

# ΑΠΟΦΑΣΕΙΣ

## ΕΚΤΕΛΕΣΤΙΚΗ ΑΠΟΦΑΣΗ (ΕΕ) 2020/1193 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 2ας Ιουλίου 2020

σχετικά με τη δυνατότητα εφαρμογής του άρθρου 34 της οδηγίας 2014/25/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου στις σιδηροδρομικές μεταφορές επιβατών στη Σουηδία

(Το κείμενο στη σουηδική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη την οδηγία 2014/25/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2014, σχετικά με τις διαδικασίες σύναψης συμβάσεων φορέων που δραστηριοποιούνται στους τομείς του ύδατος, της ενέργειας, των μεταφορών και των ταχυδρομικών υπηρεσιών και την κατάργηση της οδηγίας 2004/17/ΕΚ<sup>(1)</sup>, και ιδίως το άρθρο 35 παράγραφος 3,

Αφού ζήτησε τη γνώμη της συμβουλευτικής επιτροπής δημόσιων συμβάσεων,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

### 1. ΤΑ ΠΡΑΓΜΑΤΙΚΑ ΠΕΡΙΣΤΑΤΙΚΑ

#### 1.1. ΤΟ ΑΙΤΗΜΑ

- (1) Στις 13 Δεκεμβρίου 2019 η SJ AB (στο εξής: αιτούσα) υπέβαλε στην Επιτροπή αίτημα δυνάμει του άρθρου 35 παράγραφος 1 της οδηγίας 2014/25/ΕΕ (στο εξής: αίτημα). Το αίτημα συμμορφώνεται με το άρθρο 1 παράγραφος 1 της εκτελεστικής απόφασης (ΕΕ) 2016/1804 της Επιτροπής<sup>(2)</sup>.
- (2) Το αίτημα αφορά τις σιδηροδρομικές μεταφορές επιβατών στη Σουηδία. Ειδικότερα, το αίτημα καλύπτει τις σιδηροδρομικές μεταφορές επιβατών που συνιστούν δραστηριότητα που αποσκοπεί στη λειτουργία δικτύων σύμφωνα με το άρθρο 11 της οδηγίας 2014/25/ΕΕ και δεν προορίζεται να καλύψει τη σύναψη συμβάσεων από περιφερειακές δημόσιες αρχές μεταφορών, εθνικές δημόσιες αρχές μεταφορών ή άλλες αρχές<sup>(3)</sup>.
- (3) Το άρθρο 24 του κεφαλαίου 3 του σουηδικού νόμου για τις δημόσιες συμβάσεις στους τομείς κοινής ωφελείας<sup>(4)</sup> επιτρέπει στους αναθέτοντες φορείς να υποβάλλουν αιτήματα βάσει του άρθρου 34 της οδηγίας 2014/25/ΕΕ. Η αιτούσα είναι αναθέτων φορέας σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 2 της οδηγίας 2014/25/ΕΕ και ασκεί δραστηριότητα που αποσκοπεί στη λειτουργία δικτύων που παρέχουν υπηρεσίες στο κοινό στον τομέα των μεταφορών με σιδηρόδρομο, κατά την έννοια του άρθρου 11 της εν λόγω οδηγίας.
- (4) Το αίτημα συνοδεύεται από αιτιολογημένες και τεκμηριωμένες θέσεις που έλαβαν δύο ανεξάρτητες εθνικές αρχές αρμόδιες για τις σχετικές δραστηριότητες —ο Σουηδικός Οργανισμός Μεταφορών και η Σουηδική Αρχή Ανταγωνισμού. Στις θέσεις αυτές αναλύονται λεπτομερώς οι προϋποθέσεις για τη δυνατότητα εφαρμογής του άρθρου 34 παράγραφος 1 της οδηγίας 2014/25/ΕΕ στις σχετικές δραστηριότητες, σύμφωνα με τις παραγράφους 2 και 3 του εν λόγω άρθρου. Σύμφωνα με το σημείο 1 στοιχείο β) του παραρτήματος IV της οδηγίας 2014/25/ΕΕ, δεδομένου ότι η ελεύθερη πρόσβαση στην αγορά δεν τεκμαίρεται με βάση το άρθρο 34 παράγραφος 3 πρώτο εδάφιο της εν λόγω οδηγίας, η Επιτροπή πρέπει να εκδώσει εκτελεστική απόφαση σχετικά με το αίτημα εντός 130 εργάσιμων ημερών. Η αρχική προθεσμία λήγει στις 3 Ιουλίου 2020<sup>(5)</sup>.

<sup>(1)</sup> ΕΕ L 94 της 28.2.2014, σ. 243.

<sup>(2)</sup> Εκτελεστική απόφαση (ΕΕ) 2016/1804 της Επιτροπής, της 10ης Οκτωβρίου 2016, για τους λεπτομερείς κανόνες εφαρμογής των άρθρων 34 και 35 της οδηγίας 2014/25/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τις προμήθειες φορέων που δραστηριοποιούνται στους τομείς του ύδατος, της ενέργειας, των μεταφορών και των ταχυδρομικών υπηρεσιών (ΕΕ L 275 της 12.10.2016, σ. 39).

<sup>(3)</sup> Βλέπε αίτημα, παράγραφος 30.

<sup>(4)</sup> Lag (2016:1146) om upphandling inom försörjningssektorerna.

<sup>(5)</sup> ΕΕ C 53 της 17.2.2020, σ. 11.

- (5) Η Επιτροπή πραγματοποίησε δύο τηλεδιασκέψεις με τους εκπροσώπους της αιτούσας στις 30 Μαρτίου 2020 και στις 29 Μαΐου 2020, και η αιτούσα υπέβαλε περαιτέρω παρατηρήσεις στις 4 Μαΐου και στις 4 Ιουνίου 2020.

#### 1.2. Η ΑΙΤΟΥΣΑ

- (6) Η αιτούσα είναι δημόσια επιχείρηση η οποία ανήκει κατά 100 % στο σουηδικό κράτος και δημιουργήθηκε το 2001 ως ένα από τα έξι τμήματα που προέκυψαν από τον διαχωρισμό και την υπαγωγή σε καθεστώς εταιρικής μορφής της πρώην ιστορικής κρατικής εταιρείας σιδηροδρόμων Affärsverket Statens Järnvägar. Η αιτούσα δραστηριοποιείται στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών.
- (7) Το 2018 ανέφερε 31,8 εκατομμύρια δρομολόγια <sup>(6)</sup>, επισημαίνοντας ότι εκτελούσε καθημερινά 1 200 αναχωρήσεις από 284 σταθμούς <sup>(7)</sup>. Η αιτούσα δραστηριοποιείται κυρίως στο εσωτερικό της Σουηδίας, αλλά εκτελεί επίσης δρομολόγια τρένων προς το Όσλο, το Halden, το Narvik και την Κοπεγχάγη.
- (8) Το επιχειρηματικό μοντέλο της αιτούσας στηρίζεται σε δύο πυλώνες: στην παροχή εμπορικών σιδηροδρομικών υπηρεσιών υπό τη δική της επωνυμία και στην παροχή σιδηροδρομικών υπηρεσιών στο πλαίσιο σύμβασης με περιφερειακές και εθνικές δημόσιες αρχές μεταφορών υπό τη δική της επωνυμία ή υπό την επωνυμία της αναθέτουσας αρχής <sup>(8)</sup>.
- (9) Οι σιδηροδρομικές μετακινήσεις στη Σουηδία αυξάνονται λόγω της αύξησης του πληθυσμού και της αστικοποίησης, της απορρύθμισης και της διεθνοποίησης, καθώς και της αυξημένης περιβαλλοντικής ευαισθητοποίησης. Το 2018 η αύξηση των μετακινήσεων σε επιβατοχιλιόμετρα σε σύγκριση με το προηγούμενο έτος ανήλθε σε 2 % <sup>(9)</sup>.

#### 2. ΝΟΜΙΚΟ ΠΛΑΙΣΙΟ

- (10) Η οδηγία 2014/25/ΕΕ εφαρμόζεται στην ανάθεση συμβάσεων για την άσκηση δραστηριοτήτων που αποσκοπούν στην παροχή ή τη λειτουργία δικτύων που παρέχουν υπηρεσίες στο κοινό στους τομείς των μεταφορών με σιδηρόδρομο, αυτόματα συστήματα, τραμ, τρόλεϊ, λεωφορεία ή καλώδιο, εκτός εάν η δραστηριότητα εξαιρείται βάσει του άρθρου 34 της εν λόγω οδηγίας.
- (11) Σύμφωνα με το άρθρο 34 της οδηγίας 2014/25/ΕΕ, οι συμβάσεις που προορίζονται να επιτρέψουν την άσκηση δραστηριότητας διεπόμενης από την ίδια οδηγία δεν υπάγονται στην εν λόγω οδηγία αν η δραστηριότητα, στο κράτος μέλος όπου ασκείται, είναι άμεσα εκτεθειμένη στον ανταγωνισμό σε αγορές στις οποίες η πρόσβαση δεν είναι περιορισμένη. Η άμεση έκθεση στον ανταγωνισμό αξιολογείται με βάση αντικειμενικά κριτήρια, αφού ληφθούν υπόψη τα ιδιαίτερα χαρακτηριστικά του οικείου τομέα <sup>(10)</sup>. Η εν λόγω αξιολόγηση περιορίζεται, ωστόσο, από τις σύντομες προθεσμίες που ισχύουν και από την ανάγκη να βασίζεται στις πληροφορίες που διαθέτει η Επιτροπή —είτε από ήδη διαθέσιμες πηγές είτε από τις πληροφορίες που λαμβάνονται στο πλαίσιο της εφαρμογής του άρθρου 35— οι οποίες δεν μπορούν να συμπληρωθούν με μεθόδους που απαιτούν περισσότερο χρόνο, όπως ιδίως η διενέργεια δημόσιων ερευνών απευθυνόμενων στους οικείους οικονομικούς φορείς <sup>(11)</sup>.
- (12) Η πρόσβαση στην αγορά θεωρείται ότι δεν περιορίζεται εάν το κράτος μέλος έχει μεταφέρει και εφαρμόζει τη σχετική νομοθεσία της Ένωσης για το άνοιγμα δεδομένου τομέα ή τμηματός του. Η νομοθεσία αυτή αναφέρεται στο παράρτημα ΙΙΙ της οδηγίας 2014/25/ΕΕ. Για τις εσωτερικές σιδηροδρομικές υπηρεσίες, το εν λόγω παράρτημα δεν περιλαμβάνει σχετική νομοθεσία για την ελευθέρωση του τομέα αυτού. Κατά συνέπεια, σύμφωνα με το άρθρο 34 παράγραφος 3 της οδηγίας 2014/25/ΕΕ, η ελεύθερη πρόσβαση στην αγορά δεν τεκμαίρεται και πρέπει να καταδειχθεί εκ του νόμου και εκ των πραγμάτων.
- (13) Η άμεση έκθεση στον ανταγωνισμό θα πρέπει να αξιολογείται βάσει διαφόρων δεικτών, κανένας από τους οποίους δεν είναι απαραίτητος αφ' εαυτού καθοριστικός. Όσον αφορά την αγορά την οποία αφορά η παρούσα απόφαση, τα μερίδια αγοράς αποτελούν ένα κριτήριο που θα πρέπει να ληφθεί υπόψη, σε συνδυασμό με άλλα κριτήρια, όπως τα εμπόδια για την είσοδο στην αγορά ή ο ανταγωνισμός μεταξύ τρόπων μεταφοράς <sup>(12)</sup>.

<sup>(6)</sup> Ετήσια έκθεση 2018 της αιτούσας, σ. 4.

<sup>(7)</sup> Ετήσια έκθεση 2018 της αιτούσας, σ. 30.

<sup>(8)</sup> Ετήσια έκθεση 2018 της αιτούσας, σ. 22.

<sup>(9)</sup> Ετήσια έκθεση 2018 της αιτούσας, σ. 21.

<sup>(10)</sup> Οδηγία 2014/25/ΕΕ, αιτιολογική σκέψη 44.

<sup>(11)</sup> Ο.π.

<sup>(12)</sup> Ο ανταγωνισμός από μέσα μεταφοράς εκτός των τρένων, στην προκειμένη περίπτωση, ιδίως οι μετακινήσεις με λεωφορείο και αεροπλάνο.

- (14) Η παρούσα απόφαση δεν θίγει την εφαρμογή των κανόνων που διέπουν τον τομέα του ανταγωνισμού και άλλους τομείς του δικαίου της Ένωσης. Συγκεκριμένα, τα κριτήρια και η μεθοδολογία που χρησιμοποιούνται για την εκτίμηση της άμεσης έκθεσης στον ανταγωνισμό βάσει του άρθρου 34 της οδηγίας 2014/25/ΕΕ δεν είναι κατ' ανάγκη ίδια με εκείνα που χρησιμοποιούνται για τη διενέργεια εκτίμησης βάσει του άρθρου 101 ή 102 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης ή βάσει του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 139/2004<sup>(13)</sup> του Συμβουλίου, όπως επιβεβαιώθηκε από το Γενικό Δικαστήριο<sup>(14)</sup>.
- (15) Σκοπός της παρούσας απόφασης είναι να προσδιοριστεί αν οι υπηρεσίες τις οποίες αφορά το αίτημα είναι εκτεθειμένες σε ένα επίπεδο ανταγωνισμού (σε αγορές στις οποίες η πρόσβαση δεν είναι περιορισμένη κατά την έννοια του άρθρου 34 της οδηγίας 2014/25/ΕΕ) το οποίο θα διασφαλίζει ότι, ακόμη και χωρίς το νομικό πλαίσιο που θεσπίζεται με τους λεπτομερείς κανόνες που προβλέπονται στην οδηγία 2014/25/ΕΕ όσον αφορά τη σύναψη συμβάσεων, η σύναψη συμβάσεων για την άσκηση των σχετικών δραστηριοτήτων θα εκτελείται με διαφάνεια και χωρίς διακρίσεις, βάσει κριτηρίων που θα επιτρέπουν στους αγοραστές να εντοπίζουν τη συνολικά πλέον συμφέρουσα λύση από οικονομική άποψη.

### 3. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ

#### 3.1. ΑΠΕΡΙΟΡΙΣΤΗ ΠΡΟΣΒΑΣΗ ΣΤΗΝ ΑΓΟΡΑ

- (16) Η πρόσβαση σε μια αγορά θεωρείται ότι δεν περιορίζεται εάν το κράτος μέλος έχει μεταφέρει και εφαρμόζει τη σχετική νομοθεσία της Ένωσης για το άνοιγμα δεδομένου τομέα ή τμήματός του. Η νομοθεσία αυτή αναφέρεται στο παράρτημα ΙΙΙ της οδηγίας 2014/25/ΕΕ. Όσον αφορά τις σιδηροδρομικές υπηρεσίες, το εν λόγω παράρτημα περιλαμβάνει την οδηγία 2012/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>(15)</sup> για τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές και τις διεθνείς σιδηροδρομικές μεταφορές επιβατών, αλλά δεν περιέχει καμία καταχώριση για τις εθνικές μεταφορές επιβατών. Κατά συνέπεια, πρέπει να καταδειχθεί ότι η πρόσβαση στην αγορά είναι ελεύθερη εκ των πραγμάτων και εκ του νόμου.
- (17) Η οδηγία (ΕΕ) 2016/2370 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου<sup>(16)</sup> επεκτείνει την ελευθέρωση του σιδηροδρομικού τομέα στις εσωτερικές σιδηροδρομικές μεταφορές.
- (18) Η Σουηδία δεν έχει μεταφέρει ακόμη πλήρως<sup>(17)</sup> την οδηγία (ΕΕ) 2016/2370 στο εθνικό της δίκαιο —τον νόμο για τους σιδηρόδρομους<sup>(18)</sup>.
- (19) Τον Ιανουάριο του 2019 η Επιτροπή απέστειλε στη Σουηδία προειδοποιητική επιστολή σχετικά με τη διαδικασία επί παραβάσει 2019/0087 για μερική μεταφορά της οδηγίας (ΕΕ) 2016/2370 στο εθνικό δίκαιο. Στις 17 Μαΐου 2019 η Σουηδία κοινοποίησε το 12ο μέτρο μεταφοράς της εν λόγω οδηγίας, υποστηρίζοντας ότι είχε ολοκληρώσει τη μεταφορά της στο εθνικό δίκαιο. Ωστόσο, στις 13 Δεκεμβρίου 2019 (ημερομηνία παραλαβής του αιτήματος) και έως τον Ιούνιο του 2020 η υπόθεση εκκρεμούσε.
- (20) Στη θέση του<sup>(19)</sup> που συνόδευε το αίτημα, ο Σουηδικός Οργανισμός Μεταφορών εξέτασε κατά πόσον η πρόσβαση στη σχετική αγορά είναι ελεύθερη εκ των πραγμάτων και εκ του νόμου και κατέληξε στο συμπέρασμα ότι αυτό ισχύει.
- (21) Όσον αφορά την ελεύθερη πρόσβαση εκ του νόμου, η Σουηδία έχει επεκτείνει τις εθνικές της διατάξεις για τη μεταφορά της οδηγίας 2012/34/ΕΕ στο εθνικό δίκαιο, ώστε να προβλέπεται ελεύθερη πρόσβαση στην αγορά και για τις εσωτερικές σιδηροδρομικές μεταφορές επιβατών. Ως εκ τούτου, αυτό το είδος μεταφορικών δραστηριοτήτων καλύπτεται από το πεδίο εφαρμογής του σουηδικού νόμου για τους σιδηρόδρομους (2004:519).
- (22) Όπως διευκρινίστηκε από τον Σουηδικό Οργανισμό Μεταφορών στο πλαίσιο αυτό, ο νόμος για τους σιδηρόδρομους επιβάλλει στους διαχειριστές υποδομής την υποχρέωση να κατανέμουν τη χωρητικότητα της υποδομής στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις με ουδέτερο από άποψη ανταγωνισμού τρόπο και χωρίς διακρίσεις.

<sup>(13)</sup> Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 139/2004 του Συμβουλίου, της 20ής Ιανουαρίου 2004, για τον έλεγχο των συγκεντρώσεων μεταξύ επιχειρήσεων («Κοινοτικός κανονισμός συγκεντρώσεων») (ΕΕ L 24 της 29.1.2004, σ. 1).

<sup>(14)</sup> Απόφαση της 27ης Απριλίου 2016, *Osterreichische Post AG κατά Επιτροπής*, T-463/14, EU:T:2016:243, σκέψη 28. Βλέπε επίσης οδηγία 2014/25/ΕΕ, αιτιολογική σκέψη 44.

<sup>(15)</sup> Οδηγία 2012/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Νοεμβρίου 2012, για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου (ΕΕ L 343 της 14.12.2012, σ. 32).

<sup>(16)</sup> Οδηγία (ΕΕ) 2016/2370 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14ης Δεκεμβρίου 2016, για την τροποποίηση της οδηγίας 2012/34/ΕΕ όσον αφορά το άνοιγμα της αγοράς εσωτερικών υπηρεσιών σιδηροδρομικής μεταφοράς επιβατών και τη διακυβέρνηση της σιδηροδρομικής υποδομής (ΕΕ L 352 της 23.12.2016, σ. 1).

<sup>(17)</sup> Θέση της ΕΑΑ, σ. 4.

<sup>(18)</sup> Νόμος για τους σιδηρόδρομους (2004:519).

<sup>(19)</sup> Θέση του Σουηδικού Οργανισμού Μεταφορών, σ. 2.

- (23) Επιπλέον, από τον νόμο για τους σιδηρόδρομους (κεφάλαιο 6, άρθρο 5) προκύπτει ότι οι λεπτομέρειες της διαθέσιμης υποδομής και οι πληροφορίες σχετικά με τους όρους πρόσβασης και χρήσης της υποδομής και σχετικά με τις διαδικασίες και τα κριτήρια για την κατανομή της χωρητικότητας της υποδομής πρέπει να δημοσιεύονται στη δήλωση δικτύου, σύμφωνα με το άρθρο 27 παράγραφος 2 της οδηγίας 2012/34/ΕΕ.
- (24) Μπορεί να συναχθεί το συμπέρασμα ότι πληρούνται οι προϋποθέσεις της ελεύθερης πρόσβασης στην αγορά εκ του νόμου.
- (25) Όσον αφορά την ελεύθερη πρόσβαση εκ των πραγμάτων, η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι ανταγωνιστές είχαν αρχίσει να εισέρχονται σταδιακά στη σουηδική σιδηροδρομική αγορά ήδη από το 1990. Σήμερα, στην εγχώρια αγορά σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών δραστηριοποιούνται, μαζί με την αιτούσα, άλλες δεκαπέντε διαφορετικές εταιρείες.
- (26) Βάσει της νομικής ανάλυσης της σχετικής εθνικής νομοθεσίας και της θέσης του Σουηδικού Οργανισμού Μεταφορών, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι, παρότι εξακολουθούν να υπάρχουν ορισμένες από τις ανησυχίες που εντοπίστηκαν στο πλαίσιο της διαδικασίας επί παραβάσει 2019/0087, και με την επιφύλαξη της εν λόγω διαδικασίας επί παραβάσει, η πρόσβαση στην αγορά πρέπει να θεωρηθεί εκ του νόμου και εκ των πραγμάτων ελεύθερη στο έδαφος της Σουηδίας για τους σκοπούς της παρούσας απόφασης.

### 3.2. ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΑΠΟ ΠΛΕΥΡΑΣ ΑΝΤΑΓΩΝΙΣΜΟΥ

#### 3.2.1. ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ ΠΡΟΪΟΝΤΩΝ

- (27) Στο πλαίσιο της παλαιότερης πρακτικής λήψης αποφάσεων σε θέματα συγκεντρώσεων<sup>(20)</sup>, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι μπορεί να είναι σκόπιμο να θεωρηθεί ότι η αγορά υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών στο πλαίσιο υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας (ΥΔΥ) και η αγορά σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών που αποτελούν αντικείμενο εμπορικής εκμετάλλευσης συνιστούν διακριτές αγορές. Η διάκριση αυτή οφείλεται στο γεγονός ότι οι υπηρεσίες μεταφορών που εκτελούνται βάσει συμβάσεων ΥΔΥ χαρακτηρίζονται από ανταγωνισμό για την αγορά, το οποίο σημαίνει ότι οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ανταγωνίζονται για να αποκτήσουν το δικαίωμα να παρέχουν υπηρεσίες μεταφορών σε ένα δεδομένο δρομολόγιο, ενώ οι υπηρεσίες μεταφορών που αποτελούν αντικείμενο εμπορικής εκμετάλλευσης χαρακτηρίζονται από ανταγωνισμό στην αγορά, το οποίο σημαίνει ότι οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ανταγωνίζονται για την προσέλκυση επιβατών.
- (28) Για τους σκοπούς της παρούσας απόφασης, ένα δρομολόγιο περιλαμβάνει όλες τις διαδρομές μεταξύ οποιουδήποτε σταθμού κατά μήκος του συγκεκριμένου δρομολογίου (δηλαδή όλους τους συνδυασμούς από σημείο σε σημείο κατά μήκος του δρομολογίου αυτού). Ομοίως, ως επιμέρους δρομολόγιο νοείται ένα τμήμα δρομολογίου, το οποίο περιλαμβάνει όλες τις διαδρομές μεταξύ των σταθμών κατά μήκος του συγκεκριμένου επιμέρους δρομολογίου (δηλαδή όλους τους πιθανούς συνδυασμούς από σημείο σε σημείο κατά μήκος αυτού του επιμέρους δρομολογίου). Ως «διατεματικό ταξίδι» νοείται μια διαδρομή (από σημείο σε σημείο) μεταξύ δύο τερματικών σταθμών ενός δεδομένου δρομολογίου.
- (29) Η αιτούσα προτείνει να γίνει αυτή η διάκριση μεταξύ των δύο αυτών αγορών, όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 27.
- (30) Η Σουηδική Εθνική Αρχή Ανταγωνισμού (ΕΑΑ) και ο Σουηδικός Οργανισμός Μεταφορών, στις αντίστοιχες θέσεις τους σχετικά με το αίτημα, συμφωνούν επίσης<sup>(21)</sup> με τη διάκριση αυτή.

#### 3.2.1.1. Οι υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών βάσει συμβάσεων ΥΔΥ

- (31) Οι συμβάσεις ΥΔΥ ανατίθενται μέσω ανταγωνιστικών διαδικασιών υποβολής προσφορών ή μέσω απευθείας ανάθεσης· στο πλαίσιο των διαδικασιών αυτών ένας αναθέτων φορέας αναθέτει σε έναν προσφέροντα μια σύμβαση για την παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών σε συγκεκριμένη περιοχή ή σε ένα ή περισσότερα συγκεκριμένα δρομολόγια.
- (32) Οι περιφερειακές και διαπεριφερειακές συμβάσεις ΥΔΥ ανατίθενται από περιφερειακές δημόσιες αρχές μεταφορών, ενώ η Σουηδική Αρχή Μεταφορών διαχειρίζεται τη διαδικασία υποβολής προσφορών για τα επιδοτούμενα νυχτερινά δρομολόγια τρένων μεταξύ της Στοκχόλμης και της βόρειας Σουηδίας.
- (33) Ο Σουηδικός Οργανισμός Μεταφορών αναφέρει<sup>(22)</sup> ότι οι αναθέτοντες φορείς παρέχουν τις αμαξοστοιχίες και είναι υπεύθυνοι για τη συντήρησή τους.

<sup>(20)</sup> Υποθέσεις M.7897 – Arriva Rail North/Northern Franchise, σκέψεις 15 έως 18· M.5855 – DB/Arriva, σκέψεις 64-69 και 131-133· M.5557 – SNCF-P/CDPQ/KEOLIS/EFFIA, σκέψη 17· M.7146 – Govia/Thameslink, Southern and Great Northern Passenger Rail Franchise, σκέψεις 16 έως 19· M.4797 – Govia/West Midlands Passenger Rail Franchise, σκέψη 13.

<sup>(21)</sup> Θέση της ΕΑΑ, σ. 7, και θέση του Σουηδικού Οργανισμού Μεταφορών, σ. 2.

<sup>(22)</sup> Γνώμη του Σουηδικού Οργανισμού Μεταφορών, σ. 5.

- (34) Για τους σκοπούς της αξιολόγησης στο πλαίσιο της παρούσας απόφασης και με την επιφύλαξη της εφαρμογής του δικαίου περί ανταγωνισμού, η Επιτροπή θεωρεί ότι η πρώτη σχετική αγορά είναι η αγορά υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών στο πλαίσιο ΥΔΥ, όπου υπάρχει ανταγωνισμός «για την αγορά».

### 3.2.1.2. Οι υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών που αποτελούν αντικείμενο εμπορικής εκμετάλλευσης

- (35) Η αιτούσα υποστηρίζει ότι, στη Σουηδία, υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών που αποτελούν αντικείμενο εμπορικής εκμετάλλευσης μπορούν, καταρχήν, να παρέχονται από οποιονδήποτε φορέα και να καλύπτουν οποιοδήποτε δρομολόγιο.
- (36) Η αιτούσα ισχυρίζεται ότι αντιμετωπίζει ανταγωνισμό από φορείς ΥΔΥ στα δρομολόγια που εκμεταλλεύεται εμπορικά.
- (37) Ωστόσο, κατά την αντίληψη της Επιτροπής, οι υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών που αποτελούν αντικείμενο εμπορικής εκμετάλλευσης είναι κατά κανόνα υπηρεσίες μεταφορών μεγάλων αποστάσεων. Υπό τις συνθήκες αυτές, είναι πιθανό ότι οι φορείς ΥΔΥ που παρέχουν υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών μεγάλων αποστάσεων ανταγωνίζονται για την προσέλκυση επιβατών με τις υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών που αποτελούν αντικείμενο εμπορικής εκμετάλλευσης. Ο λόγος είναι ότι, από την πλευρά της ζήτησης, οι υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών που παρέχονται στο πλαίσιο ΥΔΥ και οι υπηρεσίες που αποτελούν αντικείμενο εμπορικής εκμετάλλευσης ενδέχεται να μπορούν να υποκατασταθούν. Ωστόσο, μπορεί να είναι λιγότερο προφανές ότι οι φορείς ΥΔΥ που παρέχουν περιφερειακές υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών ανταγωνίζονται τις υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών που αποτελούν αντικείμενο εμπορικής εκμετάλλευσης. Στο πλαίσιο της πρακτικής της ως προς τη λήψη αποφάσεων, η Επιτροπή διαπίστωσε <sup>(23)</sup> ότι οι περιφερειακές υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών (μικρών αποστάσεων) και οι υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών μεγάλων αποστάσεων ήταν διακριτές αγορές, κυρίως επειδή τα χαρακτηριστικά της κυκλοφορίας είναι διαφορετικά, για παράδειγμα, όσον αφορά τη συχνότητα και τις στάσεις.
- (38) [Εμπιστευτικές πληροφορίες] <sup>(24)</sup>.
- (39) Στην παρούσα υπόθεση, ωστόσο, η Επιτροπή θεωρεί ότι ο ορισμός της αγοράς μπορεί να παραμείνει ανοικτός, δεδομένου ότι το αποτέλεσμα της αξιολόγησης είναι το ίδιο και στα δύο σενάρια (δηλαδή εάν θεωρηθεί ότι οι σιδηροδρομικές υπηρεσίες που αποτελούν αντικείμενο εμπορικής εκμετάλλευσης βρίσκονται στην ίδια αγορά με τις σιδηροδρομικές υπηρεσίες μεγάλων αποστάσεων στο πλαίσιο ΥΔΥ και με τις περιφερειακές σιδηροδρομικές υπηρεσίες στο πλαίσιο ΥΔΥ ή εάν θεωρηθεί ότι βρίσκονται στην ίδια αγορά μόνο με τις σιδηροδρομικές υπηρεσίες μεγάλων αποστάσεων στο πλαίσιο ΥΔΥ).
- (40) Στην περίπτωση των εμπορικών υπηρεσιών, είναι ωστόσο σημαντικό να διευκρινιστεί αν και σε ποιον βαθμό πρέπει να ληφθεί υπόψη ο ανταγωνισμός μεταξύ τρόπων μεταφοράς. Η αιτούσα ισχυρίζεται ότι ο ανταγωνισμός μεταξύ των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων είναι επαρκής για να εξαχθεί το συμπέρασμα ότι οι υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών που αποτελούν αντικείμενο εμπορικής εκμετάλλευσης είναι άμεσα εκτεθειμένες στον ανταγωνισμό, χωρίς να χρειάζεται να αξιολογηθεί ο ανταγωνισμός μεταξύ τρόπων μεταφοράς <sup>(25)</sup>. Ωστόσο, στην παρούσα υπόθεση ο ακριβής ορισμός της αγοράς δεν μπορεί να παραμείνει ανοικτός, όπως προτείνεται από την αιτούσα, καθώς για ορισμένα δρομολόγια τα μερίδια αγοράς της αιτούσας υποδηλώνουν σημαντική ισχύ στην αγορά (εάν ληφθούν υπόψη μόνο οι σιδηροδρομικές μεταφορές) και, ως εκ τούτου, την ικανότητα της αιτούσας να ενεργεί ανεξάρτητα από τους ανταγωνιστές της.
- (41) Όσον αφορά τον ανταγωνισμό μεταξύ τρόπων μεταφοράς, η Επιτροπή διαπίστωσε <sup>(26)</sup> στο παρελθόν ότι οι άλλοι τρόποι μεταφοράς αποτελούσαν διακριτές αγορές. Ωστόσο, πρόκειται εντέλει για εμπειρικό ζήτημα και η Επιτροπή έχει αφήσει ανοικτό τον ορισμό σε άλλες υποθέσεις <sup>(27)</sup>.
- (42) Η ανταγωνιστική πίεση από άλλους τρόπους μεταφοράς αναλύεται περαιτέρω με βάση τη διάρκεια του ταξιδιού, τις τιμές, την άνεση και τη διαθεσιμότητα. Ως γενική παρατήρηση, η Επιτροπή επισημαίνει ότι δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι τα αεροπορικά ταξίδια ασκούν ανταγωνιστική πίεση σε όλα τα δρομολόγια ή επιμέρους δρομολόγια, αλλά δυνητικά μόνο στα διατεμαστικά ταξίδια· επομένως, θα ληφθεί υπόψη η οικονομική σημασία των διατεμαστικών ταξιδιών. Επιπλέον, η αξιολόγηση από πλευράς ανταγωνισμού δείχνει ότι οι άλλοι τρόποι μεταφοράς δεν μπορούν εν γένει να υποκαταστήσουν τις υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών που αποτελούν αντικείμενο εμπορικής εκμετάλλευσης (βλέπε ενότητα 3.2.3.2).

<sup>(23)</sup> Βλέπε υπόθεση ΑΤ.39678 – *Deutsche Bahn I* και ΑΤ.39731 – *Deutsche Bahn II*, σκέψη 33· Μ.5855 – *DB/Arriva*, σκέψεις 126 - 130.

<sup>(24)</sup> Εμπιστευτικές πληροφορίες.

<sup>(25)</sup> Αίτημα, παράγραφος 39.

<sup>(26)</sup> ΑΤ.39678 – *Deutsche Bahn I* και ΑΤ.39731 – *Deutsche Bahn II*, σκέψεις 33· Μ.2446 – *Govia/Connex South Central*, σκέψη 13· Μ.5855 – *DB/Arriva*, σκέψεις 137 έως 140, Μ.5557 - *SNCF-P/CDPQ/KEOLIS/EFFIA*, σκέψεις 32 έως 36.

<sup>(27)</sup> Βλέπε Μ.6150 - *Veolia Transport/Trenitalia/JV*, σκέψεις 26-34· Μ.5655 - *SNCF/LCR/Eurostar*, σκέψη 29, Μ.7011 *SNCF/SNCB/Thalys*, σκέψεις 66-69, Μ.4797 - *Govia/West Midlands Passenger Rail Franchise*, σκέψη 12.

- (43) Για τους σκοπούς της αξιολόγησης στο πλαίσιο της παρούσας απόφασης, και με την επιφύλαξη της εφαρμογής του δικαίου περί ανταγωνισμού, η Επιτροπή θεωρεί ότι η σχετική αγορά είναι η αγορά υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών που αποτελούν αντικείμενο εμπορικής εκμετάλλευσης και όπου υπάρχει ανταγωνισμός «στην αγορά». Για τους σκοπούς της παρούσας απόφασης, η αγορά αυτή περιλαμβάνει τις υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών μεγάλων αποστάσεων που παρέχονται στο πλαίσιο ΥΔΥ. Η Επιτροπή αφήνει ανοικτό το ζήτημα του αν οι περιφερειακές υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών που παρέχονται στο πλαίσιο ΥΔΥ αποτελούν μέρος της σχετικής αγοράς.

### 3.2.2. ΟΡΙΣΜΟΣ ΤΗΣ ΓΕΩΓΡΑΦΙΚΗΣ ΑΓΟΡΑΣ

#### 3.2.2.1. Αγορά υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών που παρέχονται μέσω συμβάσεων ΥΔΥ

- (44) Σε παλαιότερες αποφάσεις, η Επιτροπή όρισε <sup>(28)</sup> την αγορά αυτή σε εθνικό επίπεδο.
- (45) Ο ορισμός της αγοράς που προτείνει η αιτούσα συνάδει με την πρακτική της Επιτροπής.
- (46) Η ΕΑΑ συμφωνεί επίσης με την προσέγγιση αυτή.
- (47) Για τους σκοπούς της αξιολόγησης στο πλαίσιο της παρούσας απόφασης, και με την επιφύλαξη της εφαρμογής του δικαίου περί ανταγωνισμού, η Επιτροπή θεωρεί ότι το γεωγραφικό πεδίο της αγοράς υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών που παρέχονται μέσω συμβάσεων ΥΔΥ είναι εθνικό.

#### 3.2.2.2. Αγορά υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών που αποτελούν αντικείμενο εμπορικής εκμετάλλευσης

- (48) Στο πλαίσιο της παλαιότερης πρακτικής της όσον αφορά τη λήψη αντιμονοπωλιακών αποφάσεων και αποφάσεων σε θέματα συγκεντρώσεων σε σχέση με τις υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών, κατά την ανάλυση του ανταγωνισμού στην αγορά η Επιτροπή όρισε τη γεωγραφική αγορά σε επίπεδο ολόκληρου εθνικού σιδηροδρομικού δικτύου <sup>(29)</sup>, σε επίπεδο δρομολογίου <sup>(30)</sup> ή σε επίπεδο ταξιδιού από σημείο σε σημείο μεταξύ μιας αφετηρίας και ενός προορισμού <sup>(31)</sup>, ανάλογα με τις ιδιαιτερότητες κάθε περίπτωσης και τον βαθμό στον οποίο οι συνθήκες ανταγωνισμού είναι παρόμοιες ή επαρκώς ομοιογενείς.
- (49) Η αιτούσα υποστηρίζει ότι η αγορά οριοθετείται σε επίπεδο σημείου αφετηρίας και σημείο προορισμού, δεδομένου ότι οι συνθήκες ανταγωνισμού μπορεί να διαφέρουν σημαντικά μεταξύ αυτών των οριοθετήσεων από σημείο σε σημείο. Η αιτούσα προτείνει επίσης να παραμείνει ανοικτός ο ορισμός της αγοράς, καθώς η έκθεση στον ανταγωνισμό πρέπει να αξιολογηθεί σε ευρύτερη βάση, δεδομένου ότι το κόστος των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων δεν καθορίζεται από σημείο σε σημείο αλλά σε ευρύτερο επίπεδο. Λαμβανομένου υπόψη του πολύ μεγάλου αριθμού αγορών από σημείο σε σημείο και της αδυναμίας ανάλυσης καθεμιάς από τις αγορές αυτές, η αιτούσα προτείνει να αναλυθούν τα πέντε σημαντικότερα δρομολόγια στη Σουηδία [δηλαδή: Στοκχόλμη-Μάλμε (-Κοπεγχάγη), Στοκχόλμη-Γκέτεμποργκ, Γκέτεμποργκ-Μάλμε, Στοκχόλμη-Sundsvallen-Umea και Στοκχόλμη-Karlstad (-Οσλο)].
- (50) [Εμπιστευτικές πληροφορίες].
- (51) [Εμπιστευτικές πληροφορίες].
- (52) [Εμπιστευτικές πληροφορίες].
- (53) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι υπάρχουν ενδείξεις ότι η αγορά υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών που αποτελούν αντικείμενο εμπορικής εκμετάλλευσης στη Σουηδία μπορεί να οριστεί σε εθνικό επίπεδο. Πρώτον, το ρυθμιστικό πλαίσιο (όπως οι απαιτήσεις λειτουργίας ως σιδηροδρομική επιχείρηση) εφαρμόζεται σε ολόκληρη τη χώρα. Συνεπώς, οι όροι του ανταγωνισμού είναι πιθανό να έχουν έναν βαθμό ομοιογένειας σε εθνικό επίπεδο. Δεύτερον, ορισμένοι πάροχοι (όπως η αιτούσα ή η Transdev) ανταγωνίζονται μεταξύ τους σε διαφορετικά δρομολόγια στη Σουηδία και είναι πιθανό να μπορούν να χρησιμοποιήσουν τις αμαξοστοιχίες τους σε διάφορα δρομολόγια στη Σουηδία. Τρίτον, πρέπει να ληφθούν υπόψη τα εγγενή χαρακτηριστικά του σιδηροδρομικού δικτύου. Ειδικότερα, η ύπαρξη αποτελεσμάτων δικτύου, δηλαδή η δημιουργία πρόσθετης κυκλοφορίας από τη σύνδεση μεταξύ διαφόρων δρομολογίων, αποτελεί επίσης στοιχείο που καταδεικνύει την ύπαρξη εθνικής αγοράς.

<sup>(28)</sup> Υπόθεση M.5855 DB/Arriva της 11.8.2010, σκέψη 72.

<sup>(29)</sup> Υποθέσεις COMP AT.39678 και AT.39731, σκέψεις 34 και 35· υπόθεση M.5855, σκέψεις 159 και 160.

<sup>(30)</sup> Υπόθεση M.7011 SNCF/SNCB/Thalys JV, σκέψεις 41-46.

<sup>(31)</sup> Υπόθεση M.7897 Arriva/Rail Noth/Northern Francise, σκέψεις 19 έως 23.

- (54) Με βάση τα ανωτέρω, για τους σκοπούς της αξιολόγησης στο πλαίσιο της παρούσας απόφασης και με την επιφύλαξη της εφαρμογής του δικαίου περί ανταγωνισμού, η Επιτροπή αφήνει ανοικτό το ζήτημα του αν το γεωγραφικό πεδίο της αγοράς υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών που αποτελούν αντικείμενο εμπορικής εκμετάλλευσης είναι εθνικό ή αντιστοιχεί σε κάθε δρομολόγιο, καθώς βάσει οποιουδήποτε από τους δύο πιθανούς ορισμούς της γεωγραφικής αγοράς δεν επηρεάζεται το συμπέρασμα της Επιτροπής.
- (55) Αποκλείεται ο ορισμός της αγοράς βάσει των ταξιδιών από σημείο σε σημείο, δεδομένου ότι, όπως εξηγείται από την αιτούσα και την ΕΑΑ <sup>(32)</sup>, δεν θα ήταν δυνατό να αξιολογηθεί η ανταγωνιστική πίεση για κάθε επιμέρους ταξίδι από σημείο σε σημείο που μπορεί δυνητικά να οριστεί.

### 3.2.3. ΑΝΑΛΥΣΗ ΤΗΣ ΑΓΟΡΑΣ

#### 3.2.3.1. Αγορά υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών που παρέχονται μέσω συμβάσεων ΥΔΥ

- (56) Οι συμβάσεις ΥΔΥ μπορούν να ανατίθενται μέσω ανταγωνιστικών διαδικασιών υποβολής προσφορών ή μέσω απευθείας ανάθεσης. Γενικά, στη Σουηδία, οι συμβάσεις ΥΔΥ ανατίθενται βάσει διαδικασίας υποβολής προσφορών και οι απευθείας αναθέσεις αποτελούν εξαίρεση από τον κανόνα αυτόν.
- (57) Η αιτούσα υποβάλλει κατάλογο <sup>(33)</sup> των συμβάσεων ΥΔΥ που έχουν ανατεθεί από το 2009. Από τις 20 αναφερόμενες συμβάσεις, οι 3 ανατέθηκαν απευθείας. Οι απευθείας ανατεθείσες συμβάσεις αντιπροσωπεύουν μόλις [εμπιστευτικές πληροφορίες] του συνόλου των συμβάσεων ΥΔΥ από πλευράς αξίας. Οι υπόλοιπες συμβάσεις ανατέθηκαν στο πλαίσιο ανταγωνιστικής διαδικασίας υποβολής προσφορών. Παρατηρείται ότι η Arriva, η Transdev, η Vy και η MTR είναι τακτικοί προσφέροντες μαζί με την αιτούσα. Στην πλειονότητα των διαδικασιών υποβολής προσφορών οι προσφέροντες είναι μεταξύ 2 και 4 και, στις περισσότερες περιπτώσεις, ο νικητής είναι διαφορετικός από τον κατεστημένο φορέα.
- (58) Από τις 17 συμβάσεις ΥΔΥ που ανατέθηκαν στο πλαίσιο ανταγωνιστικής διαδικασίας υποβολής προσφορών, η αιτούσα υπέβαλε προσφορά για 11 και της ανατέθηκαν 6 (ποσοστό επιτυχίας 54 %). Οι λόγοι των επιδόσεων των άλλων ανταγωνιστών είναι οι ακόλουθοι (σύμφωνα σύμβασης/προσφορές): Arriva 4/7, Transdev 2/9, Keolis 0/4, Vy 3/8 MTR 1/2. Η αιτούσα φαίνεται να έχει μέσο ποσοστό επιτυχίας.
- (59) Όσον αφορά τα έσοδα, η αιτούσα εξασφάλισε [εμπιστευτικές πληροφορίες] από τον συνολικό αριθμό συμβάσεων ΥΔΥ και [εμπιστευτικές πληροφορίες] από πλευράς αξίας.
- (60) Συνολικά, η αιτούσα φαίνεται <sup>(34)</sup> να κατέχει μέτριο μερίδιο των συμβάσεων ΥΔΥ στη Σουηδία [εμπιστευτικές πληροφορίες], ενώ τα μερίδια της δεύτερης και της τρίτης μεγαλύτερης επιχείρησης είναι [εμπιστευτικές πληροφορίες] και [εμπιστευτικές πληροφορίες], αντίστοιχα. Τα μερίδια αγοράς είναι, ωστόσο, λιγότερο ενδεικτικά για τη φύση του ανταγωνισμού στις αγορές που υπόκεινται σε διαδικασίες υποβολής προσφορών ή απευθείας αναθέσεις.
- (61) [Εμπιστευτικές πληροφορίες].
- (62) [Εμπιστευτικές πληροφορίες]. Επιπλέον, από τις 16 ανατεθείσες συμβάσεις ΥΔΥ, στις 11 άλλαξε ο φορέας εκμετάλλευσης έπειτα από διαδικασία υποβολής προσφορών. Στο πλαίσιο των 15 προσκλήσεων υποβολής προσφορών για τις οποίες υπήρχαν διαθέσιμα στοιχεία για όλους τους προσφέροντες, υποβλήθηκαν συνολικά 46 προσφορές.
- (63) Από τις τρεις συμβάσεις ΥΔΥ που αναφέρθηκαν ότι ανατέθηκαν απευθείας, και οι τρεις φαίνεται <sup>(35)</sup> ότι υπόκεινται επί του παρόντος σε ανταγωνιστική διαδικασία υποβολής προσφορών· σε συνέχεια αυτής θα ανατεθούν συμβάσεις σε νέες εταιρείες οι οποίες θα ξεκινήσουν δραστηριότητες.
- (64) [Εμπιστευτικές πληροφορίες].
- (65) Η ΕΑΑ καταλήγει στο συμπέρασμα <sup>(36)</sup> ότι η αγορά των συμβάσεων ΥΠΥ, «με εξαίρεση τις συμβάσεις που ανατίθενται απευθείας σε εταιρείες ίδιας ιδιοκτησίας», είναι άμεσα εκτεθειμένη στον ανταγωνισμό κατά την έννοια του άρθρου 34 της οδηγίας 2014/25/ΕΕ.

<sup>(32)</sup> Θέση της ΕΑΑ, σ. 11.

<sup>(33)</sup> Αίτημα, σχήμα 6.

<sup>(34)</sup> Αίτημα, σχήμα 2.

<sup>(35)</sup> Αίτημα, παράγραφος 119.

<sup>(36)</sup> Θέση της ΕΑΑ, σ. 11, και παράρτημα 1 της θέσης της ΕΑΑ.

- (66) Για να είναι επιτυχείσες σε διαδικασία υποβολής προσφορών για την ανάθεση σύμβασης ΥΔΥ, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις πρέπει να υποβάλουν ανταγωνιστικές προσφορές. Αυτό σημαίνει ότι, από τη στιγμή που ανατίθεται σε έναν ανάδοχο σύμβαση ΥΔΥ, η συμπεριφορά του περιορίζεται από την προσφορά του. Κατά συνέπεια, η σύναψη συμβάσεων για την άσκηση των δραστηριοτήτων στο πλαίσιο της σύμβασης ΥΔΥ, ακόμη και χωρίς τις ρυθμίσεις που θεσπίζονται από τους λεπτομερείς κανόνες της ΕΕ για τις δημόσιες συμβάσεις, θα συνάπτονται με διαφανή και αμερόληπτο τρόπο, βάσει κριτηρίων που θα επιτρέπουν στον φορέα ΥΔΥ να προσδιορίζει τη λύση που είναι συνολικά η πλέον συμφέρουσα από οικονομική άποψη.
- (67) Για τους σκοπούς της παρούσας απόφασης και με την επιφύλαξη του δικαίου περί ανταγωνισμού ή άλλων τομέων του δικαίου της Ένωσης, οι παράγοντες που περιγράφονται ανωτέρω θα πρέπει να θεωρούνται ένδειξη της έκθεσης στον ανταγωνισμό της δραστηριότητας παροχής υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών στο πλαίσιο ΥΔΥ.

### 3.2.3.2. Αγορά υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών που αποτελούν αντικείμενο εμπορικής εκμετάλλευσης

#### Εθνικό επίπεδο

- (68) Το 2018 η αιτούσα, η οποία παρείχε υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών που αποτελούν αντικείμενο εμπορικής εκμετάλλευσης και υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών βάσει συμβάσεων ΥΔΥ (συμπεριλαμβανομένων περιφερειακών υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών και υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών μεγάλων αποστάσεων που παρέχονται στο πλαίσιο ΥΔΥ), κατείχε, από πλευράς εσόδων, μερίδιο αγοράς ύψους [εμπιστευτικές πληροφορίες] επί της συνολικής αγοράς. Το ίδιο έτος, ο επόμενος παράγοντας της αγοράς ήταν η [εμπιστευτικές πληροφορίες]. Το μερίδιο αγοράς της αιτούσας αποτελεί ένδειξη σημαντικής ισχύος στην αγορά.
- (69) Στην αγορά των υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών που αποτελούν αντικείμενο εμπορικής εκμετάλλευσης (συμπεριλαμβανομένων των υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών μεγάλων αποστάσεων, αλλά όχι των περιφερειακών υπηρεσιών, που παρέχονται στο πλαίσιο ΥΔΥ), η αιτούσα κατέχει σημαντικά μεγαλύτερο μερίδιο από τους ανταγωνιστές της, το οποίο παρέμεινε σχετικά σταθερό κατά τα τελευταία τρία έτη για τα οποία υποβλήθηκαν στοιχεία (2016 έως 2018). Το 2018 τα έσοδα της αιτούσας ανήλθαν σε [εμπιστευτικές πληροφορίες] και τα επιβατοχιλιόμετρα σε [εμπιστευτικές πληροφορίες]. Επομένως, τα μερίδια αγοράς της αιτούσας στην αγορά των υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών που αποτελούν αντικείμενο εμπορικής εκμετάλλευσης αποτελούν επίσης ένδειξη σημαντικής ισχύος στην αγορά.
- (70) Η Επιτροπή επισημαίνει επίσης την ύπαρξη εμποδίων για την είσοδο στην αγορά των υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών που αποτελούν αντικείμενο εμπορικής εκμετάλλευσης. Τα εν λόγω εμπόδια αφορούν ιδίως το αναγκαίο υψηλό επενδυτικό κόστος και τους σχετικούς οικονομικούς κινδύνους για την απόκτηση του τροχαίου υλικού, καθώς και τις τεχνικές και κανονιστικές απαιτήσεις, μεταξύ άλλων για την έγκριση του τροχαίου υλικού σε μια χώρα. [εμπιστευτικές πληροφορίες]. Τα επιχειρήματα αυτά ισχύουν για την αγορά των υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών που αποτελούν αντικείμενο εμπορικής εκμετάλλευσης, ανεξάρτητα από τον ορισμό της γεωγραφικής αγοράς.
- (71) Όσον αφορά τον ανταγωνισμό μεταξύ τρόπων μεταφοράς, λαμβανομένων υπόψη των παρατηρούμενων διαφορών από πλευράς τιμής και διάρκειας ταξιδιού, δεν μπορεί να συναχθεί ότι τα ταξίδια με αεροπλάνο ή λεωφορείο ασκούν ανταγωνιστική πίεση στις υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών που αποτελούν αντικείμενο εμπορικής εκμετάλλευσης, όπως αποδεικνύεται κατωτέρω στις αιτιολογικές σκέψεις 93, 102, 120, 126, 149, 168, 174, 189 και 195.
- (72) Λαμβανομένων υπόψη των παραγόντων που εξετάστηκαν ανωτέρω, η Επιτροπή δεν μπορεί να καταλήξει στο συμπέρασμα ότι η δραστηριότητα της παροχής υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών που αποτελούν αντικείμενο εμπορικής εκμετάλλευσης σε εθνικό επίπεδο στη Σουηδία, ανεξάρτητα από τον τρόπο με τον οποίο ορίζεται η αγορά προϊόντος, είναι άμεσα εκτεθειμένη στον ανταγωνισμό κατά την έννοια του άρθρου 34 παράγραφος 1 της οδηγίας 2014/25/ΕΕ.

#### Επίπεδο δρομολογίου

- (73) Στην ανάλυση της αγοράς σε επίπεδο δρομολογίου (η οποία εστιάζει σε καθένα από τα προαναφερόμενα πέντε δρομολόγια), η Επιτροπή θα εξετάσει πρώτα την κατάσταση από πλευράς ανταγωνισμού όταν i) οι σιδηροδρομικές υπηρεσίες που αποτελούν αντικείμενο εμπορικής εκμετάλλευσης θεωρείται ότι ανταγωνίζονται τις σιδηροδρομικές υπηρεσίες μεγάλων αποστάσεων στο πλαίσιο ΥΔΥ και τις περιφερειακές σιδηροδρομικές υπηρεσίες στο πλαίσιο ΥΔΥ για επιβάτες, και ii) οι υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών που αποτελούν αντικείμενο εμπορικής εκμετάλλευσης θεωρείται ότι ανταγωνίζονται τις σιδηροδρομικές υπηρεσίες μεγάλων αποστάσεων στο πλαίσιο ΥΔΥ. Δεύτερον, θα εξεταστεί επίσης εάν και σε ποιον βαθμό ασκείται ανταγωνιστική πίεση από άλλους τρόπους μεταφοράς σε καθένα από τα προαναφερόμενα δρομολόγια.

#### 3.2.3.2.1. Στοκχόλμη-Μάλμε (-Κοπεγχάγη)

- (74) [εμπιστευτικές πληροφορίες].



- (75) **A.** Εάν θεωρηθεί ότι οι υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών που αποτελούν αντικείμενο εμπορικής εκμετάλλευσης ανταγωνίζονται τις σιδηροδρομικές υπηρεσίες μεγάλων αποστάσεων στο πλαίσιο ΥΔΥ και τις περιφερειακές σιδηροδρομικές υπηρεσίες στο πλαίσιο ΥΔΥ, η κατάσταση είναι αυτή που περιγράφεται στις ακόλουθες αιτιολογικές σκέψεις:
- (76) Στο συγκεκριμένο δρομολόγιο, η αιτούσα έχει έναν ανταγωνιστή (που εκτελεί εμπορικά διατεματικά σιδηροδρομικά δρομολόγια), τη Snälltåget (Transdev), η οποία εισήλθε στην αγορά το 2009. Περιφερειακές υπηρεσίες στο πλαίσιο ΥΔΥ παρέχονται σε διάφορα επιμέρους δρομολόγια.
- (77) Η Transdev πραγματοποιεί δύο καθημερινές αναχωρήσεις σε σύγκριση με την αιτούσα, η οποία πραγματοποιεί 15 καθημερινές αναχωρήσεις (συν το νυχτερινό δρομολόγιο, το οποίο, ωστόσο, εκτελείται στο πλαίσιο σύμβασης ΥΔΥ). Η διάρκεια ταξιδιού για το δρομολόγιο της Transdev είναι μεταξύ 4 ωρών και 52 λεπτών και 5 ωρών, ενώ η διάρκεια ταξιδιού για το δρομολόγιο της αιτούσας είναι κάτω από 4 ώρες και 33 λεπτά. Η Επιτροπή επισημαίνει επίσης ότι οι τιμές της Transdev είναι πολύ χαμηλότερες από τις τιμές της αιτούσας. Επιπλέον, η Transdev δεν εκτελεί δρομολόγια έως την Κοπεγχάγη και, επί του παρόντος, η αιτούσα είναι η μόνη σιδηροδρομική επιχείρηση που εκτελεί δρομολόγια από τη Στοκχόλμη στην Κοπεγχάγη <sup>(37)</sup>.
- (78) Τα μερίδια αγοράς της αιτούσας αποτελούν ένδειξη σημαντικής ισχύος στην αγορά στο δρομολόγιο αυτό. [Εμπιστευτικές πληροφορίες].
- (79) [Εμπιστευτικές πληροφορίες].
- (80) [Εμπιστευτικές πληροφορίες].
- (81) [Εμπιστευτικές πληροφορίες].
- (82) [Εμπιστευτικές πληροφορίες].
- (83) [Εμπιστευτικές πληροφορίες].
- (84) [Εμπιστευτικές πληροφορίες].
- (85) [Εμπιστευτικές πληροφορίες].
- (86) [Εμπιστευτικές πληροφορίες].
- (87) Η αιτούσα και η ΕΑΑ επισημαίνουν ότι την άνοιξη του 2020 η FlixTrain σχεδίαζε να εισέλθει με δύο καθημερινές αναχωρήσεις σιδηροδρομικών δρομολογίων που αποτελούν αντικείμενο εμπορικής εκμετάλλευσης στο τμήμα χαμηλού κόστους στη γραμμή Στοκχόλμη-Μάλμε. Ωστόσο, η Επιτροπή σημειώνει ότι, μέχρι σήμερα, η FlixTrain δεν φαίνεται να εκτελεί δρομολόγια τρένων στην εν λόγω γραμμή. Επιπλέον, δεδομένου του πλαισίου της πανδημίας COVID-19, είναι εξαιρετικά αβέβαιο το αν η δυναμική ανταγωνιστική απειλή της FlixTrain πρόκειται να αποτελέσει πραγματικότητα στο εγγύς μέλλον.
- (88) **B.** Εάν θεωρηθεί ότι οι υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών που αποτελούν αντικείμενο εμπορικής εκμετάλλευσης ανταγωνίζονται μόνο τις υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών μεγάλων αποστάσεων στο πλαίσιο ΥΔΥ, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η αιτούσα έχει μόνο έναν ανταγωνιστή— την Transdev, η οποία παρέχει εμπορικές υπηρεσίες. Στο συγκεκριμένο δρομολόγιο δεν υπάρχουν ανταγωνιστές μεγάλων αποστάσεων στο πλαίσιο ΥΔΥ. Ως εκ τούτου, η αιτούσα διαθέτει ακόμη ισχυρότερη θέση στην αγορά [εμπιστευτικές πληροφορίες].
- (89) Η ΕΑΑ καταλήγει στη θέση της ότι «παρότι η ανταγωνιστική πίεση στο εν λόγω δρομολόγιο είναι τέτοια που η αιτούσα δεν είναι σε θέση να ενεργεί με πλήρη ανεξαρτησία στην τιμολογιακή πρακτική της, η πίεση αυτή δεν είναι επαρκώς ισχυρή, σύμφωνα με τη θέση της Αρχής Ανταγωνισμού, ώστε να συναχθεί το συμπέρασμα ότι το δρομολόγιο είναι άμεσα εκτεθειμένο στον ανταγωνισμό» <sup>(38)</sup>.
- (90) Λαμβανομένων υπόψη των παραγόντων που εξετάστηκαν ανωτέρω, και εάν ληφθούν υπόψη μόνο οι επιβατικές μεταφορές, στο πλαίσιο κάθε πιθανής διάρθρωσης της αγοράς προϊόντων, η Επιτροπή δεν μπορεί να καταλήξει στο συμπέρασμα ότι η δραστηριότητα της εκτέλεσης σιδηροδρομικών δρομολογίων που αποτελούν αντικείμενο εμπορικής εκμετάλλευσης στη γραμμή Στοκχόλμη-Μάλμε (-Κοπεγχάγη) είναι εκτεθειμένη στον ανταγωνισμό.

<sup>(37)</sup> Θέση της ΕΑΑ, παράγραφος 3 στη σ. 13.

<sup>(38)</sup> Θέση της ΕΑΑ, σ. 14.

*Ανταγωνισμός μεταξύ τρόπων μεταφοράς – Ταξίδια με λεωφορείο*

- (91) Η αιτούσα εκτιμά ότι, εάν εξεταστούν οι υπηρεσίες μεταφορών με λεωφορείο και με τρένο, το μερίδιο αγοράς των υπηρεσιών μεταφοράς με λεωφορείο μεταξύ των διαφόρων τρόπων μεταφοράς στη συγκεκριμένη γραμμή είναι [εμπιστευτικές πληροφορίες].
- (92) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η διάρκεια του ταξιδιού με λεωφορείο είναι τουλάχιστον 9 ώρες (έναντι κάτω των 5 ωρών με τρένο). Η FlixBus πραγματοποιεί δύο (απευθείας) καθημερινές αναχωρήσεις με προορισμό το Μάλμε (και δύο απευθείας καθημερινές αναχωρήσεις με προορισμό την Κοπεγχάγη) και οι τιμές είναι κατά 10 % έως 20 % φθηνότερες από τις τιμές της αιτούσας (δευτέρα θέση).
- (93) Λόγω των διαφορών στη διάρκεια ταξιδιού, δεν μπορεί να συναχθεί το συμπέρασμα ότι τα ταξίδια με λεωφορείο ασκούν ανταγωνιστική πίεση στις υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών που αποτελούν αντικείμενο εμπορικής εκμετάλλευσης στη συγκεκριμένη γραμμή.

*Ανταγωνισμός μεταξύ τρόπων μεταφοράς – Αεροπορικά ταξίδια*

- (94) Τρεις αεροπορικές εταιρείες προσφέρουν απευθείας πτήσεις μεταξύ των αερολιμένων Arlanda (ARL) και Bromma (BRM) της Στοκχόλμης και των αερολιμένων της περιφέρειας Öresund: Κοπεγχάγη (CPH) και Μάλμε (MMX).
- (95) Ο αερολιμένας Arlanda βρίσκεται σε απόσταση 40 km από το κέντρο της πόλης της Στοκχόλμης.
- (96) Η διάρκεια του ταξιδιού με αεροπλάνο είναι 1 ώρα και 10 λεπτά (με προορισμό την Κοπεγχάγη) και 1 ώρα (με προορισμό το Μάλμε), έναντι σιδηροδρομικού ταξιδιού διάρκειας 4 ωρών και 38 λεπτών (με προορισμό την Κοπεγχάγη) και 4 ωρών και 22 λεπτών (με προορισμό το Μάλμε).
- (97) Η Scandinavian Airlines System (SAS) πραγματοποιεί οκτώ απευθείας πτήσεις προς το Μάλμε (ARN-MMX) και 15 καθημερινές αναχωρήσεις με προορισμό την Κοπεγχάγη: (ARN-CPH).
- (98) Η Norwegian Air Shuttle ASA (Norwegian) πραγματοποιεί έξι καθημερινές αναχωρήσεις με προορισμό την Κοπεγχάγη (ARN-CPH).
- (99) Η BRA Sverige AB (BRA) πραγματοποιεί 13 καθημερινές αναχωρήσεις με προορισμό το Μάλμε (BMA-MMX).
- (100) [Εμπιστευτικές πληροφορίες].
- (101) Η Επιτροπή προέβη σε ανάλυση των πραγματικών τιμών των εισιτηρίων, σιδηροδρομικών και αεροπορικών, για το συγκεκριμένο δρομολόγιο, και ανέλυσε τις σχετικές πληροφορίες που παρείχε η αιτούσα. Οι τιμές των αεροπορικών εισιτηρίων είναι σχεδόν διπλάσιες σε σύγκριση με τα σιδηροδρομικά εισιτήρια για τα δρομολόγια STO-MMX και STO-CPH, για την πρώτη και τη δεύτερη θέση, με εξαίρεση τη Norwegian για το δρομολόγιο STO-CPH μόνο.
- (102) Δεδομένων των διαφορών που παρατηρούνται όσον αφορά τη διάρκεια ταξιδιού και τις τιμές των εισιτηρίων, η Επιτροπή δεν μπορεί να καταλήξει στο συμπέρασμα ότι τα αεροπορικά ταξίδια ασκούν ανταγωνιστική πίεση στις υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών που αποτελούν αντικείμενο εμπορικής εκμετάλλευσης για το συγκεκριμένο δρομολόγιο.

*Συμπεράσματα*

- (103) Λαμβανομένων υπόψη των παραγόντων που εξετάστηκαν ανωτέρω, και ακόμη και αν ληφθεί υπόψη ο ανταγωνισμός μεταξύ τρόπων μεταφοράς, η Επιτροπή δεν μπορεί να καταλήξει στο συμπέρασμα ότι η δραστηριότητα της παροχής σιδηροδρομικών υπηρεσιών που αποτελούν αντικείμενο εμπορικής εκμετάλλευσης στο δρομολόγιο Στοκχόλμη-Μάλμε (-Κοπεγχάγη) είναι άμεσα εκτεθειμένη στον ανταγωνισμό.

**3.2.3.2.2. Στοκχόλμη-Γκέτεμποργκ**

- (104) [Εμπιστευτικές πληροφορίες].
- (105) Α. Εάν θεωρηθεί ότι οι σιδηροδρομικές υπηρεσίες που αποτελούν αντικείμενο εμπορικής εκμετάλλευσης ανταγωνίζονται τις σιδηροδρομικές υπηρεσίες μεγάλων αποστάσεων στο πλαίσιο ΥΔΥ και τις περιφερειακές σιδηροδρομικές υπηρεσίες στο πλαίσιο ΥΔΥ για επιβάτες, η κατάσταση είναι αυτή που περιγράφεται στις ακόλουθες αιτιολογικές σκέψεις.
- (106) Οι εμπορικές επιχειρήσεις στο δρομολόγιο αυτό είναι η αιτούσα και η MTR (διατεμαχικό σιδηροδρομικό δρομολόγιο). Η AB Galia (Blå Tåget) διέκοψε τις εμπορικές δραστηριότητες στο συγκεκριμένο δρομολόγιο το 2019. Περιφερειακές υπηρεσίες στο πλαίσιο ΥΔΥ παρέχονται σε διάφορα επιμέρους δρομολόγια.
- (107) Η MTR πραγματοποιεί οκτώ καθημερινές αναχωρήσεις (με τρένα υψηλής ταχύτητας), ενώ η αιτούσα πραγματοποιεί 18 καθημερινές αναχωρήσεις (με τρένα υψηλής ταχύτητας), και πραγματοποιούνται ακόμη επτά καθημερινές αναχωρήσεις με περιφερειακά τρένα στο πλαίσιο ΥΔΥ.

- (108) Η διάρκεια ταξιδιού για τα τρένα υψηλής ταχύτητας της αιτούσας και της MTR είναι συγκρίσιμη (3 ώρες και 5 λεπτά και 3 ώρες και 20 λεπτά αντίστοιχα), ενώ τα περιφερειακά τρένα της αιτούσας έχουν διάρκεια ταξιδιού περίπου 4 ώρες και 50 λεπτά. Οι τιμές των εισιτηρίων είναι συγκρίσιμες· οι τιμές της MTR είναι γενικά ελαφρώς χαμηλότερες τόσο για τα εισιτήρια πρώτης θέσης όσο και για τα εισιτήρια δεύτερης θέσης.
- (109) Τα μερίδια αγοράς της αιτούσας υποδεικνύουν σημαντική ισχύ στην αγορά. [Εμπιστευτικές πληροφορίες].
- (110) [Εμπιστευτικές πληροφορίες].
- (111) [Εμπιστευτικές πληροφορίες].
- (112) [Εμπιστευτικές πληροφορίες].
- (113) [Εμπιστευτικές πληροφορίες].
- (114) Η ΕΑΑ παραθέτει <sup>(39)</sup> δύο ακόμη παράγοντες οι οποίοι, κατά την άποψη της, οδηγούν στο συμπέρασμα ότι η δραστηριότητα της αιτούσας είναι εκτεθειμένη στον ανταγωνισμό στο συγκεκριμένο δρομολόγιο: τη μελλοντική έναρξη δραστηριοτήτων της FlixTrain και την πίεση από τα αεροπορικά ταξίδια.
- (115) Η Επιτροπή αντιλαμβάνεται ότι στη FlixTrain έχουν χορηγηθεί χρονοθυρίδες για τρεις καθημερινές αναχωρήσεις από την άνοιξη του 2020 στο συγκεκριμένο δρομολόγιο. Ωστόσο, η Επιτροπή σημειώνει ότι, μέχρι σήμερα, η FlixTrain δεν φαίνεται να εκτελεί δρομολόγια τρένων στη συγκεκριμένη γραμμή. Επιπλέον, δεδομένου του πλαισίου της πανδημίας COVID-19, είναι εξαιρετικά αβέβαιο το αν η δυνητική ανταγωνιστική απειλή της FlixTrain πρόκειται να αποτελέσει πραγματικότητα στο εγγύς μέλλον.
- (116) **B.** Εάν θεωρηθεί ότι οι υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών που αποτελούν αντικείμενο εμπορικής εκμετάλλευσης ανταγωνίζονται μόνο τις υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών μεγάλων αποστάσεων στο πλαίσιο ΥΔΥ, η Επιτροπή σημειώνει ότι η κατάσταση παρουσιάζει μεγάλες ομοιότητες με αυτή που περιγράφεται στην αιτιολογική σκέψη 109, καθώς οι άλλες περιφερειακές υπηρεσίες στο πλαίσιο ΥΔΥ αντιστοιχούν σε λιγότερο από [εμπιστευτικές πληροφορίες] από πλευράς εσόδων και επιβατοχιλιομέτρων.
- (117) Λαμβανομένων υπόψη των παραγόντων που εξετάστηκαν ανωτέρω, και εάν ληφθούν υπόψη μόνο οι σιδηροδρομικές μεταφορές επιβατών, στο πλαίσιο κάθε πιθανής διάρθρωσης της αγοράς προϊόντων, η Επιτροπή δεν μπορεί να καταλήξει στο συμπέρασμα ότι η δραστηριότητα της παροχής σιδηροδρομικών υπηρεσιών που αποτελούν αντικείμενο εμπορικής εκμετάλλευσης στο δρομολόγιο Στοκχόλμη-Γκέτεμποργκ είναι εκτεθειμένη στον ανταγωνισμό.

*Ανταγωνισμός μεταξύ τρόπων μεταφοράς – Ταξίδια με λεωφορείο*

- (118) Η αιτούσα εκτιμά ότι, εάν εξεταστούν οι υπηρεσίες μεταφορών με λεωφορείο και με τρένο, το συνολικό μερίδιο αγοράς των υπηρεσιών μεταφοράς με λεωφορείο μεταξύ των διαφόρων τρόπων μεταφοράς στο συγκεκριμένο δρομολόγιο είναι [εμπιστευτικές πληροφορίες].
- (119) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η διάρκεια του ταξιδιού με λεωφορείο είναι τουλάχιστον 6 ώρες και 30 λεπτά (έναντι 3 ωρών και 20 λεπτών με τρένο). Η FlixBus πραγματοποιεί έξι (απευθείας) καθημερινές αναχωρήσεις με προορισμό το Γκέτεμποργκ και οι τιμές είναι κατά 30 % χαμηλότερες από τις τιμές των εισιτηρίων δεύτερης θέσης της αιτούσας.
- (120) Με βάση τα ανωτέρω, παρά τις διαφορές στις τιμές, οι διαφορές στη διάρκεια ταξιδιού δεν επιτρέπουν να εξαχθεί το συμπέρασμα ότι τα ταξίδια με λεωφορείο ασκούν ανταγωνιστική πίεση στις υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών που αποτελούν αντικείμενο εμπορικής εκμετάλλευσης.

*Ανταγωνισμός μεταξύ τρόπων μεταφοράς – Αεροπορικά ταξίδια*

- (121) Τρεις αεροπορικές εταιρείες προσφέρουν πτήσεις μεταξύ των αερολιμένων Arlanda και Bromma της Στοκχόλμης και του αερολιμένα του Γκέτεμποργκ (GOT).
- (122) Η SAS πραγματοποιεί 12 καθημερινές αναχωρήσεις (ARN-GOT), η Norwegian πραγματοποιεί μία ή δύο καθημερινές αναχωρήσεις (ARN-GOT) και η BRA πραγματοποιεί 12 καθημερινές αναχωρήσεις (BMA-GOT).
- (123) Σύμφωνα με την ΕΑΑ, οι αεροπορικές μεταφορές θα πρέπει να θεωρηθεί ότι ασκούν πίεση «από την κορυφή προς τα κάτω» στο τμήμα υψηλής ποιότητας, καθώς η διάρκεια του ταξιδιού από το κέντρο της μιας πόλης στο κέντρο της άλλης είναι η ίδια, κάτι που αποτελεί σημαντικό παράγοντα για όσους ταξιδεύουν για επαγγελματικούς λόγους.

<sup>(39)</sup> Θέση της ΕΑΑ, σ. 15.

- (124) Η διάρκεια της απευθείας πτήσης είναι μία ώρα έναντι τριών ωρών σιδηροδρομικώς.
- (125) Η Επιτροπή προέβη σε ανάλυση των πραγματικών τιμών των εισιτηρίων, σιδηροδρομικώς και αεροπορικώς, για το συγκεκριμένο δρομολόγιο, και ανέλυσε τις σχετικές πληροφορίες που παρείχε η αιτούσα. Οι τιμές των αεροπορικών εισιτηρίων είναι διπλάσιες της τιμής των σιδηροδρομικών εισιτηρίων πρώτης και δεύτερης θέσης, με εξαίρεση τη Norwegian, για τα εισιτήρια δεύτερης θέσης, όπου οι διαφορές στις τιμές είναι λιγότερο σημαντικές.
- (126) Λόγω των παρατηρούμενων διαφορών στις τιμές, δεν μπορεί να συναχθεί το συμπέρασμα ότι τα αεροπορικά ταξίδια ασκούν ανταγωνιστική πίεση στις υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών που αποτελούν αντικείμενο εμπορικής εκμετάλλευσης στο συγκεκριμένο δρομολόγιο.

#### Συμπεράσματα

- (127) Λαμβανομένων υπόψη των παραγόντων που εξετάστηκαν ανωτέρω, και ακόμη και αν ληφθεί υπόψη ο ανταγωνισμός μεταξύ τρόπων μεταφοράς, η Επιτροπή δεν μπορεί να καταλήξει στο συμπέρασμα ότι η δραστηριότητα της παροχής σιδηροδρομικών υπηρεσιών που αποτελούν αντικείμενο εμπορικής εκμετάλλευσης στο δρομολόγιο Στοκχόλμη-Γκέτεμποργκ είναι άμεσα εκτεθειμένη στον ανταγωνισμό.

#### 3.2.3.2.3. Γκέτεμποργκ-Μάλμε

- (128) [Εμπιστευτικές πληροφορίες]
- (129) Α. Εάν θεωρηθεί ότι οι σιδηροδρομικές υπηρεσίες που αποτελούν αντικείμενο εμπορικής εκμετάλλευσης ανταγωνίζονται τις σιδηροδρομικές υπηρεσίες μεγάλων αποστάσεων στο πλαίσιο ΥΔΥ και τις περιφερειακές σιδηροδρομικές υπηρεσίες στο πλαίσιο ΥΔΥ για επιβάτες, η κατάσταση περιγράφεται στις ακόλουθες αιτιολογικές σκέψεις.
- (130) Η αιτούσα πραγματοποιεί επί του παρόντος επτά καθημερινές αναχωρήσεις (εμπορικά διατεματικά σιδηροδρομικά δρομολόγια) με τρένα υψηλής ταχύτητας. Η Transdev, η οποία δραστηριοποιείται στο Öresundståg βάσει σύμβασης ΥΔΥ μεγάλων αποστάσεων, προσφέρει 11 καθημερινές αναχωρήσεις. Η διάρκεια του ταξιδιού για τα τρένα υψηλής ταχύτητας της αιτούσας είναι 2 ώρες και 30 λεπτά, ενώ η διάρκεια του ταξιδιού για τα τρένα της Transdev είναι 3 ώρες και 10 λεπτά.
- (131) Ωστόσο, από τον Δεκέμβριο του 2020, η αιτούσα θα αναλάβει τη σύμβαση ΥΔΥ μεγάλων αποστάσεων για το Öresundståg και θα εκτελεί όλα τα διατεματικά σιδηροδρομικά δρομολόγια σε αυτή τη γραμμή μετά την ανάθεση της αντίστοιχης σύμβασης ΥΔΥ για την περίοδο 2020 έως 2030. Η τρέχουσα σύμβαση ΥΔΥ με την Transdev λήγει στις αρχές Δεκεμβρίου του 2020.
- (132) Όσον αφορά τις τιμές, η Επιτροπή επισημαίνει ότι, παρά τη μικρότερη διάρκεια ταξιδιού κατά μέσο όρο, η αιτούσα προσφέρει χαμηλότερες τιμές από την Transdev (βάσει της σύμβασης ΥΔΥ) τόσο για τα εισιτήρια πρώτης θέσης όσο και για τα εισιτήρια δεύτερης θέσης.
- (133) Ο τρίτος ανταγωνιστής στη συγκεκριμένη γραμμή είναι η Arriva (Pågatåg), η οποία δραστηριοποιείται στη νότια περιφέρεια του Skåne αποκλειστικά στο πλαίσιο περιφερειακής σύμβασης ΥΔΥ.
- (134) [Εμπιστευτικές πληροφορίες].
- (135) [Εμπιστευτικές πληροφορίες].
- (136) [Εμπιστευτικές πληροφορίες].
- (137) Από τον Δεκέμβριο του 2020, όταν η αιτούσα θα ξεκινήσει δραστηριότητες βάσει της σύμβασης ΥΔΥ στο συγκεκριμένο δρομολόγιο, η κατάσταση ενδέχεται να αλλάξει, με αποτέλεσμα την εδραίωση της θέσης της στην αγορά. [Εμπιστευτικές πληροφορίες].
- (138) Η ΕΑΑ επισημαίνει ότι, παρότι μπορεί να είναι συζητήσιμο το κατά πόσον η Transdev ασκεί πραγματική ανταγωνιστική πίεση στο τμήμα υψηλής ποιότητας για τα διατεματικά ταξίδια, η SAS προσφέρει πτήσεις μεταξύ Γκέτεμποργκ και Κοπεγχάγης οι οποίες αναμένεται να έχουν αντίκτυπο στην τιμολόγηση της αιτούσας. Η ΕΑΑ κατέληξε στο συμπέρασμα <sup>(40)</sup> ότι στο συγκεκριμένο δρομολόγιο η δραστηριότητα είναι άμεσα εκτεθειμένη στον ανταγωνισμό.

<sup>(40)</sup> Θέση της ΕΑΑ, σ. 15.

(139) **B.** Εάν θεωρηθεί ότι οι υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών που αποτελούν αντικείμενο εμπορικής εκμετάλλευσης ανταγωνίζονται μόνο τις σιδηροδρομικές υπηρεσίες μεγάλων αποστάσεων στο πλαίσιο ΥΔΥ, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η αιτούσα έχει μόνο έναν ανταγωνιστή, την Transdev, η οποία παρέχει υπηρεσίες στο πλαίσιο σύμβασης ΥΔΥ για μεγάλες αποστάσεις (Öresundståg) [εμπιστευτικές πληροφορίες]

(140) Λαμβανομένων υπόψη των παραγόντων που εξετάστηκαν ανωτέρω, και εάν ληφθούν υπόψη μόνο οι σιδηροδρομικές μεταφορές επιβατών, στο πλαίσιο κάθε πιθανής διάρθρωσης της αγοράς προϊόντων, η Επιτροπή θεωρεί ότι επί του παρόντος η δραστηριότητα της παροχής σιδηροδρομικών υπηρεσιών που αποτελούν αντικείμενο εμπορικής εκμετάλλευσης στο δρομολόγιο Γκέτεμποργκ- Μάλμε μπορεί να θεωρηθεί ότι είναι άμεσα εκτεθειμένη στον ανταγωνισμό. Ωστόσο, η κατάσταση θα πρέπει να επαναξιολογηθεί αφού η αιτούσα αρχίσει να εκμεταλλεύεται το σιδηροδρομικό δίκτυο του Öresundståg.

#### *Ανταγωνισμός μεταξύ τρόπων μεταφοράς – Ταξίδια με λεωφορείο*

(141) Η αιτούσα εκτιμά ότι, εάν εξεταστούν οι υπηρεσίες μεταφορών με λεωφορείο και με τρένο, το συνολικό μερίδιο αγοράς των υπηρεσιών μεταφοράς με λεωφορείο μεταξύ των διαφόρων τρόπων μεταφοράς στη συγκεκριμένη γραμμή είναι [εμπιστευτικές πληροφορίες].

(142) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η διάρκεια του ταξιδιού με λεωφορείο είναι 3 ώρες και 5 λεπτά και 3 ώρες και 30 λεπτά έναντι 2 ωρών και 30 λεπτών με τα τρένα της αιτούσας. Η FlixBus πραγματοποιεί τέσσερις (απευθείας) καθημερινές αναχωρήσεις με προορισμό το Μάλμε και οι τιμές είναι κατά τουλάχιστον 25 % φθηνότερες από τις τιμές της αιτούσας (εισιτήρια δεύτερης θέσης).

(143) Λόγω των ανωτέρω διαφορών στη διάρκεια ταξιδιού και λαμβανομένης υπόψη της διαφοράς τιμής, δεν μπορεί να αποκλειστεί το ενδεχόμενο τα ταξίδια με λεωφορείο να ασκούν ανταγωνιστική πίεση στις υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών που αποτελούν αντικείμενο εμπορικής εκμετάλλευσης στο συγκεκριμένο δρομολόγιο. Ωστόσο, το ζήτημα αυτό μπορεί να παραμείνει ανοικτό για τους σκοπούς της παρούσας απόφασης, δεδομένου ότι, ανεξάρτητα από το αν τα ταξίδια με λεωφορείο ανταγωνίζονται τα ταξίδια με τρένο, το συμπέρασμα της Επιτροπής σχετικά με το επίπεδο ανταγωνισμού στο συγκεκριμένο δρομολόγιο δεν αλλάζει.

#### *Ανταγωνισμός μεταξύ τρόπων μεταφοράς – Αεροπορικά ταξίδια*

(144) [Εμπιστευτικές πληροφορίες]. Μια πιθανή εξήγηση είναι ότι δεν πραγματοποιούνται απευθείας πτήσεις από το Γκέτεμποργκ με προορισμό το Μάλμε. Ωστόσο, η SAS πραγματοποιεί πέντε απευθείας πτήσεις κατά τη χειμερινή περίοδο και επτά απευθείας πτήσεις κατά τη θερινή περίοδο από το Γκέτεμποργκ με προορισμό την Κοπεγχάγη.

(145) Η διάρκεια του αεροπορικού ταξιδιού είναι 2 ώρες και 35 λεπτά (GOT-MMX), ή 45 λεπτά (GOT-CPH). Στη γραμμή GOT-MMX δεν διατίθεται καμία απευθείας πτήση, οπότε λαμβάνεται υπόψη τουλάχιστον μία ενδιάμεση στάση.

(146) Σύμφωνα <sup>(41)</sup> με την ΕΑΑ, ενώ δεν είναι σαφές ότι το Öresundståg ασκεί πραγματική ανταγωνιστική πίεση στο τμήμα υψηλής ποιότητας της αιτούσας, οι αεροπορικές μεταφορές της SAS αναμένεται να έχουν αντίκτυπο στις τιμές της. Ωστόσο, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η SAS δεν προσφέρει απευθείας πτήση μεταξύ του Γκέτεμποργκ και του Μάλμε. Όλες οι πτήσεις μεταξύ του Γκέτεμποργκ και του Μάλμε περιλαμβάνουν τουλάχιστον μία ενδιάμεση στάση.

(147) [Εμπιστευτικές πληροφορίες].

(148) Η Επιτροπή προέβη σε ανάλυση των πραγματικών τιμών των εισιτηρίων, σιδηροδρομικών και αεροπορικών, για το συγκεκριμένο δρομολόγιο, και ανέλυσε τις σχετικές πληροφορίες που παρείχε η αιτούσα. Τα αεροπορικά ταξίδια φαίνεται να είναι δύο φορές ακριβότερα από τα σιδηροδρομικά ταξίδια, τόσο για την πρώτη θέση όσο και για τη δεύτερη θέση.

(149) Λόγω των παρατηρούμενων διαφορών στις τιμές, η Επιτροπή δεν μπορεί να στηρίξει το συμπέρασμα ότι τα αεροπορικά ταξίδια ασκούν ανταγωνιστική πίεση στις υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών που αποτελούν αντικείμενο εμπορικής εκμετάλλευσης στο συγκεκριμένο δρομολόγιο.

#### *Συμπέρασμα*

(150) Λαμβανομένων υπόψη των παραγόντων που εξετάστηκαν ανωτέρω, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η δραστηριότητα της παροχής σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών που αποτελούν αντικείμενο εμπορικής εκμετάλλευσης στο δρομολόγιο Γκέτεμποργκ-Μάλμε είναι άμεσα εκτεθειμένη στον ανταγωνισμό. Ωστόσο, η κατάσταση θα πρέπει να επαναξιολογηθεί αφού η αιτούσα αρχίσει να εκμεταλλεύεται το σιδηροδρομικό δίκτυο του Öresundståg (το οποίο επί του παρόντος εκμεταλλεύεται η Transdev βάσει της σύμβασης ΥΔΥ).

<sup>(41)</sup> Θέση της ΕΑΑ, σ. 15.

### 3.2.3.2.4. Στοκχόλμη-Sundsvall-Umeå

- (151) [Εμπιστευτικές πληροφορίες].
- (152) **A.** Εάν θεωρηθεί ότι οι σιδηροδρομικές υπηρεσίες που αποτελούν αντικείμενο εμπορικής εκμετάλλευσης ανταγωνίζονται τις σιδηροδρομικές υπηρεσίες μεγάλων αποστάσεων στο πλαίσιο ΥΔΥ και τις περιφερειακές σιδηροδρομικές υπηρεσίες στο πλαίσιο ΥΔΥ για επιβάτες, η κατάσταση περιγράφεται στις ακόλουθες αιτιολογικές σκέψεις.
- (153) Επί του παρόντος, το δρομολόγιο αυτό εκτελείται (εμπορικό διατεματικό σιδηροδρομικό δρομολόγιο) μόνο από την αιτούσα. Περιφερειακές υπηρεσίες στο πλαίσιο ΥΔΥ παρέχονται σε διάφορα επιμέρους δρομολόγια.
- (154) [Εμπιστευτικές πληροφορίες].
- (155) [Εμπιστευτικές πληροφορίες].
- (156) [Εμπιστευτικές πληροφορίες].
- (157) [Εμπιστευτικές πληροφορίες].
- (158) [Εμπιστευτικές πληροφορίες].
- (159) [Εμπιστευτικές πληροφορίες].
- (160) [Εμπιστευτικές πληροφορίες].
- (161) Η ΕΑΑ καταλήγει στο συμπέρασμα ότι ολόκληρο το δρομολόγιο δεν είναι εκτεθειμένο στον ανταγωνισμό, αλλά δεδομένης της ανταγωνιστικής κατάστασης των επιμέρους δρομολογίων και της συνολικής οικονομικής τους σημασίας σε σύγκριση με ολόκληρο το δρομολόγιο, η αιτούσα δεν είναι σε θέση να ενεργεί με πλήρη ανεξαρτησία ως προς την τιμολόγηση.
- (162) [Εμπιστευτικές πληροφορίες].
- (163) **B.** Εάν θεωρηθεί ότι οι υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών που αποτελούν αντικείμενο εμπορικής εκμετάλλευσης ανταγωνίζονται μόνο τις υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών μεγάλων αποστάσεων στο πλαίσιο ΥΔΥ, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η αιτούσα είναι ο μόνος φορέας εκμετάλλευσης εμπορικών υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών σε αυτό το δρομολόγιο και δεν υπάρχουν ανταγωνιστές που να παρέχουν σιδηροδρομικές υπηρεσίες μεγάλων αποστάσεων στο πλαίσιο ΥΔΥ σε αυτό το δρομολόγιο.
- (164) Λαμβανομένων υπόψη των παραγόντων που εξετάστηκαν ανωτέρω, και εάν ληφθούν υπόψη μόνο οι σιδηροδρομικές μεταφορές επιβατών, στο πλαίσιο κάθε πιθανής διάρθρωσης της αγοράς προϊόντων, η Επιτροπή δεν μπορεί να καταλήξει στο συμπέρασμα ότι η δραστηριότητα της παροχής σιδηροδρομικών υπηρεσιών που αποτελούν αντικείμενο εμπορικής εκμετάλλευσης στο δρομολόγιο Στοκχόλμη-Sundsvall-Umeå είναι εκτεθειμένη στον ανταγωνισμό.

#### *Ανταγωνισμός μεταξύ τρόπων μεταφοράς – Ταξίδια με λεωφορείο*

- (165) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η διάρκεια (διατεματικού) ταξιδιού με λεωφορείο υπερβαίνει τις 10 ώρες, έναντι 6 ωρών και 20 λεπτών με τρένο υψηλής ταχύτητας.
- (166) [Εμπιστευτικές πληροφορίες].
- (167) [Εμπιστευτικές πληροφορίες].
- (168) Λόγω των ανωτέρω διαφορών στη διάρκεια ταξιδιού, δεν μπορεί να συναχθεί το συμπέρασμα ότι τα ταξίδια με λεωφορείο ασκούν ανταγωνιστική πίεση στις υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών που αποτελούν αντικείμενο εμπορικής εκμετάλλευσης στο συγκεκριμένο δρομολόγιο.

#### *Ανταγωνισμός μεταξύ τρόπων μεταφοράς – Αεροπορικά ταξίδια*

- (169) Η ΕΑΑ αναφέρει <sup>(42)</sup> ότι η διαδρομή και η διάρκεια ταξιδιού είναι πολύ μεγάλες για να μπορούν τα σιδηροδρομικά ταξίδια να ανταγωνιστούν τις αεροπορικές μεταφορές.

<sup>(42)</sup> Θέση της ΕΑΑ, σ. 15.

- (170) Η SAS πραγματοποιεί έξι καθημερινές αναχωρήσεις (ARN-UME), η Norwegian πέντε καθημερινές αναχωρήσεις (ARN-UME) και η BRA πέντε καθημερινές αναχωρήσεις (BMA-UME).
- (171) Η Επιτροπή προέβη σε ανάλυση των πραγματικών τιμών των εισιτηρίων, σιδηροδρομικώς, αεροπορικώς και με λεωφορείο, για το συγκεκριμένο δρομολόγιο, και ανέλυσε τις σχετικές πληροφορίες που παρείχε η αιτούσα.
- (172) Η διάρκεια του ταξιδιού με αεροπλάνο είναι μία ώρα, ενώ το ταξίδι με τρένο (υψηλής ταχύτητας) διαρκεί τουλάχιστον 6 ώρες και 20 λεπτά.
- (173) Οι τιμές των αεροπορικών εισιτηρίων μεταξύ Στοκχόλμης και Umeå είναι ακριβότερες από τις τιμές των σιδηροδρομικών εισιτηρίων για τα εισιτήρια πρώτης θέσης. Το ίδιο ισχύει για τα εισιτήρια δεύτερης θέσης, με εξαίρεση τη Norwegian.
- (174) Λόγω των ανωτέρω διαφορών στις τιμές και στη διάρκεια ταξιδιού, και δεδομένου ότι [εμπιστευτικές πληροφορίες], δεν μπορεί να συναχθεί το συμπέρασμα ότι τα αεροπορικά ταξίδια ασκούν ανταγωνιστική πίεση στις υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών που αποτελούν αντικείμενο εμπορικής εκμετάλλευσης στο συγκεκριμένο δρομολόγιο.

#### Συμπεράσματα

- (175) Λαμβανομένων υπόψη των παραγόντων που εξετάστηκαν ανωτέρω, και ακόμη και αν ληφθεί υπόψη ο ανταγωνισμός μεταξύ τρόπων μεταφοράς, η Επιτροπή δεν μπορεί να καταλήξει στο συμπέρασμα ότι η δραστηριότητα της παροχής υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών που αποτελούν αντικείμενο εμπορικής εκμετάλλευσης στο δρομολόγιο Στοκχόλμη-Sundsvall-Umeå είναι άμεσα εκτεθειμένη στον ανταγωνισμό.

#### 3.2.3.2.5. Στοκχόλμη-Karlstad (-Όσλο)

- (176) [Εμπιστευτικές πληροφορίες].
- (177) **A.** Εάν θεωρηθεί ότι οι σιδηροδρομικές υπηρεσίες που αποτελούν αντικείμενο εμπορικής εκμετάλλευσης ανταγωνίζονται τις σιδηροδρομικές υπηρεσίες μεγάλων αποστάσεων στο πλαίσιο ΥΔΥ και τις περιφερειακές σιδηροδρομικές υπηρεσίες στο πλαίσιο ΥΔΥ για επιβάτες, η κατάσταση περιγράφεται στις ακόλουθες αιτιολογικές σκέψεις.
- (178) Η διάρκεια του ταξιδιού από τη Στοκχόλμη στο Karlstad είναι 2 ώρες και 30 λεπτά (με τρένο μεγάλης ταχύτητας) και από τη Στοκχόλμη στο Όσλο είναι τουλάχιστον 6 ώρες (με ταχεία υπεραστική αμαξοστοιχία). Η αιτούσα πραγματοποιεί οκτώ καθημερινά απευθείας σιδηροδρομικά δρομολόγια με προορισμό το Karlstad και δύο καθημερινά απευθείας δρομολόγια με προορισμό το Όσλο.
- (179) Επί του παρόντος, το δρομολόγιο αυτό (εμπορικό διατεματικό σιδηροδρομικό δρομολόγιο από τη Στοκχόλμη στο Όσλο) εκτελείται μόνο από την αιτούσα. Η Tagab παρέχει υπηρεσίες στο πλαίσιο σύμβασης ΥΔΥ μεταξύ της Στοκχόλμης και του Karlstad.
- (180) Η αιτούσα διαθέτει σημαντική ισχύ στην αγορά σύμφωνα με τα μερίδια αγοράς της. [Εμπιστευτικές πληροφορίες]
- (181) [Εμπιστευτικές πληροφορίες].
- (182) [Εμπιστευτικές πληροφορίες].
- (183) Η ΕΑΑ θεωρεί <sup>(43)</sup> ότι το δρομολόγιο δεν είναι άμεσα εκτεθειμένο στον ανταγωνισμό. Ωστόσο, η ΕΑΑ αναφέρει ότι τόσο οι πτήσεις όσο και τα λεωφορεία ασκούν ορισμένες «πίεσεις στις τιμές από την κορυφή προς τα κάτω και από τη βάση στην κορυφή κατά τον ίδιο τρόπο όπως στο δρομολόγιο Στοκχόλμη-Μάλμε».
- (184) **B.** Εάν θεωρηθεί ότι οι υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών που αποτελούν αντικείμενο εμπορικής εκμετάλλευσης ανταγωνίζονται μόνο τις υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών μεγάλων αποστάσεων στο πλαίσιο ΥΔΥ, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η αιτούσα έχει μόνο έναν ανταγωνιστή —την Tagab, η οποία ωστόσο δεν παρέχει διατεματικές υπηρεσίες. Ως εκ τούτου, η αιτούσα διαθέτει ακόμη ισχυρότερη θέση στην αγορά [εμπιστευτικές πληροφορίες].
- (185) Λαμβανομένων υπόψη των παραγόντων που εξετάστηκαν ανωτέρω, και εάν ληφθούν υπόψη μόνο οι σιδηροδρομικές μεταφορές επιβατών, στο πλαίσιο κάθε πιθανής διάρθρωσης της αγοράς προϊόντων, η Επιτροπή δεν μπορεί να καταλήξει στο συμπέρασμα ότι η δραστηριότητα της παροχής υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών που αποτελούν αντικείμενο εμπορικής εκμετάλλευσης στο δρομολόγιο Στοκχόλμη-Karlstad (-Όσλο) είναι εκτεθειμένη στον ανταγωνισμό.

<sup>(43)</sup> Θέση της ΕΑΑ, σ 17.

*Ανταγωνισμός μεταξύ τρόπων μεταφοράς – Ταξίδια με λεωφορείο*

- (186) Η αιτούσα εκτιμά <sup>(44)</sup> ότι στο σύνολο του δρομολογίου Στοκχόλμη-Karlstad (-Όσλο), οι υπηρεσίες λεωφορείου κατέχουν [εμπιστευτικές πληροφορίες].
- (187) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η Flixbus πραγματοποιεί τρεις καθημερινές αναχωρήσεις από τη Στοκχόλμη με προορισμό το Karlstad, όπου η διάρκεια του ταξιδιού είναι 4 ώρες και 20 λεπτά (έναντι 3 ωρών και 50 λεπτών με τρένο) και η τιμή φαίνεται να ανέρχεται στο ήμισυ της τιμής των σιδηροδρομικών εισιτηρίων δεύτερης θέσης.
- (188) Η FlixBus πραγματοποιεί επίσης δύο απευθείας καθημερινές αναχωρήσεις από τη Στοκχόλμη με προορισμό το Όσλο, όπου η διάρκεια του ταξιδιού είναι 7 ώρες και 30 λεπτά (έναντι 6 ωρών με τρένο) και οι τιμές είναι κατά περίπου 30 % φθηνότερες από τα σιδηροδρομικά εισιτήρια δεύτερης θέσης.
- (189) Με βάση τις ανωτέρω συνολικές διαφορές στη διάρκεια ταξιδιού και τα χαρακτηριστικά (όπως η άνεση) δεν μπορεί να συναχθεί το συμπέρασμα ότι τα ταξίδια με λεωφορείο ασκούν ανταγωνιστική πίεση στις υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών που αποτελούν αντικείμενο εμπορικής εκμετάλλευσης στο συγκεκριμένο δρομολόγιο.

*Ανταγωνισμός μεταξύ τρόπων μεταφοράς – Αεροπορικά ταξίδια*

- (190) Η αιτούσα υποστηρίζει ότι ο ανταγωνισμός από τις αεροπορικές μεταφορές είναι ισχυρός στο διατεματικό δρομολόγιο.
- (191) Η SAS πραγματοποιεί 14 καθημερινές αναχωρήσεις με προορισμό το Όσλο (OSL): ARN-OSL, και η Norwegian πραγματοποιεί επτά καθημερινές αναχωρήσεις: ARN-OSL. Δεν υπάρχουν πτήσεις από τη Στοκχόλμη με προορισμό το Karlstad (KAR).
- (192) Η διάρκεια του ταξιδιού με αεροπλάνο είναι 1 ώρα και 10 λεπτά, ενώ η διάρκεια του ταξιδιού με τρένο είναι 6 ώρες.
- (193) Η Επιτροπή προέβη σε ανάλυση των πραγματικών τιμών των εισιτηρίων, σιδηροδρομικών και αεροπορικών, για το συγκεκριμένο δρομολόγιο, και ανέλυσε τις σχετικές πληροφορίες που παρείχε η αιτούσα.
- (194) Τα αεροπορικά εισιτήρια μεταξύ Στοκχόλμης και Όσλου είναι ακριβότερα από τα σιδηροδρομικά εισιτήρια πρώτης θέσης. Το ίδιο ισχύει και για τα εισιτήρια δεύτερης θέσης, αλλά οι διακυμάνσεις είναι μικρότερες στην περίπτωση της Norwegian για τα εισιτήρια δεύτερης θέσης.
- (195) Λόγω των παρατηρούμενων διαφορών στις τιμές και τη διάρκεια ταξιδιού, δεν μπορεί να συναχθεί το συμπέρασμα ότι τα αεροπορικά ταξίδια ασκούν ανταγωνιστική πίεση στις υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών που αποτελούν αντικείμενο εμπορικής εκμετάλλευσης στο συγκεκριμένο δρομολόγιο.

*Συμπεράσματα*

- (196) Λαμβανομένων υπόψη των παραγόντων που εξετάστηκαν ανωτέρω, και ακόμη και αν ληφθεί υπόψη ο ανταγωνισμός μεταξύ τρόπων μεταφοράς, η Επιτροπή δεν μπορεί να καταλήξει στο συμπέρασμα ότι η δραστηριότητα της παροχής σιδηροδρομικών υπηρεσιών που αποτελούν αντικείμενο εμπορικής εκμετάλλευσης στο δρομολόγιο Στοκχόλμη-Karlstad (-Όσλο) είναι άμεσα εκτεθειμένη στον ανταγωνισμό.

**4. ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑ****4.1. ΑΓΟΡΑ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΠΟΥ ΠΑΡΕΧΟΝΤΑΙ ΜΕΣΩ ΣΥΜΒΑΣΕΩΝ ΥΔΥ**

- (197) Για τους σκοπούς της παρούσας απόφασης και με την επιφύλαξη της εφαρμογής του δικαίου περί ανταγωνισμού, τα πορίσματα της ανάλυσης της αγοράς που αναφέρονται στις αιτιολογικές σκέψεις 56 έως 67 θα πρέπει να θεωρηθούν ένδειξη ότι η δραστηριότητα της παροχής υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών στο πλαίσιο ΥΔΥ στη Σουηδία είναι εκτεθειμένη στον ανταγωνισμό κατά την έννοια του άρθρου 34 της οδηγίας 2014/25/ΕΕ. Κατά συνέπεια, εφόσον πληρούνται οι προϋποθέσεις απεριόριστης πρόσβασης στην αγορά που καθορίζονται στο άρθρο 34 της οδηγίας 2014/25/ΕΕ, θα πρέπει να διαπιστωθεί ότι η οδηγία 2014/25/ΕΕ δεν εφαρμόζεται σε συμβάσεις που προορίζονται να επιτρέψουν την άσκηση της εν λόγω δραστηριότητας στη Σουηδία.

<sup>(44)</sup> Αίτημα, παράγραφος 176.



4.2. ΑΓΟΡΑ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ ΕΠΙΒΑΤΩΝ ΠΟΥ ΑΠΟΤΕΛΟΥΝ ΑΝΤΙΚΕΙΜΕΝΟ ΕΜΠΟΡΙΚΗΣ ΕΚΜΕΤΑΛΛΕΥΣΗΣ

- (198) Με βάση την ανάλυση που παρατίθεται στο τμήμα 3.2.3.2 ανωτέρω, στο πλαίσιο κάθε πιθανής διάρθρωσης της αγοράς, η Επιτροπή δεν μπορεί να καταλήξει στο συμπέρασμα ότι η δραστηριότητα της παροχής σιδηροδρομικών υπηρεσιών που αποτελούν αντικείμενο εμπορικής εκμετάλλευσης στη Σουηδία είναι άμεσα εκτεθειμένη στον ανταγωνισμό κατά την έννοια του άρθρου 34 της οδηγίας 2014/25/ΕΕ. Σε εθνικό επίπεδο, στο πλαίσιο κάθε δυνατής διάρθρωσης της αγοράς, τα μερίδια αγοράς της αιτούσας αποτελούν ένδειξη σημαντικής ισχύος στην αγορά.
- (199) Σε επίπεδο δρομολογίου, σε τέσσερα από τα πέντε δρομολόγια που αξιολογήθηκαν, η δραστηριότητα της παροχής υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών που αποτελούν αντικείμενο εμπορικής εκμετάλλευσης δεν είναι άμεσα εκτεθειμένη στον ανταγωνισμό. Σε αυτά τα δρομολόγια η αιτούσα διαθέτει μερίδια αγοράς [εμπιστευτικές πληροφορίες], εάν θεωρηθεί ότι οι σιδηροδρομικές υπηρεσίες που αποτελούν αντικείμενο εμπορικής εκμετάλλευσης ανταγωνίζονται τις σιδηροδρομικές υπηρεσίες μεγάλων αποστάσεων στο πλαίσιο ΥΔΥ και τις περιφερειακές σιδηροδρομικές υπηρεσίες στο πλαίσιο ΥΔΥ. Η θέση της αιτούσας είναι ακόμη ισχυρότερη εάν θεωρηθεί ότι οι υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών που αποτελούν αντικείμενο εμπορικής εκμετάλλευσης ανταγωνίζονται μόνο τις υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών μεγάλων αποστάσεων στο πλαίσιο ΥΔΥ.
- (200) Σε ένα μόνο δρομολόγιο (Γκέτεμποργκ-Μάλμε), η δραστηριότητα της παροχής σιδηροδρομικών υπηρεσιών που αποτελούν αντικείμενο εμπορικής εκμετάλλευσης είναι άμεσα εκτεθειμένη στον ανταγωνισμό [εμπιστευτικές πληροφορίες].
- (201) [εμπιστευτικές πληροφορίες].
- (202) Με βάση τα ανωτέρω, για τους σκοπούς της παρούσας απόφασης και με την επιφύλαξη της εφαρμογής του δικαίου περί ανταγωνισμού, τα πορίσματα της ανάλυσης της αγοράς που αναφέρονται στις αιτιολογικές σκέψεις 68 έως 196 θα πρέπει να θεωρηθούν ένδειξη ότι η δραστηριότητα της παροχής σιδηροδρομικών υπηρεσιών που αποτελούν αντικείμενο εμπορικής εκμετάλλευσης στη Σουηδία δεν είναι άμεσα εκτεθειμένη στον ανταγωνισμό κατά την έννοια του άρθρου 34 της οδηγίας 2014/25/ΕΕ. Κατά συνέπεια, θα πρέπει να συναχθεί το συμπέρασμα ότι η οδηγία 2014/25/ΕΕ εξακολουθεί να εφαρμόζεται σε συμβάσεις που προορίζονται να επιτρέψουν την άσκηση της εν λόγω δραστηριότητας στη Σουηδία.

*Συμπέρασμα της ΕΑΑ*

- (203) Σε συνέχεια της αξιολόγησής της, η ΕΑΑ κατέληξε στο συμπέρασμα ότι δύο δρομολόγια (Στοκχόλμη-Γκέτεμποργκ και Γκέτεμποργκ-Μάλμε) είναι άμεσα εκτεθειμένα στον ανταγωνισμό. [εμπιστευτικές πληροφορίες]. Η ΕΑΑ αναφέρει επίσης ότι η ανταγωνιστική πίεση αναμένεται να αυξηθεί στο δρομολόγιο Στοκχόλμη-Μάλμε (-Κοπεγχάγη), εάν η Flixttrain αρχίσει να εκμεταλλεύεται αυτό το δρομολόγιο, αλλά ότι αυτό δεν αρκεί για να συναχθεί το συμπέρασμα ότι το συγκεκριμένο δρομολόγιο είναι άμεσα εκτεθειμένο στον ανταγωνισμό. [εμπιστευτικές πληροφορίες]. Όσον αφορά τα υπόλοιπα δύο δρομολόγια (Στοκχόλμη – Umeå και Στοκχόλμη – Όσλο), η ΕΑΑ κατέληξε στο συμπέρασμα ότι δεν είναι άμεσα εκτεθειμένα στον ανταγωνισμό αλλά, κατά την άποψη της ΕΑΑ, υπόκεινται σε έναν βαθμό ανταγωνιστικής πίεσης που εμποδίζει την αιτούσα να ενεργεί με πλήρη ανεξαρτησία στην τιμολογιακή πρακτική της. [εμπιστευτικές πληροφορίες].
- (204) Η ΕΑΑ κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η αγορά υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών στη Σουηδία, συμπεριλαμβανομένων της αγοράς σιδηροδρομικών υπηρεσιών που αποτελούν αντικείμενο εμπορικής εκμετάλλευσης (συνδυασμός όλων των δρομολογίων) και της παροχής σιδηροδρομικών υπηρεσιών βάσει συμβάσεων ΥΔΥ, θα πρέπει να θεωρηθεί άμεσα εκτεθειμένη στον ανταγωνισμό.
- (205) Η Επιτροπή δεν συνάγει αυτό το συμπέρασμα: όπως επισημαίνεται ανωτέρω, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι μόνο το δρομολόγιο Γκέτεμποργκ-Μάλμε είναι άμεσα εκτεθειμένο στον ανταγωνισμό. [εμπιστευτικές πληροφορίες]. Για τα υπόλοιπα τέσσερα δρομολόγια, η Επιτροπή δεν θα μπορούσε να καταλήξει στο συμπέρασμα ότι είναι εκτεθειμένα στον ανταγωνισμό για τους λόγους που αναφέρονται ανωτέρω. Κατά συνέπεια, ακόμη και αν ήταν δυνατόν να συναχθούν συμπεράσματα σχετικά με το επίπεδο ανταγωνισμού σε εθνικό επίπεδο με βάση το επίπεδο του ανταγωνισμού στα επιμέρους δρομολόγια που αναλύθηκαν, η Επιτροπή δεν θα μπορούσε να καταλήξει στο ίδιο συμπέρασμα με την ΕΑΑ για τους λόγους που εκτίθενται στις αιτιολογικές σκέψεις 198 έως 202.

*Εξέταση της δυνατότητας χορήγησης εξαιρέσεων μόνο για ορισμένα δρομολόγια*

- (206) Στις 4 Μαΐου 2020 η αιτούσα υπέβαλε πρόσθετα στοιχεία για να εξηγήσει τους λόγους για τους οποίους, κατά τη γνώμη της, θα ήταν δικαιολογημένη μια εξαίρεση που να καλύπτει την αγορά ΥΔΥ και τα τρία δρομολόγια που αποτελούν αντικείμενο εμπορικής εκμετάλλευσης: Γκέτεμποργκ-Στοκχόλμη, Στοκχόλμη-Μάλμε και Μάλμε-Γκέτεμποργκ <sup>(45)</sup>. Επιπλέον, υποστηρίχθηκε ότι μια εξαίρεση θα ήταν επίσης δικαιολογημένη για το δρομολόγιο Στοκχόλμη-Ουψάλα <sup>(46)</sup>.

<sup>(45)</sup> Παρατηρήσεις της αιτούσας της 4ης Μαΐου 2020, παράγραφος 4.

<sup>(46)</sup> Παρατηρήσεις της αιτούσας της 4ης Μαΐου 2020, παράγραφος 4.

- (207) [Εμπιστευτικές πληροφορίες]
- (208) Η αιτούσα ανέφερε ότι, καθώς «οι αγορές της καλύπτουν από κοινού δρομολόγια στα οποία η SJ αντιμετώπιζε σημαντικό ανταγωνισμό, καθώς και δρομολόγια στα οποία η SJ ήταν η μόνη σιδηροδρομική επιχείρηση, η SJ υποστήριξε ότι ο ανταγωνισμός θα επηρέαζε επίσης τα δρομολόγια στα οποία η SJ δεν αντιμετώπιζε ανταγωνισμό»<sup>(47)</sup>.
- (209) [Εμπιστευτικές πληροφορίες].
- (210) Η Επιτροπή θεωρεί ότι, ακόμη και αν συμφωνούσε με την προσέγγιση της αιτούσας και της ΕΑΑ που περιγράφεται στην αιτιολογική σκέψη 209 [εμπιστευτικές πληροφορίες], δεν θα μπορούσε να καταλήξει στο συμπέρασμα που επιθυμεί η αιτούσα. Εν προκειμένω, η Επιτροπή διαπίστωσε ότι η δραστηριότητα της παροχής σιδηροδρομικών υπηρεσιών που αποτελούν αντικείμενο εμπορικής εκμετάλλευσης είναι εκτεθειμένη στον ανταγωνισμό μόνο σε ένα δρομολόγιο (Γκέτεμποργκ-Μάλμε). Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι δεν μπορεί να χορηγηθεί εξαίρεση για το συγκεκριμένο δρομολόγιο, δεδομένου ότι [εμπιστευτικές πληροφορίες].
- (211) Αυτό σημαίνει ότι δεν είναι δυνατόν να χορηγηθεί εξαίρεση μόνο για το συγκεκριμένο δρομολόγιο, διότι δεν μπορεί να αποκλειστεί το ενδεχόμενο οι από κοινού αγορές που έχουν πραγματοποιηθεί επίσημα για το δρομολόγιο αυτό και εξαιρούνται από την οδηγία να διατεθούν στα άλλα δρομολόγια όπου δεν υπάρχει άμεση έκθεση στον ανταγωνισμό. Το συμπέρασμα αυτό ενισχύεται περαιτέρω από τις εξηγήσεις που ακολουθούν.
- (212) Στη γνώμη της, η ΕΑΑ επισήμανε ρητά ότι «πολλές από τις παρεχόμενες εισροές και υπηρεσίες αποτελούν κοινές δαπάνες».<sup>(48)</sup>
- (213) [Εμπιστευτικές πληροφορίες].
- (214) Στις 4 Ιουνίου 2020 η αιτούσα υπέβαλε νέες παρατηρήσεις για να εξηγήσει τους λόγους για τους οποίους, κατά τη γνώμη της, η εξαίρεση για ένα συγκεκριμένο σημείο αφετηρίας (π.χ. Στοκχόλμη) προς ένα συγκεκριμένο σημείο προορισμού (π.χ. Γκέτεμποργκ) θα ήταν δυνατή βάσει της οδηγίας.
- (215) Η αιτούσα υποστήριξε ότι η αξιολόγηση της δυνατότητας εφαρμογής του άρθρου 34 της οδηγίας 2014/25/ΕΕ πραγματοποιείται σε σχέση με τη δραστηριότητα και τη γεωγραφική αγορά αναφοράς και ότι, στην παρούσα περίπτωση, οι αγορές αναφοράς εκτείνονται από ένα σημείο αφετηρίας έως ένα σημείο προορισμού.
- (216) Στην ίδια επιστολή, η αιτούσα υποστηρίζει ότι «[ω]ς εκ τούτου, η μεθοδολογία που χρησιμοποιείται για να αξιολογηθεί αν ένα επιμέρους δρομολόγιο είναι άμεσα εκτεθειμένο στον ανταγωνισμό είναι ακριβώς η ίδια με αυτή που χρησιμοποιείται σε εθνικό επίπεδο. Πράγματι, η αξιολόγηση του ανταγωνισμού σε επίπεδο επιμέρους δρομολογίου συνιστά δομικό στοιχείο της αξιολόγησης του ανταγωνισμού σε εθνικό επίπεδο»<sup>(49)</sup>.
- (217) [Εμπιστευτικές πληροφορίες].
- (218) Όπως επισημαίνεται στην αιτιολογική σκέψη 216 ανωτέρω, δεδομένου ότι η Επιτροπή διαπίστωσε ότι μόνο ένα δρομολόγιο [εμπιστευτικές πληροφορίες], από τα πέντε σημαντικότερα δρομολόγια, ήταν άμεσα εκτεθειμένο στον ανταγωνισμό, δεν μπορεί να συναχθεί το συμπέρασμα ότι πρέπει να χορηγηθεί εξαίρεση σε εθνικό επίπεδο.
- (219) Η Επιτροπή υπενθυμίζει επίσης ότι σκοπός της ανάλυσης του ανταγωνισμού βάσει του άρθρου 34 της οδηγίας 2014/25/ΕΕ είναι να αποδειχθεί η καταλληλότητα της εφαρμογής των κανόνων για τις δημόσιες συμβάσεις, όπως εξηγείται στην αιτιολογική σκέψη 15. Το επίπεδο ανταγωνισμού σε ένα δρομολόγιο όπως αυτό του Γκέτεμποργκ-Μάλμε, το οποίο είναι [εμπιστευτικές πληροφορίες] για την αιτούσα, δεν μπορεί να θεωρηθεί ότι ρυθμίζει την οικεία διαδικασία σύναψης δημόσιων συμβάσεων, λαμβανομένου υπόψη ότι οι δημόσιες συμβάσεις συνάπτονται σε κοινή βάση. Επιπλέον, η αιτούσα δεν παρείχε κανένα παράδειγμα δημόσιας σύμβασης που να αφορά αποκλειστικά αυτό το δρομολόγιο.
- (220) Τέλος, εάν χορηγηθεί εξαίρεση μόνο για το δρομολόγιο Γκέτεμποργκ-Μάλμε, υπό τις συνθήκες που περιγράφονται ανωτέρω, θα υπήρχε μεγάλος κίνδυνος ένα μεγάλο μέρος της προμήθειας που πραγματοποιήθηκε επίσημα για το συγκεκριμένο δρομολόγιο και εξαιρείται από τις διατάξεις της οδηγίας να χρησιμοποιηθεί στην πραγματικότητα για τα άλλα δρομολόγια όπου δεν υπάρχει άμεση έκθεση στον ανταγωνισμό.

<sup>(47)</sup> Παρατηρήσεις της αιτούσας της 4ης Μαΐου 2020, παράγραφος 30.

<sup>(48)</sup> Θέση της ΕΑΑ, σ. 11.

<sup>(49)</sup> Παρατηρήσεις της αιτούσας της 4ης Ιουνίου 2020, παράγραφος 15.

(221) Η Επιτροπή επισημαίνει επίσης ότι ούτε η ΕΑΑ πρότεινε εξαίρεση ανά δρομολόγιο.

#### Συμπέρασμα

(222) Για τους σκοπούς της παρούσας απόφασης και με την επιφύλαξη της εφαρμογής του δικαίου περί ανταγωνισμού, τα πορίσματα της ανάλυσης της αγοράς που αναφέρονται στις αιτιολογικές σκέψεις 68 έως 221 θα πρέπει να θεωρηθούν ένδειξη ότι η δραστηριότητα της παροχής σιδηροδρομικών υπηρεσιών που αποτελούν αντικείμενο εμπορικής εκμετάλλευσης δεν είναι εκτεθειμένη στον ανταγωνισμό κατά την έννοια του άρθρου 34 της οδηγίας 2014/25/ΕΕ. Κατά συνέπεια, θα πρέπει να διαπιστωθεί ότι η οδηγία 2014/25/ΕΕ εξακολουθεί να εφαρμόζεται σε συμβάσεις που προορίζονται να επιτρέψουν την άσκηση της εν λόγω δραστηριότητας στη Σουηδία.

#### 4.3. ΤΕΛΙΚΕΣ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ

(223) Η παρούσα απόφαση βασίζεται στη νομική και πραγματική κατάσταση μεταξύ Δεκεμβρίου 2019 και Ιουνίου 2020 και στις πληροφορίες που υποβλήθηκαν από την αιτούσα, τον Σουηδικό Οργανισμό Μεταφορών και την ΕΑΑ, καθώς και σε δημόσια διαθέσιμες πληροφορίες.

(224) Δεδομένου ότι οι υπηρεσίες που σχετίζονται με τις σιδηροδρομικές μεταφορές επιβατών που αποτελούν αντικείμενο εμπορικής εκμετάλλευσης θα πρέπει να συνεχίσουν να υπόκεινται στην οδηγία 2014/25/ΕΕ, υπενθυμίζεται ότι οι δημόσιες συμβάσεις που καλύπτουν διάφορες δραστηριότητες πρέπει να αντιμετωπίζονται σύμφωνα με το άρθρο 6 της εν λόγω οδηγίας. Αυτό σημαίνει ότι, όταν ένας αναθέτων φορέας δεσμεύεται σε σύμβαση «μεικτής» σύμβασης, δηλαδή σε σύμβαση για τη στήριξη της άσκησης τόσο των δραστηριοτήτων που εξαιρούνται από την εφαρμογή της οδηγίας 2014/25/ΕΕ όσο και των δραστηριοτήτων που δεν εξαιρούνται από την εφαρμογή της οδηγίας αυτής, πρέπει να λαμβάνονται υπόψη οι δραστηριότητες για τις οποίες προορίζεται κατά κύριο λόγο η σύμβαση. Σε περίπτωση τέτοιας μεικτής σύμβασης, ο κύριος στόχος της οποίας είναι η στήριξη μη εξαιρούμενων δραστηριοτήτων, πρέπει να εφαρμόζονται οι διατάξεις της οδηγίας 2014/25/ΕΕ. Εάν είναι αντικειμενικά αδύνατο να προσδιοριστεί για ποια δραστηριότητα προορίζεται κατά κύριο λόγο η σύμβαση, η σύμβαση ανατίθεται σύμφωνα με τους κανόνες που θεσπίζονται στο άρθρο 6 παράγραφος 3 της οδηγίας 2014/25/ΕΕ.

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

#### Άρθρο 1

Η οδηγία 2014/25/ΕΕ δεν εφαρμόζεται σε συμβάσεις που ανατίθενται από αναθέτοντες φορείς και προορίζονται να καταστήσουν δυνατή την άσκηση δραστηριοτήτων που σχετίζονται με την παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών στο πλαίσιο σύμβασης παροχής δημόσιας υπηρεσίας οι οποίες πρόκειται να λάβουν χώρα στο έδαφος της Σουηδίας.

#### Άρθρο 2

Η οδηγία 2014/25/ΕΕ εξακολουθεί να εφαρμόζεται σε συμβάσεις που ανατίθενται από αναθέτοντες φορείς και προορίζονται να καταστήσουν δυνατή την άσκηση δραστηριοτήτων που σχετίζονται με την παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών επιβατών που αποτελούν αντικείμενο εμπορικής εκμετάλλευσης και πρόκειται να λάβουν χώρα στο έδαφος της Σουηδίας.

#### Άρθρο 3

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στο Βασίλειο της Σουηδίας.

Βρυξέλλες, 2 Ιουλίου 2020.

Για την Επιτροπή  
Thierry BRETON  
Μέλος της Επιτροπής