SPRENDIMAI

KOMISIJOS ĮGYVENDINIMO SPRENDIMAS (ES) 2020/1193

2020 m. liepos 2 d.

dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2014/25/ES 34 straipsnio taikymo Švedijos keleiviniam geležinkelių transportui

(Tekstas autentiškas tik švedų kalba)

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS KOMISIJA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo,

atsižvelgdama į 2014 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2014/25/ES dėl subjektų, vykdančių veiklą vandens, energetikos, transporto ir pašto paslaugų sektoriuose, vykdomų pirkimų, kuria panaikinama Direktyva 2004/17/EB ([1]), ypač į jos 35 straipsnio 3 dalį,

pasikonsultavusi su Viešųjų sutarčių patariamuoju komitetu,

kadangi:

1. FAKTINĖS APLINKYBĖS

1.1. *PRAŠYMAS*

(1) 2019 m. gruodžio 13 d. įmonė SJ AB (toliau – pareiškėja) pateikė Komisijai prašymą, kaip nurodyta Direktyvos 2014/25/ES 35 straipsnio 1 dalyje (toliau – prašymas). Prašymas atitinka Komisijos įgyvendinimo sprendimo (ES) 2016/1804 ([2]) 1 straipsnio 1 dalį.

(2) Prašymas pateiktas dėl Švedijos keleivinio geležinkelių transporto. Tiksliau, prašymas pateiktas dėl keleivinio geležinkelių transporto veiklos, kurią sudaro tinklų eksploatavimas, kaip nurodyta Direktyvos 2014/25/ES 11 straipsnyje, tačiau jis neapima pirkimų, kuriuos vykdo regioninės ir nacionalinės viešojo transporto bei kitos institucijos ([3]).

(3) Remiantis Švedijos viešųjų pirkimų komunalinių paslaugų sektoriuje įstatymo ([4]) 3 skyriaus 24 skirsniu, perkantiesiems subjektams yra leidžiama teikti prašymus pagal Direktyvos 2014/25/ES 34 straipsnį. Pareiškėja yra perkantysis subjektas, kaip nurodyta Direktyvos 2014/25/ES 4 straipsnio 2 dalyje, ir vykdo veiklą, susijusią su tinklų, kuriais visuomenei teikiamos vežimo geležinkeliais srities paslaugos, eksploatavimu, kaip nurodyta minėtos direktyvos 11 straipsnyje.

(4) Kartu su prašymu pateiktos motyvuotos ir pagrįstos dviejų nepriklausomų, atitinkamos veiklos srities kompetentingų nacionalinių institucijų – Švedijos transporto agentūros ir Švedijos konkurencijos institucijos – pozicijos. Šiose pozicijose nuodugniai analizuojama 34 straipsnio 1 dalies taikymo atitinkamai veiklai sąlyga, nurodyta Direktyvos 2014/25/ES 34 straipsnio 2 ir 3 dalyse. Jeigu pagal Direktyvos 2014/25/ES 34 straipsnio 3 dalies pirmą pastraipą negalima daryti prielaidos, kad patekti į rinką nėra apribojimų, tada, remiantis direktyvos IV priedo 1 punkto b papunkčiu, Komisija turi per 130 darbo dienų priimti įgyvendinimo sprendimą. Pradinis terminas baigiasi 2020 m. liepos 3 d. ([5])

([1]) OL L 94, 2014 2 28, p. 243.

([2]) 2016 m. spalio 10 d. Komisijos įgyvendinimo sprendimas (ES) 2016/1804 dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2014/25/ES dėl subjektų, vykdančių veiklą vandens, energetikos, transporto ir pašto paslaugų sektoriuose, vykdomų pirkimų 34 ir 35 straipsnių taikymo išsamių taisyklių (OL L 275, 2016 10 12, p. 39).

([3]) Žr. prašymo 30 dalį.

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

([5]) OL C 53, 2020 2 17, p. 11.

(5) Komisija su pareiškėjos atstovais surengė du konferencinius pokalbius – 2020 m. kovo 30 d. ir gegužės 29 d., o 2020 m. gegužės 4 d. ir birželio 4 d. pareiškėja pateikė papildomos informacijos.

1.2. *PAREIŠKĖJA*

(6) Pareiškėja yra valstybinė, Švedijos valstybei 100 % priklausanti įmonė, įsteigta 2001 m. kaip vienas iš šešių padalinių, sukurtų iki tol veikusią buvusią valstybinę geležinkelių įmonę „Affärsverket Statens Järnvägar“ atskyrus ir pertvarkius į akcinę bendrovę. Pareiškėja veikia keleivinio geležinkelių transporto srityje.

(7) 2018 m. įmonė nurodė įvykdžiusi 31,8 mln. reisų ([6]) – kasdien ji vykdo po 1 200 reisų iš 284 stočių ([7]). Įmonė daugiausia veikia Švedijoje, tačiau jos traukiniai taip pat vyksta į Oslą, Haldeną, Narviką ir Kopenhagą.

(8) Pareiškėjos verslo modelį sudaro dvi veiklos kryptys: įmonės prekių ženklu žymimos komercinės geležinkelių transporto paslaugos ir regioninių bei nacionalinių viešojo transporto institucijų perkamos geležinkelių transporto paslaugos, žymimos įmonės arba perkančiosios institucijos prekių ženklais ([8]).

(9) Didėjant gyventojų skaičiui, intensyvėjant urbanizacijai, mažinant reguliavimą, veiklai tampant vis labiau tarptautine ir žmonėms vis geriau suvokiant aplinkosaugos aktualijas, geležinkelių keleivių skaičius Švedijoje auga. Palyginti su praėjusiais metais, 2018 m. augimas pagal keleivių nuvažiuotą kilometrų skaičių sudarė 2 % ([9]).

2. **TEISINIS PAGRINDAS**

(10) Direktyva 2014/25/ES yra taikoma skiriant sutartis vykdyti veiklai, susijusiai su tinklų, kuriais visuomenei teikiamos vežimo geležinkeliais, automatinėmis sistemomis, tramvajais, troleibusais, autobusais arba lynų kelio transportu paslaugos, suteikimu arba eksploatavimu, nebent veiklai taikoma išimtis pagal minėtos direktyvos 34 straipsnį.

(11) Remiantis Direktyvos 2014/25/ES 34 straipsniu, sutartims, kuriomis siekiama suteikti galimybę vykdyti veiklą, kuriai taikoma ši direktyva, ši direktyva netaikoma, jeigu valstybėje narėje, kurioje vykdoma veikla, veiklą veikia tiesioginė konkurencija ir veikla vykdoma rinkose, į kurias patekti nėra apribojimų. Tiesioginis konkurencijos poveikis vertinamas remiantis objektyviais kriterijais, atsižvelgiant į atitinkamo sektoriaus specifines charakteristikas ([10]). Tačiau šis vertinimas yra apribotas dėl taikytinų trumpų terminų ir dėl to, kad jis turi būti grindžiamas Komisijos turima informacija (gauta iš jau prieinamų šaltinių arba surinkta taikant 35 straipsnį), kurios negalima papildyti taikant daugiau laiko reikalaujančius metodus, įskaitant visų pirma atitinkamiems ekonominės veiklos vykdytojams skirtas viešas apklausas ([11]).

(12) Laikoma, kad į rinką galima patekti be apribojimų, jeigu valstybė narė yra įgyvendinusi ir taiko atitinkamus Sąjungos teisės aktus dėl atitinkamo sektoriaus arba jo dalies atvėrimo. Šie teisės aktai yra nurodyti Direktyvos 2014/25/ES III priede. Dėl vidaus geležinkelių transporto paslaugų pažymėtina, kad minėtame priede aktualūs šį sektorių liberalizuojantys teisės aktai nenurodyti. Taigi, remiantis Direktyvos 2014/25/ES 34 straipsnio 3 dalimi, prielaidos dėl galimybės laisvai patekti į rinką daryti negalima – tokia galimybė turi būti įrodyta *de jure* ir *de facto*.

(13) Tiesioginį konkurencijos poveikį reikėtų vertinti pagal įvairius rodiklius, tačiau nė vienas iš jų gali nebūti lemiamas. Kalbant apie rinką, dėl kurios priimamas šis sprendimas, vienas iš kriterijų, į kurį reikėtų atsižvelgti, yra rinkos dalis, tačiau kartu reikėtų atsižvelgti ir į kitus kriterijus, pavyzdžiui, kliūtis patekti į rinką, konkurenciją su įvairiarūšio vežimo paslaugomis ([12]).

([6]) Pareiškėjos 2018 m. metinė ataskaita, p. 4.
([7]) Pareiškėjos 2018 m. metinė ataskaita, p. 30.
([8]) Pareiškėjos 2018 m. metinė ataskaita, p. 22.
([9]) Pareiškėjos 2018 m. metinė ataskaita, p. 21.
([10]) Direktyvos 2014/25/ES 44 konstatuojamoji dalis.
([11]) Ten pat.
([12]) Konkurenciją su kitų rūšių, ne geležinkelio, transportu, šiuo atveju pirmiausia su autobusais ir oro transportu.

(14) Šiuo sprendimu poveikis konkurencijos taisyklių taikymui ar kitų sričių Sąjungos teisei nedaromas. Ypač pažymėtina, kad kriterijai ir metodika, kuriais remiantis pagal Direktyvos 2014/25/ES 34 straipsnį yra vertinamas tiesioginis konkurencijos poveikis, nebūtinai sutampa su kriterijais ir metodika, kuriais remiantis atliekamas vertinimas pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 101 arba 102 straipsnius arba pagal Tarybos reglamentą (EB) Nr. 139/2004 ([13]). Tai patvirtino ir Bendrasis Teismas ([14]).

(15) Šio sprendimo tikslas yra nustatyti, ar paslaugas, dėl kurių teikiamas prašymas, veikia tam tikro lygio konkurencija (rinkose, į kurias galima patekti be apribojimų, kaip tai suprantama pagal Direktyvos 2014/25/ES 34 straipsnį), kuri užtikrintų, kad ir tada, jei tvarka nebūtų apibrėžta išsamiomis Direktyvoje 2014/25/ES išdėstytomis pirkimo taisyklėmis, pirkimai dėl atitinkamos veiklos būtų vykdomi skaidriai, nediskriminuojant ir vadovaujantis kriterijais, kurie leidžia pirkėjams pasirinkti jiems apskritai ekonomiškai naudingiausią pasiūlymą.

3. **VERTINIMAS**

3.1. *GALIMYBĖS PATEKTI Į RINKĄ BE APRIBOJIMŲ*

(16) Laikoma, kad į rinką galima patekti be apribojimų, jeigu atitinkama valstybė narė yra įgyvendinusi ir taiko atitinkamus Sąjungos teisės aktus dėl atitinkamo sektoriaus arba jo dalies atvėrimo. Šie teisės aktai yra nurodyti Direktyvos 2014/25/ES III priede. Dėl geležinkelių transporto paslaugų pažymėtina, kad Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2012/34/ES ([15]) priede pateiktame sąraše krovininis transportas ir tarptautinis keleivinis geležinkelių transportas yra nurodytas, o nacionalinis keleivinis transportas – nenurodytas. Taigi, reikia įrodyti, kad į šią rinką galima laisvai patekti ir *de facto*, ir *de jure*.

(17) Remiantis Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2016/2370 ([16]), liberalizuojant geležinkelių sektorių liberalizuojamas ir vidaus geležinkelių sektorius.

(18) Švedija Direktyvos (ES) 2016/2370 į savo nacionalinę teisę (Geležinkelių įstatymą ([17])) iki galo dar nėra perkėlusi ([18]).

(19) Kadangi Direktyva (ES) 2016/2370 buvo perkelta į nacionalinę teisę iš dalies, 2019 m. sausio mėn. Komisija nusiuntė Švedijai oficialų raštą, kuriuo pranešė apie pažeidimo nagrinėjimo procedūrą 2019/0087. 2019 m. gegužės 17 d. Švedija pranešė apie 12-ąją minėtos direktyvos perkėlimo į nacionalinę teisę priemonę ir nurodė, kad direktyvos perkėlimo į nacionalinę teisę procedūras užbaigė. Tačiau 2019 m. gruodžio 13 d., kai buvo gautas prašymas, byla dar buvo nagrinėjama (nagrinėta iki 2020 m. birželio mėn.).

(20) Prie prašymo pridėtoje savo pozicijoje ([19]) Švedijos transporto agentūra nagrinėjo, ar į atitinkamą rinką galima laisvai pateikti *de facto* ir *de jure*, ir padarė išvadą, kad galima.

(21) Dėl galimybės laisvai patekti į rinką *de jure* pažymėtina, kad Švedija išplėtė nacionalines nuostatas, kuriomis į nacionalinę teisę perkeliama Direktyva 2012/34/ES, kad galimybė laisvai patekti į rinką būtų užtikrinta ir vidaus keleivinio geležinkelių transporto sektoriuje. Šio pobūdžio transporto veikla patenka į Švedijos geležinkelių įstatymo [2004:519] taikymo sritį.

(22) Kaip nurodė Švedijos transporto agentūra, Geležinkelių įstatyme yra reikalaujama, kad infrastruktūros valdytojai paskirstytų infrastruktūros pajėgumus geležinkelio įmonėms konkurencijai poveikio nedarančiu ir nediskriminuojančiu būdu.

([13]) 2004 m. sausio 20 d. Tarybos reglamentas (EB) Nr. 139/2004 dėl koncentracijų tarp įmonių kontrolės (EB susijungimų reglamentas) (OL L 24, 2004 1 29, p. 1).

([14]) 2016 m. balandžio 27 d. Sprendimas *Österreichische Post AG / Komisija*, T-463/14, ECLI:EU:T:2016:243, 28 punktas. Taip pat žr. Direktyvos 2014/25/ES 44 konstatuojamąją dalį.

([15]) 2012 m. lapkričio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2012/34/ES, kuria sukuriama bendra Europos geležinkelių erdvė (OL L 343, 2012 12 14, p. 32).

([16]) 2016 m. gruodžio 14 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2016/2370, kuria iš dalies keičiama Direktyva 2012/34/ES, kiek tai susiję su keleivių vežimo geležinkeliais valstybės viduje paslaugų rinkos atvėrimu ir geležinkelių infrastruktūros valdymu (OL L 352, 2016 12 23, p. 1).

([17]) Geležinkelių įstatymas (2004:519).

([18]) NKI pozicija, p. 4.

([19]) Švedijos transporto agentūros pozicija, p. 2.

(23) Remiantis Geležinkelių įstatymu (6 skyriaus 5 skirsnis), duomenys apie esamą infrastruktūrą ir informacija apie prieigos prie infrastruktūros ir jos naudojimo sąlygas, infrastruktūros pajėgumų paskirstymo tvarką ir kriterijus turi būti skelbiami tinklo nuostatuose, kaip nurodyta Direktyvos 2012/34/ES 27 straipsnio 2 dalyje.

(24) Galima daryti išvadą, kad laisvo patekimo į rinką sąlygos *de jure* įvykdytos.

(25) Dėl galimybės laisvai patekti į rinką *de facto* Komisija pažymi, kad Švedijos geležinkelių rinkoje konkurentų pradėjo pamažu rastis dar nuo 1990 m. Šiandien vidaus keleivinio geležinkelių transporto rinkoje, be pareiškėjos, veikia dar penkiolika įvairių įmonių.

(26) Remdamasi atitinkamų nacionalinės teisės aktų ir Švedijos transporto agentūros pozicijos teisine analize, Komisija daro išvadą, kad kai kurie susirūpinimą keliantys dalykai, nustatyti per pažeidimo nagrinėjimo procedūrą 2019/0087, dar nepašalinti, tačiau šiame sprendime galima laikyti (nedarant poveikio pažeidimo procedūrai), kad Švedijos teritorijoje į rinką galima laisvai patekti ir *de jure*, ir *de facto*.

3.2. *KONKURENCIJOS VERTINIMAS*

3.2.1. PRODUKTO RINKOS APIBRĖŽTIS

(27) Ankstesniuose sprendimuose dėl susijungimų ([20]) Komisija konstatavo, kad pagal viešųjų paslaugų įsipareigojimus teikiamų ir komercinių keleivinio geležinkelių transporto paslaugų rinkas gali būti tikslinga nagrinėti kaip atskiras rinkas. Rinkos taip skirstomos dėl to, kad transporto paslaugoms, teikiamos pagal viešųjų paslaugų įsipareigojimų sutartis, būdinga konkurencija dėl rinkos, t. y. geležinkelio įmonės konkuruoja dėl teisės teikti transporto paslaugas tam tikru maršrutu, o komercinėms keleivinio transporto paslaugoms būdinga konkurencija rinkos viduje, t. y. geležinkelio įmonės konkuruoja dėl klientų.

(28) Šiame sprendime prie maršruto priskiriamos visos kelionės tarp bet kurių į maršrutą įeinančių stočių (t. y. visos kelionių nuo vieno iki kito maršruto taško kombinacijos). Atitinkamai maršruto atkarpa vadinamas maršruto segmentas, apimantis visas keliones tarp į tą maršruto atkarpą patenkančių stočių (t. y. visas galimas kelionių nuo vieno iki kito tos maršruto atkarpos taško kombinacijas). Kelione per visą maršrutą yra laikoma kelionė tarp galinių atitinkamo maršruto stočių (taškų).

(29) Pareiškėja siūlo šias dvi rinkas atskirti, kaip nurodyta 27 konstatuojamojoje dalyje.

(30) Švedijos nacionalinė konkurencijos institucija (toliau – NKI) ir Švedijos transporto agentūra atitinkamose savo pozicijose dėl prašymo su tokiu rinkos skirstymu taip pat sutinka ([21]).

3.2.1.1. ***Pagal viešųjų paslaugų įsipareigojimų sutartis teikiamos keleivinio geležinkelių transporto paslaugos***

(31) Viešųjų paslaugų įsipareigojimų sutartys yra skiriamos konkurso būdu arba tiesiogiai, kai perkantysis subjektas skiria sutartį konkurso dalyviui dėl keleivinio geležinkelių transporto paslaugų teikimo tam tikroje vietovėje arba viename ar keliuose konkrečiuose maršrutuose.

(32) Konkursus dėl regioninių ir tarpregioninių viešųjų paslaugų įsipareigojimų sutarčių sudarymo rengia regioninės viešojo transporto institucijos, o Švedijos transporto administracija tvarko konkursų dėl subsidijuojamų naktinių traukinių, kursuojančių tarp Stokholmo ir šiaurinės Švedijos dalies, paslaugų procesą.

(33) Švedijos transporto agentūra pažymi ([22]), kad sutartis skiriančios organizacijos suteikia traukinius ir yra atsakingos už jų techninę priežiūrą.

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

([21]) NKI pozicija, p. 7, ir Švedijos transporto agentūros pozicija, p. 2.

([22]) Švedijos transporto agentūros nuomonė, p. 5.

(34) Nedarydama poveikio konkurencijos teisės taikymui, vertinimo pagal šį sprendimą tikslais Komisija daro išvadą, kad pirmoji atitinkama rinka yra keleivinių geležinkelių transporto paslaugų, teikiamų pagal viešųjų paslaugų įsipareigojimus, rinka, kurioje konkuruojama „dėl rinkos“.

3.2.1.2. ***Komercinės keleivinio geležinkelių transporto paslaugos***

(35) Pareiškėja tvirtina, kad Švedijoje komercines keleivinio geležinkelių transporto paslaugas gali teikti iš esmės bet kuris operatorius ir jos gali būti teikiamos bet kuriame maršrute.

(36) Pareiškėja teigia, kad komerciniuose maršrutuose ji konkuruoja su viešųjų paslaugų įsipareigojimus vykdančiais operatoriais.

(37) Tačiau, Komisijos supratimu, komercinės keleivinio geležinkelių transporto paslaugos paprastai yra tolimojo susisiekimo transporto paslaugos. Tokiomis aplinkybėmis yra tikėtina, kad viešųjų paslaugų įsipareigojimus vykdantys ir tolimojo susisiekimo keleivinio geležinkelių transporto paslaugas teikiantys operatoriai konkuruoja su komercines keleivinio geležinkelių transporto paslaugas teikiančiais operatoriais, kad pritrauktų klientų. Taip yra todėl, kad paklausos požiūriu pagal viešųjų paslaugų įsipareigojimus teikiamas ir komercines keleivinio geležinkelių transporto paslaugas galima pakeisti vienas kitomis. Tačiau operatorių, vykdančių viešųjų paslaugų įsipareigojimus ir teikiančių regioninio keleivinio geležinkelių transporto paslaugas, konkurencija su komercines keleivinio geležinkelių transporto paslaugas teikiančiais operatoriais gali būti ne tokia akivaizdi. Ankstesniuose savo sprendimuose Komisija konstatavo ([23]), kad regioninio (artimojo susisiekimo) ir tolimojo susisiekimo keleivinio geležinkelių transporto paslaugos sudaro atskiras rinkas ir taip yra dėl skirtingų eismo ypatumų, pavyzdžiui, skirtingo reisų dažnumo ir stočių skaičiaus.

(38) [Konfidenciali informacija] ([24]).

(39) Tačiau šiuo atveju Komisija mano, kad rinkos galima neapibrėžti, nes vertinimo rezultatai pagal abu scenarijus būtų tokie patys (t. y. nepriklausomai nuo to, ar komercinės geležinkelių transporto paslaugos būtų priskirtos prie tos pačios rinkos kaip tolimojo susisiekimo ir regioninio geležinkelių transporto paslaugos, teikiamos pagal viešųjų paslaugų įsipareigojimus, ar tik prie tos pačios rinkos kaip tolimojo susisiekimo geležinkelių transporto paslaugos, teikiamos pagal viešųjų paslaugų įsipareigojimus).

(40) Vertinant komercines paslaugas vis dėlto yra svarbu išsiaiškinti, ar ir kokiu mastu reikia atsižvelgti į konkurenciją su įvairiarūšio vežimo paslaugomis. Pareiškėja tvirtina, kad konkurencija tarp geležinkelio operatorių yra pakankama, kad būtų galima daryti išvadą, jog komercines keleivinio geležinkelių transporto paslaugas teikiantys operatoriai yra tiesiogiai veikiami konkurencijos ir kad konkurencijos su įvairiarūšio vežimo paslaugomis vertinti nereikia ([25]). Tačiau šiuo atveju rinkos tiksliai neapibrėžti, kaip siūlo pareiškėja, negalima, nes iš kai kuriuose maršrutuose pareiškėjo užimamos rinkos dalies galima spręsti, kad pareiškėja daro didelę įtaką rinkoje (kalbant tik apie geležinkelio transportą), taigi pareiškėja gali veikti neatsižvelgdama į savo konkurentus.

(41) Dėl konkurencijos su įvairiarūšio vežimo paslaugomis Komisija anksčiau yra konstatavusi ([26]), kad kitų rūšių transportas sudaro atskiras rinkas. Tačiau galiausiai nuspręsta, kad tai yra empirinis klausimas, ir Komisija kitose bylose rinkos tiksliai neapibrėžė ([27]).

(42) Kitų rūšių transporto daromas konkurencinis spaudimas išsamiau analizuojamas pagal kelionių laiką, kainas, patogumą ir prieinamumą. Komisija bendrai pažymi, kad prielaidos, jog kelionės oro transportu daro konkurencinį spaudimą visiems maršrutams ar jų atkarpoms, daryti negalima – kelionės oro transportu gali daryti konkurencinį spaudimą tik kelionėms per visą maršrutą, todėl bus atsižvelgiama į kelionių per visą maršrutą ekonominę svarbą. Vertinant konkurenciją taip pat pastebėta, kad kitų rūšių transporto paslaugų paprastai negalima pakeisti komercinėmis keleivinio geležinkelių transporto paslaugomis (žr. 3.2.3.2 skirsnį).

([23]) Byla AT.39678 – *Deutsche Bahn I* ir byla AT.39731 – *Deutsche Bahn II*, 33 punktas; byla M.5855 – *DB / Arriva*, 126–130 punktai.
([24]) Konfidenciali informacija.
([25]) Prašymo 39 punktas.
([26]) Byla AT.39678 – *Deutsche Bahn I* ir byla AT.39731 – *Deutsche Bahn II*, 33 punktas; byla M.2446 – *Govia / Connex South Central*, 13 punktas; byla M.5855 – *DB / Arriva*, 137–140 punktai, byla M.5557 – *SNCF-P / CDPQ / KEOLIS / EFFIA*, 32–36 punktai.
([27]) Žr. bylos M.6150 – *Veolia Transport / Trenitalia / JV* 26–34 punktus; bylos M.5655 – *SNCF / LCR / Eurostar* 29 punktą, bylos M.7011 – *SNCF / SNCB / Thalys* 66–69 punktus, bylos M.4797 – *Govia / West Midlands Passenger Rail Franchise* 12 punktą.

(43) Nedarydama poveikio konkurencijos teisės taikymui vertinimo pagal šį sprendimą tikslais Komisija laikosi nuomonės, kad atitinkama rinka yra komercinių keleivinio geležinkelių transporto paslaugų rinka, kurioje konkuruojama „rinkos viduje“. Šiame sprendime daroma prielaida, kad į šią rinką įeina pagal viešųjų paslaugų įsipareigojimus teikiamos tolimojo susisiekimo keleivinio geležinkelių transporto paslaugos. Klausimą, ar pagal viešųjų paslaugų įsipareigojimus teikiamos regioninio keleivinio geležinkelių transporto paslaugos įeina į atitinkamą rinką, Komisija palieka neatsakytą.

3.2.2. GEOGRAFINĖS RINKOS APIBRĖŽTIS

3.2.2.1. ***Pagal viešųjų paslaugų įsipareigojimų sutartis teikiamų keleivinio geležinkelių transporto paslaugų rinka***

(44) Ankstesniuose sprendimuose Komisija apibrėžė ([28]), kad ši rinka yra nacionalinio lygmens.

(45) Pareiškėjos pasiūlyta rinkos apibrėžtis atitinka Komisijos praktiką.

(46) NKI taip pat sutinka su tokia pozicija.

(47) Nedarydama poveikio konkurencijos teisės taikymui, vertinimo pagal šį sprendimą tikslais Komisija daro išvadą, kad pagal viešųjų paslaugų įsipareigojimų sutartis teikiamų keleivinio geležinkelių transporto paslaugų rinka geografiniu požiūriu yra nacionalinė.

3.2.2.2. ***Komercinių keleivinio geležinkelių transporto paslaugų rinka***

(48) Ankstesniuose sprendimuose dėl antimonopolinės ir susijungimų praktikos keleivinio geležinkelių transporto paslaugų srityje analizuodama konkurenciją rinkoje Komisija apibrėžė geografinę rinką viso nacionalinio geležinkelio tinklo lygmeniu ([29]), maršruto lygmeniu ([30]) ir pagal atkarpas nuo išvykimo iki atvykimo taško ([31]), atsižvelgdama į kiekvieno atvejo aplinkybes ir į tai, kuriuo lygmeniu konkurencijos sąlygos yra panašios arba pakankamai vienodos.

(49) Pareiškėja teigia, kad rinka apibūdinama pagal atkarpas nuo išvykimo iki atvykimo taško, nes konkurencijos sąlygos tose atkarpose gali labai skirtis. Pareiškėja taip pat siūlo rinkos neapibrėžti, nes konkurencijos poveikį reikia vertinti plačiau, juk geležinkelio operatorių išlaidos irgi nustatomos ne pagal atkarpas tarp stočių, o bendriau. Kadangi rinkų pagal atkarpas tarp stočių būtų labai daug ir kiekvieną iš tų rinkų išanalizuoti būtų neįmanoma, pareiškėja siūlo analizuoti penkis svarbiausius Švedijos maršrutus (t. y. Stokholmas–Malmė (–Kopenhaga), Stokholmas–Geteborgas, Geteborgas–Malmė, Stokholmas–Sundsvalis–Umeo ir Stokholmas–Karlstadas (–Oslas).

(50) [Konfidenciali informacija].

(51) [Konfidenciali informacija].

(52) [Konfidenciali informacija].

(53) Komisija pažymi, jog pagal tam tikrus požymius galima spręsti, kad Švedijos komercinių keleivinio geležinkelių transporto paslaugų rinką galima apibrėžti kaip nacionalinio lygmens rinką. Pirma, teisinė bazė (pavyzdžiui, reikalavimai vykdyti geležinkelio įmonės veiklą) yra taikoma nacionaliniu mastu. Todėl tikėtina, kad nacionaliniu lygmeniu konkurencijos sąlygos bus tam tikrais aspektais panašios. Antra, kai kurie teikėjai (tokie kaip pareiškėja arba „Transdev“) konkuruoja vienas su kitu įvairiuose Švedijos maršrutuose ir greičiausiai gali paleisti savo traukinius kursuoti įvairiais Švedijos maršrutais. Trečia, reikia atsižvelgti į geležinkelių tinklo ypatumus. Ypač pažymėtinas juntamas tinklo poveikis, t. y. tai, kad sujungus įvairius maršrutus, sukuriamas papildomas eismas, o tai taip pat yra nacionalinės rinkos buvimo požymis.

([28]) 2010 m. rugpjūčio 11 d. byla M.5855 – *DB / Arriva*, 72 punktas.
([29]) Byla COMP AT.39678 ir byla AT.39731, 34 ir 35 punktai; byla M.5855, 159 ir 160 punktai.
([30]) Byla M.7011 – *SNCF / SNCB / Thalys JV*, 41–46 punktai.
([31]) Byla M.7897 – *Arriva / Rail Noth / Northern Francise*, 19–23 punktai.

(54) Nedarydama poveikio konkurencijos teisės taikymui ir atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta pirmiau, šiame sprendime atliekamo vertinimo tikslais Komisija neapibrėžia, ar komercinių keleivinio geležinkelių transporto paslaugų rinka geografiniu požiūriu yra nacionalinė, ar suskaidyta pagal atskirus maršrutus, nes pagal nė vieną iš dviejų galimų geografinės rinkos apibrėžčių Komisijos padarytos išvados nesikeičia.

(55) Galimybė apibrėžti rinką pagal atkarpas tarp stočių atmetama atsižvelgiant į tai, kad, kaip paaiškino pareiškėja ir NKI ([32]), konkurencinio spaudimo kiekvienoje galimoje atkarpoje tarp stočių įvertinti būtų neįmanoma.

3.2.3. RINKOS ANALIZĖ

3.2.3.1 *Pagal viešųjų paslaugų įsipareigojimų sutartis teikiamų keleivinio geležinkelių transporto paslaugų rinka*

(56) Sutartys dėl viešųjų paslaugų įsipareigojimų gali būti skiriamos konkurso būdu arba tiesiogiai. Švedijoje sutartys dėl viešųjų paslaugų įsipareigojimų paprastai skiriamos konkurso būdu, o tiesiogiai skiriamos išimties tvarka.

(57) Pareiškėja pateikia ([33]) viešųjų paslaugų įsipareigojimų sutarčių, sudarytų nuo 2009 m., sąrašą. Iš 20 į sąrašą įtrauktų sutarčių tiesiogiai skirtos 3. Tiesiogiai skirtos sutartys pagal vertę sudaro tik [konfidenciali informacija] visų viešųjų paslaugų įsipareigojimų sutarčių. Dėl likusių sutarčių sudarymo buvo rengti konkursai. Galima pastebėti, kad konkursuose kartu su pareiškėja reguliariai dalyvauja „Arriva“, „Transdev“, „Vy“ ir MTR. Daugumoje konkursų rungėsi 2 arba 4 konkurso dalyviai ir daugumoje atvejų konkursą laimėdavo nauja, ne paslaugas iki tol teikusi įmonė.

(58) Pareiškėja konkurso pasiūlymus teikė dėl 11 iš 17 viešųjų paslaugų įsipareigojimų sutarčių, sudarytų konkurso būdu, o sutartys jai buvo skirtos 6 atvejais (laimėjimo koeficientas yra 54 %). Kitų konkurentų dalyvavimo konkursuose rezultatai (pagal laimėtų konkursų ir teiktų pasiūlymų skaičius) yra panašūs: „Arriva“ – 4/7, „Transdev“ – 2/9, „Keolis“ – 0/4, „Vy“ – 3/8, MTR – 1/2. Matyti, kad pareiškėjai būdingas vidutinis laimėjimų koeficientas.

(59) Pagal pajamas iš visų sudarytų viešųjų paslaugų įsipareigojimų sutarčių pareiškėjai tenka [konfidenciali informacija], pagal vertę – [konfidenciali informacija].

(60) Apskritai yra matyti ([34]), kad pareiškėjai tenka nedidelė Švedijos sutarčių dėl viešųjų paslaugų įsipareigojimų dalis ([konfidenciali informacija]), o antram ir trečiam pagal dydį operatoriams atitinkamai tenka [konfidenciali informacija] ir [konfidenciali informacija]. Tačiau rinkose, kuriose sutartys sudaromos konkurso būdu arba skiriamos tiesiogiai, rinkos dalis mažiau atspindi konkurencijos pobūdį.

(61) [Konfidenciali informacija].

(62) [Konfidenciali informacija]. Taip pat pažymėtina, kad iš 16 sudarytų viešųjų paslaugų įsipareigojimų sutarčių, po konkursų 11 sutarčių buvo sudarytos su naujais operatoriais. Pagal 15 kvietimų dalyvauti konkurse, kuriuose turimi duomenys apie visus dalyvius, buvo pateikti iš viso 46 pasiūlymai.

(63) Dėl visų 3 nurodytų tiesiogiai skirtų viešųjų paslaugų įsipareigojimų sutarčių ([35]) šiuo metu vyksta konkursai, o jiems pasibaigus sutartys bus skirtos naujoms įmonėms ir veikti pradės naujos įmonės.

(64) [Konfidenciali informacija].

(65) NKI daro išvadą ([36]), kad viešųjų paslaugų įsipareigojimų sutarčių rinka yra tiesiogiai veikiama konkurencijos, kaip tai suprantama pagal Direktyvos 2014/25/ES 34 straipsnį, išskyrus „savoms įmonėms tiesiogiai skirtas sutartis“.

([32]) NKI pozicija, p. 11.
([33]) Prašymo 6 punktas.
([34]) Prašymo 2 punktas.
([35]) Prašymo 119 punktas.
([36]) NKI pozicija, p. 11 ir NKI pozicijos 1 priedas.

(66) Tam, kad laimėtų konkursą dėl viešųjų paslaugų įsipareigojimų sutarties sudarymo, geležinkelio operatoriai turi pateikti konkurencingus pasiūlymus. Tai reiškia, kad rangovui skyrus viešųjų paslaugų įsipareigojimų sutartį, rangovo elgseną riboja jo konkurso pasiūlymas. Todėl net jei išsamiose ES viešųjų pirkimų taisyklėse tam tikra tvarka nėra apibrėžta, pirkimas dėl veiklos vykdymo pagal viešųjų paslaugų įsipareigojimų sutartis bus vykdomas skaidriai, nediskriminuojant ir vadovaujantis tokiais kriterijais, pagal kuriuos viešųjų paslaugų įsipareigojimų operatorius gali pasirinkti jam apskritai ekonomiškai naudingiausią pasiūlymą.

(67) Nedarant poveikio konkurencijos ir kitų sričių Sąjungos teisės taikymui, šio sprendimo tikslais į pirmiau aprašytus veiksnius reikėtų atsižvelgti kaip į požymį, kad keleivinio geležinkelių transporto paslaugų teikimo veikla, vykdoma pagal viešųjų paslaugų įsipareigojimus, yra tiesiogiai veikiama konkurencijos.

3.2.3.2. ***Komercinių keleivinio geležinkelių transporto paslaugų rinka***

Nacionalinis lygmuo

(68) Visoje rinkoje, kuri apima ir komercines, ir pagal viešųjų paslaugų įsipareigojimų sutartis teikiamas keleivinio geležinkelių transporto paslaugas (įskaitant regioninio, ir tolimojo susisiekimo keleivinio geležinkelių transporto paslaugas, teikiamas pagal viešųjų paslaugų įsipareigojimus), pareiškėja 2018 m. pagal pajamas užėmė [konfidenciali informacija] dalį. Tais pačiais metais kitas pagal dydį rinkos dalyvis buvo [konfidenciali informacija]. Iš pareiškėjos rinkos dalies galima spręsti, kad ji daro didelę įtaką rinkoje.

(69) Komercinių keleivinio geležinkelių transporto paslaugų rinkoje (įskaitant tolimojo susisiekimo, tačiau išskyrus regioninio keleivinio geležinkelių transporto paslaugas, teikiamas pagal viešųjų paslaugų įsipareigojimus) pareiškėja užima daug didesnę rinkos dalį negu jos konkurentai ir tokia padėtis per pastaruosius trejus metus, apie kuriuos pateikta informacija (2016–2018 m.), beveik nepakito. 2018 m. pareiškėjos apyvarta sudarė [konfidenciali informacija] pagal pajamas ir [konfidenciali informacija] pagal keleivių kilometrus. Todėl pagal pareiškėjos užimamą komercinių keleivinio geležinkelių transporto paslaugų rinkos dalį irgi galima spręsti apie didelę jos įtaką rinkoje.

(70) Komisija taip pat atkreipia dėmesį į esančias kliūtis patekti į komercinių keleivinio geležinkelių transporto paslaugų rinką. Kliūtis daugiausia sudaro didelės investicinės išlaidos įsigyjant riedmenis ir su tuo susijusi ekonominė rizika, ir techniniai bei norminiai reikalavimai, pavyzdžiui, dėl riedmenų sertifikavimo šalyje. [Konfidenciali informacija]. Tie patys argumentai galioja ir komercinių keleivinio geležinkelių transporto paslaugų rinkai, nepriklausomai nuo jos geografinės apibrėžties.

(71) Dėl konkurencijos su įvairiarūšio vežimo paslaugomis pažymėtina, kad atsižvelgiant į kelionės kainos ir trukmės skirtumus išvados, kad kelionės oro transportu arba autobusu daro konkurencinį spaudimą komercinėms keleivinio geležinkelių transporto paslaugoms, daryti negalima, kaip paaiškinta 93, 102, 120, 126, 149, 168, 174, 189 ir 195 konstatuojamosiose dalyse.

(72) Atsižvelgdama į pirmiau išnagrinėtus veiksnius, Komisija negali daryti išvados, kad Švedijoje nacionaliniu lygmeniu teikiamas komercines keleivinio geležinkelių transporto paslaugas tiesiogiai veikia konkurencija, kaip tai suprantama pagal Direktyvos 2014/25/ES 34 straipsnio 1 dalį, nepriklausomai nuo to, kaip apibrėžiama produkto rinka.

Maršruto lygmuo

(73) Atlikdama maršruto lygmens rinkos analizę (analizuodama kiekvieną iš pirmiau nurodytų penkių maršrutų) Komisija pirmiausia išnagrinės konkurencijos padėtį i) pagal prielaidą, kad komercinės keleivinio geležinkelių transporto paslaugos konkuruoja su tolimojo susisiekimo ir regioninio keleivinio geležinkelių transporto paslaugomis, teikiamomis pagal viešųjų paslaugų įsipareigojimus, ir ii) pagal prielaidą, kad komercinės keleivinio geležinkelių transporto paslaugos konkuruoja su tolimojo susisiekimo keleivinio geležinkelių transporto paslaugomis, teikiamomis pagal viešųjų paslaugų įsipareigojimus. Antra, taip pat bus nagrinėjama, ar kiekviename iš tų maršrutų yra juntamas kitų rūšių transporto daromas konkurencinis spaudimas ir kokio dydžio šis konkurencinis spaudimas yra.

3.2.3.2.1. **Stokholmas–Malmė (–Kopenhaga)**

(74) [Konfidenciali informacija].

(75) **A.** Toliau apibūdinama padėtis pagal prielaidą, kad komercinės keleivinio geležinkelių transporto paslaugos konkuruoja su tolimojo susisiekimo ir regioninio keleivinio geležinkelių transporto paslaugomis, teikiamomis pagal viešųjų paslaugų įsipareigojimus.

(76) Šiame maršrute pareiškėja turi vieną konkurentą (jo traukinys kursuoja per visą maršrutą) „Snälltåget“ („Transdev“), pradėjusį veikti rinkoje 2009 m. Regioninio transporto paslaugos pagal viešųjų paslaugų įsipareigojimus yra teikiamos įvairiose maršruto atkarpose.

(77) „Transdev“ traukiniai kasdien vykdo po du reisus, o pareiškėja – po 15 reisų (taip pat kursuoja naktinis traukinys, tačiau ši veikla vykdoma pagal viešųjų paslaugų įsipareigojimų sutartį). Kelionė „Transdev“ traukiniu trunka 4 val. 52 min. – 5 val., o pareiškėjos traukiniu – mažiau negu 4 val. 33 min. Komisija taip pat pažymi, kad „Transdev“ kainos yra daug mažesnės negu pareiškėjos. Be to, „Transdev“ traukinys nevažiuoja iki Kopenhagos, tad pareiškėja šiuo metu yra vienintelė operatorė, kurios traukiniai kursuoja nuo Stokholmo iki Kopenhagos ([37]).

(78) Pagal pareiškėjos užimamas rinkos dalis galima spręsti, kad ji šio maršruto rinkoje daro didelę įtaką. [Konfidenciali informacija].

(79) [Konfidenciali informacija].

(80) [Konfidenciali informacija].

(81) [Konfidenciali informacija].

(82) [Konfidenciali informacija].

(83) [Konfidenciali informacija].

(84) [Konfidenciali informacija].

(85) [Konfidenciali informacija].

(86) [Konfidenciali informacija].

(87) Pareiškėja ir NKI pažymi, kad 2020 m. pavasarį mažų kainų segmente veiklą ketino pradėti įmonė „FlixTrain“, planavusi maršrutu Stokholmas–Malmė kasdien vykdyti po du reisus. Tačiau Komisija pažymi, kad kol kas „FlixTrain“ traukiniai šiuo maršrutu nekursuoja. Turint galvoje COVID-19 pandemiją, labai mažai tikėtina, kad artimiausiu metu „FlixTrain“ pradės kelti konkurencinę grėsmę.

(88) **B.** Komisija pažymi, kad pagal prielaidą, jog keleivinio geležinkelių transporto paslaugos konkuruoja tik su tolimojo susisiekimo keleivinio geležinkelių transporto paslaugomis, teikiamomis pagal viešųjų paslaugų įsipareigojimus, pareiškėja turi tik vieną komercines paslaugas teikiantį konkurentą – „Transdev“. Šiame maršrute konkurentų, teikiančių tolimojo susisiekimo paslaugas pagal viešųjų paslaugų įsipareigojimus, nėra. Taigi pareiškėja užima dar tvirtesnę padėtį rinkoje [konfidenciali informacija].

(89) NKI savo pozicijoje daro tokią išvadą: „nors dėl konkurencinio spaudimo aptariamame maršrute pareiškėja kainodaros srityje negali veikti visiškai nepriklausomai, konkurencinis spaudimas nėra pakankamai didelis, kad Konkurencijos institucija galėtų padaryti išvadą, jog konkurencija maršrutą veikia tiesiogiai“ ([38]).

(90) Atsižvelgdama į pirmiau išnagrinėtus veiksnius ir vertindama tik keleivinį transportą, Komisija nė pagal vieną galimą produktų rinkos variantą negali daryti išvados, kad komercinių traukinių paslaugas maršrute Stokholmas–Malmė (–Kopenhaga) tiesiogiai veikia konkurencija.

([37]) NKI pozicija, 3 punktas, p. 13.
([38]) NKI pozicija, p. 14.

Konkurencija su įvairiarūšio vežimo paslaugomis. Kelionės autobusu

(91) Vertinant tik autobusų ir geležinkelių transporto paslaugas, pareiškėjos apskaičiavimu, autobusų paslaugos užima [konfidenciali informacija] šio maršruto įvairiarūšio vežimo paslaugų rinkos dalį.

(92) Komisija pažymi, kad kelionė autobusu trunka ne mažiau kaip 9 valandas (o traukiniu – mažiau nei 5 valandas). „FlixBus“ kasdien vykdo po du (tiesioginius) teisus į Malmę (ir kasdien po du tiesioginius reisus į Kopenhagą), o bilietų kainos yra 10–20 % mažesnės už pareiškėjos (antrosios klasės bilietų) kainas.

(93) Atsižvelgiant į kelionės trukmės skirtumus, daryti išvados, kad kelionės autobusais šiame maršrute daro konkurencinį spaudimą komercinėms keleivinio geležinkelių transporto paslaugoms, negalima.

Konkurencija su įvairiarūšio vežimo paslaugomis. Kelionės oro transportu

(94) Tiesioginius skrydžius tarp Stokholmo Arlandos (ARL), Bromos (BRM) ir Eresundo regiono oro uostų ir Kopenhagos (CPH) bei Malmės (MMX) oro uostų vykdo trys oro transporto bendrovės.

(95) Arlandos oro uostas įsikūręs už 40 km nuo Stokholmo centro.

(96) Skrydis iki Kopenhagos trunka 1 val. 10 min., iki Malmės – 1 val., o kelionė traukiniu iki Kopenhagos trunka 4 val. 38 min., iki Malmės – 4 val. 22 min.

(97) „Scandinavian Airlines System“ (SAS) kasdien vykdo po aštuonis tiesioginius skrydžius į Malmę (ARN–MMX) ir po 15 skrydžių į Kopenhagą (ARN-CPH).

(98) „Norwegian Air Shuttle ASA“ („Norwegian“) kasdien vykdo po šešis skrydžius į Kopenhagą (ARN–CPH).

(99) „BRA Sverige AB“ (BRA) kasdien vykdo po 13 skrydžių į Malmę (BMA–MMX).

(100) [Konfidenciali informacija].

(101) Komisija išnagrinėjo faktines šio maršruto traukinių ir lėktuvų bilietų kainas, taip pat išanalizavo pareiškėjos pateiktą informaciją. Skrydžių STO–MMX ir STO–CPH bilietų kainos yra beveik dvigubai didesnės už traukinio pirmosios ir antrosios klasių bilietų kainas, išskyrus „Norwegian“ skrydį STO–CPH.

(102) Atsižvelgdama į kelionės trukmės ir bilietų kainų skirtumus, Komisija negali daryti išvados, kad kelionės oro transportu šiame maršrute daro konkurencinį spaudimą komercinėms keleivinio geležinkelių transporto paslaugoms.

Išvados

(103) Atsižvelgdama į pirmiau išnagrinėtus veiksnius ir net įvertinusi konkurenciją su įvairiarūšio vežimo paslaugomis, Komisija negali daryti išvados, kad komercines geležinkelių transporto paslaugas maršrute Stokholmas–Malmė (–Kopenhaga) tiesiogiai veikia konkurencija.

3.2.3.2.2. **Stokholmas–Geteborgas**

(104) [Konfidenciali informacija].

(105) **A.** Toliau apibūdinama padėtis pagal prielaidą, kad komercinės keleivinio geležinkelių transporto paslaugos konkuruoja su tolimojo susisiekimo ir regioninio geležinkelių transporto paslaugomis, teikiamomis pagal viešųjų paslaugų įsipareigojimus.

(106) Komercines paslaugas šiame maršrute teikia pareiškėja ir MTR (traukinys kursuoja per visą maršrutą). „AB Galia“ („Blå Tåget“) komercinę veiklą šiame maršrute nutraukė 2019 m. Regioninės paslaugos pagal viešųjų paslaugų įsipareigojimus yra teikiamos įvairiose maršruto atkarpose.

(107) MRT kasdien vykdo po aštuonis (greitųjų traukinių) reisus, pareiškėja – po 18 (greitųjų traukinių) reisų ir dar po 7 regioninių traukinių reisus pagal viešųjų paslaugų įsipareigojimus.

(108) Kelionės MTR ir pareiškėjos greitaisiais traukiniais trukmė yra panaši (atitinkamai 3 val. 5 min ir 3 val. 20 min.), o pareiškėjos regioniniais traukiniais – apie 4 val. 50 min. Bilietų kainos yra panašios, tačiau ir pirmosios, ir antrosios klasės MTR bilietų kainos paprastai būna šie tiek mažesnės.

(109) Pagal pareiškėjos užimamas rinkos dalis galima spręsti, kad ji daro didelę įtaką rinkoje. [Konfidenciali informacija].

(110) [Konfidenciali informacija].

(111) [Konfidenciali informacija].

(112) [Konfidenciali informacija].

(113) [Konfidenciali informacija].

(114) NKI nuomone ([39]), išvada, kad pareiškėjos veiklą šiame maršrute veikia konkurencija, darytina dėl dar dviejų veiksnių, t. y. to, kad ateityje pradės veikti „FlixTrain“, ir dėl skrydžių konkurencinio spaudimo.

(115) Komisija supranta, kad nuo 2020 m. pavasario „FlixTrain“ skirti laiko intervalai kasdien vykdyti po tris reisus šiuo maršrutu. Tačiau Komisija pažymi, kad kol kas „FlixTrain“ traukiniai šiuo maršrutu nekursuoja. Be to, turint galvoje COVID-19 pandemiją, labai mažai tikėtina, kad artimiausiu metu „FlixTrain“ pradės kelti konkurencinę grėsmę.

(116) **B.** Komisija pažymi, kad pagal prielaidą, jog komercinės keleivinio geležinkelių transporto paslaugos konkuruoja tik su tolimojo susisiekimo keleivinio geležinkelių transporto paslaugomis, teikiamomis pagal viešųjų paslaugų įsipareigojimus, padėtis yra labai panaši į 109 konstatuojamojoje dalyje aprašytą padėtį, nes kitos regioninės paslaugos, teikiamos pagal viešųjų paslaugų įsipareigojimus, pagal pajamas ir keleivių kilometrus sudaro mažiau negu [konfidenciali informacija].

(117) Atsižvelgdama į pirmiau išnagrinėtus veiksnius ir vertindama tik keleivinį geležinkelių transportą, Komisija nė pagal vieną galimą produktų rinkos variantą negali daryti išvados, kad komercinio geležinkelių transporto paslaugas maršrute Stokholmas–Geteborgas tiesiogiai veikia konkurencija.

Konkurencija su įvairiarūšio vežimo paslaugomis. Kelionės autobusu

(118) Vertinant tik autobusų ir geležinkelių transporto paslaugas, pareiškėjos apskaičiavimu, autobusų paslaugos užima [konfidenciali informacija] visos šio maršruto įvairiarūšio vežimo paslaugų rinkos dalį.

(119) Komisija pažymi, kad kelionė autobusu trunka ne mažiau kaip 6 val. 30 min. (o traukiniu – 3 val. 20 min.). „FlixBus“ kasdien vykdo po šešis (tiesioginius) reisus į Geteborgą, o bilietų kainos yra 30 % mažesnės už pareiškėjos antrosios klasės bilietų kainas.

(120) Atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta pirmiau, ir į kelionės trukmės skirtumus, nepaisant kainų skirtumų, daryti išvados, kad kelionės autobusu daro konkurencinį spaudimą komercinėms keleivinio geležinkelių transporto paslaugoms, negalima.

Konkurencija su įvairiarūšio vežimo paslaugomis. Kelionės oro transportu

(121) Skrydžius tarp Stokholmo Arlandos ir Bromos oro uostų ir Geteborgo (GOT) oro uosto vykdo trys oro transporto bendrovės.

(122) SAS kasdien vykdo po 12 skrydžių (ARN–GOT), „Norwegian“ – po vieną arba du skrydžius (ARN–GOT), o BRA – po 12 skrydžių (BMA–GOT).

(123) Pasak NKI, reikėtų laikyti, kad oro transportas daro spaudimą „iš viršaus į apačią“ aukščiausios klasės segmente, nes kelionės trukmė nuo vieno iki kito miesto centro yra tokia pati, o tai verslo keleiviams yra svarbus veiksnys.

([39]) NKI pozicija, p. 15.

(124) Tiesioginis skrydis trunka valandą, kelionė traukiniu – tris.

(125) Komisija išnagrinėjo faktines šio maršruto skrydžių ir traukinių bilietų kainas, taip pat išanalizavo pareiškėjos pateiktą informaciją. Lėktuvų bilietų kainos yra dvigubai didesnės už pirmosios ir antrosios klasės traukinių bilietų kainas, išskyrus „Norwegian“ ir antrosios klasės bilietų kainas, kur kainų skirtumas ne toks ryškus.

(126) Atsižvelgiant į kainų skirtumus daryti išvados, kad kelionės oro transportu šiame maršrute daro konkurencinį spaudimą komercinėms keleivinio geležinkelių transporto paslaugoms, negalima.

Išvados

(127) Atsižvelgdama į pirmiau išnagrinėtus veiksnius ir net įvertinusi konkurenciją su įvairiarūšio vežimo paslaugomis, Komisija negali daryti išvados, kad komercines geležinkelių transporto paslaugas maršrute Stokholmas-Geteborgas tiesiogiai veikia konkurencija.

3.2.3.2.3. **Geteborgas–Malmė**

(128) [Konfidenciali informacija]

(129) **A.** Toliau apibūdinama padėtis pagal prielaidą, kad komercinės keleivinio geležinkelių transporto paslaugos konkuruoja su tolimojo susisiekimo ir regioninio geležinkelių transporto paslaugomis, teikiamomis pagal viešųjų paslaugų įsipareigojimus.

(130) Pareiškėja kasdien vykdo po tris greitųjų traukinių reisus (komercinius traukinių reisus per visą maršrutą). „Transdev“, valdanti tinklą „Öresundståg“ pagal viešųjų paslaugų įsipareigojimų sutartį, kasdien vykdo po 11 reisų. Kelionė pareiškėjos greituoju traukiniu trunka 2 val. 30 min., „Transdev“ traukiniu – 3 val. 10 min.

(131) Tačiau nuo 2020 m. gruodžio mėn. pareiškėja perims sutartį dėl tolimojo susisiekimo paslaugų teikimo tinkle „Öresundståg“ pagal viešųjų paslaugų įsipareigojimus ir po atitinkamos sutarties dėl viešųjų paslaugų įsipareigojimų skyrimo 2020–2030 m. laikotarpiu administruos visus per visą maršrutą kursuojančius traukinius. Dabartinės viešųjų paslaugų įsipareigojimų sutarties su „Transdev“ galiojimo laikotarpis baigiasi 2020 m gruodžio mėn. pradžioje.

(132) Dėl kainų Komisija pažymi, kad nepaisant vidutiniškai trumpesnės kelionės trukmės, pareiškėjos taikomos ir pirmosios, ir antrosios klasės bilietų kainos yra mažesnės už „Transdev“ kainas (pagal viešųjų paslaugų įsipareigojimų sutartį).

(133) Trečiasis šiame maršrute veikiantis konkurentas yra „Arriva“ („Pågatåg“), veikiantis pietiniame Skonės regione ir tik pagal viešųjų paslaugų įsipareigojimų sutartį.

(134) [Konfidenciali informacija].

(135) [Konfidenciali informacija].

(136) [Konfidenciali informacija].

(137) Nuo 2020 m. gruodžio mėn., kai pareiškėja pradės veikti šiame maršrute pagal viešųjų paslaugų įsipareigojimų sutartį, padėtis pasikeis ir pareiškėjos padėtis rinkoje sustiprės dar labiau. [Konfidenciali informacija].

(138) NKI pažymi, kad, nors tai, ar „Transdev“ tikrai daro konkurencinį spaudimą viso maršruto atkarpoje aukščiausios klasės segmente, galbūt yra diskutuotinas dalykas, SAS vykdo skrydžius tarp Geteborgo ir Kopenhagos ir jie turėtų daryti įtaką pareiškėjos kainodarai. NKI padarė išvadą ([40]), kad šiame maršrute vykdomą veiklą tiesiogiai veikia konkurencija.

([40]) NKI pozicija, p. 15.

(139) **B.** Pagal prielaidą, kad keleivinio geležinkelių transporto paslaugos konkuruoja tik su tolimojo susisiekimo keleivinio geležinkelių transporto paslaugomis, teikiamomis pagal viešųjų paslaugų įsipareigojimus, pareiškėja turi tik vieną konkurentą – „Transdev“, teikiantį komercines paslaugas pagal tolimojo susisiekimo viešųjų paslaugų įsipareigojimų sutartį („Öresundståg“ tinkle) [konfidenciali informacija].

(140) Atsižvelgdama į pirmiau išnagrinėtus veiksnius ir vertindama tik keleivinį geležinkelių transportą, Komisija daro išvadą, kad šiuo metu galima laikyti, jog pagal kiekvieną galimą produktų rinkos variantą komercines geležinkelių transporto paslaugas maršrute Geteborgas–Malmė tiesiogiai veikia konkurencija. Tačiau pareiškėjai pradėjus veikti traukinių tinkle „Öresundståg“, padėtį reikėtų įvertinti iš naujo.

Konkurencija su įvairiarūšio vežimo paslaugomis. Kelionės autobusu

(141) Vertinant tik autobusų ir geležinkelių transporto paslaugas, pareiškėjos apskaičiavimu, autobusų paslaugos užima [konfidenciali informacija] visos šio maršruto įvairiarūšio vežimo paslaugų rinkos dalį.

(142) Komisija pažymi, kad kelionė autobusu trunka 3 val. 5 min. ir 3 val. 30 min, o pareiškėjos traukiniu – 2 val. 30 min. „FlixBus“ kasdien vykdo po keturis (tiesioginius) reisus iš Malmės, o autobuso bilietų kainos yra bent 25 % mažesnės už pareiškėjos (antrosios klasės) bilietų kainas.

(143) Atsižvelgiant į pirmiau nurodytus kelionės trukmės ir kainos skirtumus, negalima atmesti galimybės, kad kelionės autobusu šiame maršrute gali daryti konkurencinį spaudimą komercinėms keleivinio geležinkelių transporto paslaugoms. Tačiau priimant šį sprendimą šį klausimą galima palikti neatsakytą, nes, nepriklausomai nuo to, ar autobusų ir traukiniu paslaugos tarpusavyje konkuruoja, Komisijos išvada dėl konkurencijos lygio šiame maršrute nesikeičia.

Konkurencija su įvairiarūšio vežimo paslaugomis. Kelionės oro transportu

(144) [Konfidenciali informacija]. Vienas galimas paaiškinimas yra tai, kad iš Geteborgo į Malmę tiesioginiai skrydžiai nevykdomi. Tačiau žiemos sezonu SAS vykdo penkis tiesioginius skrydžius, o vasaros sezonu – septynis tiesioginius skrydžius iš Geteborgo į Kopenhagą.

(145) Skrydis trunka 2 val. 35 min. (GOT–MMX) arba 45 min. (GOT–CPH). Tiesioginio skrydžio GOT–MMX maršrutu nėra, tame maršrute reikalingas bent vienas persėdimas.

(146) Pasak NKI ([41]), nors nėra aišku, ar tinklas „Öresundståg“ iš tiesų daro konkurencinį spaudimą pareiškėjai aukščiausios klasės segmente, SAS skrydžiai įtaką pareiškėjos kainoms turėtų daryti. Tačiau Komisija pažymi, kad SAS nevykdo tiesioginių skrydžių tarp Geteborgo ir Malmės. Visi skrydžiai tarp Geteborgo ir Malmės vykdomi bent su vienu persėdimu.

(147) [Konfidenciali informacija].

(148) Komisija išnagrinėjo faktines šio maršruto skrydžių ir traukinių bilietų kainas, taip pat išanalizavo pareiškėjos pateiktą informaciją. Matyti, kad lėktuvų bilietai yra du kartus brangesni už traukinių bilietus ir pirmosios, ir antrosios klasės segmentuose.

(149) Atsižvelgdama į kainų skirtumus Komisija negali pritarti išvadai, kad kelionės oro transportu šiame maršrute daro konkurencinį spaudimą komercinėms keleivinio geležinkelių transporto paslaugoms.

Išvada

(150) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta pirmiau, Komisija daro išvadą, kad maršrute Geteborgas–Malmė komercines keleivinio geležinkelių transporto paslaugas tiesiogiai veikia konkurencija. Tačiau pareiškėjai pradėjus veikti traukinių tinkle „Öresundståg“ (šiuo metu jame pagal viešųjų paslaugų įsipareigojimų sutartį veikia „Transdev“), padėtį reikėtų įvertinti iš naujo.

([41]) NKI pozicija, p. 15.

3.2.3.2.4. **Stokholmas–Sundsvalis–Umeo**

(151) [Konfidenciali informacija].

(152) **A.** Toliau apibūdinama padėtis pagal prielaidą, kad komercinės keleivinio geležinkelių transporto paslaugos konkuruoja su tolimojo susisiekimo ir regioninio geležinkelių transporto paslaugomis, teikiamomis pagal viešųjų paslaugų įsipareigojimus.

(153) Šiame maršrute šiuo metu veikia tik pareiškėja (komercinis traukinys kursuoja per visą maršrutą). Regioninio transporto paslaugos pagal viešųjų paslaugų įsipareigojimus yra teikiamos įvairiose maršruto atkarpose.

(154) [Konfidenciali informacija].

(155) [Konfidenciali informacija].

(156) [Konfidenciali informacija].

(157) [Konfidenciali informacija].

(158) [Konfidenciali informacija].

(159) [Konfidenciali informacija].

(160) [Konfidenciali informacija].

(161) NKI daro išvadą, kad konkurencija veikia ne visą maršrutą, tačiau turint galvoje konkurencinę padėtį maršruto atkarpose ir bendrą ekonominę jų svarbą, palyginti su visu maršrutu, pareiškėja kainodaros srityje negali veikti visiškai nepriklausomai.

(162) [Konfidenciali informacija].

(163) **B.** Komisija pažymi, kad pagal prielaidą, jog komercinės keleivinio geležinkelių transporto paslaugos konkuruoja tik su tolimojo susisiekimo keleivinio geležinkelių transporto paslaugomis, teikiamomis pagal viešųjų paslaugų įsipareigojimus, šiame maršrute pareiškėja yra vienintelė operatorė, teikianti komercines keleivinio geležinkelių transporto paslaugas, o tolimojo susisiekimo geležinkelių transporto paslaugų pagal viešųjų paslaugų įsipareigojimus šiame maršrute neteikia jokie kiti konkurentai.

(164) Atsižvelgdama į pirmiau išnagrinėtus veiksnius ir vertindama tik keleivinį geležinkelių transportą, Komisija nė pagal vieną galimą produktų rinkos variantą negali daryti išvados, kad komercines geležinkelių transporto paslaugas maršrute Stokholmas–Sundsvalis–Umeo tiesiogiai veikia konkurencija.

Konkurencija su įvairiarūšio vežimo paslaugomis. Kelionės autobusu

(165) Komisija pažymi, kad kelionė autobusu (per visą maršrutą) trunka ilgiau kaip 10 val., o greituoju traukiniu – 6 val. 20 min.

(166) [Konfidenciali informacija].

(167) [Konfidenciali informacija].

(168) Atsižvelgiant į pirmiau nurodytus kelionės trukmės skirtumus daryti išvados, kad kelionės autobusu šiame maršrute daro konkurencinį spaudimą komercinėms keleivinio geležinkelių transporto paslaugoms, negalima.

Konkurencija su įvairiarūšio vežimo paslaugomis. Kelionės oro transportu

(169) NKI pažymi ([42]), kad šis maršrutas ir kelionės trukmė yra per ilgi, kad vežimo traukiniais paslaugos galėtų konkuruoti su vežimo oro transportu paslaugomis.

([42]) NKI pozicija, p. 15.

(170) SAS kasdien vykdo po šešis (ARN–UME), „Norwegian“ (ARN–UME) ir BRA (BMA–UME) – po penkis skrydžius.

(171) Komisija išnagrinėjo faktines šio maršruto traukinių, autobusų ir lėktuvų bilietų kainas, taip pat išanalizavo atitinkamą pareiškėjos pateiktą informaciją.

(172) Skrydis trunka vieną valandą, o kelionė (greituoju) traukiniu – ne mažiau kaip 6 val. 20 min.

(173) Skrydžių bilietai skrendant maršrutu Stokholmas–Umeo yra brangesni už pirmosios klasės traukinio bilietus. Tą patį galima pasakyti apie antrosios klasės bilietus, išskyrus palyginimą su „Norwegian“.

(174) Atsižvelgiant į pirmiau paminėtus kainų ir kelionės trukmės skirtumus, taip pat atsižvelgiant į [konfidenciali informacija], daryti išvados, kad kelionės oro transportu šiame maršrute daro konkurencinį spaudimą komercinėms keleivinio geležinkelių transporto paslaugoms, negalima.

Išvados

(175) Atsižvelgdama į pirmiau išnagrinėtus veiksnius ir net įvertinusi konkurenciją su įvairiarūšio vežimo paslaugomis, Komisija negali daryti išvados, kad komercines geležinkelių transporto paslaugas maršrute Stokholmas–Sundsvalis–Umeo tiesiogiai veikia konkurencija.

3.2.3.2.5. **Stokholmas–Karlstadas (–Oslas)**

(176) [Konfidenciali informacija].

(177) **A.** Toliau apibūdinama padėtis pagal prielaidą, kad komercinės keleivinio geležinkelių transporto paslaugos konkuruoja su tolimojo susisiekimo ir regioninio geležinkelių transporto paslaugomis, teikiamomis pagal viešųjų paslaugų įsipareigojimus.

(178) Kelionė iš Stokholmo į Karlstadą (greituoju traukiniu) trunka 2 val. 30 min, o iš Stokholmo į Oslą – ne mažiau kaip 6 val. (tarpmiestiniu traukiniu). Pareiškėja kasdien vykdo po aštuonis tiesioginius reisus į Karlstadą ir po du tiesioginius reisus į Oslą.

(179) Šiame maršrute šiuo metu veikia tik pareiškėja (komerciniai traukiniai kursuoja per visą maršrutą nuo Stokholmo iki Oslo). „Tagab“ teikia paslaugas pagal viešųjų paslaugų įsipareigojimų sutartį maršrute Stokholmas–Karlstadas.

(180) Sprendžiant pagal pareiškėjos užimamas rinkos dalis, pareiškėja daro didelę įtaką rinkoje. [Konfidenciali informacija]

(181) [Konfidenciali informacija].

(182) [Konfidenciali informacija].

(183) NKI mano ([43]), kad šio maršruto konkurencija tiesiogiai neveikia. Tačiau NKI pažymi, kad ir skrydžiai, ir kelionės autobusu daro tam tikrą „poveikį kainoms iš viršaus į apačią ir iš apačios į viršų taip pat, kaip maršrute Stokholmas–Malmė“.

(184) **B.** Komisija pažymi, kad pagal prielaidą, jog keleivinio geležinkelių transporto paslaugos konkuruoja tik su tolimojo susisiekimo keleivinio geležinkelių transporto paslaugomis, teikiamomis pagal viešųjų paslaugų įsipareigojimus, pareiškėja turi tik vieną konkurentą – „Tagab“, tačiau šis reisus vykdo ne per visą maršrutą. Vadinasi, pareiškėja užima dar tvirtesnę padėtį rinkoje [konfidenciali informacija].

(185) Atsižvelgdama į pirmiau išnagrinėtus veiksnius ir vertindama tik keleivinį geležinkelių transportą Komisija nė pagal vieną galimą produktų rinkos variantą negali daryti išvados, kad komercines geležinkelių transporto paslaugas maršrute Stokholmas–Karlstadas (–Oslas) tiesiogiai veikia konkurencija.

([43]) NKI pozicija p. 17.

Konkurencija su įvairiarūšio vežimo paslaugomis. Kelionės autobusu

(186) Pareiškėja apskaičiavo ([44]), kad visame maršrute Stokholmas–Karlstadas (–Oslas) autobusų paslaugos sudaro [konfidenciali informacija].

(187) Komisija pažymi, kad „Flixbus“ kasdien vykdo po tris reisus iš Stokholmo į Karlstadą, kelionė trunka 4 val. 20 min (traukiniu – 3 val. 50 min.), o kaina yra perpus mažesnė už antrosios klasės traukinio bilieto kainą.

(188) „Flixbus“ taip pat kasdien vykdo po du reisus iš Stokholmo į Oslą, kelionė trunka 7 val. 30 min. (traukiniu – 6 val.), o kaina yra maždaug 30 % mažesnė už antrosios klasės traukinio bilieto kainą.

(189) Atsižvelgiant į pirmiau nurodytus kelionės trukmės skirtumus ir pačios kelionės ypatumus (t. y. patogumą), daryti išvados, kad kelionės autobusais šiame maršrute daro konkurencinį spaudimą komercinėms keleivinio geležinkelių transporto paslaugoms, negalima.

Konkurencija su įvairiarūšio vežimo paslaugomis. Kelionės oro transportu

(190) Pareiškėja tvirtina, kad konkurencija su oro transportu atkarpoje per visą maršrutą yra didelė.

(191) SAS kasdien vykdo po 14 skrydžių į Oslą (OSL) ARN–OSL, o „Norwegian“ – po 7 skrydžius ARN–OSL. Iš Stokholmo į Karlstadą (KAR) skrydžių nėra.

(192) Kelionė lėktuvu trunka 1 val. 10 min, o traukiniu – 6 val.

(193) Komisija išnagrinėjo faktines šio maršruto lėktuvų ir traukinių bilietų kainas, taip pat išanalizavo pareiškėjos pateiktą informaciją.

(194) Lėktuvo bilietai skrendant maršrutu Stokholmas–Oslas yra brangesni už pirmosios klasės traukinio bilietus. Tą patį galima pasakyti apie antrosios klasės bilietus, tačiau skirtumas tarp „Norwegian“ ir antrosios klasės bilietų kainų yra mažesnis.

(195) Atsižvelgiant į kelionės trukmės ir kainų skirtumus daryti išvados, kad kelionės oro transportu šiame maršrute daro konkurencinį spaudimą komercinėms keleivinio geležinkelių transporto paslaugoms, negalima.

Išvados

(196) Atsižvelgdama į pirmiau išnagrinėtus veiksnius ir net įvertinusi konkurenciją su įvairiarūšio vežimo paslaugomis, Komisija negali daryti išvados, kad komercines geležinkelių transporto paslaugas maršrute Stokholmas–Karlstadas (–Oslas) tiesiogiai veikia konkurencija.

4. **IŠVADA**

4.1. *PAGAL VIEŠŲJŲ PASLAUGŲ ĮSIPAREIGOJIMŲ SUTARTIS TEIKIAMŲ KELEIVINIO GELEŽINKELIŲ TRANSPORTO PASLAUGŲ RINKA*

(197) Nedarant poveikio konkurencijos teisės taikymui, šio sprendimo (56)–(67) konstatuojamosiose dalyse išdėstytas rinkos analizės išvadas reikėtų suprasti kaip požymį, kad Švedijoje konkurencija veikia, kaip tai suprantama pagal Direktyvos 2014/25/ES 34 straipsnį, keleivinio geležinkelių transporto paslaugas, teikiamas pagal viešųjų paslaugų įsipareigojimų sutartis. Taigi, kadangi sąlygos, leidžiančios be apribojimų patekti į rinką, nurodytos Direktyvos 2014/25/ES 34 straipsnyje, buvo įvykdytos, reikėtų konstatuoti, kad Direktyva 2014/25/ES netaikoma sutartims, kuriomis siekiama sukurti galimybę Švedijoje vykdyti šią veiklą.

([44]) Prašymo 176 punktas.

4.2. *KOMERCINIŲ KELEIVINIO GELEŽINKELIŲ TRANSPORTO PASLAUGŲ RINKA*

(198) Atsižvelgdama į šio sprendimo 3.2.3.2 skirsnyje išdėstytą analizę, Komisija nė pagal vieną rinkos variantą negali daryti išvados, kad Švedijoje konkurencija veikia komercinių geležinkelių transporto paslaugų teikimo veiklą, kaip tai suprantama pagal Direktyvos 2014/25/ES 34 straipsnį. Nacionaliniu lygmeniu pagal kiekvieną galimą rinkos variantą iš pareiškėjos užimamų rinkos dalių galima spėti apie didelę jos įtaką rinkoje.

(199) Maršruto lygmeniu, keturiuose iš penkių įvertintų maršrutų komercinių keleivinio geležinkelių transporto paslaugų teikimo veiklos konkurencija tiesiogiai neveikia. Pagal prielaidą, kad komercinės geležinkelių transporto paslaugos konkuruoja su tolimojo susisiekimo ir regioninio geležinkelių transporto paslaugomis, teikiamomis pagal viešųjų paslaugų įsipareigojimus, tuose maršrutuose pareiškėja užima [konfidenciali informacija] rinkos dalį. Pagal prielaidą, kad komercinės keleivinio geležinkelių transporto paslaugos konkuruoja tik su tolimojo susisiekimo keleivinio geležinkelių transporto paslaugomis, teikiamomis pagal viešųjų paslaugų įsipareigojimus, pareiškėjos padėtis rinkoje yra dar tvirtesnė.

(200) Tiesioginė konkurencija veikia komercinių vežimo traukiniais paslaugų teikimo veiklą tik viename maršrute (Geteborgas–Malmė) [konfidenciali informacija].

(201) [Konfidenciali informacija].

(202) Nedarant poveikio konkurencijos teisės taikymui ir atsižvelgiant į tai, kas išdėstyta pirmiau, šio sprendimo 68–196 konstatuojamosiose dalyse išdėstytas rinkos analizės išvadas reikėtų suprasti kaip požymį, kad Švedijoje komercinių geležinkelių transporto paslaugų konkurencija tiesiogiai neveikia, kaip tai suprantama pagal Direktyvos 2014/25/ES 34 straipsnį. Todėl reikėtų daryti išvadą, kad sutartims, kuriomis siekiama sukurti galimybę Švedijoje vykdyti tokią veiklą, Direktyva 2014/25/ES yra taikoma toliau.

NKI išvada

(203) Atlikusi vertinimą, NKI padarė išvadą, kad konkurencija tiesiogiai veikia du maršrutus (t. y. Stokholmas–Geteborgas ir Geteborgas–Malmė). [Konfidenciali informacija]. NKI taip pat pažymi, kad maršrute Stokholmas–Malmė (–Kopenhaga) konkurencinis spaudimas turėtų padidėti, jeigu šiame maršrute pradės veikti „Flixtrain“, tačiau to nepakanka daryti išvadai, kad šis maršrutas yra tiesiogiai veikiamas konkurencijos. [Konfidenciali informacija]. Dėl dviejų kitų maršrutų (Stokholmas–Umeo ir Stokholmas–Oslas) NKI padarė išvadą, kad jie nėra tiesiogiai veikiami konkurencijos, tačiau, NKI nuomone, juose juntamas tam tikro laipsnio konkurencinis spaudimas ir dėl to pareiškėja kainodaros srityje negali veikti visiškai nepriklausomai. [Konfidenciali informacija].

(204) NKI padarė išvadą, kad keleivinio geležinkelių transporto paslaugų rinka Švedijoje, įskaitant komercines geležinkelių transporto paslaugas (ir visus maršrutus), ir geležinkelių transporto paslaugas, teikiamas pagal viešųjų paslaugų įsipareigojimų sutartis, turėtų būti laikoma tiesiogiai veikiama konkurencijos.

(205) Komisija tokios išvados nedaro. Kaip pažymėta pirmiau, Komisija daro išvadą, kad konkurencija tiesiogiai veikia tik maršrutą Geteborgas–Malmė. [Konfidenciali informacija]. Dėl pirmiau išdėstytų priežasčių Komisija negalėjo padaryti išvados, kad kiti keturi maršrutai yra veikiami konkurencijos. Todėl, net jeigu išvadas dėl konkurencijos lygio nacionaliniu lygmeniu ir buvo galima padaryti pagal individualių maršrutų analizės rezultatus, dėl 198–202 konstatuojamosiose dalyse išdėstytų priežasčių Komisija negalėjo padaryti tokios pačios išvados kaip NKI.

Galimybės išimtį taikyti tik tam tikriems maršrutams nagrinėjimas

(206) Siekdama paaiškinti, kodėl, pareiškėjos nuomone, išimtį būtų pagrįsta taikyti viešųjų paslaugų įsipareigojimų rinkai ir trims komerciniams maršrutams: Stokholmas-Geteborgas, Stokholmas–Malmė ir Malmė–Geteborgas, 2020 m. gegužės 4 d. pareiškėja pateikė papildomų duomenų ([45]). Pareiškėja taip pat nurodė, kad išimtį būtų pagrįsta taikyti ir maršrutui Stokholmas–Upsala. ([46])

([45]) Pareiškėjos 2020 m. gegužės 4 d. pateikta informacija, 4 punktas.
([46]) Pareiškėjos 2020 m. gegužės 4 d. pateikta informacija, 4 punktas.

(207) [Konfidenciali informacija]

(208) Pasak pareiškėjos, kadangi „pirkimas bendrai apima visus maršrutus, kuriuose SJ patyrė didelę konkurenciją, ir maršrutus, kuriuose SJ buvo vienintelė geležinkelių operatorė, SJ tvirtino, kad konkurencija darė įtakos ir tuose maršrutuose, kuriuose SJ konkurencijos nepatyrė“ ([47]).

(209) [Konfidenciali informacija].

(210) Komisija mano, kad net jeigu ji sutiktų su pareiškėjų ir NKI požiūriu, nurodytu 209 konstatuojamojoje dalyje [konfidenciali informacija], pareiškėjos prašomos išvados ji negalėtų padaryti. Dėl šio aspekto Komisija konstatavo, kad veiklą, kurią vykdant teikiamos komercinės vežimo traukiniais paslaugos, konkurencija veikia tik viename maršrute (t. y. Geteborgas–Malmė). Todėl Komisija mano, kad išimties tam maršrutui taikyti negalima, nes [konfidenciali informacija].

(211) Tai reiškia, kad išimties vien tik tam maršrutui pritaikyti negalima, nes negalima atmesti galimybės, kad bendri pirkėjai, formaliai suburti tam maršrutui aptarnauti ir atleisti nuo Direktyvos laikymosi, gali būti paskirti aptarnauti kitus maršrutus, kurių konkurencija tiesiogiai neveikia. Šią išvadą patvirtina ir toliau išdėstyti paaiškinimai.

(212) NKI nuomone, ji aiškiai nurodė, kad „didelė dalis išteklių ir perkamų paslaugų sudaro bendras išlaidas“ ([48]).

(213) [Konfidenciali informacija].

(214) 2020 m. birželio 4 d. pareiškėja pateikė naujos informacijos stengdamasi paaiškinti, kodėl, jos nuomone, išimtį pagal direktyvą būtų galima taikyti atkarpai nuo tam tikros išvykimo vietos (pvz., Stokholmo) iki tam tikros paskirties vietos (pvz., Geteborgo).

(215) Pareiškėja tvirtino, kad vertinimas siekiant nustatyti, ar taikytinas Direktyvos 2014/25/ES 34 straipsnis, turi būti atliekamas pagal veiklą ir pagal atitinkamą geografinę rinką ir kad šiuo atveju atitinkamos rinkos apima atkarpas nuo išvykimo iki paskirties vietos.

(216) Tame pačiame rašte pareiškėja nurodo: „taigi, metodika, taikyta siekiant nustatyti, ar tam tikras maršrutas yra tiesiogiai veikiamas konkurencijos, yra visiškai tokia pati kaip nacionaliniu lygmeniu. Iš tiesų, konkurencijos vertinimas atskiro maršruto lygmeniu yra vienas iš nacionalinio lygmens konkurencijos vertinimo pamatinių blokų“ ([49]).

(217) [Konfidenciali informacija].

(218) Kaip pažymėta šio sprendimo 216 konstatuojamojoje dalyje, kadangi Komisija nustatė, kad konkurencija tiesiogiai veikia tik vieną [konfidenciali informacija] iš penkių svarbiausių maršrutų, išvados, kad išimtį reikėtų taikyti nacionaliniu lygmeniu, daryti negalima.

(219) Komisija taip pat primena, kad konkurencijos analizės pagal Direktyvos 2014/25/ES 34 straipsnį tikslas yra nustatyti, kiek yra taikytinos viešųjų pirkimų taisyklės, kaip paaiškinta 15 konstatuojamojoje dalyje. Kadangi buvo vykdomas bendras viešasis pirkimas, negalima daryti prielaidos, kad konkurencijos lygmuo maršrute Geteborgas–Malmė, kuris pareiškėjai yra [konfidenciali informacija], nulėmė pirkimo eigą. Taip pat pažymėtina, kad pareiškėja nepateikė jokio pirkimo pavyzdžio, susijusio tik su tuo maršrutu.

(220) Galiausiai pažymėtina, kad jeigu pirmiau aprašytomis aplinkybėmis išimtis būtų suteikta tik maršrutui Geteborgas-Malmė, kiltų didelė rizika, kad didelė dalis pirkimo, formaliai atlikto tam maršrutui aptarnauti ir atleista nuo Direktyvos nuostatų taikymo, gali būti faktiškai panaudota kituose maršrutuose, kurių konkurencija tiesiogiai neveikia.

([47]) Pareiškėjos 2020 m. gegužės 4 d. pateikta informacija, 30 punktas.
([48]) NKI pozicija, p. 11.
([49]) Pareiškėjos 2020 m. birželio 4 d. pateikta informacija, 15 punktas.

(221) Komisija taip pat pažymi, kad NKI irgi nesiūlo išimties taikyti pagal atskirus maršrutus.

Išvada

(222) Nedarant poveikio konkurencijos teisės taikymui, šio sprendimo 68–221 konstatuojamosiose dalyse išdėstytas rinkos analizės išvadas reikėtų suprasti kaip požymį, kad Švedijoje komercinių geležinkelių transporto paslaugų konkurencija tiesiogiai neveikia, kaip tai suprantama pagal Direktyvos 2014/25/ES 34 straipsnį. Todėl reikėtų konstatuoti, kad sutartims, kuriomis siekiama Švedijoje sukurti galimybę vykdyti tokią veiklą, Direktyva 2014/25/ES yra taikoma ir toliau.

4.3. *BAIGIAMOSIOS PASTABOS*

(223) Šis sprendimas priimamas vadovaujantis 2019 m. gruodžio mėn. – 2020 m. birželio mėn. teisinėmis ir faktinėmis aplinkybėmis, pareiškėjos, Švedijos transporto agentūros, NKI pateikta ir viešai prieinama informacija.

(224) Kadangi su komercinėmis keleivinio geležinkelių transporto paslaugomis susijusioms paslaugoms Direktyva 2014/25/ES turėtų būti taikoma ir toliau, primenama, kad viešųjų pirkimų sutartys, sudaromos dėl kelių rūšių veiklos, yra reglamentuojamos pagal direktyvos 6 straipsnį. Tai reiškia, kad tais atvejais, kai perkantysis subjektas vykdo „mišrųjį“ pirkimą, t. y. perka paslaugas, skirtas palaikyti ir veiklai, kuriai galioja Direktyvos 2014/25/ES taikymo išimtis, ir veiklai, kuriai išimtis negalioja, reikia vadovautis pagrindine veikla, dėl kurios sutartis yra iš esmės ir sudaroma. Jeigu vykdomas mišrusis pirkimas, kurio paskirtis – pirmiausia padėti vykdyti veiklą, kuriai išimtis negalioja, Direktyvos 2014/25/ES nuostatos turi būti taikomos. Jeigu neįmanoma objektyviai nustatyti, kurios rūšies veiklai sutartis visų pirma yra skirta, sutartis skiriama pagal Direktyvos 2014/25/ES 6 straipsnio 3 dalyje nustatytas taisykles,

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1 straipsnis

Direktyva 2014/25/ES netaikoma sutartims, kurias skiria perkantieji subjektai ir kuriomis siekiama suteikti galimybę vykdyti veiklą, susijusią su keleivinio geležinkelių transporto paslaugų teikimu Švedijos teritorijoje pagal viešųjų paslaugų įsipareigojimų sutartis.

2 straipsnis

Direktyva 2014/25/ES toliau taikoma sutartims, kurias skiria perkantieji subjektai ir kuriomis siekiama suteikti galimybę vykdyti veiklą, susijusią su komercinių keleivinio geležinkelių transporto paslaugų teikimu Švedijos teritorijoje.

3 straipsnis

Šis sprendimas skirtas Švedijos Karalystei.

Priimta Briuselyje 2020 m. liepos 2 d.

Komisijos vardu
Thierry BRETON
Komisijos narys