 2014/25/ES 34. panta nozīmē. Tāpēc jāsecina, ka līgumiem, kuri paredzēti, lai dotu tiesības veikt šo darbību Zviedrijā, Direktīvu 2014/25/ES turpina piemērot.

4.3. *NOBEIGUMA PIEZĪMES*

(223) Šis lēmums ir balstīts juridiskajā un faktiskajā situācijā laikposmā no 2019. gada decembra līdz 2020. gada jūnijam, kā arī informācijā, ko sniedzis iesniedzējs, Zviedrijas Transporta aģentūra un *NCA*, kā arī publiski pieejamajā informācijā.

(224) Tā kā ar komerciālajiem dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumiem saistītajiem pakalpojumiem joprojām ir jāpiemēro Direktīva 2014/25/ES, ir jāatgādina, ka iepirkuma līgumi par vairākām darbībām ir jāskata atbilstoši minētās direktīvas 6. pantam. Tas nozīmē: ja līgumslēdzējs ir iesaistīts "jauktā" iepirkuma procedūrā, proti, iepirkuma procedūrā, ko izmanto, lai nodrošinātu tādu darbību izpildi, uz kurām attiecas atbrīvojums no Direktīvas 2014/25/ES piemērošanas, un arī tādu darbību izpildi, uz kurām šāds atbrīvojums no direktīvas piemērošanas neattiecas, ir jāņem vērā darbības, kuras paredzētas kā līguma galvenās darbības. Šāda jaukta iepirkuma gadījumā, ja mērķis galvenokārt ir nodrošināt darbības, uz kurām neattiecas atbrīvojums, ir jāpiemēro Direktīvas 2014/25/ES noteikumi. Ja nav iespējams objektīvi noteikt, kura darbība ir paredzēta kā līguma galvenā darbība, līguma slēgšanas tiesības piešķir saskaņā ar noteikumiem, kas paredzēti Direktīvas 2014/25/ES 6. panta 3. punktā,

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Direktīvu 2014/25/ES nepiemēro līgumiem, kuru slēgšanas tiesības piešķīruši līgumslēdzēji un kuri paredzēti, lai dotu tiesības veikt Zviedrijas teritorijā darbības, kas saistītas ar dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu saskaņā ar sabiedrisko pakalpojumu saistību līgumu.

2. pants

Direktīvu 2014/25/ES turpina piemērot līgumiem, kuru slēgšanas tiesības piešķīruši līgumslēdzēji un kuri paredzēti, lai dotu tiesības veikt Zviedrijas teritorijā darbības, kas saistītas ar komerciālo dzelzceļa pasažieru pārvadājumu pakalpojumu sniegšanu.

3. pants

Šis lēmums ir adresēts Zviedrijas Karalistei.

Briselē, 2020. gada 2. jūlijā

Komisijas vārdā –
Komisijas loceklis
Thierry BRETON