ROZHODNUTIA

VYKONÁVACIE ROZHODNUTIE KOMISIE (EÚ) 2020/1193

z 2. júla 2020,

o uplatniteľnosti článku 34 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/25/EÚ na železničnú osobnú dopravu vo Švédsku

(Iba švédske znenie je autentické)

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na smernicu Európskeho parlamentu a Rady 2014/25/EÚ z 26. februára 2014 o obstarávaní vykonávanom subjektmi pôsobiacimi v odvetviach vodného hospodárstva, energetiky, dopravy a poštových služieb a o zrušení smernice 2004/17/ES ([1]), a najmä na jej článok 35 ods. 3,

po konzultácii s Poradným výborom pre verejné obstarávanie,

keďže:

1. SKUTKOVÉ OKOLNOSTI

1.1. *ŽIADOSŤ*

(1) Spoločnosť SJ AB (ďalej len „žiadateľ“) predložila 13. decembra 2019 Komisii žiadosť podľa článku 35 ods. 1 smernice 2014/25/EÚ (ďalej len „žiadosť“). Žiadosť je v súlade s článkom 1 ods. 1 vykonávacieho rozhodnutia Komisie (EÚ) 2016/1804 ([2]).

(2) Táto žiadosť sa týka železničnej osobnej dopravy vo Švédsku. Žiadosť sa vzťahuje najmä na železničnú osobnú dopravu, ktorá predstavuje činnosť súvisiacu s prevádzkou sietí v súlade s článkom 11 smernice 2014/25/EÚ, a nemá sa vzťahovať na obstarávanie zo strany regionálnych alebo vnútroštátnych orgánov verejnej dopravy alebo iných orgánov ([3]).

(3) Na základe kapitoly 3 oddielu 24 švédskeho zákona o verejnom obstarávaní v odvetví verejnoprospešných služieb ([4]) môžu obstarávatelia predložiť žiadosť podľa článku 34 smernice 2014/25/EÚ. Žiadateľ je obstarávateľom v súlade s článkom 4 ods. 2 smernice 2014/25/EÚ, ktorý vykonáva činnosť súvisiacu s prevádzkovaním sietí poskytujúcich službu verejnosti v oblasti železničnej dopravy v zmysle článku 11 uvedenej smernice.

(4) K žiadosti boli doložené aj odôvodnené a podložené stanoviská, ktoré prijali dva nezávislé vnútroštátne orgány zodpovedné za dotknuté činnosti – švédsky dopravný úrad a švédsky orgán na ochranu hospodárskej súťaže. Tieto stanoviská obsahujú podrobnú analýzu podmienok uplatniteľnosti článku 34 ods. 1 smernice 2014/25/EÚ na dotknuté činnosti v súlade s odsekmi 2 a 3 daného článku. V súlade s bodom 1 písm. b) prílohy IV k smernici 2014/25/EÚ, ak voľný prístup k trhu nemožno predpokladať na základe článku 34 ods. 3 prvého pododseku uvedenej smernice, Komisia na základe žiadosti prijme vykonávacie rozhodnutie do 130 pracovných dní. Pôvodná lehota uplynula 3. júla 2020 ([5]).

([1]) Ú. v. EÚ L 94, 28.2.2014, s. 243.

([2]) Vykonávacie rozhodnutie Komisie (EÚ) 2016/1804 z 10. októbra 2016 o podrobných pravidlách uplatňovania článkov 34 a 35 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/25/EÚ o obstarávaní vykonávanom subjektmi pôsobiacimi v odvetviach vodného hospodárstva, energetiky, dopravy a poštových služieb (Ú. v. EÚ L 275, 12.10.2016, s. 39).

([3]) Pozri žiadosť, bod 30.

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

([5]) Ú. v. EÚ C 53, 17.2.2020, s. 11.

(5) Komisia mala dva konferenčné hovory so zástupcami žiadateľa, a to 30. marca 2020 a 29. mája 2020, pričom žiadateľ predložil doplňujúce vyjadrenia 4. mája a 4. júna 2020.

1.2. *ŽIADATEĽ*

(6) Žiadateľ je verejný podnik v 100 % vlastníctve švédskeho štátu, ktorý bol vytvorený v roku 2001 ako jedna zo šiestich divízií vzniknutých rozdelením a korporatizáciou bývalej historickej železničnej spoločnosti Affärsverket Statens Järnvägar vlastnenej štátom. Žiadateľ pôsobí v odvetví železničnej osobnej dopravy.

(7) V roku 2018 vykázal 31,8 milióna ciest ([6]), z čoho vyplýva, že denne realizoval 1200 odchodov z 284 staníc ([7]). Pôsobí najmä vo Švédsku, ale prevádzkuje aj vlaky do Osla, Haldenu, Narviku a Kodane.

(8) Obchodný model žiadateľa stojí na dvoch pilieroch: poskytovanie komerčných služieb železničnej dopravy pod svojou vlastnou značkou a poskytovanie služieb železničnej dopravy obstaranej regionálnymi a vnútroštátnymi orgánmi verejnej dopravy pod vlastnou značkou alebo značkou obstarávateľa ([8]).

(9) Cestovanie vlakom je vo Švédsku na vzostupe v dôsledku rastu populácie, urbanizácie, deregulácie, internacionalizácie a zvýšenej informovanosti o životnom prostredí. V porovnaní s predchádzajúcim rokom stúpol v roku 2018 počet ciest o 2 % osobokilometrov ([9]).

2. **PRÁVNY RÁMEC**

(10) Smernica 2014/25/EÚ sa vzťahuje na zadávanie zákaziek na vykonávanie činností spojených s poskytovaním prístupu do sietí poskytujúcich službu verejnosti v oblasti železničnej dopravy, automatizovaných systémov, električkovej, trolejbusovej, autobusovej alebo lanovej dopravy alebo prevádzkovaním takýchto sietí, ak táto činnosť nie je vyňatá z jej rozsahu pôsobnosti v súlade s článkom 34 danej smernice.

(11) Podľa článku 34 smernice 2014/25/EÚ zákazky, ktorých cieľom je umožniť vykonávanie činnosti, na ktorú sa vzťahuje daná smernica, nepodliehajú uvedenej smernici, ak v členskom štáte, v ktorom sa vykonáva, je táto činnosť priamo vystavená hospodárskej súťaži na trhoch, na ktoré nie je obmedzený prístup. Priame vystavenie hospodárskej súťaži sa posudzuje na základe objektívnych kritérií so zreteľom na osobitné charakteristiky príslušného odvetvia ([10]). Toto posúdenie je však obmedzené uplatniteľnými krátkymi lehotami a tým, že sa musí zakladať na informáciách, ktoré má Komisia k dispozícii, a to buď už z dostupných zdrojov, alebo z informácií, ktoré sa získali v súvislosti so žiadosťou podľa článku 35, ktoré nie je možné doplniť časovo náročnejšími metódami, okrem iného najmä verejnými dotazníkmi určenými dotknutým hospodárskym subjektom ([11]).

(12) Prístup sa považuje za neobmedzený, ak členský štát vykonáva a uplatňuje príslušné právne predpisy Únie, ktorými sa otvára dané odvetvie alebo jeho časť. Tieto právne predpisy sú uvedené v prílohe III k smernici 2014/25/EÚ. Pre služby vnútroštátnej železničnej dopravy sa v prílohe neuvádzajú žiadne príslušné právne predpisy, ktoré by toto odvetvie liberalizovali. V dôsledku toho podľa článku 34 ods. 3 smernice 2014/25/EÚ voľný prístup na trh nie je možné predpokladať a musí sa preukázať *de facto* a *de jure*.

(13) Priame vystavenie hospodárskej súťaži by sa malo hodnotiť na základe rôznych ukazovateľov, z ktorých žiaden nie je sám osebe rozhodujúci. Pokiaľ ide o trh dotknutý týmto rozhodnutím, trhové podiely predstavujú jedno z kritérií, ktoré je potrebné zohľadniť, spolu s ďalšími kritériami, ako napríklad prekážky vstupu na trh alebo intermodálna ([12]) hospodárska súťaž.

([6]) Výročná správa žiadateľa za rok 2018, s. 4.
([7]) Výročná správa žiadateľa za rok 2018, s. 30.
([8]) Výročná správa žiadateľa za rok 2018, s. 22.
([9]) Výročná správa žiadateľa za rok 2018, s. 21.
([10]) Smernica 2014/25/EÚ, odôvodnenie 44.
([11]) Tamže.
([12]) Hospodárska súťaž zo strany inej ako železničnej dopravy, v tomto prípade najmä autobusovej a leteckej dopravy.

(14) Týmto rozhodnutím nie je dotknuté uplatňovanie pravidiel hospodárskej súťaže a iných oblastí práva Únie. Treba spomenúť najmä to, že kritériá a metódy používané na posúdenie priameho vystavenia hospodárskej súťaži podľa článku 34 smernice 2014/25/EÚ sa nemusia nevyhnutne zhodovať s kritériami a metódami používanými na vykonanie posúdenia podľa článku 101 alebo 102 Zmluvy o fungovaní Európskej únie alebo podľa nariadenia Rady (ES) č. 139/2004 ([13]), ako to potvrdil Všeobecný súd ([14]).

(15) Cieľom tohto rozhodnutia je určiť, či sú služby, na ktoré sa vzťahuje žiadosť, vystavené takej úrovni hospodárskej súťaže (na trhoch, na ktoré nie je obmedzený prístup podľa článku 34 smernice 2014/25/EÚ), ktorou sa zaručí, že aj v prípade neexistencie disciplíny vyplývajúcej z podrobných pravidiel obstarávania stanovených v smernici 2014/25/EÚ sa obstarávanie na účely vykonávania príslušných činností bude vykonávať transparentným, nediskriminačným spôsobom založeným na kritériách, ktoré umožnia nákupcom nájsť riešenie, ktoré bude celkovo ekonomicky najvýhodnejšie.

3. **POSÚDENIE**

3.1. *NEOBMEDZENÝ PRÍSTUP NA TRH*

(16) Prístup na trh sa považuje za neobmedzený, ak členský štát vykonáva a uplatňuje príslušné právne predpisy Únie, ktorými sa otvára dané odvetvie alebo jeho časť. Tieto právne predpisy sú uvedené v prílohe III k smernici 2014/25/EÚ. Pokiaľ ide o služby železničnej dopravy, v uvedenej prílohe sa uvádza smernica Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ ([15]) pre nákladnú železničnú dopravu a medzinárodnú osobnú železničnú dopravu, neuvádza sa tu však žiadny záznam pre vnútroštátnu osobnú dopravu. V dôsledku toho je nutné preukázať voľný prístup na trh *de facto* a *de jure*.

(17) Smernicou Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/2370 ([16]) sa rozširuje liberalizácia železničného odvetvia na vnútroštátnu železničnú dopravu.

(18) Švédsko ešte úplne netransponovalo ([17]) smernicu (EÚ) 2016/2370 do svojho vnútroštátneho práva – zákona o železniciach ([18]).

(19) V januári 2019 Komisia zaslala Švédsku formálnu výzvu týkajúcu sa postupu v prípade nesplnenia povinnosti 2019/0087 z dôvodu čiastočnej transpozície smernice (EÚ) 2016/2370. Dňa 17. mája 2019 Švédsko oznámilo svoje 12. transpozičné opatrenie pre danú smernicu tvrdiac, že transpozíciu ukončilo. K 13. decembru 2019 (dátum prijatia žiadosti) a až do júna 2020 však tento prípad stále prebiehal.

(20) Vo svojom stanovisku ([19]) priloženom k žiadosti švédsky dopravný úrad skúmal, či je prístup na relevantný trh voľný *de facto* a *de jure* a usúdil, že ide o takýto prípad.

(21) Pokiaľ ide o voľný prístup na trh *de jure*, Švédsko rozšírilo svoje vnútroštátne ustanovenia, ktorými sa transponuje smernica 2012/34/EÚ tak, aby bol poskytnutý voľný prístup na trh aj pre vnútroštátnu železničnú osobnú dopravu. Na tento druh dopravných činností sa teda vzťahuje rozsah pôsobnosti švédskeho zákona o železniciach [2004:519].

(22) Ako v tejto súvislosti uvádza švédsky dopravný úrad, na základe zákona o železniciach musia manažéri infraštruktúry prideľovať kapacitu infraštruktúry železničným podnikom spôsobom, ktorý je nediskriminačný a neutrálny z hľadiska hospodárskej súťaže.

([13]) Nariadenie Rady (ES) č. 139/2004 z 20. januára 2004 o kontrole koncentrácií medzi podnikmi (Nariadenie ES o fúziách) (Ú. v. EÚ L 24, 29.1.2004, s. 1).

([14]) Rozsudok z 27. apríla 2016, Österreichische Post AG/Komisia, T-463/14, EU:T:2016:243, bod 28. Pozri aj smernicu 2014/25/EÚ, odôvodnenie 44.

([15]) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ z 21. novembra 2012, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor (Ú. v. EÚ L 343, 14.12.2012, s. 32).

([16]) Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2016/2370 zo 14. decembra 2016, ktorou sa mení smernica 2012/34/EÚ, pokiaľ ide o otvorenie trhu so službami vnútroštátnej železničnej osobnej dopravy a o správu železničnej infraštruktúry (Ú. v. EÚ L 352, 23.12.2016, s. 1).

([17]) Stanovisko vnútroštátneho orgánu na ochranu hospodárskej súťaže, s. 4.

([18]) Zákon o železniciach (2004:519).

([19]) Stanovisko švédskeho dopravného úradu, s. 2.

(23) Okrem toho zo zákona o železniciach (kapitola 6 oddiel 5) vyplýva, že podrobnosti o dostupnej infraštruktúre a informácie týkajúce sa prístupu k infraštruktúre, jej využívania a postupov a kritérií na prideľovanie kapacity infraštruktúry sa budú uverejňovať v podmienkach používania siete, v súlade s článkom 27 ods. 2 smernice 2012/34/EÚ.

(24) Je možné konštatovať, že podmienky voľného prístupu na trh *de jure* sú splnené.

(25) Pokiaľ ide o voľný prístup *de facto*, Komisia konštatuje, že konkurenti začali na švédsky železničný trh vstupovať postupne už od roku 1990. Dnes je okrem žiadateľa na domácom trhu železničnej osobnej dopravy aktívnych ďalších pätnásť rôznych spoločností.

(26) Na základe právnej analýzy príslušných vnútroštátnych právnych predpisov a stanoviska švédskeho dopravného úradu dospela Komisia k záveru, že hoci niektoré z obáv identifikovaných v rámci postupu v prípade nesplnenia povinnosti 2019/0087 naďalej pretrvávajú, a bez toho, aby bol tento postup v prípade nesplnenia povinnosti dotknutý, prístup k trhu na území Švédska možno na účely tohto rozhodnutia považovať za voľný *de jure* aj *de facto*.

3.2. *POSÚDENIE Z HĽADISKA HOSPODÁRSKEJ SÚŤAŽE*

3.2.1. VYMEDZENIE PRODUKTOVÉHO TRHU

(27) V rámci predchádzajúcej rozhodovacej praxe v prípadoch týkajúcich sa fúzií ([20]) Komisia dospela k názoru, že môže byť vhodné pristupovať k trhu služieb železničnej osobnej dopravy v rámci záväzku vyplývajúceho zo služieb vo verejnom záujme a trhu s komerčne prevádzkovanými službami železničnej osobnej dopravy ako k dvom samostatným trhom. Dôvodom tohto rozlišovania je skutočnosť, že dopravné služby prevádzkované na základe zmlúv o záväzku vyplývajúcom zo služieb vo verejnom záujme sú charakterizované hospodárskou súťažou o miesto na trhu, čiže železničné podniky súťažia o právo na poskytovanie dopravných služieb na danej trati, zatiaľ čo komerčné dopravné služby sú charakterizované hospodárskou súťažou v rámci trhu, čiže železničné spoločnosti súťažia o to, aby prilákali cestujúcich.

(28) Na účely tohto rozhodnutia sa traťou rozumejú všetky trasy medzi ľubovoľnými stanicami na danej trati (t. j. kombinácie medzi dvoma bodmi na tejto trati). Rovnako čiastkovou traťou sa rozumie časť trate, ktorá zahŕňa všetky trasy medzi stanicami na danej čiastkovej trati (t. j. všetky možné kombinácie medzi dvoma bodmi na danej čiastkovej trati). Cestou medzi konečnými stanicami sa rozumie trasa (medzi dvoma bodmi) medzi dvoma konečnými stanicami danej trate.

(29) Žiadateľ navrhuje rozlišovať medzi týmito dvoma trhmi, ako sa uvádza v odôvodnení 27.

(30) S daným rozlišovaním súhlasí aj švédsky vnútroštátny orgán na ochranu hospodárskej súťaže a švédsky dopravný úrad vo svojich stanoviskách k tejto žiadosti ([21]).

3.2.1.1. ***Služby železničnej osobnej dopravy na základe zmlúv o záväzku vyplývajúcom zo služieb vo verejnom záujme***

(31) Zmluvy o záväzku vyplývajúcom zo služieb vo verejnom záujme sa uzatvárajú na základe postupov obstarávania v súlade s hospodárskou súťažou alebo priamym zadaním, čo znamená, že obstarávateľ zadá uchádzačovi zákazku na prevádzkovanie služieb železničnej osobnej dopravy v určitej oblasti alebo na jednej alebo viacerých konkrétnych tratiach.

(32) Regionálne alebo medziregionálne zmluvy o záväzku vyplývajúcom zo služieb vo verejnom záujme sú obstarávané regionálnymi orgánmi verejnej dopravy, zatiaľ čo švédska dopravná správa riadi postup obstarávania pre dotované nočné vlaky premávajúce medzi Štokholmom a severným Švédskom.

(33) Švédsky dopravný úrad uvádza ([22]), že obstarávatelia poskytujú vlaky a zodpovedajú za ich údržbu.

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

([21]) Stanovisko vnútroštátneho orgánu na ochranu hospodárskej súťaže, s. 7 a stanovisko švédskeho dopravného úradu, s. 2.

([22]) Stanovisko švédskeho dopravného úradu, s. 5.

(34) Na účely posúdenia podľa tohto rozhodnutia a bez toho, aby bolo dotknuté uplatňovanie práva hospodárskej súťaže, sa Komisia domnieva, že prvým relevantným trhom je trh služieb železničnej osobnej dopravy v rámci záväzku vyplývajúceho zo služieb vo verejnom záujme, pri ktorom prebieha hospodárska súťaž „o miesto na trhu".

3.2.1.2. ***Komerčne prevádzkované služby železničnej osobnej dopravy***

(35) Žiadateľ tvrdí, že vo Švédsku môže komerčne prevádzkované služby železničnej osobnej dopravy ponúkať v princípe každý prevádzkovateľ a môžu sa vzťahovať na akúkoľvek trať.

(36) Žiadateľ tvrdí, že na komerčne prevádzkovaných tratiach čelí konkurencii prevádzkovateľov pôsobiaci v rámci záväzku vyplývajúceho zo služieb vo verejnom záujme.

(37) Podľa chápania Komisie však pri komerčne prevádzkovaných službách železničnej osobnej dopravy ide všeobecne o služby diaľkovej dopravy. Za týchto okolností je pravdepodobné, že prevádzkovatelia pôsobiaci v rámci záväzku vyplývajúceho zo služieb vo verejnom záujme, ktorí poskytujú služby diaľkovej železničnej osobnej dopravy, súťažia s komerčne prevádzkovanou železničnou osobnou dopravou v snahe prilákať cestujúcich. Dôvodom je, že na strane dopytu sú služby železničnej osobnej dopravy prevádzkované v rámci záväzku vyplývajúceho zo služieb vo verejnom záujme a komerčná železničná osobná doprava vzájomne nahraditeľné. Môže však byť menej zrejmé, že prevádzkovatelia, ktorí poskytujú služby železničnej osobnej dopravy v rámci záväzku vyplývajúceho zo služieb vo verejnom záujme, konkurujú komerčne prevádzkovaným službám železničnej osobnej dopravy. Komisia vo svojej rozhodovacej praxi dospela k názoru ([23]), že služby regionálnej (na krátke vzdialenosti) a diaľkovej železničnej osobnej dopravy predstavujú samostatné trhy, najmä vzhľadom na ich rôzne charakteristiky napríklad z hľadiska frekvencie a zastávok.

(38) [Dôverné] ([24]).

(39) V tomto prípade sa však Komisia domnieva, že vymedzenie trhu možno ponechať otvorené vzhľadom na to, že výsledok posúdenia je pri oboch scenároch rovnaký (t. j. či už sa komerčne prevádzkované služby železničnej dopravy považujú za rovnaký trh ako služby diaľkovej železničnej dopravy a regionálnej železničnej dopravy poskytované v rámci záväzku vyplývajúceho zo služieb vo verejnom záujme alebo či sa považujú za jeden trh iba so službami diaľkovej železničnej dopravy poskytovanými v rámci záväzku vyplývajúceho zo služieb vo verejnom záujme).

(40) V prípade komerčných služieb je však dôležité objasniť, či a do akej miery možno zohľadniť intermodálnu hospodársku súťaž. Žiadateľ tvrdí, že hospodárska súťaž medzi železničnými prevádzkovateľmi je dostatočná na stanovenie záveru, že komerčne prevádzkované služby železničnej osobnej dopravy sú priamo vystavené hospodárskej súťaži bez toho, aby bolo potrebné posudzovať intermodálnu hospodársku súťaž ([25]). V tomto prípade však presné vymedzenie trhu nemožno ponechať otvorené tak, ako to navrhuje žiadateľ, keďže pri niektorých tratiach trhový podiel žiadateľa indikuje výraznú trhovú silu (ak sa zohľadní iba železničná doprava), a tým aj schopnosť žiadateľa konať nezávisle od konkurencie.

(41) Pokiaľ ide o intermodálnu hospodársku súťaž, Komisia v minulosti skonštatovala ([26]), že ďalšie druhy dopravy predstavujú osobitné trhy. Ide však o čisto empirickú otázku a Komisia v ostatných prípadoch ponechala toto vymedzenie otvorené ([27]).

(42) Konkurenčný tlak iných spôsobov dopravy sa ďalej analyzuje na základe času cesty, cien, pohodlia a dostupnosti. Komisia všeobecne poznamenáva, že nemožno predpokladať, že letecká doprava vyvíja konkurenčný tlak na všetky trate alebo čiastkové trate, ale potenciálne iba na cesty medzi konečnými stanicami, preto sa zohľadní hospodársky význam týchto ciest. Z posúdenia z hľadiska hospodárskej súťaže navyše vyplýva, že ostatné spôsoby dopravy vo všeobecnosti nie sú nahraditeľné komerčne prevádzkovanou železničnou osobnou dopravou (pozri oddiel 3.2.3.2).

([23]) Pozri prípad AT.39678 – Deutsche Bahn I a AT.39731 – Deutsche Bahn II, bod 33; M.5855 – DB/Arriva, body 126 až 130.
([24]) Dôverné informácie.
([25]) Žiadosť, bod 39.
([26]) AT.39678 – Deutsche Bahn I a AT.39731 – Deutsche Bahn II, bod 33; M.2446 – Govia/Connex South Central, bod 13; M.5855 – DB/Arriva, body 137 až 140, M.5557 – SNCF-P/CDPQ/KEOLIS/EFFIA, body 32 až 36.
([27]) Pozri M.6150 – Veolia Transport/Trenitalia/JV, body 26 až 34; M.5655 – SNCF/LCR/Eurostar, bod 29, M.7011 –SNCF/SNCB/Thalys, body 66 až 69, M.4797 – Govia/West Midlands Passenger Rail Franchise, bod 12.

(43) Na účely posúdenia podľa tohto rozhodnutia a bez toho, aby bolo dotknuté uplatňovanie práva hospodárskej súťaže, sa Komisia domnieva, že relevantným trhom je trh komerčne prevádzkovaných služieb železničnej osobnej dopravy, na ktorom prebieha hospodárska súťaž „v rámci trhu“. Na účely tohto rozhodnutia tento trh zahŕňa služby diaľkovej železničnej osobnej dopravy prevádzkované v rámci záväzku vyplývajúceho zo služieb vo verejnom záujme. Komisia ponecháva otvorenú otázku, či sú služby regionálnej železničnej osobnej dopravy prevádzkované v rámci záväzku vyplývajúceho zo služieb vo verejnom záujme súčasťou príslušného trhu.

3.2.2. VYMEDZENIE GEOGRAFICKÉHO TRHU

3.2.2.1. ***Trh so službami železničnej osobnej dopravy ponúkanými na základe zmlúv o záväzku vyplývajúcom zo služieb vo verejnom záujme***

(44) Vo svojich minulých rozhodnutiach Komisia vymedzila ([28]) tento trh na vnútroštátnej úrovni.

(45) Vymedzenie trhu navrhované žiadateľom je v súlade s praxou Komisie.

(46) S týmto prístupom súhlasí aj vnútroštátny orgán na ochranu hospodárskej súťaže.

(47) Na účely posúdenia podľa tohto rozhodnutia a bez toho, aby bolo dotknuté uplatňovanie práva hospodárskej súťaže, sa Komisia domnieva, že geografický rozsah trhu so službami železničnej osobnej dopravy ponúkanými v rámci záväzku vyplývajúceho zo služieb vo verejnom záujme je vnútroštátny.

3.2.2.2. ***Trh s komerčne prevádzkovanými službami železničnej osobnej dopravy***

(48) V rámci svojej predchádzajúcej rozhodovacej praxe v antitrustových prípadoch a prípadoch týkajúcich sa fúzií v súvislosti so službami železničnej osobnej dopravy Komisia počas analýzy hospodárskej súťaže na trhu vymedzila geografický trh na úrovni celej vnútroštátnej železničnej siete ([29]), na úrovni trate ([30]) alebo na úrovni cesty medzi konečnými stanicami ([31]) v závislosti od špecifickosti každého prípadu a úrovne, na ktorej sú podmienky hospodárskej súťaže podobné alebo dostatočne homogénne.

(49) Žiadateľ uvádza, že trh je vymedzený na základe východiskového a cieľového bodu, keďže podmienky hospodárskej súťaže pre trate vymedzené jednotlivými bodmi sa môžu výrazne líšiť. Žiadateľ zároveň navrhuje nechať vymedzenie trhu otvorené, vzhľadom na to, že vystavenie hospodárskej súťaži je potrebné hodnotiť na širšom základe, keďže pri stanovovaní nákladov železničných prevádzkovateľov sa nevychádza z ciest medzi dvoma bodmi, ale zo širšej perspektívy. Vzhľadom na veľmi vysoký počet trhov vymedzených dvoma bodmi a nemožnosť analyzovať každý z týchto trhov žiadateľ navrhuje vykonať analýzu piatich najdôležitejších tratí vo Švédsku, t. j. Štokholm – Malmö (– Kodaň), Štokholm – Göteborg, Göteborg – Malmö, Štokholm – Sundsvall – Umeå a Štokholm – Karlstad (– Oslo).

(50) [Dôverné].

(51) [Dôverné].

(52) [Dôverné].

(53) Komisia konštatuje, že existujú náznaky, že trh komerčne prevádzkovaných služieb železničnej osobnej dopravy vo Švédsku možno vymedziť na vnútroštátnej úrovni. Po prvé, regulačný rámec (napríklad požiadavky, ktoré musia spĺňať železničné podniky) platí v rámci celej krajiny. Preto je pravdepodobné, že podmienky hospodárskej súťaže na vnútroštátnej úrovni budú do určitej miery homogénne. Po druhé, niektorí poskytovatelia (napríklad žiadateľ alebo spoločnosť Transdev) si navzájom konkurujú na rôznych tratiach v rámci Švédska a je pravdepodobné, že svoje vlaky môžu použiť na rôznych tratiach v rámci krajiny. Po tretie, je potrebné zohľadniť znaky charakteristické pre železničnú sieť. Najmä existencia sieťových účinkov, t. j. vytváranie ďalšej dopravy prepájaním rôznych tratí, predstavuje takisto prvok poukazujúci na existenciu celonárodného trhu.

([28]) Prípad M.5855 DB/Arriva z 11. 8. 2010, bod 72.
([29]) Prípady COMP AT.39678 a AT.39731, body 34 a 35; prípad M.5855, body 159 a 160.
([30]) Prípad M.7011 SNCF/SNCB/Thalys JV, body 41 až 46.
([31]) Prípad M.7897 Arriva Rail North/Northern Franchise, body 19 až 23.

(54) Komisia vzhľadom na vyššie uvedené skutočnosti na účely posúdenia podľa tohto rozhodnutia a bez toho, aby bolo dotknuté uplatňovanie práva hospodárskej súťaže, necháva otvorené rozhodnutie, či je geografický rozsah trhu s komerčne prevádzkovanými službami železničnej osobnej dopravy vnútroštátny alebo sa viaže na jednotlivé trate, keďže ani jedno z týchto dvoch možných vymedzení geografického trhu neovplyvňuje závery, ku ktorým Komisia dospela.

(55) Vymedzenie trhu na základe cestovania medzi dvoma bodmi sa vylučuje, keďže, ako vysvetľuje žiadateľ a vnútroštátny orgán na ochranu hospodárskej súťaže ([32]), by nebolo možné zhodnotiť konkurenčný tlak pre každú jednu cestu, ktorú možno potenciálne vymedziť dvoma bodmi.

3.2.3. ANALÝZA TRHU

3.2.3.1. *Trh so službami železničnej osobnej dopravy ponúkanými na základe zmlúv o záväzku vyplývajúcom zo služieb vo verejnom záujme*

(56) Zmluvy o záväzku vyplývajúcom zo služieb vo verejnom záujme sa uzatvárajú na základe verejných súťaží alebo sa zadávajú priamo. Vo Švédsku sa zmluvy o záväzku vyplývajúcom zo služieb vo verejnom záujme všeobecne uzatvárajú na základe postupu obstarávania a priame zadanie je skôr výnimkou.

(57) Žiadateľ poukazuje ([33]) na zoznam zmlúv o záväzku vyplývajúcom zo služieb vo verejnom záujme uzavretých od roku 2009. Z 20 uvedených zmlúv boli 3 zákazky zadané priamo. Zákazky zadané priamo predstavujú iba [dôverné] z celkovej hodnoty zmlúv o záväzku vyplývajúcom zo služieb vo verejnom záujme. Ostatné zmluvy sa uzatvárajú prostredníctvom verejnej súťaže. Možno pozorovať, že okrem žiadateľa sa súťaže pravidelne zúčastňujú spoločnosti Arriva, Transdev, Vy a MTR. Na väčšine postupov obstarávania sa zúčastňujú 2 až 4 uchádzači a vo väčšine prípadov víťazom nie je etablovaný prevádzkovateľ.

(58) Zo 17 verejných súťaží na zadanie zmluvy sa žiadateľ zúčastnil 11 a 6 z nich vyhral (miera úspešnosti 54 %). Výkon ostatných konkurentov je vyjadrený týmito pomermi (víťazstvá/ponuky): Arriva 4/7, Transdev 2/9, Keolis 0/4, Vy 3/8, MTR 1/2. Zdá sa, že úspech žiadateľa sa pohybuje v priemerných hodnotách.

(59) Z hľadiska výnosov žiadateľ získal [dôverné] z celkového počtu zmlúv o záväzku vyplývajúcom zo služieb vo verejnom záujme a [dôverné] z hľadiska hodnoty.

(60) Celkovo sa javí, že žiadateľ ([34]) má v rámci Švédska pomerne nízky podiel zmlúv o záväzku vyplývajúcom zo služieb vo verejnom záujme [dôverné], pričom druhý a tretí najväčší prevádzkovateľ majú podiely vo výške [dôverné] a [dôverné]. Trhové podiely sú však menej presné vo vyjadrovaní povahy hospodárskej súťaže na trhoch na základe postupov obstarávania alebo priameho zadania zákazky.

(61) [Dôverné].

(62) [Dôverné]. Okrem toho zo 16 obstarávaných zmlúv o záväzku vyplývajúcom zo služieb vo verejnom záujme došlo v 11 prípadoch na základe postupu obstarávania k zmene prevádzkovateľa. V rámci 15 výziev na predkladanie ponúk, pre ktoré boli dostupné údaje o všetkých uchádzačoch, bolo celkovo predložených 46 ponúk.

(63) Pokiaľ ide o tri zmluvy o záväzku vyplývajúcom zo služieb vo verejnom záujme, ktoré boli zadané priamo, zdá sa ([35]), že na všetky tri je momentálne vyhlásená verejná súťaž, na základe ktorej budú zadané novým spoločnostiam a tie začnú prevádzku.

(64) [Dôverné].

(65) Vnútroštátny orgán na ochranu hospodárskej súťaže dospel k záveru ([36]), že trh pre zmluvy o záväzku vyplývajúcom zo služieb vo verejnom záujme „s výnimkou zmlúv udeľovaných priamo vlastným spoločnostiam“ je priamo vystavený hospodárskej súťaži v zmysle článku 34 smernice 2014/25/EÚ.

([32]) Stanovisko vnútroštátneho orgánu na ochranu hospodárskej súťaže, s. 11.
([33]) Žiadosť, obrázok 6.
([34]) Žiadosť, obrázok 2.
([35]) Žiadosť, bod 119.
([36]) Stanovisko vnútroštátneho orgánu na ochranu hospodárskej súťaže, s. 11 a príloha 1 k tomuto stanovisku.

(66) Ak chcú železniční prevádzkovatelia uspieť v obstarávaní a získať zmluvu o záväzku vyplývajúcom zo služieb vo verejnom záujme, musia predložiť konkurencieschopné ponuky. To znamená, že keď dodávateľ získa zmluvu o záväzku vyplývajúcom zo služieb vo verejnom záujme, jeho správanie sa riadi jeho ponukou. V dôsledku toho sa obstarávanie na účely vykonávania činností podľa zmluvy o záväzku vyplývajúcom zo služieb vo verejnom záujme bude vykonávať transparentným, nediskriminačným spôsobom založeným na kritériách, ktoré umožnia prevádzkovateľovi nájsť riešenie, ktoré bude celkovo ekonomicky najvýhodnejšie, a to aj v prípade neexistencie disciplíny vyplývajúcej z podrobných pravidiel obstarávania EÚ.

(67) Na účely tohto rozhodnutia a bez toho, aby bolo dotknuté právo hospodárskej súťaže alebo iné oblasti práva Únie, by sa mali faktory opísané vyššie považovať za ukazovateľ vystavenia hospodárskej súťaži v prípade činnosti poskytovania služieb železničnej osobnej dopravy ponúkaných v rámci záväzku vyplývajúceho zo služieb vo verejnom záujme.

3.2.3.2. ***Trh s komerčne prevádzkovanými službami železničnej osobnej dopravy***

Vnútroštátna úroveň

(68) Na celkovom trhu, ktorý zahŕňa komerčne prevádzkované služby železničnej osobnej dopravy a služby železničnej osobnej dopravy prevádzkované na základe zmlúv o záväzku vyplývajúcom zo služieb vo verejnom záujme (vrátane služieb regionálnej a diaľkovej železničnej osobnej dopravy prevádzkovaných na základe týchto zmlúv) mal v roku 2018 žiadateľ z hľadiska výnosov trhový podiel [dôverné]. V rovnakom roku bol ďalším hráčom na trhu [dôverné]. Na základe trhového podielu žiadateľa možno predpokladať jeho výraznú trhovú silu.

(69) Na trhu s komerčne prevádzkovanými službami železničnej osobnej dopravy (vrátane služieb diaľkovej, ale nie regionálnej železničnej osobnej dopravy prevádzkovaných v rámci zmlúv o záväzku vyplývajúcom zo služieb vo verejnom záujme) má žiadateľ výrazne vyšší podiel ako jeho konkurenti, pričom tento podiel bol v posledných troch vykázaných rokoch (2016 až 2018) pomerne stabilný. V roku 2018 mal žiadateľ výnosy [dôverné] a [dôverné] najazdených osobokilometrov. Preto trhové podiely žiadateľa na trhu s komerčne prevádzkovanými službami železničnej osobnej dopravy svedčia o jeho výraznej trhovej sile.

(70) Komisia zároveň berie na vedomie existenciu prekážok vstupu na trh s komerčne prevádzkovanými službami železničnej osobnej dopravy. Tieto prekážky sa týkajú najmä potrebných vysokých investičných nákladov a hospodárskych rizík súvisiacich s nadobudnutím železničných vozidiel, ako aj technických a regulačných požiadaviek, ako je homologizácia železničných vozidiel v danej krajine. [Dôverné]. Tieto argumenty platia pre trh s komerčne prevádzkovanými službami železničnej osobnej dopravy bez ohľadu na vymedzenie geografického trhu.

(71) Pokiaľ ide o intermodálnu hospodársku súťaž, s ohľadom na pozorované rozdiely v cene a čase cesty nemožno dospieť k záveru, že letecká alebo autobusová doprava vyvíjajú konkurenčný tlak na komerčne prevádzkované služby železničnej osobnej dopravy, čo vyplýva aj z odôvodnení 93, 102, 120, 126, 149, 168, 174, 189 a 195 nižšie.

(72) Vzhľadom na faktory preskúmané vyššie Komisia nemôže vyvodiť záver, že je činnosť poskytovania komerčne prevádzkovaných služieb železničnej osobnej dopravy vo Švédsku na vnútroštátnej úrovni priamo vystavená hospodárskej súťaži v zmysle článku 34 ods. 1 smernice 2014/25/EÚ, bez ohľadu na to, ako je vymedzený produktový trh.

Úroveň trate

(73) V rámci analýzy trhu na úrovni trate (so zameraním na každú z piatich tratí uvedených vyššie) Komisia najprv preskúma stav hospodárskej súťaže, ak i) sa predpokladá, že komerčne prevádzkované služby železničnej dopravy konkurujú službám diaľkovej a regionálnej železničnej osobnej dopravy poskytovaným v rámci záväzku vyplývajúceho zo služieb vo verejnom záujme, a ii) existuje predpoklad, že komerčne prevádzkované služby železničnej osobnej dopravy konkurujú službám diaľkovej železničnej dopravy poskytovaným v rámci záväzku vyplývajúceho zo služieb vo verejnom záujme. Následne sa zároveň preskúma, či a do akej miery existuje konkurenčný tlak ostatných spôsobov dopravy na vyššie spomenuté trate.

3.2.3.2.1. **Štokholm – Malmö (– Kodaň)**

(74) [Dôverné].

(75) **A**. Za predpokladu, že komerčne prevádzkované služby železničnej osobnej dopravy konkurujú službám diaľkovej a regionálnej železničnej dopravy poskytovanými v rámci záväzku vyplývajúceho zo služieb vo verejnom záujme, stav hospodárskej súťaže je opísaný v týchto odôvodneniach.

(76) Na tejto trati má žiadateľ jedného konkurenta (ktorý prevádzkuje komerčný vlak medzi konečnými stanicami), spoločnosť Snälltåget (Transdev), ktorá na trh vstúpila v roku 2009. Služby regionálnej dopravy v rámci záväzku vyplývajúceho zo služieb vo verejnom záujme sú prevádzkované na rôznych čiastkových tratiach.

(77) Spoločnosť Transdev má dva odchody denne v porovnaní so žiadateľom, ktorý má denne 15 odchodov (a k tomu ešte nočný vlak, ktorý je však prevádzkovaný na základe zmluvy o záväzku vyplývajúcom zo služieb vo verejnom záujme). Čas cesty v prípade spoločnosti Transdev je 4 hod. 52 minút až 5 hod., zatiaľ čo čas cesty žiadateľa je menej ako 4 hod. 33 minút. Komisia zároveň konštatuje, že ceny spoločnosti Transdev sú v porovnaní s cenami žiadateľa oveľa nižšie. Okrem toho vlaky spoločnosti Transdev nepremávajú až do Kodane, takže žiadateľ je momentálne jediným prevádzkovateľom vlakov, ktorý premáva zo Štokholmu do Kodane ([37]).

(78) Trhové podiely žiadateľa svedčia o jeho výraznej trhovej sile na tejto trati. [Dôverné].

(79) [Dôverné].

(80) [Dôverné].

(81) [Dôverné].

(82) [Dôverné].

(83) [Dôverné].

(84) [Dôverné].

(85) [Dôverné].

(86) [Dôverné].

(87) Žiadateľ a vnútroštátny orgán na ochranu hospodárskej súťaže uvádzajú, že na jar 2020 mala na trh v rámci nízkonákladovej dopravy na trati Štokholm – Malmö vstúpiť spoločnosť FlixTrain s dvoma komerčne prevádzkovanými vlakmi denne. Komisia však konštatuje, že do dnešného dňa sa nezdá, že by spoločnosť FlixTrain prevádzkovala vlaky na tejto trati. Okrem toho je vzhľadom na pandémiu ochorenia COVID-19 veľmi neisté, či sa potenciálna konkurenčná hrozba zo strany spoločnosti FlixTrain v blízkom čase zrealizuje.

(88) **B**. Za predpokladu, že komerčne prevádzkované služby železničnej osobnej dopravy konkurujú iba službám diaľkovej železničnej osobnej dopravy poskytovaným v rámci záväzku vyplývajúceho zo služieb vo verejnom záujme, Komisia konštatuje, že žiadateľ má iba jedného konkurenta – spoločnosť Transdev, ktorá poskytuje komerčné dopravné služby. Na tejto trati sa nevyskytujú žiadni konkurenti pôsobiaci v rámci záväzku vyplývajúceho zo služieb vo verejnom záujme. Žiadateľ má teda ešte silnejšie postavenie na trhu [dôverné].

(89) Vnútroštátny orgán na ochranu hospodárskej súťaže vo svojom stanovisku dochádza k záveru, že „hoci konkurenčný tlak na danej trati je taký, že žiadateľ nemôže pri stanovovaní cien konať úplne nezávisle, nie je dostatočne silný na to, aby orgán na ochranu hospodárskej súťaže mohol vo svojom stanovisku vyvodiť záver, že je trať priamo vystavená hospodárskej súťaži“ ([38]).

(90) Vzhľadom na faktory preskúmané vyššie a v prípade, že sa zohľadní iba osobná doprava, Komisia v žiadnej z možných konfigurácií produktového trhu nemôže vyvodiť záver, že činnosť poskytovania komerčne prevádzkovaných vlakov na trati Štokholm – Malmö (– Kodaň) je vystavená hospodárskej súťaži.

([37]) Stanovisko vnútroštátneho orgánu na ochranu hospodárskej súťaže, bod 3 na s. 13.

([38]) Stanovisko vnútroštátneho orgánu na ochranu hospodárskej súťaže, s. 14.

Intermodálna hospodárska súťaž – autobusová doprava

(91) Žiadateľ odhaduje, že ak sa vezmú do úvahy autobusové a železničné dopravné služby, intermodálny trhový podiel služieb autobusovej dopravy na tejto trati je [dôverné].

(92) Komisia konštatuje, že čas cesty autobusom je aspoň 9 hodín (v porovnaní s vlakom, v prípade ktorého cesta trvá menej ako 5 hodín). Spoločnosť FlixBus má denne dva (priame) odchody do Malmö (a dva priame odchody denne do Kodane), pričom jej ceny sú o 10 až 20 % nižšie ako ceny žiadateľa (v druhej triede).

(93) Vzhľadom na rozdiel v čase cesty nemožno vyvodiť záver, že cestovanie autobusom vyvíja na tejto trati konkurenčný tlak na komerčne prevádzkované služby železničnej osobnej dopravy.

Intermodálna hospodárska súťaž – letecká doprava

(94) Tri letecké spoločnosti ponúkajú priame lety medzi štokholmskými letiskami Arlanda (ARL) a Bromma (BRM) a letiskami v regióne Öresund, v mestách Kodaň (CPH) a Malmö (MMX).

(95) Letisko Arlanda sa nachádza 40 km od centra Štokholmu.

(96) Dĺžka letu je 1 hod. 10 minút (do Kodane) a 1 hod. (do Malmö), v porovnaní s časom cesty vlakom, ktorá trvá 4 hod. 38 minút (do Kodane) a 4 hod. 22 minút (do Malmö).

(97) Spoločnosť Scandinavian Airlines System (SAS) má osem priamych letov do Malmö (ARN – MMX) a 15 odletov denne do Kodane: (ARN-CPH).

(98) Spoločnosť Norwegian Air Shuttle ASA (Norwegian) má denne šesť odletov do Kodane (ARN – CPH).

(99) Spoločnosť BRA Sverige AB (BRA) má denne 13 letov do Malmö (BMA – MMX).

(100) [Dôverné].

(101) Komisia vykonala analýzu skutočných cien lístkov na cestu vlakom a lietadlom na tejto trase a analýzu príslušných informácií, ktoré jej poskytol žiadateľ. Ceny leteniek na trase STO – MMX a STO – CPH sú v porovnaní s cenou vlakového lístka takmer dvojnásobne vyššie, pokiaľ ide o prvú aj druhú triedu, iba s výnimkou spoločnosti Norwegian na trase STO – CPH.

(102) Vzhľadom na pozorované rozdiely v čase cesty a cene lístkov Komisia nemôže vyvodiť záver, že letecká doprava vyvíja konkurenčný tlak na komerčne prevádzkované služby železničnej osobnej dopravy na tejto trati.

Závery

(103) Vzhľadom na faktory preskúmané vyššie Komisia nemôže vyvodiť záver, že činnosť poskytovania komerčne prevádzkovaných služieb železničnej dopravy na trati Štokholm – Malmö (– Kodaň) je priamo vystavená hospodárskej súťaži, a to ani pri zohľadnení intermodálnej hospodárskej súťaže.

3.2.3.2.2. **Štokholm – Göteborg**

(104) [Dôverné].

(105) **A.** Za predpokladu, že komerčne prevádzkované služby železničnej dopravy konkurujú službám diaľkovej a regionálnej železničnej osobnej dopravy poskytovaným v rámci záväzku vyplývajúceho zo služieb vo verejnom záujme, stav hospodárskej súťaže je opísaný v týchto odôvodneniach.

(106) Komerčnými prevádzkovateľmi na tejto trati sú žiadateľ a spoločnosť MTR (vlak medzi konečnými stanicami). Spoločnosť AB Galia (Blå Tåget) prerušila komerčnú prevádzku na danej trati v roku 2019. Služby regionálnej dopravy v rámci záväzku vyplývajúceho zo služieb vo verejnom záujme sú prevádzkované na rôznych čiastkových tratiach.

(107) Spoločnosť MTR má denne osem odchodov (vysokorýchlostných) vlakov, zatiaľ čo žiadateľ má denne 18 odchodov (vysokorýchlostných) vlakov a ďalších sedem odchodov regionálnych vlakov v rámci záväzku vyplývajúceho zo služieb vo verejnom záujme.

(108) Časy cesty vysokorýchlostných vlakov žiadateľa a spoločnosti MTR sú porovnateľné (3 hod. 5 minút a 3 hod. 20 minút), pričom čas cesty regionálnych vlakov žiadateľa je okolo 4 hod. 50 minút. Ceny lístkov sú porovnateľné, pričom spoločnosť MTR má o niečo nižšie ceny lístkov do prvej aj druhej triedy.

(109) Trhové podiely žiadateľa svedčia o jeho výraznej trhovej sile. [Dôverné].

(110) [Dôverné].

(111) [Dôverné].

(112) [Dôverné].

(113) [Dôverné].

(114) Vnútroštátny orgán na ochranu hospodárskej súťaže uvádza ([39]) dva ďalšie faktory, ktoré podľa jeho názoru vedú k záveru, že činnosť žiadateľa na tejto trati je vystavená hospodárskej súťaži: budúce spustenie prevádzky spoločnosti FlixTrain a tlak zo strany leteckej dopravy.

(115) Komisia chápe, že spoločnosť FlixTrain získala na tejto trati prevádzkové intervaly na tri odchody denne s nástupom od jari 2020. Komisia však konštatuje, že do dnešného dňa sa nezdá, že by spoločnosť FlixTrain prevádzkovala vlaky na tejto trati. Okrem toho je vzhľadom na pandémiu ochorenia COVID-19 veľmi neisté, či sa potenciálna konkurenčná hrozba zo strany spoločnosti FlixTrain v blízkom čase zrealizuje.

(116) **B.** Za predpokladu, že komerčne prevádzkované služby železničnej osobnej dopravy konkurujú iba službám diaľkovej železničnej osobnej dopravy poskytovaným v rámci záväzku vyplývajúceho zo služieb vo verejnom záujme, Komisia konštatuje, že situácia je tu veľmi podobná tej, ktorá je opísaná v odôvodnení 109, keďže ďalšie služby regionálnej dopravy v rámci záväzku vyplývajúceho zo služieb vo verejnom záujme predstavujú z hľadiska výnosov a osobokilometrov menej ako [dôverné].

(117) Vzhľadom na faktory preskúmané vyššie a v prípade, že sa zohľadní iba železničná osobná doprava, Komisia v žiadnej z možných konfigurácií produktového trhu nemôže vyvodiť záver, že činnosť poskytovania komerčne prevádzkovaných služieb železničnej dopravy na trati Štokholm – Göteborg je vystavená hospodárskej súťaži.

Intermodálna hospodárska súťaž – autobusová doprava

(118) Žiadateľ odhaduje, že ak sa vezmú do úvahy autobusové a železničné dopravné služby, celkový intermodálny trhový podiel služieb autobusovej dopravy na tejto trati je [dôverné].

(119) Komisia konštatuje, že čas cesty autobusom je aspoň 6 hod. 30 minút (v porovnaní s vlakom, v prípade ktorého cesta trvá 3 hod. 20 minút). Spoločnosť FlixBus má denne šesť (priamych) odchodov do Göteborgu a jej ceny sú o viac než 30 % nižšie ako ceny lístkov žiadateľa do druhej triedy.

(120) S ohľadom na vyššie uvedené skutočnosti a napriek rozdielu v cenách nemožno vzhľadom na rozdiel v čase cesty vyvodiť záver, že cesta autobusom vyvíja konkurenčný tlak na komerčne prevádzkované služby železničnej osobnej dopravy.

Intermodálna hospodárska súťaž – letecká doprava

(121) Lety medzi štokholmskými letiskami Arlanda a Bromma a letiskom v Göteborgu (GOT) ponúkajú tri letecké spoločnosti.

(122) Spoločnosť SAS má denne 12 odletov (ARN – GOT), spoločnosť Norwegian jeden alebo dva odlety (ARN – GOT) a spoločnosť BRA 12 odletov (BMA – GOT).

(123) Podľa vnútroštátneho orgánu na ochranu hospodárskej súťaže by sa mala letecká doprava považovať za zdroj tlaku zhora v prémiovom segmente, keďže čas cesty z centra jedného mesta do centra druhého je rovnaký, čo je pre pracovníkov na služobných cestách dôležitý faktor.

([39]) Stanovisko vnútroštátneho orgánu na ochranu hospodárskej súťaže, s. 15.

(124) Čas priameho letu je jedna hodina, zatiaľ čo cesta vlakom trvá tri hodiny.

(125) Komisia vykonala analýzu skutočných cien lístkov na cestu vlakom a lietadlom na tejto trase a analýzu príslušných informácií, ktoré jej poskytol žiadateľ. Ceny leteniek sú v porovnaní s cenou vlakového lístka dvojnásobne vyššie, pokiaľ ide o prvú aj druhú triedu, s výnimkou leteniek spoločnosti Norwegian do druhej triedy, pri ktorých je cenový rozdiel nižší.

(126) Vzhľadom na pozorované rozdiely v cenách nemožno vyvodiť záver, že letecká doprava vyvíja na tejto trati konkurenčný tlak na komerčne prevádzkované služby železničnej osobnej dopravy.

Závery

(127) Vzhľadom na faktory preskúmané vyššie Komisia nemôže vyvodiť záver, že činnosť poskytovania komerčne prevádzkovaných služieb železničnej dopravy na trati Štokholm-Göteborg je priamo vystavená hospodárskej súťaži, a to ani pri zohľadnení intermodálnej hospodárskej súťaže.

3.2.3.2.3. **Göteborg – Malmö**

(128) [Dôverné].

(129) **A**. Za predpokladu, že komerčne prevádzkované služby železničnej dopravy konkurujú službám diaľkovej a regionálnej železničnej osobnej dopravy poskytovaným v rámci záväzku vyplývajúceho zo služieb vo verejnom záujme, stav hospodárskej súťaže je opísaný v týchto odôvodneniach.

(130) Žiadateľ má v súčasnosti sedem odchodov vysokorýchlostných vlakov denne (komerčné vlaky medzi konečnými stanicami). Spoločnosť Transdev, ktorá prevádzkuje diaľkovú sieť Öresundståg na základe zmluvy o záväzku vyplývajúcom zo služieb vo verejnom záujme, má denne 11 odchodov. Čas cesty vysokorýchlostným vlakom žiadateľa je 2 hod. 30 minút, zatiaľ čo vlakom spoločnosti Transdev trvá cesta 3 hod. 10 minút.

(131) Od decembra 2020 však žiadateľ prevezme zmluvu na diaľkovú dopravu v sieti Öresundståg v rámci záväzku vyplývajúceho zo služieb vo verejnom záujme a bude prevádzkovať všetky vlaky medzi konečnými stanicami na tejto trati na základe zákazky zadanej v rámci záväzku vyplývajúceho zo služieb vo verejnom záujme na obdobie 2020 až 2030. Platnosť aktuálnej zmluvy o záväzku vyplývajúcom zo služieb vo verejnom záujme so spoločnosťou Transdev končí na začiatku decembra 2020.

(132) Z hľadiska ceny Komisia konštatuje, že napriek priemerným kratším časom cesty má žiadateľ nižšie ceny lístkov do prvej aj druhej triedy ako spoločnosť Transdev (pôsobiaca na základe zmluvy o záväzku vyplývajúcom zo služieb vo verejnom záujme).

(133) Tretím konkurentom na tejto trati je spoločnosť Arriva (Pågatåg), ktorá pôsobí v južnom regióne Skåne iba na základe regionálnej zmluvy o záväzku vyplývajúcom zo služieb vo verejnom záujme.

(134) [Dôverné].

(135) [Dôverné].

(136) [Dôverné].

(137) Je pravdepodobné, že od decembra 2020, keď žiadateľ začne na tejto trati s prevádzkou na základe zmluvy o záväzku vyplývajúcom zo služieb vo verejnom záujme, sa táto situácia zmení a dôjde ku konsolidácii jeho postavenia na trhu. [Dôverné].

(138) Vnútroštátny orgán na ochranu hospodárskej súťaže uvádza, že hoci je diskutabilné, či spoločnosť Transdev vyvíja skutočný konkurenčný tlak na prémiový segment ciest medzi konečnými stanicami, spoločnosť SAS ponúka lety medzi Göteborgom a Kodaňou, čo by malo ovplyvňovať ceny žiadateľa. Vnútroštátny orgán na ochranu hospodárskej súťaže dospel k záveru ([40]), že činnosť v rámci tejto trate je priamo vystavená hospodárskej súťaži.

([40]) Stanovisko vnútroštátneho orgánu na ochranu hospodárskej súťaže, s. 15.

(139) **B.** Za predpokladu, že komerčne prevádzkované služby železničnej osobnej dopravy konkurujú iba službám diaľkovej železničnej dopravy poskytovaným v rámci záväzku vyplývajúceho zo služieb vo verejnom záujme, Komisia konštatuje, že žiadateľ má iba jedného konkurenta – spoločnosť Transdev, ktorá poskytuje služby na základe zmluvy na diaľkovú dopravu v rámci záväzku vyplývajúceho zo služieb vo verejnom záujme (Öresundståg) [dôverné].

(140) Vzhľadom na faktory preskúmané vyššie a v prípade, že sa zohľadní iba železničná osobná doprava, sa Komisia v každej možnej konfigurácii produktového trhu domnieva, že činnosť poskytovania komerčne prevádzkovaných služieb železničnej dopravy na trati Göteborg – Malmö možno aktuálne považovať za priamo vystavenú hospodárskej súťaži. Túto situáciu však bude potrebné znova zhodnotiť po tom, ako žiadateľ začne prevádzkovať železničnú sieť Öresundståg.

Intermodálna hospodárska súťaž – autobusová doprava

(141) Žiadateľ odhaduje, že ak sa vezmú do úvahy autobusové a železničné dopravné služby, celkový intermodálny trhový podiel služieb autobusovej dopravy na tejto trati je [dôverné].

(142) Komisia konštatuje, že čas cesty autobusom je 3 hod. 5 minút a 3 hod. 30 minút v porovnaní s vlakom žiadateľa, ktorému cesta trvá 2 hod. 30 minút. Spoločnosť FlixBus má denne štyri (priame) odchody do Malmö a jej ceny sú aspoň o 25 % nižšie ako ceny žiadateľa (lístky do druhej triedy).

(143) Vzhľadom na vyššie uvedený rozdiel v čase cesty a na rozdiel v cene nemožno vylúčiť, že cestovanie autobusom môže vyvíjať na tejto trati konkurenčný tlak na komerčne prevádzkované služby železničnej osobnej dopravy. Túto otázku však možno na účely tohto rozhodnutia ponechať otvorenú, keďže bez ohľadu na to, či autobusová doprava predstavuje konkurenciu pre vlakovú dopravu, sa záver Komisie o úrovni hospodárskej súťaže na tejto trati nezmení.

Intermodálna hospodárska súťaž – letecká doprava

(144) [Dôverné]. Jedným z možných vysvetlení je, že neexistujú priame lety z Göteborgu do Malmö. Spoločnosť SAS však má päť priamych letov v zimnej sezóne a sedem priamych letov v letnej sezóne z Göteborgu do Kodane.

(145) Čas letu je 2 hod. 35 minút (GOT – MMX) alebo 45 minút (GOT – CPH). Na trase GOT – MMX nie sú dostupné žiadne priame lety, takže sa tu ráta aspoň s jedným medzipristátím.

(146) Podľa ([41]) vnútroštátneho orgánu na ochranu hospodárskej súťaže síce nie je jasné, či sieť Öresundståg vyvíja skutočný konkurenčný tlak na prémiový segment žiadateľa, ale letecká doprava spoločnosti SAS by mala ovplyvňovať jeho ceny. Komisia však poznamenáva, že spoločnosť SAS nemá žiadne priame lety medzi Göteborgom a Malmö. Všetky lety medzi Göteborgom a Malmö zahŕňajú aspoň jedno medzipristátie.

(147) [Dôverné].

(148) Komisia vykonala analýzu skutočných cien lístkov na cestu vlakom a lietadlom na tejto trase a analýzu príslušných informácií, ktoré jej poskytol žiadateľ. Zdá sa, že cesta lietadlom je dvakrát drahšia ako cesta vlakom, pokiaľ ide o prvú aj druhú triedu.

(149) Vzhľadom na pozorované rozdiely v cenách Komisia nemôže podporiť záver, že letecká doprava vyvíja na tejto trati konkurenčný tlak na komerčne prevádzkované služby železničnej osobnej dopravy.

Záver

(150) Vzhľadom na faktory preskúmané vyššie Komisia dospela k záveru, že činnosť poskytovania komerčne prevádzkovaných služieb železničnej osobnej dopravy na trati Göteborg – Malmö je priamo vystavená hospodárskej súťaži. Túto situáciu však bude potrebné znova zhodnotiť po tom, ako žiadateľ začne prevádzkovať železničnú sieť Öresundståg (ktorú aktuálne prevádzkuje spoločnosť Transdev na základe zmluvy o záväzku vyplývajúcom zo služieb vo verejnom záujme).

([41]) Stanovisko vnútroštátneho orgánu na ochranu hospodárskej súťaže, s. 15.

3.2.3.2.4. **Štokholm – Sundsvall – Umeå**

(151) [Dôverné].

(152) **A**. Za predpokladu, že komerčne prevádzkované služby železničnej dopravy konkurujú službám diaľkovej a regionálnej železničnej osobnej dopravy poskytovaným v rámci záväzku vyplývajúceho zo služieb vo verejnom záujme, stav hospodárskej súťaže je opísaný v týchto odôvodneniach.

(153) Túto trať aktuálne prevádzkuje iba žiadateľ (komerčný vlak medzi konečnými stanicami). Služby regionálnej dopravy v rámci záväzku vyplývajúceho zo služieb vo verejnom záujme sú prevádzkované na rôznych čiastkových tratiach.

(154) [Dôverné].

(155) [Dôverné].

(156) [Dôverné].

(157) [Dôverné].

(158) [Dôverné].

(159) [Dôverné].

(160) [Dôverné].

(161) Vnútroštátny orgán na ochranu hospodárskej súťaže dospel k záveru, že celá trať nie je vystavená hospodárskej súťaži, ale vzhľadom na stav hospodárskej súťaže na čiastkových tratiach a ich celkový hospodársky význam pre celú trať žiadateľ nemôže pri stanovovaní cien konať úplne nezávisle.

(162) [Dôverné].

(163) **B.** Za predpokladu, že komerčne prevádzkované služby železničnej osobnej dopravy konkurujú iba službám diaľkovej železničnej osobnej dopravy poskytovaným v rámci záväzku vyplývajúceho zo služieb vo verejnom záujme, Komisia konštatuje, že žiadateľ je na tejto trati jediným prevádzkovateľom komerčných služieb železničnej osobnej dopravy a nemá tu žiadnych konkurentov poskytujúcich služby diaľkovej železničnej dopravy na základe zmluvy o záväzku vyplývajúcom zo služieb vo verejnom záujme.

(164) Vzhľadom na faktory preskúmané vyššie a v prípade, že sa zohľadní iba železničná osobná doprava, Komisia v žiadnej z možných konfigurácií produktového trhu nemôže vyvodiť záver, že činnosť poskytovania komerčne prevádzkovaných služieb železničnej dopravy na trati Štokholm – Sundsvall – Umeå je vystavená hospodárskej súťaži.

Intermodálna hospodárska súťaž – autobusová doprava

(165) Komisia konštatuje, že čas cesty autobusom (medzi konečnými stanicami) je viac než 10 hodín v porovnaní s vysokorýchlostným vlakom, v prípade ktorého cesta trvá 6 hod. 20 minút.

(166) [Dôverné].

(167) [Dôverné].

(168) Vzhľadom na vyššie uvedené rozdiely v čase cesty nemožno vyvodiť záver, že cestovanie autobusom vyvíja na tejto trati konkurenčný tlak na komerčne prevádzkované služby železničnej osobnej dopravy.

Intermodálna hospodárska súťaž – letecká doprava

(169) Vnútroštátny orgán na ochranu hospodárskej súťaže uvádza ([42]), že táto trať je príliš dlhá z hľadiska vzdialenosti a času, takže železničná doprava tu nemôže konkurovať leteckej doprave.

([42]) Stanovisko vnútroštátneho orgánu na ochranu hospodárskej súťaže, s. 15.

(170) Spoločnosť SAS má denne šesť odletov (ARN – UME), spoločnosť Norwegian päť odletov (ARN – UME) a spoločnosť BRA päť odletov (BMA – UME).

(171) Komisia vykonala analýzu skutočných cien lístkov na cestu vlakom, lietadlom a autobusom na tejto trase a analýzu príslušných informácií, ktoré jej poskytol žiadateľ.

(172) Cesta lietadlom trvá jednu hodinu, zatiaľ čo cesta (vysokorýchlostným) vlakom trvá aspoň 6 hod. 20 minút.

(173) Letenky prvej triedy medzi mestami Štokholm a Umeå sú drahšie ako vlakové lístky prvej triedy. To isté platí aj pre druhú triedu s výnimkou spoločnosti Norwegian.

(174) Vzhľadom na vyššie uvedené rozdiely v cenách a čase cesty a vzhľadom na [dôverné] nemožno vyvodiť záver, že letecká doprava vyvíja na tejto trati konkurenčný tlak na komerčne prevádzkované služby železničnej osobnej dopravy.

Závery

(175) Vzhľadom na faktory preskúmané vyššie Komisia nemôže vyvodiť záver, že činnosť poskytovania komerčne prevádzkovaných služieb železničnej osobnej dopravy na trati Štokholm – Sundsvall – Umeå je priamo vystavená hospodárskej súťaži, a to ani pri zohľadnení intermodálnej hospodárskej súťaže.

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

(176) [Dôverné].

(177) **A**. Za predpokladu, že komerčne prevádzkované služby železničnej dopravy konkurujú službám diaľkovej a regionálnej železničnej osobnej dopravy poskytovaným v rámci záväzku vyplývajúceho zo služieb vo verejnom záujme, stav hospodárskej súťaže je opísaný v týchto odôvodneniach.

(178) Čas cesty zo Štokholmu do Karlstadu je 2 hod. 30 minút (vysokorýchlostným vlakom) a zo Štokholmu do Osla najmenej 6 hodín (medzimestským vlakom). Žiadateľ má denne osem priamych vlakov do Karlstadu a dva priame vlaky do Osla.

(179) Túto trať aktuálne prevádzkuje iba žiadateľ (komerčný vlak medzi konečnými stanicami – zo Štokholmu do Osla). Spoločnosť Tagab poskytuje služby na základe zmluvy o záväzku vyplývajúcom zo služieb vo verejnom záujme na trase Štokholm – Karlstad.

(180) Súdiac podľa trhových podielov má žiadateľ výraznú trhovú silu. [Dôverné].

(181) [Dôverné].

(182) [Dôverné].

(183) Vnútroštátny orgán na ochranu hospodárskej súťaže sa domnieva ([43]), že táto trať nie je priamo vystavená hospodárskej súťaži. Vnútroštátny orgán na ochranu hospodárskej súťaže však uvádza, že lietadlová aj autobusová doprava vyvíja určitý „cenový tlak zhora aj zdola, rovnako ako v prípade trate Štokholm – Malmö“.

(184) **B.** Za predpokladu, že komerčne prevádzkované služby železničnej osobnej dopravy konkurujú iba službám diaľkovej železničnej osobnej dopravy poskytovaným v rámci záväzku vyplývajúceho zo služieb vo verejnom záujme, Komisia konštatuje, že žiadateľ má iba jedného konkurenta – spoločnosť Tagab, ktorá však neposkytuje služby medzi konečnými stanicami. Žiadateľ má teda ešte silnejšie postavenie na trhu [dôverné].

(185) Vzhľadom na faktory preskúmané vyššie a v prípade, že sa zohľadní iba železničná osobná doprava, Komisia v žiadnej z možných konfigurácií produktového trhu nemôže vyvodiť záver, že činnosť poskytovania komerčne prevádzkovaných služieb železničnej osobnej dopravy na trati Štokholm – Karlstad (– Oslo) je vystavená hospodárskej súťaži.

([43]) Stanovisko vnútroštátneho orgánu na ochranu hospodárskej súťaže, s. 17.

Intermodálna hospodárska súťaž – autobusová doprava

(186) Žiadateľ odhaduje ([44]), že služby autobusovej dopravy majú na celkovej trati Štokholm – Karlstad (– Oslo) podiel [dôverné].

(187) Komisia konštatuje, že spoločnosť Flixbus má denne tri odchody zo Štokholmu do Karlstadu, ktorých čas cesty je 4 hod. 20 minút (v porovnaní s časom cesty vlakom 3 hod. 50 minút), pričom ich cena sa zdá o polovicu nižšia ako v prípade vlakových lístkov do druhej triedy.

(188) Spoločnosť Flixbus má denne aj dva priame odchody zo Štokholmu do Osla, ktorých čas cesty je 7 hod. 30 minút (v porovnaní s časom cesty vlakom 6 hod.), pričom ich ceny sú asi o 30 % nižšie ako cena vlakových lístkov do druhej triedy.

(189) Vzhľadom na vyššie uvedený celkový rozdiel v čase cesty a jej charakteristiku (t. j. napríklad miera pohodlia) nemožno vyvodiť záver, že cestovanie autobusom vyvíja na tejto trati konkurenčný tlak na komerčne prevádzkované služby železničnej osobnej dopravy.

Intermodálna hospodárska súťaž – letecká doprava

(190) Žiadateľ tvrdí, že konkurencia leteckej dopravy na trase medzi konečnými stanicami je vysoká.

(191) Spoločnosť SAS má denne 14 odletov do Osla (OSL) na trase ARN – OSL a spoločnosť Norwegian má denne sedem odletov na trase ARN – OSL. Zo Štokholmu do Karlstadu (KAR) nepremávajú žiadne lety.

(192) Čas cesty lietadlom je 1 hodina 10 minút, zatiaľ čo cesta vlakom trvá 6 hodín.

(193) Komisia vykonala analýzu skutočných cien lístkov na cestu vlakom a lietadlom na tejto trase a analýzu príslušných informácií, ktoré jej poskytol žiadateľ.

(194) Letenky do prvej triedy medzi Štokholmom a Oslom sú drahšie ako vlakové lístky do prvej triedy. To isté platí aj pre lístky do druhej triedy, pričom v prípade lístkov do druhej triedy spoločnosti Norwegian sú tieto rozdiely nižšie.

(195) Vzhľadom na pozorované rozdiely v cenách a čase cesty nemožno vyvodiť záver, že letecká doprava vyvíja na tejto trati konkurenčný tlak na komerčne prevádzkované služby železničnej osobnej dopravy.

Závery

(196) Vzhľadom na faktory preskúmané vyššie Komisia nemôže vyvodiť záver, že činnosť poskytovania komerčne prevádzkovaných služieb železničnej dopravy na trati Štokholm – Karlstad (– Oslo) je priamo vystavená hospodárskej súťaži, a to ani pri zohľadnení intermodálnej hospodárskej súťaže.

4. **ZÁVER**

4.1. *TRH SO SLUŽBAMI ŽELEZNIČNEJ OSOBNEJ DOPRAVY PONÚKANÝMI NA ZÁKLADE ZMLÚV O ZÁVÄZKU VYPLÝVAJÚCOM ZO SLUŽIEB VO VEREJNOM ZÁUJME*

(197) Na účely tohto rozhodnutia a bez toho, aby bolo dotknuté uplatňovanie práva hospodárskej súťaže, by sa zistenia analýzy trhu uvedené v odôvodneniach 56 až 67 mali považovať za ukazovateľ vystavenia činnosti poskytovania služieb železničnej osobnej dopravy vo Švédsku v rámci záväzku vyplývajúceho zo služieb vo verejnom záujme hospodárskej súťaži v zmysle článku 34 smernice 2014/25/EÚ. V dôsledku toho, keďže podmienky neobmedzeného prístupu na trh stanovené v článku 34 smernice 2014/25/EÚ sú splnené, je potrebné určiť, že smernica 2014/25/EÚ sa neuplatňuje na zákazky, ktorých účelom je umožniť vo Švédsku vykonávanie danej činnosti.

([44]) Žiadosť, bod 176.

4.2. *TRH S KOMERČNE PREVÁDZKOVANÝMI SLUŽBAMI ŽELEZNIČNEJ OSOBNEJ DOPRAVY*

(198) Na základe analýzy uvedenej v oddiele 3.2.3.2 vyššie Komisia v žiadnej z možných konfigurácií trhu nemôže vyvodiť záver, že je činnosť poskytovania komerčne prevádzkovaných služieb železničnej dopravy vo Švédsku priamo vystavená hospodárskej súťaži v zmysle článku 34 smernice 2014/25/EÚ. Na vnútroštátnej úrovni pri všetkých možných konfiguráciách trhu trhové podiely žiadateľa svedčia o jeho výraznej trhovej sile.

(199) Na úrovni trate v prípade štyroch z piatich posudzovaných tratí činnosť poskytovania komerčne prevádzkovaných služieb železničnej osobnej dopravy nie je priamo vystavená hospodárskej súťaži. Na týchto tratiach má žiadateľ trhové podiely [dôverné], ak sa predpokladá, že komerčne prevádzkované služby železničnej dopravy konkurujú službám diaľkovej a regionálnej železničnej dopravy poskytovaným v rámci záväzku vyplývajúceho zo služieb vo verejnom záujme. Pozícia žiadateľa je ešte silnejšia za predpokladu, že komerčne prevádzkované služby železničnej osobnej dopravy konkurujú iba službám diaľkovej železničnej osobnej dopravy poskytovaným v rámci záväzku vyplývajúceho zo služieb vo verejnom záujme.

(200) Iba na jednej trati (Göteborg – Malmö) je činnosť poskytovania komerčne prevádzkovaných vlakov priamo vystavená hospodárskej súťaži [dôverné].

(201) [Dôverné].

(202) Vzhľadom na skutočnosti uvedené vyššie, na účely tohto rozhodnutia a bez toho, aby bolo dotknuté uplatňovanie práva hospodárskej súťaže, by sa zistenia analýzy trhu uvedené v odôvodneniach 68 až 196 mali považovať za ukazovateľ skutočnosti, že činnosť poskytovania komerčne prevádzkovaných služieb železničnej dopravy vo Švédsku nie je priamo vystavená hospodárskej súťaži v zmysle článku 34 smernice 2014/25/EÚ. V dôsledku toho je potrebné vyvodiť záver, že smernica 2014/25/EÚ sa naďalej uplatňuje na zákazky, ktorých účelom je umožniť vo Švédsku vykonávanie danej činnosti.

Záver vnútroštátneho orgánu na ochranu hospodárskej súťaže

(203) Vnútroštátny orgán na ochranu hospodárskej súťaže na základe vlastného posúdenia vyvodil záver, že dve trate (t. j. Štokholm – Göteborg a Göteborg – Malmö) sú priamo vystavené hospodárskej súťaži. [Dôverné]. Vnútroštátny orgán na ochranu hospodárskej súťaže zároveň uvádza, že sa očakáva nárast konkurenčného tlaku na trati Štokholm – Malmö (– Kodaň), ak na nej začne pôsobiť spoločnosť Flixtrain, čo však nestačí na vyvodenie záveru, že je táto trať priamo vystavená hospodárskej súťaži. [Dôverné]. Pokiaľ ide o zvyšné dve trate (Štokholm – Umeå a Štokholm – Oslo), vnútroštátny orgán na ochranu hospodárskej súťaže dospel k záveru, že nie sú priamo vystavené hospodárskej súťaži, ale podľa jeho názoru podliehajú určitému konkurenčnému tlaku, ktorý žiadateľovi bráni v úplne nezávislom konaní z hľadiska cenového správania. [Dôverné].

(204) Vnútroštátny orgán na ochranu hospodárskej súťaže dospel k záveru, že trh so službami železničnej osobnej dopravy vo Švédsku vrátane trhu s komerčne prevádzkovanými službami železničnej dopravy (zahŕňajúceho všetky trate) a poskytovania služieb železničnej dopravy na základe zmlúv o záväzku vyplývajúcom zo služieb vo verejnom záujme by sa mal považovať za priamo vystavený hospodárskej súťaži.

(205) Komisia k takémuto záveru nedospela: ako sa uvádza vyššie, Komisia vyvodila záver, že iba trať Göteborg – Malmö je priamo vystavená hospodárskej súťaži. [Dôverné]. V prípade štyroch ostatných tratí Komisia nemohla z vyššie uvedených dôvodov dospieť k záveru, že sú vystavené hospodárskej súťaži. V dôsledku toho, aj keby bolo možné vyvodiť závery týkajúce sa úrovne hospodárskej súťaže na vnútroštátnej úrovni na základe úrovne hospodárskej súťaže na jednotlivých analyzovaných tratiach, Komisia nemohla dospieť k rovnakým záverom ako vnútroštátny orgán na ochranu hospodárskej súťaže, a to z dôvodov uvedených v odôvodneniach 198 až 202.

Zváženie možnosti udelenia výnimky iba pre niektoré trate

(206) Žiadateľ 4. mája 2020 predložil ďalšie skutočnosti na vysvetlenie, prečo by podľa jeho názoru bola opodstatnená výnimka vzťahujúca sa na trh v rámci záväzku vyplývajúceho zo služieb vo verejnom záujme a na tri komerčne prevádzkované trate Štokholm – Göteborg, Štokholm – Malmö a Malmö – Göteborg ([45]). Dodatočne predložil odôvodnenie výnimky aj pre trať Štokholm – Uppsala ([46]).

([45]) Predloženie žiadateľa zo 4. mája 2020, bod 4.
([46]) Predloženie žiadateľa zo 4. mája 2020, bod 4.

(207) [Dôverné].

(208) Žiadateľ uviedol, že keďže jeho „nákupy zahŕňajú trate, na ktorých spoločnosť SJ čelila výraznej konkurencii, ako aj trate, na ktorých spoločnosť SJ pôsobila ako jediný železničný prevádzkovateľ, spoločnosť SJ tvrdí, že konkurencia by sa prejavila aj na tratiach, na ktorých spoločnosť SJ konkurencii nečelí“ ([47]).

(209) [Dôverné].

(210) Komisia sa domnieva, že aj ak by súhlasila s prístupom žiadateľa a vnútroštátneho orgánu na ochranu hospodárskej súťaže, ktorý je opísaný v odôvodnení 209 [dôverné], nemohla by dospieť k záveru, o ktorý sa žiadateľ usiluje. V tomto ohľade Komisia dospela k názoru, že činnosť poskytovania komerčne prevádzkovanej železničnej dopravy je vystavená hospodárskej súťaži iba na jednej trati (t. j. Göteborg – Malmö). Preto Komisia zastáva názor, že pre danú trať nemožno udeliť výnimku [dôverné].

(211) To znamená, že nemožno udeliť výnimku iba pre túto trať, keďže nemožno vylúčiť, že spoločné nákupy oficiálne vykonané na túto trať vyňatú z rozsahu pôsobnosti smernice by mohli byť priradené k ostatným tratiam, na ktorých neexistuje priame vystavenie hospodárskej súťaži. Tento záver sa ďalej potvrdzuje v nižšie uvedených vysvetleniach.

(212) Vnútroštátny orgán na ochranu hospodárskej súťaže vo svojom stanovisku výslovne zdôraznil, že „mnohé obstarávané vstupy a služby predstavujú spoločné náklady“. ([48])

(213) [Dôverné].

(214) Dňa 4. júna 2020 žiadateľ predložil nové vysvetlenie, prečo sa domnieva, že by bolo možné na základe smernice uplatniť výnimku na trať medzi konkrétnym východiskovým bodom (napr. Štokholm) a konkrétnym cieľovým bodom (napr. Göteborg).

(215) Žiadateľ tvrdí, že posúdenie s cieľom stanoviť uplatniteľnosť článku 34 smernice 2014/25/EÚ by sa malo vykonávať s ohľadom na činnosť a geografický referenčný trh, a že v tomto prípade je rozsah referenčných trhov daný východiskovým a cieľovým bodom.

(216) V rovnakom liste žiadateľ tvrdí, že „preto je metodológia, ktorá sa používa na zhodnotenie, či je konkrétna trasa priamo vystavená hospodárskej súťaži, rovnaká ako na vnútroštátnej úrovni. Posúdenie hospodárskej súťaže na úrovni jednotlivých trás je v skutočnosti základným pilierom posudzovania hospodárskej súťaže na vnútroštátnej úrovni“. ([49]).

(217) [Dôverné].

(218) Ako sa uvádza v odôvodnení 216 vyššie, keďže podľa Komisie je iba jedna trať [dôverné] z piatich najdôležitejších tratí priamo vystavená hospodárskej súťaži, nemožno dospieť k záveru, že by sa mala udeliť výnimka na vnútroštátnej úrovni.

(219) Komisia pripomína, že účelom analýzy hospodárskej súťaže podľa článku 34 smernice 2014/25/EÚ je stanoviť relevanciu uplatňovania pravidiel verejného obstarávania, ako sa vysvetľuje v odôvodnení 15. Nemožno predpokladať, že úroveň hospodárskej súťaže na trati, ako je Göteborg – Malmö, ktorá je pre žiadateľa [dôverné], ovplyvní celé obstarávanie, vzhľadom na skutočnosť, že toto obstarávanie prebieha na spoločnom základe. Navyše žiadateľ neposkytol žiadny príklad obstarávania, ktoré by sa vzťahovalo výhradne na túto trať.

(220) A napokon, ak by sa udelila výnimka iba pre trať Göteborg-Malmö za vyššie uvedených okolností, hrozilo by veľké riziko, že značná časť obstarávania oficiálne vykonaného pre danú trať a vyňatého z ustanovení smernice by sa mohla v skutočnosti využívať na ostatných tratiach, ktoré nie sú priamo vystavené hospodárskej súťaži.

([47]) Predloženie žiadateľa zo 4. mája 2020, bod 30.
([48]) Stanovisko vnútroštátneho orgánu na ochranu hospodárskej súťaže, s. 11.
([49]) Predloženie žiadateľa zo 4. júna 2020, bod 15.

(221) Komisia zároveň konštatuje, že ani vnútroštátny orgán na ochranu hospodárskej súťaže nenavrhol uplatniť výnimku podľa konkrétnych tratí.

Záver

(222) Na účely tohto rozhodnutia a bez toho, aby bolo dotknuté uplatňovanie práva hospodárskej súťaže, by sa zistenia analýzy trhu uvedené v odôvodneniach 68 až 221 mali považovať za ukazovateľ skutočnosti, že činnosť poskytovania komerčne prevádzkovaných služieb železničnej dopravy nie je vystavená hospodárskej súťaži v zmysle článku 34 smernice 2014/25/EÚ. V dôsledku toho je potrebné určiť, že smernica 2014/25/EÚ sa naďalej uplatňuje na zákazky, ktorých účelom je umožniť vo Švédsku vykonávanie danej činnosti.

4.3. *ZÁVEREČNÉ POZNÁMKY*

(223) Toto rozhodnutie je založené na právnej a skutkovej situácii v období od decembra 2019 do júna 2020 a na informáciách, ktoré predložil žiadateľ, švédsky dopravný úrad a vnútroštátny orgán na ochranu hospodárskej súťaže, ako aj na verejne dostupných informáciách.

(224) Keďže na služby súvisiace s komerčne prevádzkovanou železničnou osobnou dopravou by sa aj naďalej mala vzťahovať smernica 2014/25/EÚ, pripomína sa, že s verejnými zákazkami vzťahujúcimi sa na viacero činností je potrebné zaobchádzať v súlade s článkom 6 uvedenej smernice. To znamená, že ak sa obstarávateľ zúčastňuje „zmiešaného“ obstarávania, t. j. obstarávania zameraného na podporu výkonu tak činností vyňatých z pôsobnosti smernice 2014/25/EÚ, ako aj činností nevyňatých z pôsobnosti uvedenej smernice, je potrebné zohľadniť činnosti, na ktoré sa zákazka primárne vzťahuje. V prípade takéhoto zmiešaného obstarávania, keď je účelom v zásade podporovať činnosti, ktoré nie sú vyňaté, sa majú uplatňovať ustanovenia smernice 2014/25/EÚ. Ak nemožno objektívne určiť, na ktorú činnosť je zákazka predovšetkým určená, zákazka sa zadá v súlade s pravidlami stanovenými v článku 6 ods. 3 smernice 2014/25/EÚ.

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Smernica 2014/25/EÚ sa neuplatňuje na zákazky zadávané obstarávateľmi, ktorých cieľom je umožniť, aby sa na území Švédska vykonávali činnosti súvisiace s poskytovaním služieb železničnej osobnej dopravy na základe zmluvy o záväzku vyplývajúcom zo služieb vo verejnom záujme.

Článok 2

Smernica 2014/25/EÚ sa naďalej uplatňuje na zákazky zadávané obstarávateľmi, ktorých cieľom je umožniť, aby sa na území Švédska vykonávali činnosti súvisiace s poskytovaním komerčných služieb železničnej osobnej dopravy.

Článok 3

Toto rozhodnutie je určené Švédskemu kráľovstvu.

V Bruseli 2. júla 2020

Za Komisiu
Thierry BRETON
člen Komisie