BESLUITEN

UITVOERINGSBESLUIT (EU) 2020/1193 VAN DE COMMISSIE

van 2 juli 2020

betreffende de toepasselijkheid van artikel 34 van Richtlijn 2014/25/EU van het Europees Parlement en de Raad op het passagiersvervoer per spoor in Zweden

(Slechts de tekst in de Zweedse taal is authentiek)

(Voor de EER relevante tekst)

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Richtlijn 2014/25/EU van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2014 betreffende het plaatsen van opdrachten in de sectoren water- en energievoorziening, vervoer en postdiensten en houdende intrekking van Richtlijn 2004/17/EG ([1]), en met name artikel 35, lid 3,

Na raadpleging van het Raadgevend Comité inzake overheidsopdrachten,

Overwegende hetgeen volgt:

1. **FEITEN**

1.1. *HET VERZOEK*

(1) Op 13 december 2019 heeft SJ AB ("verzoeker") bij de Commissie een verzoek ingediend op grond van artikel 35, lid 1, van Richtlijn 2014/25/EU ("het verzoek"). Het verzoek is in overeenstemming met artikel 1, lid 1, van Uitvoeringsbesluit (EU) 2016/1804 van de Commissie ([2]).

(2) Het verzoek heeft betrekking op het passagiersvervoer per spoor in Zweden. Het verzoek heeft met name betrekking op passagiersvervoer per spoor dat een activiteit is die verband houdt met het exploiteren van netten overeenkomstig artikel 11 van Richtlijn 2014/25/EU, en het is niet de bedoeling dat het verzoek betrekking heeft op aanbestedingen door regionale openbaarvervoersautoriteiten, nationale openbaarvervoersautoriteiten of andere autoriteiten ([3]).

(3) Op grond van artikel 24 van hoofdstuk 3 van de Zweedse wet inzake overheidsopdrachten in de nutssector ([4]) kunnen aanbestedende instanties verzoeken indienen op grond van artikel 34 van Richtlijn 2014/25/EU. Verzoeker is een aanbestedende instantie in de zin van artikel 4, lid 2, van Richtlijn 2014/25/EU en voert een activiteit uit in verband met het exploiteren van netten bestemd voor openbare dienstverlening op het gebied van vervoer per trein in de zin van artikel 11 van die richtlijn.

(4) Het verzoek ging vergezeld van met redenen omklede en onderbouwde standpunten van twee onafhankelijke nationale instanties die bevoegd zijn voor de betrokken activiteiten — het Zweedse vervoersagentschap en de Zweedse mededingingsautoriteit. In die standpunten wordt de voorwaarde voor de toepasselijkheid van artikel 34, lid 1, van Richtlijn 2014/25/EU op de betrokken activiteiten overeenkomstig de leden 2 en 3 van dat artikel grondig geanalyseerd. Overeenkomstig punt 1, onder b), van bijlage IV bij Richtlijn 2014/25/EU moet de Commissie, aangezien op grond van artikel 34, lid 3, eerste alinea, van die richtlijn niet van vrije toegang tot de markt kan worden uitgegaan, binnen 130 werkdagen een uitvoeringsbesluit over het verzoek vaststellen. De oorspronkelijke termijn loopt af op 3 juli 2020 ([5]).

([1]) PB L 94 van 28.2.2014, blz. 243.
([2]) Uitvoeringsbesluit (EU) 2016/1804 van de Commissie van 10 oktober 2016 betreffende de nadere regels voor de toepassing van de artikelen 34 en 35 van Richtlijn 2014/25/EU van het Europees Parlement en de Raad betreffende het plaatsen van opdrachten in de sectoren water- en energievoorziening, vervoer en postdiensten (PB L 275 van 12.10.2016, blz. 39).
([3]) Zie verzoek, punt 30.
([4]) Wet (2016:1146) inzake aanbestedingen in de toeleveringssectoren.
([5]) PB C 53 van 17.2.2020, blz. 11.

(5) De Commissie heeft op 30 maart 2020 en 29 mei 2020 twee conferentiegesprekken gehouden met de vertegenwoordigers van verzoeker, en verzoeker heeft op 4 mei en 4 juni 2020 verdere opmerkingen gemaakt.

1.2. *VERZOEKER*

(6) Verzoeker is een overheidsbedrijf dat voor 100 % in handen is van de Zweedse staat en dat in 2001 is opgericht als een van de zes divisies die zijn ontstaan door de afsplitsing en bedrijfsvorming van het voormalige historische staatsspoorwegbedrijf Affärsverket Statens Järnvägar. Verzoeker is actief in de sector van het passagiersvervoer per spoor.

(7) In 2018 rapporteerde verzoeker 31,8 miljoen ritten ([6]) en gaf verzoeker aan dagelijks 1 200 treinritten vanuit 284 stations te hebben geëxploiteerd ([7]). Verzoeker is voornamelijk actief binnen Zweden, maar heeft ook treinen naar Oslo, Halden, Narvik en Kopenhagen.

(8) Het bedrijfsmodel van verzoeker berust op twee pijlers: het verlenen van commerciële spoorwegdiensten onder zijn eigen merknaam en het verlenen van spoorwegdiensten die door regionale en nationale openbaarvervoersautoriteiten onder zijn eigen merknaam of die van de aanbestedende dienst worden ingekocht ([8]).

(9) Het treinverkeer in Zweden neemt toe als gevolg van de bevolkingsgroei en de verstedelijking, de deregulering en internationalisering en het toegenomen milieubewustzijn. De groei van het aantal reizigerskilometers ten opzichte van het voorgaande jaar bedroeg twee procent in 2018 ([9]).

2. **RECHTSKADER**

(10) Richtlijn 2014/25/EU is van toepassing op de gunning van opdrachten voor activiteiten die verband houden met het ter beschikking stellen of exploiteren van netten bestemd voor openbare dienstverlening op het gebied van vervoer per trein, automatische systemen, tram, trolleybus, autobus of kabelbaan, tenzij de activiteit op grond van artikel 34 van die richtlijn is vrijgesteld.

(11) In artikel 34 van Richtlijn 2014/25/EU vallen opdrachten voor activiteiten waarop deze richtlijn van toepassing is, niet onder deze richtlijn wanneer die activiteit in de lidstaat waarin zij wordt uitgeoefend rechtstreeks aan concurrentie is blootgesteld op marktgebieden tot welke de toegang niet beperkt is. De rechtstreekse blootstelling aan concurrentie wordt beoordeeld aan de hand van objectieve criteria, waarbij rekening wordt gehouden met de specifieke kenmerken van de betrokken sector ([10]). Deze beoordeling ondervindt echter beperkingen door de toepasselijke korte termijnen en door het feit dat moet worden uitgegaan van de informatie waarover de Commissie beschikt — ofwel reeds beschikbare bronnen ofwel informatie die in het kader van de toepassing ingevolge artikel 35 is verkregen — die niet kan worden aangevuld door middel van meer tijdrovende methoden, zoals met name openbare onderzoeken die gericht zijn op de betrokken ondernemers ([11]).

(12) De toegang tot een markt wordt als niet-beperkt beschouwd indien de lidstaat de desbetreffende wetgeving van de Unie tot openstelling van een bepaalde (deel)sector heeft uitgevoerd en heeft toegepast. Deze wetgeving is vermeld in bijlage III bij Richtlijn 2014/25/EU. Voor de binnenlandse spoorwegdiensten wordt in die bijlage geen relevante wetgeving ter liberalisering van deze sector genoemd. Bijgevolg kan overeenkomstig artikel 34, lid 3, van Richtlijn 2014/25/EU niet van vrije toegang tot de markt worden uitgegaan en moet dit feitelijk en rechtens worden aangetoond.

(13) De rechtstreekse blootstelling aan concurrentie moet worden beoordeeld aan de hand van verschillende indicatoren, waarbij geen van deze indicatoren op zichzelf doorslaggevend is. Met betrekking tot de markt waarop dit besluit betrekking heeft, vormen marktaandelen één van de criteria die in aanmerking moeten worden genomen, samen met andere criteria, zoals hinderpalen voor de toegang tot de markt of intermodale concurrentie ([12]).

([6]) Jaarverslag van verzoeker 2018, blz. 4.
([7]) Jaarverslag van verzoeker 2018, blz. 30.
([8]) Jaarverslag van verzoeker 2018, blz. 22.
([9]) Jaarverslag van verzoeker 2018, blz. 21.
([10]) Richtlijn 2014/25/EU, overweging 44.
([11]) Idem.
([12]) Concurrentie van andere vervoerswijzen dan de trein, in dit geval met name busreizen en reizen per vliegtuig.

(14) Dit besluit laat de toepassing van de mededingingsregels en andere gebieden van het recht van de Unie onverlet. Met name zijn de criteria en methoden die worden gebruikt om rechtstreekse blootstelling aan concurrentie te beoordelen overeenkomstig artikel 34 van Richtlijn 2014/25/EU niet noodzakelijk identiek aan die welke worden gebruikt om een beoordeling te verrichten volgens artikel 101 of artikel 102 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie of Verordening (EG) nr. 139/2004 ([13]) van de Raad, zoals het Gerecht heeft bevestigd ([14]).

(15) Het doel van dit besluit is om vast te stellen of de diensten waarop het verzoek betrekking heeft (op markten waartoe de toegang niet beperkt is in de zin van artikel 34 van Richtlijn 2014/25/EU), aan een zodanige mate van concurrentie blootstaan dat dit ervoor zal zorgen dat, ook zonder de discipline die door de toepassing van de in Richtlijn 2014/25/EU vastgelegde gedetailleerde regels voor het plaatsen van opdrachten wordt opgelegd, opdrachten voor de uitoefening van de hier bedoelde activiteiten op een transparante, niet-discriminerende wijze zullen worden geplaatst op basis van criteria die afnemers in staat stellen uit te maken welke in het algemeen de economisch voordeligste oplossing is.

3. **BEOORDELING**

3.1. *ONBEPERKTE TOEGANG TOT DE MARKT*

(16) De toegang tot een markt wordt geacht niet beperkt te zijn indien de betrokken lidstaat de desbetreffende wetgeving van de Unie tot openstelling van een bepaalde (deel)sector ten uitvoer heeft gelegd en heeft toegepast. Deze wetgeving is vermeld in bijlage III bij Richtlijn 2014/25/EU. Wat de spoorwegdiensten betreft, vermeldt die bijlage bij Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad ([15]) het goederenvervoer per spoor en het internationale passagiersvervoer per spoor, maar is in die bijlage geen vermelding opgenomen voor het nationale passagiersvervoer. Bijgevolg moet worden aangetoond dat de toegang tot de markt feitelijk en rechtens vrij is.

(17) Richtlijn (EU) 2016/2370 van het Europees Parlement en de Raad ([16]) breidt de liberalisering van de spoorwegsector uit tot het binnenlandse spoor.

(18) Zweden heeft Richtlijn (EU) 2016/2370 nog niet volledig omgezet in intern recht ([17]) — de Spoorwegwet ([18]).

(19) In januari 2019 heeft de Commissie Zweden een ingebrekestelling gestuurd in verband met de inbreukprocedure 2019/0087 voor de gedeeltelijke omzetting van Richtlijn (EU) 2016/2370. Op 17 mei 2019 heeft Zweden zijn twaalfde omzettingsmaatregel voor die richtlijn aangemeld, stellende dat het de omzetting had afgerond. Op 13 december 2019 (datum van ontvangst van het verzoek) en tot en met juni 2020 was de zaak echter hangende.

(20) In zijn standpunt ([19]) bij het verzoek heeft het Zweedse vervoersagentschap onderzocht of de toegang tot de relevante markt feitelijk en rechtens vrij is, en is het tot de conclusie gekomen dat dit het geval is.

(21) Wat de vrije toegang rechtens betreft, heeft Zweden zijn nationale bepalingen tot omzetting van Richtlijn 2012/34/EU uitgebreid om ook voor het binnenlandse passagiersvervoer per spoor vrije markttoegang te bieden. Dit soort vervoer valt dus onder het toepassingsgebied van de Zweedse Spoorwegwet [2004:519].

(22) Zoals het Zweedse vervoersagentschap in dit verband heeft aangegeven, schrijft de Spoorwegwet voor dat infrastructuurbeheerders op concurrentieneutrale en niet-discriminerende wijze infrastructuurcapaciteit aan spoorwegondernemingen moeten toewijzen.

([13]) Verordening (EG) nr. 139/2004 van de Raad van 20 januari 2004 betreffende de controle op concentraties van ondernemingen (de "EG-concentratieverordening") (PB L 24 van 29.1.2004, blz. 1).

([14]) Arrest van 27 april 2016, Österreichische Post AG/Commissie, T-463/14, EU:T:2016:243, punt 28. Zie ook Richtlijn 2014/25/EU, overweging 44.

([15]) Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte (PB L 343 van 14.12.2012, blz. 32).

([16]) Richtlijn (EU) 2016/2370 van het Europees Parlement en de Raad van 14 december 2016 tot wijziging van Richtlijn 2012/34/EU, met betrekking tot de openstelling van de markt voor het binnenlands passagiersvervoer per spoor en het beheer van de spoorweginfrastructuur (PB L 352 van 23.12.2016, blz. 1).

([17]) Standpunt van de nationale mededingingsautoriteit, blz. 4.

([18]) Spoorwegwet (2004:519).

([19]) Standpunt van het Zweedse vervoersagentschap, blz. 2.

(23) Bovendien volgt uit de Spoorwegwet (hoofdstuk 6, afdeling 5) dat de details van de beschikbare infrastructuur en informatie over de voorwaarden voor toegang tot en het gebruik van de infrastructuur en over de procedures en criteria voor de toewijzing van infrastructuurcapaciteit moeten worden gepubliceerd in de netverklaring, overeenkomstig artikel 27, lid 2, van Richtlijn 2012/34/EU.

(24) Geconcludeerd kan worden dat aan de voorwaarden voor vrije markttoegang rechtens is voldaan.

(25) Wat de feitelijke vrije toegang betreft, merkt de Commissie op dat concurrenten al sinds 1990 geleidelijk de Zweedse spoorwegmarkt zijn gaan betreden. Vandaag de dag zijn er, samen met verzoeker, nog vijftien andere bedrijven actief op de binnenlandse markt voor passagiersvervoer.

(26) Op basis van de juridische analyse van de relevante nationale wetgeving en het standpunt van het Zweedse vervoersagentschap concludeert de Commissie dat, hoewel sommige van de in de inbreukprocedure 2019/0087 vastgestelde problemen nog steeds bestaan, en onverminderd die inbreukprocedure, de toegang tot de markt in het kader van dit besluit rechtens en feitelijk als vrij op het grondgebied van Zweden wordt beschouwd.

3.2. *BEOORDELING UIT CONCURRENTIEOOGPUNT*

3.2.1. DEFINITIE VAN DE PRODUCTMARKT

(27) In eerdere besluitvormingspraktijk inzake fusies ([20]) heeft de Commissie vastgesteld dat het passend kan zijn de markt voor passagiersvervoersdiensten per spoor op grond van openbaredienstverplichtingen en de markt voor commercieel geëxploiteerde passagiersvervoersdiensten per spoor als afzonderlijke markten te beschouwen. Dit onderscheid is te wijten aan het feit dat vervoersdiensten die worden geëxploiteerd op grond van openbaredienstverplichtingsopdrachten, worden gekenmerkt door concurrentie *om* de markt, wat betekent dat spoorwegondernemingen concurreren om het recht te krijgen om vervoersdiensten op een bepaalde route aan te bieden, terwijl commerciële vervoersdiensten worden gekenmerkt door concurrentie *op* de markt, wat betekent dat spoorwegondernemingen concurreren om passagiers aan te trekken.

(28) Voor de toepassing van dit besluit wordt onder een route verstaan alle reizen tussen de stations op die route (d.w.z. alle punt-tot-puntcombinaties langs die route). Evenzo wordt een subroute opgevat als een segment van een route, dat alle ritten tussen de stations langs die subroute omvat (d.w.z. alle mogelijke punt-tot-puntcombinaties langs die subroute). Eind-tot-eindvervoer wordt opgevat als een (punt-tot-punt)reis tussen twee eindstations van een bepaalde route.

(29) Verzoeker stelt voor dit onderscheid tussen deze twee markten te maken, zoals vermeld in overweging 27.

(30) De Zweedse nationale mededingingsautoriteit en het Zweedse vervoersagentschap zijn het in hun respectieve standpunten bij het verzoek ook eens met dit onderscheid ([21]).

3.2.1.1. ***De passagiersvervoersdiensten per spoor op grond van openbaredienstverplichtingsopdrachten***

(31) Openbaredienstverplichtingsopdrachten worden gegund door middel van openbare aanbestedingsprocedures of door middel van onderhandse gunning, waarbij een aanbestedende instantie een inschrijver een opdracht toekent voor de exploitatie van passagiersvervoersdiensten per spoor in een bepaald gebied of op een of meer specifieke routes.

(32) Regionale en interregionale openbaredienstverplichtingsopdrachten worden aanbesteed door autoriteiten voor regionaal openbaar vervoer, terwijl het Zweedse vervoersagentschap de aanbestedingsprocedure voor gesubsidieerde nachttreinen tussen Stockholm en Noord-Zweden beheert.

(33) Het Zweedse vervoersagentschap geeft aan dat de aanbestedende instanties de treinen ter beschikking stellen en verantwoordelijk zijn voor het onderhoud ervan ([22]).

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

([21]) Standpunt van de nationale mededingingsautoriteit, blz. 7 en standpunt van het Zweedse vervoersagentschap, blz. 2.

([22]) Advies van het Zweedse vervoersagentschap, blz. 5.

(34) Voor de beoordeling in het kader van dit besluit en onverminderd de toepassing van het mededingingsrecht, is de Commissie van mening dat de eerste relevante markt de markt voor passagiersvervoersdiensten per spoor op grond van een openbaredienstverplichting is, waar sprake is van concurrentie "om de markt".

3.2.1.2. ***De commercieel geëxploiteerde passagiersvervoersdiensten per spoor***

(35) Verzoeker stelt dat in Zweden commercieel geëxploiteerde passagiersvervoersdiensten per spoor in beginsel door elke exploitant kunnen worden aangeboden en alle routes kunnen bestrijken.

(36) Verzoeker stelt op de commercieel geëxploiteerde routes concurrentie te ondervinden van exploitanten van openbaredienstverplichtingen.

(37) Voor zover de Commissie weet, zijn commercieel geëxploiteerde passagiersvervoersdiensten per spoor over het algemeen echter langeafstandsvervoersdiensten. In die omstandigheden is het waarschijnlijk dat exploitanten van openbaredienstverplichtingen die langeafstandsdiensten voor passagiersvervoer per spoor aanbieden, concurreren met commercieel geëxploiteerde passagiersvervoersdiensten per spoor om passagiers aan te trekken. De reden hiervoor is dat, aan de vraagzijde, op basis van een openbaredienstverplichting geëxploiteerde en commercieel geëxploiteerde passagiersvervoersdiensten per spoor substitueerbaar kunnen zijn. Het kan echter minder vanzelfsprekend zijn dat exploitanten van openbaredienstverplichtingen die regionale passagiersvervoersdiensten per spoor aanbieden, concurreren met commercieel geëxploiteerde passagiersvervoersdiensten per spoor. In haar besluitvormingspraktijk heeft de Commissie vastgesteld dat regionale (korteafstands-) en langeafstandsdiensten voor passagiersvervoer per spoor afzonderlijke markten zijn, met name omdat de kenmerken van het vervoer verschillen, bijvoorbeeld wat betreft de frequenties en de haltes ([23]).

(38) [Vertrouwelijk] ([24]).

(39) In dit geval is de Commissie echter van mening dat de marktomschrijving open kan worden gelaten, aangezien het resultaat van de beoordeling in beide scenario's hetzelfde is (d.w.z. of de commercieel geëxploiteerde spoorwegdiensten worden geacht zich op dezelfde markt te bevinden als de langeafstands- en de regionale spoorwegdiensten in het kader van een openbaredienstverplichting, dan wel of zij worden geacht zich alleen op dezelfde markt te bevinden als de langeafstandsspoorwegdiensten in het kader van een openbaredienstverplichting).

(40) In het geval van commerciële diensten is het niettemin belangrijk om te verduidelijken of en in welke mate rekening moet worden gehouden met intermodale concurrentie. Verzoeker stelt dat de concurrentie tussen spoorwegexploitanten voldoende is om te concluderen dat commercieel geëxploiteerde passagiersvervoersdiensten per spoor rechtstreeks blootstaan aan concurrentie, zonder dat de intermodale concurrentie hoeft te worden beoordeeld ([25]). In dit geval kan de exacte marktdefinitie echter niet worden opengelaten, zoals verzoeker voorstelt, aangezien de marktaandelen van verzoeker voor sommige routes wijzen op een aanzienlijke marktmacht (indien alleen het spoorvervoer in aanmerking wordt genomen), en dus op het vermogen van verzoeker om zich onafhankelijk van zijn concurrenten te gedragen.

(41) Wat de intermodale concurrentie betreft, heeft de Commissie in het verleden vastgesteld ([26]) dat andere vervoerswijzen afzonderlijke markten waren. Dit is echter uiteindelijk een empirische kwestie en de Commissie heeft de definitie in andere gevallen opengelaten ([27]).

(42) De concurrentiedruk van andere vervoerswijzen wordt verder geanalyseerd op basis van reistijd, prijzen, comfort en beschikbaarheid. In het algemeen merkt de Commissie op dat er niet van kan worden uitgegaan dat het luchtvervoer op alle routes of subroutes concurrentiedruk uitoefent, maar dat dit potentieel alleen geldt voor het eind-tot-eindvervoer. Bijgevolg wordt rekening gehouden met het economische belang van het eind-tot-eindvervoer. Bovendien blijkt uit de beoordeling uit concurrentieoogpunt dat andere vervoerswijzen over het algemeen niet substitueerbaar zijn met commercieel geëxploiteerde passagiersvervoersdiensten per spoor (zie punt 3.2.3.2).

([23]) Zie zaken AT.39678 — Deutsche Bahn I, en AT.39731 — Deutsche Bahn II, punt 33; M.5855 — DB/Arriva, punten 126-130.
([24]) Vertrouwelijke informatie.
([25]) Verzoek, punt 39.
([26]) AT.39678 — Deutsche Bahn I, en AT.39731 — Deutsche Bahn II, punt 33; M.2446 — Govia/Connex South Central, punt 13; M.5855 — DB/Arriva, punten 137-140, M.5557 — SNCF-P/CDPQ/KEOLIS/EFFIA, punten 32-36.
([27]) Zie M.6150 — Veolia Transport/Trenitalia/JV, punten 26-34; M.5655 — SNCF/LCR/Eurostar, punt 29, M.7011 SNCF/SNCB/Thalys, punten 66-69, M.4797 — Govia/West Midlands Passenger Rail Franchise, punt 12.

(43) Voor de beoordeling in het kader van dit besluit en onverminderd de toepassing van het mededingingsrecht is de Commissie van mening dat de relevante markt de markt voor commercieel geëxploiteerde passagiersvervoersdiensten per spoor is waar sprake is van concurrentie "op de markt". In het kader van dit besluit omvat deze markt ook langeafstandsdiensten voor passagiersvervoer per spoor die onder een openbaredienstverplichting worden geëxploiteerd. De Commissie laat in het midden of regionale passagiersvervoersdiensten per spoor die onder een openbaredienstverplichting worden geëxploiteerd, deel uitmaken van de relevante markt.

3.2.2. DEFINITIE VAN DE GEOGRAFISCHE MARKT

3.2.2.1. *Markt voor passagiersvervoersdiensten per spoor die worden aangeboden via openbaredienstverplichtingsopdrachten*

(44) In eerdere besluiten heeft de Commissie deze markt op nationaal niveau gedefinieerd ([28]).

(45) De door verzoeker voorgestelde marktdefinitie is in overeenstemming met de praktijk van de Commissie.

(46) De nationale mededingingsautoriteit is het ook eens met deze aanpak.

(47) Met het oog op de beoordeling in het kader van dit besluit en onverminderd de toepassing van het mededingingsrecht is de Commissie van mening dat het geografische toepassingsgebied van de markt voor passagiersvervoersdiensten per spoor die via openbaredienstverplichtingsopdrachten worden aangeboden, nationaal is.

3.2.2.2. *Markt voor commercieel geëxploiteerde passagiersvervoersdiensten per spoor*

(48) In haar eerdere besluitvormingspraktijk op het gebied van antitrust en fusies met betrekking tot het reizigersvervoer per spoor heeft de Commissie bij de analyse van de concurrentie op de markt de geografische markt gedefinieerd op het niveau van een volledig nationaal spoorwegnet ([29]), op het niveau van een route ([30]), of op het niveau van een punt-tot-puntreis tussen een oorsprong en een bestemming ([31]), afhankelijk van de specifieke kenmerken van elk geval en van het niveau waarop de concurrentievoorwaarden vergelijkbaar of voldoende homogeen zijn.

(49) Verzoeker stelt dat de markt is afgebakend op basis van het punt van oorsprong tot het punt van bestemming, aangezien de concurrentievoorwaarden aanzienlijk kunnen verschillen tussen dergelijke punt-tot-puntafbakeningen. Verzoeker stelt ook voor de marktdefinitie open te laten, aangezien de blootstelling aan concurrentie op een bredere basis moet worden beoordeeld omdat de kosten van de spoorwegexploitanten niet op een punt-tot-puntbasis, maar op een breder niveau worden vastgesteld. Gezien het zeer grote aantal punt-tot-puntmarkten en de onmogelijkheid om elk van deze markten te analyseren, stelt verzoeker voor om de vijf belangrijkste routes in Zweden te analyseren (d.w.z. Stockholm-Malmö(-Kopenhagen), Stockholm-Göteborg, Göteborg-Malmö, Stockholm-Sundsvall-Umeå en Stockholm-Karlstad(-Oslo)).

(50) [Vertrouwelijk].

(51) [Vertrouwelijk].

(52) [Vertrouwelijk].

(53) De Commissie merkt op dat er aanwijzingen zijn dat de markt voor commercieel geëxploiteerde passagiersvervoersdiensten per spoor in Zweden op nationaal niveau kan worden gedefinieerd. Ten eerste is het regelgevingskader (zoals de eisen om als spoorwegonderneming te exploiteren) landelijk van aard. Daarom zullen de concurrentievoorwaarden waarschijnlijk een zekere mate van homogeniteit op nationaal niveau hebben. Ten tweede concurreren sommige aanbieders (zoals verzoeker of Transdev) met elkaar op verschillende routes in Zweden en kunnen zij hun treinen waarschijnlijk op verschillende routes in Zweden inzetten. Ten derde moet rekening worden gehouden met de kenmerken die inherent zijn aan het spoorwegnet. Met name het bestaan van netwerkeffecten, dat wil zeggen het genereren van extra verkeer door de koppeling van verschillende routes, is ook een element dat wijst op het bestaan van een nationale markt.

([28]) Zaak M.5855 — DB/Arriva van 11.8.2010, punt 72.
([29]) Zaken COMP AT.39678 en AT.39731, punten 34 en 35; zaak M.5855, punten 159 en 160.
([30]) Zaak M.7011 — SNCF/SNCB/Thalys JV, punten 41-46.
([31]) Zaak M.7897 — Arriva/Rail Noth/Northern Francise, punten 19-23.

(54) Gelet op het voorgaande laat de Commissie voor de beoordeling in het kader van dit besluit, en onverminderd de toepassing van het mededingingsrecht, in het midden of het geografische toepassingsgebied van de markt voor commercieel geëxploiteerde passagiersvervoersdiensten per spoor nationaal is dan wel overeenkomt met elke route, aangezien de conclusie van de Commissie door geen van beide mogelijke geografische marktdefinities wordt beïnvloed.

(55) Een marktdefinitie op basis van punt-tot-puntvervoer is uitgesloten, aangezien het, zoals door verzoeker en de nationale mededingingsautoriteit ([32]) wordt uitgelegd, niet mogelijk zou zijn de concurrentiedruk te beoordelen voor elke individuele punt-tot-puntreis die potentieel kan worden gedefinieerd.

3.2.3. MARKTANALYSE

3.2.3.1. *Markt voor passagiersvervoersdiensten per spoor die worden aangeboden via openbaredienstverplichtingsopdrachten*

(56) Openbaredienstverplichtingsopdrachten kunnen worden gegund door middel van openbare aanbestedingen of door middel van onderhandse gunning. In het algemeen worden in Zweden openbaredienstverplichtingsopdrachten gegund na een aanbestedingsprocedure en vormen de onderhandse gunningen de uitzondering op die regel.

(57) Verzoeker brengt verslag uit over een lijst van openbaredienstverplichtingsopdrachten die sinds 2009 zijn gegund ([33]). Van de 20 genoemde opdrachten zijn er 3 onderhands gegund. Onderhands gegunde opdrachten vertegenwoordigen qua waarde slechts [vertrouwelijk] van alle openbaredienstverplichtingsopdrachten. De overige opdrachten zijn via een openbare aanbesteding gegund. Er kan worden vastgesteld dat Arriva, Transdev, Vy en MTR regelmatige inschrijvers zijn, samen met verzoeker. De meeste aanbestedingsprocedures hebben tussen 2 en 4 inschrijvers, en in de meeste gevallen is de winnaar niet de gevestigde exploitant.

(58) Van de 17 openbaredienstverplichtingsopdrachten die via een openbare aanbesteding werden aanbesteed, schreef verzoeker op 11 ervan in en won hij er 6 (succespercentage van 54 %). De prestaties van andere concurrenten laten de volgende ratio's zien (gunning/offerte): Arriva 4/7, Transdev 2/9, Keolis 0/4, Vy 3/8, MTR 1/2. Verzoeker lijkt een gemiddeld succespercentage te hebben.

(59) Wat de inkomsten betreft, heeft verzoeker [vertrouwelijk] van het totale aantal openbaredienstverplichtingsopdrachten behaald en [vertrouwelijk] wat de waarde betreft.

(60) Over het geheel genomen lijkt verzoeker een bescheiden aandeel te hebben in de openbaredienstverplichtingsopdrachten in Zweden [vertrouwelijk], waarbij de op één na en de op twee na grootste exploitanten een aandeel hebben van respectievelijk [vertrouwelijk] en [vertrouwelijk] ([34]). Marktaandelen zijn echter minder indicatief voor de aard van de concurrentie op markten die onderworpen zijn aan aanbestedingen of onderhandse gunningen.

(61) [Vertrouwelijk].

(62) [Vertrouwelijk]. Bovendien is bij 11 van de 16 aanbestede openbaredienstverplichtingsopdrachten na een aanbestedingsprocedure de exploitant gewijzigd. In de 15 aanbestedingen waarvoor gegevens over alle inschrijvers beschikbaar waren, werden in totaal 46 offertes ingediend.

(63) Van de drie gerapporteerde onderhands gegunde openbaredienstverplichtingsopdrachten lijken ze alle drie momenteel het voorwerp uit te maken van een openbare aanbestedingsprocedure, waarna ze aan nieuwe bedrijven zullen worden gegund en door hen zullen worden geëxploiteerd ([35]).

(64) [Vertrouwelijk].

(65) De nationale mededingingsautoriteit concludeert dat de markt voor openbaredienstverplichtingsopdrachten, "met uitzondering van onderhands gegunde opdrachten aan eigen ondernemingen", rechtstreeks blootstaat aan concurrentie in de zin van artikel 34 van Richtlijn 2014/25/EU ([36]).

([32]) Standpunt van de nationale mededingingsautoriteit, blz. 11.
([33]) Verzoek, afbeelding 6.
([34]) Verzoek, afbeelding 2.
([35]) Verzoek, punt 119.
([36]) Standpunt van de nationale mededingingsautoriteit, blz. 11, en bijlage 1 bij het standpunt van de nationale mededingingsautoriteit.

(66) Om in aanmerking te komen voor een aanbesteding voor een openbaredienstverplichtingsopdracht, moeten de spoorwegexploitanten concurrerende offertes indienen. Dit houdt in dat wanneer aan een contractant eenmaal een openbaredienstverplichtingsopdracht is gegund, zijn gedrag door zijn offerte is ingeperkt. Bijgevolg zullen de aanbestedingen voor de uitoefening van de activiteiten in het kader van de openbaredienstverplichtingsopdracht, zelfs zonder de verplichtingen die de gedetailleerde EU-aanbestedingsregels met zich meebrengen, op een transparante en niet-discriminerende manier worden uitgevoerd op basis van criteria die de exploitant van openbaredienstverplichtingen in staat stellen te bepalen welke oplossing in het algemeen economisch het voordeligst is.

(67) Voor de toepassing van dit besluit en onverminderd het mededingingsrecht of andere gebieden van het Unierecht, moeten de hierboven beschreven factoren worden beschouwd als een indicatie van de blootstelling aan concurrentie van het verlenen van passagiersvervoersdiensten per spoor die via een openbaredienstverplichting worden aangeboden.

3.2.3.2. ***Markt voor commercieel geëxploiteerde passagiersvervoersdiensten per spoor***

Nationaal niveau

(68) Op de totale markt, die zowel commercieel geëxploiteerde passagiersvervoersdiensten per spoor als passagiersvervoersdiensten per spoor in het kader van openbaredienstverplichtingsopdrachten omvat (met inbegrip van regionale en langeafstandsvervoersdiensten per spoor in het kader van een openbaredienstverplichting), had verzoeker in 2018 een marktaandeel van [vertrouwelijk], uitgedrukt in inkomsten. In datzelfde jaar was de volgende marktspeler [vertrouwelijk]. Het marktaandeel van verzoeker is een indicatie van aanzienlijke marktmacht.

(69) Op de markt voor commercieel geëxploiteerde passagiersdiensten per spoor (met inbegrip van langeafstands-, maar niet regionale, diensten voor passagiersvervoer per spoor die onder een openbaredienstverplichting worden geëxploiteerd) heeft verzoeker een aanzienlijk groter aandeel dan zijn concurrenten, dat de laatste drie gerapporteerde jaren (2016 tot en met 2018) vrij stabiel is gebleven. In 2018 had verzoeker [vertrouwelijk] in termen van inkomsten en [vertrouwelijk] in termen van passagierskilometers. Daarom zijn de marktaandelen van verzoeker op de markt voor commercieel geëxploiteerde passagiersvervoersdiensten per spoor ook indicatief voor een aanzienlijke marktmacht.

(70) De Commissie merkt ook op dat er belemmeringen bestaan voor de toegang tot de markt voor commercieel geëxploiteerde passagiersvervoersdiensten per spoor. Deze belemmeringen betreffen met name de noodzakelijke hoge investeringskosten en de daarmee samenhangende economische risico's voor de aanschaf van het rollend materieel, en technische en regelgevende eisen, zoals voor de homologatie van het rollend materieel in een land. [Vertrouwelijk]. Deze argumenten gelden voor de markt voor commercieel geëxploiteerde passagiersvervoersdiensten per spoor, ongeacht de geografische marktdefinitie.

(71) Wat de intermodale concurrentie betreft, kan, gezien de waargenomen verschillen in prijs en reistijd, niet worden geconcludeerd dat reizen per vliegtuig of per bus concurrentiedruk uitoefenen op commercieel geëxploiteerde passagiersvervoersdiensten per spoor, zoals blijkt uit de overwegingen 93, 102, 120, 126, 149, 168, 174, 189 en 195.

(72) Gezien de hierboven onderzochte factoren kan de Commissie niet concluderen dat het verlenen van commercieel geëxploiteerde passagiersvervoersdiensten per spoor op nationaal niveau in Zweden, ongeacht de wijze waarop de productmarkt is gedefinieerd, rechtstreeks blootstaat aan concurrentie in de zin van artikel 34, lid 1, van Richtlijn 2014/25/EU.

Routeniveau

(73) In de marktanalyse op het niveau van de routes (met de nadruk op elk van de bovengenoemde vijf routes) zal de Commissie eerst de concurrentiesituatie onderzoeken wanneer i) commercieel geëxploiteerde spoorwegdiensten worden verondersteld te concurreren met langeafstands- en regionale passagiersvervoersdiensten per spoor in het kader van een openbaredienstverplichting, en ii) commercieel geëxploiteerde spoorwegdiensten voor reizigers worden verondersteld te concurreren met de langeafstandsdiensten voor passagiersvervoer per spoor in het kader van een openbaredienstverplichting. Ten tweede zal ook worden onderzocht of en in hoeverre er op elk van de bovengenoemde routes sprake is van concurrentiedruk van andere vervoerswijzen.

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

(74) [Vertrouwelijk].

(75) **A.** Indien wordt aangenomen dat commercieel geëxploiteerde passagiersvervoersdiensten per spoor concurreren met langeafstands- en regionale spoorwegdiensten in het kader van een openbaredienstverplichting, is de situatie zoals beschreven in de volgende overwegingen.

(76) Op deze route heeft verzoeker een concurrent (die een commerciële eind-tot-eindtrein exploiteert), Snälltåget (Transdev), die in 2009 de markt heeft betreden. Regionale diensten voor openbaredienstverplichtingen exploiteren verschillende subroutes.

(77) Transdev heeft 2 treinritten per dag, terwijl verzoeker 15 treinritten per dag heeft (plus de nachttrein, die echter onder een openbaredienstverplichtingsopdracht valt). De reistijd van Transdev ligt tussen 4 uur en 52 minuten en 5 uur, terwijl verzoeker een reistijd heeft van minder dan 4 uur en 33 minuten. De Commissie merkt verder op dat de prijzen van Transdev veel lager zijn dan die van verzoeker. Daarnaast rijdt Transdev niet helemaal tot Kopenhagen en is verzoeker momenteel de enige treinexploitant die van Stockholm naar Kopenhagen rijdt ([37]).

(78) De marktaandelen van verzoeker zijn indicatief voor een aanzienlijke marktmacht op deze route. [Vertrouwelijk].

(79) [Vertrouwelijk].

(80) [Vertrouwelijk].

(81) [Vertrouwelijk].

(82) [Vertrouwelijk].

(83) [Vertrouwelijk].

(84) [Vertrouwelijk].

(85) [Vertrouwelijk].

(86) [Vertrouwelijk].

(87) Verzoeker en de nationale mededingingsautoriteit geven aan dat FlixTrain in het voorjaar van 2020 van plan was de route Stockholm-Malmö te betreden met twee ritten per dag met commercieel geëxploiteerde treinen in het lagekostensegment. De Commissie merkt echter op dat FlixTrain tot op heden geen treinen op deze route lijkt te exploiteren. Bovendien is het, gezien de context van de COVID-19-pandemie, hoogst onzeker of de potentiële concurrentiedreiging van FlixTrain in de nabije toekomst werkelijkheid zal worden.

(88) **B.** Indien wordt aangenomen dat commercieel geëxploiteerde passagiersvervoersdiensten per spoor alleen concurreren met langeafstandsdiensten voor passagiersvervoer per spoor in het kader van een openbaredienstverplichting, merkt de Commissie op dat verzoeker slechts één concurrent heeft — Transdev, die commerciële diensten aanbiedt. Er zijn geen langeafstandsconcurrenten in het kader van een openbaredienstverplichting op deze route. Verzoeker geniet dus een nog sterkere marktpositie [vertrouwelijk].

(89) De nationale mededingingsautoriteit concludeert in haar standpunt dat "hoewel de concurrentiedruk op de betrokken route van dien aard is dat verzoeker niet in staat is volledig onafhankelijk op te treden in zijn tariefpraktijk, deze naar de mening van de mededingingsautoriteit niet sterk genoeg is om te concluderen dat de route rechtstreeks aan concurrentie blootstaat" ([38]).

(90) In het licht van de hierboven onderzochte factoren en indien alleen het passagiersvervoer in aanmerking wordt genomen, kan de Commissie in geen enkele mogelijke productmarktconfiguratie concluderen dat het aanbieden van commercieel geëxploiteerde treinen op de route Stockholm-Malmö(-Kopenhagen) blootstaat aan concurrentie.

([37]) Standpunt van de nationale mededingingsautoriteit, punt 3 op blz. 13.
([38]) Standpunt van de nationale mededingingsautoriteit, blz. 14.

Intermodale concurrentie — Busreizen

(91) Verzoeker schat dat, wanneer bus- en spoorwegvervoersdiensten in aanmerking worden genomen, het intermodale marktaandeel voor busdiensten op deze route [vertrouwelijk] bedraagt.

(92) De Commissie merkt op dat de reistijd per bus minimaal 9 uur bedraagt (vergeleken met minder dan 5 uur per trein). FlixBus heeft twee (rechtstreekse) busritten per dag naar Malmö (en twee directe busritten per dag naar Kopenhagen) en de prijzen zijn tussen 10 % en 20 % goedkoper dan de prijzen van verzoeker (tweede klas).

(93) Gezien de verschillen in reistijd kan niet worden geconcludeerd dat het reizen per bus concurrentiedruk uitoefent op commercieel geëxploiteerde passagiersvervoersdiensten per spoor op deze route.

Intermodale concurrentie — Luchtvaart

(94) Drie luchtvaartmaatschappijen bieden rechtstreekse vluchten aan tussen de luchthavens van Stockholm Arlanda (ARL) en Bromma (BRM) en de luchthavens in de regio Öresund: Kopenhagen (CPH) en Malmö (MMX).

(95) De luchthaven van Arlanda ligt op 40 km van het centrum van Stockholm.

(96) De reistijd per vliegtuig is 1 uur en 10 minuten (naar Kopenhagen) en 1 uur (naar Malmö), vergeleken met een reistijd per trein van 4 uur en 38 minuten (naar Kopenhagen) en 4 uur en 22 minuten (naar Malmö).

(97) Scandinavian Airlines System (SAS) heeft 8 rechtstreekse vluchten naar Malmö (ARN-MMX) en 15 vluchten per dag naar Kopenhagen: (ARN-CPH).

(98) Norwegian Air Shuttle ASA (Noors) heeft 6 vluchten per dag naar Kopenhagen (ARN- CPH).

(99) BRA Sverige AB (BRA) heeft 13 vluchten per dag naar Malmö (BMA-MMX).

(100) [Vertrouwelijk].

(101) De Commissie heeft een analyse uitgevoerd van de werkelijke ticketprijzen voor reizen per trein en per vliegtuig op deze route, en heeft de door verzoeker verstrekte informatie geanalyseerd. De prijzen van de vliegtickets zijn bijna dubbel zo hoog als die van de treintickets voor STO-MMX en STO-CPH, voor eerste en tweede klas, met uitzondering van Norvegian en enkel voor STO-CPH.

(102) Gezien de geconstateerde verschillen in reistijd en ticketprijzen kan de Commissie niet concluderen dat vliegreizen concurrentiedruk uitoefenen op commercieel geëxploiteerde passagiersvervoersdiensten per spoor op deze route.

Conclusies

(103) Gezien de hierboven onderzochte factoren, en zelfs rekening houdend met de intermodale concurrentie, kan de Commissie niet concluderen dat het verlenen van commercieel geëxploiteerde spoorwegdiensten op de route Stockholm-Malmö(-Kopenhagen) rechtstreeks blootstaat aan concurrentie.

3.2.3.2.2. **Stockholm-Göteborg**

(104) [Vertrouwelijk].

(105) **A.** Indien wordt aangenomen dat commercieel geëxploiteerde spoorwegdiensten concurreren met langeafstands- en regionale diensten voor passagiersvervoer per spoor in het kader van een openbaredienstverplichting, is de situatie zoals beschreven in de volgende overwegingen.

(106) De commerciële exploitanten op deze route zijn verzoeker en MTR (eind-tot-eindtrein). AB Galia (Blå Tåget) heeft de commerciële activiteiten op deze route in 2019 stopgezet. Regionale diensten voor openbaredienstverplichtingen exploiteren verschillende subroutes.

(107) MTR heeft 8 (hogesnelheids)ritten per dag, verzoeker heeft 18 (hogesnelheids)ritten per dag en er zijn nog eens 7 ritten per dag met regionale treinen op grond van openbaredienstverplichtingen.

(108) De reistijden van de hogesnelheidstreinen van verzoeker en MTR zijn vergelijkbaar (respectievelijk 3 uur en 5 minuten en 3 uur en 20 minuten), terwijl de regionale treinen van verzoeker een reistijd hebben van ongeveer 4 uur en 50 minuten. De ticketprijzen zijn vergelijkbaar, waarbij MTR over het algemeen iets lagere prijzen heeft voor zowel eersteklas- als tweedeklastickets.

(109) De marktaandelen van verzoeker zijn indicatief voor een aanzienlijke marktmacht. [Vertrouwelijk].

(110) [Vertrouwelijk].

(111) [Vertrouwelijk].

(112) [Vertrouwelijk].

(113) [Vertrouwelijk].

(114) De nationale mededingingsautoriteit somt nog twee andere factoren op, die volgens haar tot de conclusie hebben geleid dat de activiteit van verzoeker op deze route aan concurrentie blootstaat: de toekomstige start van de FlixTrain en de druk van het luchtverkeer ([39]).

(115) De Commissie begrijpt dat aan FlixTrain voor deze route slots zijn toegewezen voor drie treinritten per dag vanaf het voorjaar van 2020. De Commissie merkt echter op dat FlixTrain tot op heden geen treinen op deze route lijkt te exploiteren. Bovendien is het, gezien de context van de COVID-19-pandemie, hoogst onzeker of de potentiële concurrentiedreiging van FlixTrain in de nabije toekomst werkelijkheid zal worden.

(116) **B.** Indien wordt aangenomen dat commercieel geëxploiteerde passagiersvervoersdiensten per spoor alleen concurreren met langeafstandsdiensten voor passagiersvervoer per spoor in het kader van een openbaredienstverplichting, merkt de Commissie op dat de situatie sterk vergelijkbaar is met die welke in overweging 109 wordt beschreven, aangezien andere regionale diensten voor openbaredienstverplichtingen goed zijn voor minder dan [vertrouwelijk] in termen van inkomsten en reizigerskilometers.

(117) In het licht van de hierboven onderzochte factoren en indien alleen het passagiersvervoer per spoor in aanmerking wordt genomen, kan de Commissie in geen enkele mogelijke productmarktconfiguratie concluderen dat het verlenen van commercieel geëxploiteerde spoorwegdiensten op de route Stockholm-Göteborg aan concurrentie is blootgesteld.

Intermodale concurrentie — Busreizen

(118) Verzoeker schat dat wanneer vervoersdiensten per bus en per spoor in aanmerking worden genomen, het totale intermodale marktaandeel voor busdiensten op deze route [vertrouwelijk] bedraagt.

(119) De Commissie merkt op dat de reistijd per bus minimaal 6 uur en 30 minuten bedraagt (in vergelijking met 3 uur en 20 minuten per trein). FlixBus heeft zes (rechtstreekse) busritten per dag naar Göteborg en de prijzen zijn meer dan 30 % goedkoper dan de prijzen van tweedeklastickets van verzoeker.

(120) Gezien het bovenstaande kan, ondanks de prijsverschillen, op grond van de verschillen in reistijd niet worden geconcludeerd dat busreizen concurrentiedruk uitoefenen op commercieel geëxploiteerde passagiersvervoersdiensten per spoor.

Intermodale concurrentie — Vliegreizen

(121) Drie luchtvaartmaatschappijen bieden vluchten aan tussen de luchthavens van Stockholm, Arlanda en Bromma, en de luchthaven van Göteborg (GOT).

(122) SAS heeft 12 vluchten per dag (ARN-GOT), Norwegian heeft 1 of 2 vluchten per dag (ARN-GOT) en BRA heeft 12 vluchten per dag (BMA-GOT).

(123) Volgens de nationale mededingingsautoriteit moet het luchtvervoer worden beschouwd als een druk van bovenaf in het premiumsegment, aangezien de reistijd van stadscentrum tot stadscentrum dezelfde is, wat een belangrijke factor is voor zakenreizigers.

([39]) Standpunt van de nationale mededingingsautoriteit, blz. 15.

(124) De reistijd met een rechtstreekse vlucht bedraagt één uur, ten opzichte van drie uur reistijd per trein.

(125) De Commissie heeft een analyse uitgevoerd van de werkelijke ticketprijzen van een reis per trein en een reis per vliegtuig voor deze route, en heeft de door verzoeker verstrekte informatie geanalyseerd. De prijzen van vliegtickets zijn twee keer zo hoog als die van treintickets in eerste en tweede klas, met uitzondering van Norwegian voor tweedeklastickets, waar de prijsverschillen minder groot zijn.

(126) Gezien de geconstateerde prijsverschillen kan niet worden geconcludeerd dat luchtvervoer concurrentiedruk uitoefent op commercieel geëxploiteerde passagiersvervoersdiensten per spoor op deze route.

Conclusies

(127) Gezien de hierboven onderzochte factoren, en zelfs rekening houdend met de intermodale concurrentie, kan de Commissie niet concluderen dat het verlenen van commercieel geëxploiteerde spoorwegdiensten op de route Stockholm-Göteborg rechtstreeks blootstaat aan concurrentie.

3.2.3.2.3. **Göteborg-Malmö**

(128) [Vertrouwelijk]

(129) **A.** Indien wordt aangenomen dat commercieel geëxploiteerde spoorwegdiensten concurreren met langeafstands- en regionale diensten voor passagiersvervoer per spoor in het kader van een openbaredienstverplichting, is de situatie zoals beschreven in de volgende overwegingen.

(130) Verzoeker heeft momenteel zeven ritten per dag (commerciële eind-tot-eindtrein) met hogesnelheidstreinen. Transdev, dat Öresundståg exploiteert op basis van een langeafstandsopdracht in het kader van een openbaredienstverplichting, biedt 11 treinritten per dag aan. De reistijd voor de hogesnelheidstrein van verzoeker is 2 uur en 30 minuten, terwijl de trein van Transdev een reistijd van 3 uur en 10 minuten heeft.

(131) Vanaf december 2020 neemt verzoeker echter de langeafstandsopdracht in het kader van een openbaredienstverplichting voor Öresundståg over en zal verzoeker na de gunning van de respectieve openbaredienstverplichtingsopdracht voor de periode 2020-2030 alle eind-tot-eindtreinen op deze route exploiteren. De huidige openbaredienstverplichtingsopdracht met Transdev loopt begin december 2020 af.

(132) Wat de prijzen betreft, merkt de Commissie op dat verzoeker, ondanks de gemiddeld kortere reistijden, lagere prijzen heeft dan Transdev (in het kader van de openbaredienstverplichtingsopdracht), zowel voor eerste- als voor tweedeklastickets.

(133) De derde concurrent op deze route is Arriva (Pågatåg), die binnen de zuidelijke Skåne-regio alleen exploiteert op grond van een regionale openbaredienstverplichtingsopdracht.

(134) [Vertrouwelijk].

(135) [Vertrouwelijk].

(136) [Vertrouwelijk].

(137) Vanaf december 2020, wanneer verzoeker zijn activiteiten in het kader van de openbaredienstverplichtingsopdracht op deze route zal aanvangen, zal de situatie waarschijnlijk veranderen, wat zal leiden tot de consolidatie van zijn marktpositie. [Vertrouwelijk].

(138) De nationale mededingingsautoriteit geeft aan dat het weliswaar betwistbaar is dat Transdev echte concurrentiedruk uitoefent op het premiumsegment voor eind-tot-eindreizen, maar dat SAS vluchten tussen Göteborg en Kopenhagen aanbiedt die gevolgen zouden moeten hebben voor de prijsstelling van verzoeker. De nationale mededingingsautoriteit concludeerde dat de activiteit op deze route rechtstreeks blootstaat aan concurrentie ([40]).

([40]) Standpunt van de nationale mededingingsautoriteit, blz. 15.

(139) **B.** Indien wordt aangenomen dat commercieel geëxploiteerde passagiersvervoersdiensten per spoor alleen concurreren met langeafstandsspoorwegdiensten in het kader van een openbaredienstverplichting, merkt de Commissie op dat verzoeker slechts één concurrent heeft, Transdev, die diensten aanbiedt in het kader van een langeafstandsopdracht in het kader van een openbaredienstverplichting (Öresundståg) [vertrouwelijk].

(140) In het licht van de hierboven onderzochte factoren en indien alleen het passagiersvervoer per spoor in aanmerking wordt genomen, is de Commissie van mening dat, in elke mogelijke productmarktconfiguratie, het verlenen van commercieel geëxploiteerde spoorwegdiensten op de route Göteborg-Malmö momenteel kan worden geacht rechtstreeks bloot te staan aan concurrentie. De situatie zou echter opnieuw moeten worden beoordeeld zodra verzoeker het Öresundståg-treinnet gaat exploiteren.

Intermodale concurrentie — Busreizen

(141) Verzoeker schat dat, wanneer bus- en spoorwegvervoersdiensten in aanmerking worden genomen, het totale intermodale marktaandeel voor busdiensten op deze route [vertrouwelijk] bedraagt.

(142) De Commissie merkt op dat de reistijd per bus 3 uur en 5 minuten en 3 uur en 30 minuten bedraagt, in tegenstelling tot 2 uur en 30 minuten per trein van verzoeker. FlixBus heeft vier (rechtstreekse) busritten per dag naar Malmö en de prijzen zijn minstens 25 % lager dan die van verzoeker (tweedeklastickets).

(143) Gezien de bovengenoemde verschillen in reistijd en rekening houdend met het prijsverschil, kan niet worden uitgesloten dat het reizen per bus mogelijk concurrentiedruk uitoefent op commercieel geëxploiteerde passagiersvervoersdiensten per spoor op deze route. Deze vraag kan echter in het kader van dit besluit worden opengelaten, aangezien de conclusie van de Commissie over het concurrentieniveau op deze route niet verandert, ongeacht of het reizen per bus concurreert met het reizen per trein.

Intermodale concurrentie — Vliegreizen

(144) [Vertrouwelijk]. Een mogelijke verklaring is dat er geen rechtstreekse vluchten zijn van Göteborg naar Malmö. SAS heeft echter vijf rechtstreekse vluchten in het winterseizoen en zeven rechtstreekse vluchten in het zomerseizoen van Göteborg naar Kopenhagen.

(145) De reistijd per vliegtuig is 2 uur en 35 minuten (GOT-MMX), of 45 minuten (GOT-CPH). Er is geen rechtstreekse vlucht beschikbaar op de route GOT-MMX, waarvoor minstens één tussenstop in aanmerking wordt genomen.

(146) Volgens de nationale mededingingsautoriteit is het weliswaar niet duidelijk dat Öresundståg een reële concurrentiedruk uitoefent op het premiumsegment van verzoeker, maar het luchtvervoer van SAS moet wel van invloed zijn op zijn prijzen ([41]). De Commissie merkt echter op dat SAS geen rechtstreekse vlucht heeft tussen Göteborg en Malmö. Alle vluchten tussen Göteborg en Malmö hebben ten minste één tussenstop.

(147) [Vertrouwelijk].

(148) De Commissie heeft een analyse uitgevoerd van de werkelijke ticketprijzen per trein en per vliegtuig voor deze route, en heeft de door verzoeker verstrekte informatie geanalyseerd. Reizen per vliegtuig blijkt twee keer zo duur te zijn als reizen per trein, zowel in eerste als in tweede klas.

(149) Gezien de geconstateerde prijsverschillen kan de Commissie de conclusie dat vliegreizen op deze route concurrentiedruk uitoefenen op commercieel geëxploiteerde passagiersvervoersdiensten per spoor, niet onderschrijven.

Conclusie

(150) In het licht van de hierboven onderzochte factoren komt de Commissie tot de conclusie dat het aanbieden van commercieel geëxploiteerde passagiersvervoersdiensten per spoor op de route Göteborg-Malmö rechtstreeks blootstaat aan concurrentie. De situatie zou echter opnieuw moeten worden beoordeeld zodra verzoeker het Öresundståg-treinnet (dat momenteel door Transdev wordt geëxploiteerd in het kader van de openbaredienstverplichtingsopdracht) gaat exploiteren.

([41]) Standpunt van de nationale mededingingsautoriteit, blz. 15.

3.2.3.2.4. **Stockholm-Sundsvall-Umeå**

(151) [Vertrouwelijk].

(152) **A.** Indien wordt aangenomen dat commercieel geëxploiteerde spoorwegdiensten concurreren met langeafstands- en regionale diensten voor passagiersvervoer per spoor in het kader van een openbaredienstverplichting, is de situatie zoals beschreven in de volgende overwegingen.

(153) Deze route wordt momenteel alleen door verzoeker geëxploiteerd (commerciële eind-tot-eindtrein). Regionale diensten voor openbaredienstverplichtingen exploiteren verschillende subroutes.

(154) [Vertrouwelijk].

(155) [Vertrouwelijk].

(156) [Vertrouwelijk].

(157) [Vertrouwelijk].

(158) [Vertrouwelijk].

(159) [Vertrouwelijk].

(160) [Vertrouwelijk].

(161) De nationale mededingingsautoriteit concludeert dat de gehele route niet aan concurrentie blootstaat, maar gezien de concurrentiesituatie op de subroutes en het algemene economische belang daarvan in vergelijking met de gehele route, is verzoeker niet in staat om volledig onafhankelijk op te treden bij zijn prijszetting.

(162) [Vertrouwelijk].

(163) **B.** Indien wordt aangenomen dat commercieel geëxploiteerde passagiersvervoersdiensten per spoor alleen concurreren met langeafstandsdiensten voor passagiersvervoer per spoor in het kader van een openbaredienstverplichting, merkt de Commissie op dat verzoeker de enige exploitant van commerciële passagiersvervoersdiensten per spoor op deze route is en dat er geen concurrenten zijn die langeafstandsspoorwegdiensten in het kader van een openbaredienstverplichting op deze route aanbieden.

(164) In het licht van de hierboven onderzochte factoren, en indien alleen het passagiersvervoer per spoor in aanmerking wordt genomen, kan de Commissie in geen enkele mogelijke productmarktconfiguratie concluderen dat het verlenen van commercieel geëxploiteerde spoorwegdiensten op de route Stockholm-Sundsvall-Umeå aan concurrentie is blootgesteld.

Intermodale concurrentie — Busreizen

(165) De Commissie merkt op dat de (eind-tot-eind)reistijd per bus meer dan 10 uur bedraagt, vergeleken met 6 uur en 20 minuten per hogesnelheidstrein.

(166) [Vertrouwelijk].

(167) [Vertrouwelijk].

(168) Gezien de bovengenoemde verschillen in reistijd kan niet worden geconcludeerd dat het reizen per bus een concurrentiedruk uitoefent op commercieel geëxploiteerde passagiersvervoersdiensten per spoor op deze route.

Intermodale concurrentie — Vliegreizen

(169) De nationale mededingingsautoriteit geeft aan dat deze route te lang is en dat de reistijden te lang zijn om het treinverkeer te laten concurreren met het vliegverkeer ([42]).

([42]) Standpunt van de nationale mededingingsautoriteit, blz. 15.

(170) SAS verzorgt zes vluchten per dag (ARN-UME), Norwegian vijf vluchten per dag (ARN-UME) en BRA vijf vluchten per dag (BMA-UME).

(171) De Commissie heeft een analyse uitgevoerd van de werkelijke ticketprijzen voor reizen per trein, per vliegtuig en per bus voor deze route, en heeft de door verzoeker verstrekte informatie geanalyseerd.

(172) De reistijd per vliegtuig bedraagt een uur, terwijl de reistijd met de (hogesnelheids)trein minimaal 6 uur en 20 minuten bedraagt.

(173) De prijzen van vliegtickets tussen Stockholm en Umeå zijn duurder dan die van treintickets in eerste klas. Dit geldt ook voor tweedeklastickets, behalve voor Norwegian.

(174) Gezien de bovengenoemde verschillen in prijzen en reistijd, en gezien [vertrouwelijk], kan niet worden geconcludeerd dat vliegreizen concurrentiedruk uitoefenen op commercieel geëxploiteerde passagiersvervoersdiensten per spoor op deze route.

Conclusies

(175) Gezien de hierboven onderzochte factoren, en zelfs als rekening wordt gehouden met intermodale concurrentie, kan de Commissie niet concluderen dat het aanbieden van commercieel geëxploiteerde passagiersvervoersdiensten per spoor op de route Stockholm-Sundsvall-Umeå rechtstreeks blootstaat aan concurrentie.

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

(176) [Vertrouwelijk].

(177) **A.** Indien wordt aangenomen dat commercieel geëxploiteerde spoorwegdiensten concurreren met langeafstands- en regionale diensten voor passagiersvervoer per spoor in het kader van een openbaredienstverplichting, is de situatie zoals beschreven in de volgende overwegingen.

(178) De reistijd van Stockholm naar Karlstad is 2 uur en 30 minuten (met de hogesnelheidstrein), en van Stockholm naar Oslo minimaal 6 uur (met de intercitytrein). Verzoeker heeft acht rechtstreekse treinen per dag naar Karlstad en twee rechtstreekse treinen per dag naar Oslo.

(179) Deze route wordt momenteel uitsluitend door verzoeker geëxploiteerd (commerciële eind-tot-eindtrein van Stockholm naar Oslo). Tagab levert diensten in het kader van een openbaredienstverplichtingsopdracht tussen Stockholm en Karlstad.

(180) Verzoeker heeft volgens zijn marktaandelen een aanzienlijke marktmacht. [Vertrouwelijk].

(181) [Vertrouwelijk].

(182) [Vertrouwelijk].

(183) De nationale mededingingsautoriteit is van mening dat de route niet rechtstreeks aan concurrentie blootstaat ([43]). De nationale mededingingsautoriteit geeft echter aan dat zowel vlieg- als busreizen bepaalde "prijsdruk van bovenaf en van onderaf uitoefenen op dezelfde manier als voor de route Stockholm-Malmö".

(184) **B.** Indien wordt aangenomen dat commercieel geëxploiteerde passagiersvervoersdiensten per spoor alleen concurreren met langeafstandsdiensten voor passagiersvervoer per spoor in het kader van een openbaredienstverplichting, merkt de Commissie op dat verzoeker slechts één concurrent heeft — Tagab, die echter geen eind-tot-einddiensten aanbiedt. Verzoeker geniet dus een nog sterkere marktpositie [vertrouwelijk].

(185) In het licht van de hierboven onderzochte factoren en indien alleen het passagiersvervoer per spoor in aanmerking wordt genomen, kan de Commissie in geen enkele mogelijke productmarktconfiguratie concluderen dat het verlenen van commercieel geëxploiteerde passagiersvervoersdiensten per spoor op de route Stockholm-Karlstad (-Oslo) aan concurrentie is blootgesteld.

([43]) Standpunt van de nationale mededingingsautoriteit, blz. 17.

Intermodale concurrentie — Busreizen

(186) Verzoeker schat dat op de totale route Stockholm-Karlstad(-Oslo) de busdiensten goed zijn voor [vertrouwelijk] ([44]).

(187) De Commissie merkt op dat FlixBus drie busritten per dag van Stockholm naar Karlstad heeft, waarvan de reistijd 4 uur en 20 minuten bedraagt (in vergelijking met 3 uur en 50 minuten per trein) en de prijs de helft van de prijs van de treintickets in tweede klas lijkt te zijn.

(188) FlixBus heeft ook twee rechtstreekse busritten per dag van Stockholm naar Oslo, waarvan de reistijd 7 uur en 30 minuten bedraagt (in vergelijking met 6 uur per trein) en de prijzen ongeveer 30 % goedkoper zijn dan de treintickets in tweede klas.

(189) Gezien de bovengenoemde algemene verschillen in reistijd en kenmerken (zoals comfort) kan niet worden geconcludeerd dat het reizen per bus een concurrentiedruk uitoefent op commercieel geëxploiteerde passagiersvervoersdiensten per spoor op deze route.

Intermodale concurrentie — Vliegreizen

(190) Verzoeker stelt dat de concurrentie van het luchtvervoer sterk is op de eind-tot-eindroute.

(191) SAS heeft 14 vluchten per dag naar Oslo (OSL): ARN-OSL en Norwegian heeft zeven vluchten per dag: ARN-OSL. Er zijn geen vluchten van Stockholm naar Karlstad (KAR).

(192) De reistijd per vliegtuig bedraagt 1 uur en 10 minuten, terwijl de reistijd per trein 6 uur bedraagt.

(193) De Commissie heeft een analyse uitgevoerd van de werkelijke ticketprijzen voor reizen per trein en reizen per vliegtuig voor deze route, en heeft de door verzoeker verstrekte informatie geanalyseerd.

(194) Vliegtickets tussen Stockholm en Oslo zijn duurder dan treintickets in eerste klas. Dit geldt ook voor tweedeklastickets, maar de variaties zijn kleiner voor Norwegian voor tweedeklastickets.

(195) Gezien de geconstateerde verschillen in prijzen en reistijd kan niet worden geconcludeerd dat vliegreizen op deze route concurrentiedruk uitoefenen op commercieel geëxploiteerde passagiersvervoersdiensten per spoor.

Conclusies

(196) In het licht van de hierboven onderzochte factoren, en zelfs als rekening wordt gehouden met intermodale concurrentie, kan de Commissie niet concluderen dat het verlenen van commercieel geëxploiteerde spoorwegdiensten op de route Stockholm-Karlstad(-Oslo) rechtstreeks blootstaat aan concurrentie.

4. **CONCLUSIE**

4.1. *MARKT VOOR PASSAGIERSVERVOERSDIENSTEN PER SPOOR DIE WORDEN AANGEBODEN VIA OPENBAREDIENST-VERPLICHTINGSOPDRACHTEN*

(197) Voor de doeleinden van dit besluit en onverminderd de toepassing van het mededingingsrecht moeten de bevindingen van de in overwegingen 56 tot en met 67 vermelde marktanalyse worden beschouwd als een indicatie van blootstelling aan concurrentie in de zin van artikel 34 van Richtlijn 2014/25/EU van het verlenen van passagiersvervoersdiensten per spoor in het kader van een openbaredienstverplichting in Zweden. Aangezien aan de voorwaarden voor onbeperkte toegang tot de markt van artikel 34 van Richtlijn 2014/25/EU is voldaan, moet worden vastgesteld dat Richtlijn 2014/25/EU niet van toepassing is op opdrachten die bedoeld zijn om deze activiteit in Zweden te kunnen uitoefenen.

([44]) Verzoek, punt 176.

4.2. *MARKT VOOR COMMERCIEEL GEËXPLOITEERDE PASSAGIERSVERVOERSDIENSTEN PER SPOOR*

(198) In het licht van de analyse in punt 3.2.3.2 hierboven kan de Commissie voor geen enkele mogelijke marktconfiguratie concluderen dat het verlenen van commercieel geëxploiteerde spoorwegdiensten in Zweden rechtstreeks blootstaat aan concurrentie in de zin van artikel 34 van Richtlijn 2014/25/EU. Op nationaal niveau zijn de marktaandelen van verzoeker bij elke mogelijke marktconfiguratie indicatief voor een aanzienlijke marktmacht.

(199) Op het niveau van de routes is het verlenen van commercieel geëxploiteerde passagiersvervoersdiensten per spoor op vier van de vijf beoordeelde routes niet rechtstreeks blootgesteld aan concurrentie. Op deze routes heeft verzoeker marktaandelen [vertrouwelijk], wanneer wordt aangenomen dat commercieel geëxploiteerde spoorwegdiensten concurreren met langeafstands- en regionale spoorwegdiensten in het kader van een openbaredienstverplichting. De positie van verzoeker is zelfs nog sterker wanneer wordt aangenomen dat commercieel geëxploiteerde passagiersvervoersdiensten per spoor alleen concurreren met langeafstandsdiensten voor passagiersvervoer per spoor in het kader van een openbaredienstverplichting.

(200) Op slechts één route (Göteborg-Malmö) is het aanbieden van commercieel geëxploiteerde treinen rechtstreeks blootgesteld aan concurrentie [vertrouwelijk].

(201) [Vertrouwelijk].

(202) In het licht van bovenstaande overwegingen moeten voor de toepassing van dit besluit, en onverminderd de toepassing van het mededingingsrecht, de bevindingen van de in overwegingen 68 tot en met 196 genoemde marktanalyse worden beschouwd als een aanwijzing dat het verlenen van commercieel geëxploiteerde spoorwegdiensten in Zweden niet rechtstreeks blootstaat aan concurrentie in de zin van artikel 34 van Richtlijn 2014/25/EU. Bijgevolg moet worden geconcludeerd dat Richtlijn 2014/25/EU van toepassing blijft op opdrachten die bedoeld zijn om de uitoefening van die activiteit in Zweden mogelijk te maken.

Conclusie van de nationale mededingingsautoriteit

(203) Na haar beoordeling kwam de nationale mededingingsautoriteit tot de conclusie dat twee routes (namelijk Stockholm-Göteborg en Göteborg-Malmö) rechtstreeks blootstaan aan concurrentie. [Vertrouwelijk]. De nationale mededingingsautoriteit geeft ook aan dat de concurrentiedruk op de route Stockholm-Malmö(-Kopenhagen) naar verwachting zal toenemen als FlixTrain deze route gaat exploiteren, maar dat dit niet voldoende is om te concluderen dat deze route rechtstreeks blootstaat aan concurrentie. [Vertrouwelijk]. Wat de overige twee routes (Stockholm-Umeå en Stockholm-Oslo) betreft, concludeerde de nationale mededingingsautoriteit dat zij niet rechtstreeks blootstaan aan concurrentie, maar dat zij volgens de nationale mededingingsautoriteit wel onderhevig zijn aan een zekere concurrentiedruk die verzoeker belet volledig onafhankelijk op te treden in zijn prijsbeleid. [Vertrouwelijk].

(204) De nationale mededingingsautoriteit concludeerde dat de markt voor passagiersvervoer per spoor in Zweden, met inbegrip van de markt voor commercieel geëxploiteerde spoorwegdiensten (waarbij alle routes worden gecombineerd), en het verlenen van spoorwegdiensten in het kader van openbaredienstverplichtingsopdrachten moeten worden beschouwd als rechtstreeks blootgesteld aan concurrentie.

(205) De Commissie trekt deze conclusie niet: zoals hierboven is opgemerkt, komt de Commissie tot de conclusie dat alleen de route Göteborg-Malmö rechtstreeks blootstaat aan concurrentie. [Vertrouwelijk]. Voor de andere vier routes kon de Commissie om de hierboven uiteengezette redenen niet concluderen dat zij aan concurrentie blootstaan. Bijgevolg kon de Commissie, zelfs indien het mogelijk was conclusies te trekken over het concurrentieniveau op nationaal niveau op basis van het concurrentieniveau op de afzonderlijke geanalyseerde routes, om de in de overwegingen 198 tot en met 202 uiteengezette redenen niet dezelfde conclusie trekken als de nationale mededingingsautoriteit.

Overweging van de mogelijkheid om alleen voor bepaalde routes een vrijstelling te verlenen

(206) Op 4 mei 2020 heeft verzoeker aanvullende elementen overgelegd om uit te leggen waarom volgens hem een vrijstelling voor de openbaredienstverplichtingsmarkt en de drie commercieel geëxploiteerde routes Stockholm-Göteborg, Stockholm-Malmö en Malmö-Göteborg gerechtvaardigd zou zijn ([45]). Bovendien werd aangevoerd dat een vrijstelling ook voor de route Stockholm-Uppsala gerechtvaardigd zou zijn ([46]).

([45]) Indiening van verzoeker van 4 mei 2020, punt 4.
([46]) Indiening van verzoeker van 4 mei 2020, punt 4.

(207) [Vertrouwelijk]

(208) Verzoeker verklaarde dat, aangezien zijn "aankopen gezamenlijk betrekking hebben op routes waar SJ aanzienlijke concurrentie ondervindt en op routes waar SJ de enige spoorwegexploitant is, SJ betoogde dat de concurrentie ook op die routes waar SJ geen concurrentie ondervindt, zou gaan spelen" ([47]).

(209) [Vertrouwelijk].

(210) De Commissie is van mening dat zij, zelfs indien zij het eens zou zijn met de in overweging 209 beschreven benadering van verzoeker en de nationale mededingingsautoriteit [vertrouwelijk], niet tot de door verzoeker gevraagde conclusie had kunnen komen. In dit verband heeft de Commissie vastgesteld dat het aanbieden van commercieel geëxploiteerde treinen slechts op één route (namelijk Göteborg-Malmö) aan concurrentie blootstaat. Daarom is de Commissie van mening dat voor die route geen vrijstelling kan worden verleend [vertrouwelijk].

(211) Dit betekent dat het niet mogelijk is om alleen voor die route een vrijstelling te verlenen, omdat niet kan worden uitgesloten dat gezamenlijke aankopen die formeel voor die route zijn gebeurd en van de richtlijn zijn vrijgesteld, kunnen worden toegewezen aan de andere routes waar geen sprake is van rechtstreekse blootstelling aan concurrentie.

(212) In haar advies wees de nationale mededingingsautoriteit er uitdrukkelijk op dat "veel van de inputs en diensten die worden ingekocht, gemeenschappelijke kosten zijn" ([48]).

(213) [Vertrouwelijk].

(214) Op 4 juni 2020 heeft verzoeker nieuwe informatie ingediend om uit te leggen waarom volgens hem een vrijstelling voor een bepaalde plaats van herkomst (bijvoorbeeld Stockholm) naar een bepaalde plaats van bestemming (bijvoorbeeld Göteborg) op grond van de richtlijn mogelijk zou zijn.

(215) Verzoeker voerde aan dat de beoordeling om de toepasselijkheid van artikel 34 van Richtlijn 2014/25/EU vast te stellen, moet plaatsvinden met betrekking tot de activiteit en de geografische referentiemarkt, en dat in het onderhavige geval de referentiemarkten zich bevinden van een punt van oorsprong tot een punt van bestemming.

(216) In dezelfde brief stelt verzoeker dat "de methode die wordt gebruikt om te beoordelen of een individuele route rechtstreeks aan concurrentie blootstaat, dus precies dezelfde is als op nationaal niveau. In feite vormt de beoordeling van de concurrentie op het niveau van de individuele routes een bouwsteen voor de beoordeling van de concurrentie op nationaal niveau" ([49]).

(217) [Vertrouwelijk].

(218) Zoals in overweging 216 is opgemerkt, kan, aangezien de Commissie heeft vastgesteld dat slechts een [vertrouwelijk] van de vijf belangrijkste routes rechtstreeks aan concurrentie blootstaat, niet worden geconcludeerd dat op nationaal niveau een vrijstelling moet worden verleend.

(219) De Commissie herinnert er ook aan dat het doel van de concurrentieanalyse op grond van artikel 34 van Richtlijn 2014/25 is om de relevantie van de toepassing van de regels voor overheidsopdrachten vast te stellen, zoals uiteengezet in overweging 15. Het niveau van de concurrentie op een route als Göteborg-Malmö, die voor verzoeker [vertrouwelijk] is, kan niet worden verondersteld zijn aanbestedingen te beperken, aangezien de aanbestedingen op een gezamenlijke basis worden uitgeschreven. Bovendien heeft verzoeker geen enkel voorbeeld gegeven van een aanbesteding die alleen voor deze route is bedoeld.

(220) Ten slotte zou, indien de vrijstelling alleen voor de route Göteborg-Malmö zou worden verleend, onder de hierboven beschreven omstandigheden het risico groot zijn dat een groot deel van de aanbesteding die formeel voor die route is gedaan en die is vrijgesteld van de bepalingen van de richtlijn, daadwerkelijk zou kunnen worden gebruikt voor de andere routes waar geen rechtstreekse blootstelling aan concurrentie plaatsvindt.

([47]) Indiening van verzoeker van 4 mei 2020, punt 30.
([48]) Standpunt van de nationale mededingingsautoriteit, blz. 11.
([49]) Indiening van verzoeker van 4 juni 2020, punt 15.

(221) De Commissie merkt ook op dat de nationale mededingingsautoriteit evenmin een vrijstelling per route heeft voorgesteld.

Conclusie

(222) Voor de toepassing van dit besluit en onverminderd de toepassing van het mededingingsrecht moeten de bevindingen van de in de overwegingen 68 tot en met 221 genoemde marktanalyse worden beschouwd als een aanwijzing dat het verlenen van commercieel geëxploiteerde spoorwegdiensten niet blootstaat aan concurrentie in de zin van artikel 34 van Richtlijn 2014/25/EU. Bijgevolg moet worden vastgesteld dat Richtlijn 2014/25/EU van toepassing blijft op opdrachten die bedoeld zijn om de uitoefening van die activiteit in Zweden mogelijk te maken.

4.3. *SLOTOPMERKINGEN*

(223) Dit besluit is gebaseerd op de juridische en feitelijke situatie in de periode december 2019 tot en met juni 2020 en op de door verzoeker, het Zweedse vervoersagentschap en de nationale mededingingsautoriteit ingediende informatie en openbaar beschikbare informatie.

(224) Aangezien de diensten met betrekking tot de commercieel geëxploiteerde passagiersvervoersdiensten per spoor onderworpen moeten blijven aan Richtlijn 2014/25/EU, wordt eraan herinnerd dat overheidsopdrachten die betrekking hebben op verschillende activiteiten, moeten worden behandeld overeenkomstig artikel 6 van die richtlijn. Dit betekent dat wanneer een aanbestedende instantie "gemengde" aanbestedingen uitschrijft, dat wil zeggen aanbestedingen die worden gebruikt ter ondersteuning van de uitvoering van zowel activiteiten die zijn vrijgesteld van de toepassing van Richtlijn 2014/25/EU als activiteiten die niet zijn vrijgesteld van de toepassing van die richtlijn, er rekening moet worden gehouden met de activiteiten waarvoor de opdracht in de eerste plaats is bedoeld. In het geval van een dergelijke gemengde aanbesteding, waarbij het doel hoofdzakelijk is activiteiten te ondersteunen die niet zijn vrijgesteld, moeten de bepalingen van Richtlijn 2014/25/EU worden toegepast. Indien het objectief gezien onmogelijk is om vast te stellen voor welke activiteit de opdracht hoofdzakelijk bedoeld is, moet de opdracht worden gegund conform de in artikel 6, lid 3, van Richtlijn 2014/25/EU neergelegde regels,

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

Artikel 1

Richtlijn 2014/25/EU is niet van toepassing op opdrachten die door aanbestedende instanties worden gegund en die bedoeld zijn om activiteiten in verband met het verlenen van passagiersvervoersdiensten per spoor in het kader van een openbaredienstverplichtingsopdracht op het grondgebied van Zweden mogelijk te maken.

Artikel 2

Richtlijn 2014/25/EU blijft van toepassing op opdrachten die door aanbestedende instanties worden gegund en die bedoeld zijn om activiteiten in verband met het verlenen van commerciële passagiersvervoersdiensten per spoor op het grondgebied van Zweden mogelijk te maken.

Artikel 3

Dit besluit is gericht tot het Koninkrijk Zweden.

Gedaan te Brussel, 2 juli 2020.

Voor de Commissie
Thierry BRETON
Lid van de Commissie