



Sommaire

II Actes non législatifs

RÈGLEMENTS

- ★ **Règlement (UE) 2020/1189 de la Commission du 6 août 2020 établissant une fermeture de pêche pour les sébastes de l'Atlantique dans la zone OPANO 3 M capturés par les navires battant pavillon d'un État membre de l'Union européenne** 1
- ★ **Règlement d'exécution (UE) 2020/1190 de la Commission du 11 août 2020 rectifiant le règlement d'exécution (UE) 2015/983 sur la procédure de délivrance de la carte professionnelle européenne et l'application du mécanisme d'alerte conformément à la directive 2005/36/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁾** 4
- ★ **Règlement d'exécution (UE) 2020/1191 de la Commission du 11 août 2020 établissant des mesures destinées à éviter l'introduction et la dissémination du virus du fruit rugueux brun de la tomate dans l'Union et abrogeant la décision d'exécution (UE) 2019/1615** 6
- ★ **Règlement d'exécution (UE) 2020/1192 de la Commission du 11 août 2020 fixant les droits à l'importation dans le secteur des céréales, applicables à partir du 12 août 2020** 14

DÉCISIONS

- ★ **Décision d'exécution (UE) 2020/1193 de la Commission du 2 juillet 2020 sur l'applicabilité de l'article 34 de la directive 2014/25/UE du Parlement européen et du Conseil au transport ferroviaire de voyageurs en Suède ⁽¹⁾** 18

⁽¹⁾ Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE.

II

(Actes non législatifs)

RÈGLEMENTS

RÈGLEMENT (UE) 2020/1189 DE LA COMMISSION

du 6 août 2020

établissant une fermeture de pêcherie pour les sébastes de l'Atlantique dans la zone OPANO 3 M capturés par les navires battant pavillon d'un État membre de l'Union européenne

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (CE) n° 1224/2009 du Conseil du 20 novembre 2009 instituant un régime de l'Union de contrôle afin d'assurer le respect des règles de la politique commune de la pêche ⁽¹⁾, et notamment son article 36, paragraphe 2,

considérant ce qui suit:

- (1) Le règlement (UE) 2020/123 du Conseil ⁽²⁾ fixe des quotas pour 2020.
- (2) Il ressort des informations communiquées à la Commission que les captures des sébastes de l'Atlantique dans la zone OPANO 3 M par les navires battant pavillon d'un État membre de l'Union européenne ont épuisé le quota attribué pour 2020.
- (3) Il est donc nécessaire d'interdire certaines activités de pêche pour ce stock,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Épuisement du quota

Le quota de pêche attribué pour 2020 aux États membres de l'Union européenne pour le stock de sébastes de l'Atlantique dans la zone OPANO 3 M figurant à l'annexe est réputé épuisé à compter de la date fixée dans ladite annexe.

Article 2

Interdictions

Les activités de pêche ciblant le stock visé à l'article 1^{er} par les navires battant pavillon d'un État membre de l'Union européenne ou enregistrés dans un État membre de l'Union européenne sont interdites à compter de la date fixée dans l'annexe.

⁽¹⁾ JO L 343 du 22.12.2009, p. 1.

⁽²⁾ Règlement (UE) 2020/123 du Conseil du 27 janvier 2020 établissant, pour 2020, les possibilités de pêche pour certains stocks halieutiques et groupes de stocks halieutiques, applicables dans les eaux de l'Union et, pour les navires de pêche de l'Union, dans certaines eaux n'appartenant pas à l'Union (JO L 25 du 30.1.2020, p. 1).

*Article 3****Entrée en vigueur***

Le présent règlement entre en vigueur le jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 6 août 2020.

*Par la Commission,
au nom de la présidente,
Virginijus SINKEVIČIUS
Membre de la Commission*

ANNEXE

N°	09/TQ123
État membre	Union européenne (tous les États membres)
Stock	RED/N3M.
Espèce	Sébastes de l'Atlantique (<i>Sebastes</i> spp.)
Zone	OPANO 3 M
Période de fermeture	19 juillet 2020 à 24 h 00 TUC

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2020/1190 DE LA COMMISSION
du 11 août 2020

rectifiant le règlement d'exécution (UE) 2015/983 sur la procédure de délivrance de la carte professionnelle européenne et l'application du mécanisme d'alerte conformément à la directive 2005/36/CE du Parlement européen et du Conseil

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu la directive 2005/36/CE du Parlement européen et du Conseil du 7 septembre 2005 relative à la reconnaissance des qualifications professionnelles ⁽¹⁾, et notamment son article 4 bis, paragraphe 7,

considérant ce qui suit:

- (1) Conformément à l'article 20, paragraphe 1, du règlement d'exécution (UE) 2015/983 de la Commission ⁽²⁾, pour l'établissement et pour la prestation temporaire et occasionnelle de services en vertu de l'article 7, paragraphe 4, de la directive 2005/36/CE, l'autorité compétente de l'État membre d'accueil doit d'abord prendre l'une des décisions mentionnées. Parmi ces décisions, figure celle de proroger la validité de la carte professionnelle européenne (CPE).
- (2) Toutefois, l'article 7, paragraphe 4, de la directive 2005/36/CE ne s'applique qu'aux situations dans lesquelles des services doivent être fournis pour la première fois. Dans le contexte de l'article 20, paragraphe 1, du règlement d'exécution (UE) 2015/983, une décision visant à proroger la validité de la CBE n'est donc pas pertinente.
- (3) Il convient dès lors de rectifier le règlement d'exécution (UE) 2015/983 en conséquence.
- (4) La mesure prévue par le présent règlement est conforme à l'avis du comité pour la reconnaissance des qualifications professionnelles visé à l'article 58, paragraphe 1, de la directive 2005/36/CE,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

À l'article 20 du règlement d'exécution (UE) 2015/983, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. Pour l'établissement et pour la prestation temporaire et occasionnelle de services en vertu de l'article 7, paragraphe 4, de la directive 2005/36/CE, l'autorité compétente de l'État membre d'accueil prend l'une des décisions suivantes: délivrer la CPE, refuser de délivrer la CPE ou appliquer des mesures de compensation conformément à l'article 7, paragraphe 4, quatrième alinéa, ou à l'article 14 de la directive 2005/36/CE.»

⁽¹⁾ JO L 255 du 30.9.2005, p. 22.

⁽²⁾ Règlement d'exécution (UE) 2015/983 de la Commission du 24 juin 2015 sur la procédure de délivrance de la carte professionnelle européenne et l'application du mécanisme d'alerte conformément à la directive 2005/36/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 159 du 25.6.2015, p. 27).

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 11 août 2020.

Par la Commission
La présidente
Ursula VON DER LEYEN

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2020/1191 DE LA COMMISSION**du 11 août 2020****établissant des mesures destinées à éviter l'introduction et la dissémination du virus du fruit rugueux brun de la tomate dans l'Union et abrogeant la décision d'exécution (UE) 2019/1615**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (UE) 2016/2031 du Parlement européen et du Conseil du 26 octobre 2016 relatif aux mesures de protection contre les organismes nuisibles aux végétaux, modifiant les règlements du Parlement européen et du Conseil (UE) n° 228/2013, (UE) n° 652/2014 et (UE) n° 1143/2014 et abrogeant les directives du Conseil 69/464/CEE, 74/647/CEE, 93/85/CEE, 98/57/CE, 2000/29/CE, 2006/91/CE et 2007/33/CE ⁽¹⁾, et notamment son article 30,

vu le règlement (UE) 2017/625 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2017 concernant les contrôles officiels et les autres activités officielles servant à assurer le respect de la législation alimentaire et de la législation relative aux aliments pour animaux ainsi que des règles relatives à la santé et au bien-être des animaux, à la santé des végétaux et aux produits phytopharmaceutiques, modifiant les règlements du Parlement européen et du Conseil (CE) n° 999/2001, (CE) n° 396/2005, (CE) n° 1069/2009, (CE) n° 1107/2009, (UE) n° 1151/2012, (UE) n° 652/2014, (UE) 2016/429 et (UE) 2016/2031, les règlements du Conseil (CE) n° 1/2005 et (CE) n° 1099/2009 ainsi que les directives du Conseil 98/58/CE, 1999/74/CE, 2007/43/CE, 2008/119/CE et 2008/120/CE, et abrogeant les règlements du Parlement européen et du Conseil (CE) n° 854/2004 et (CE) n° 882/2004, les directives du Conseil 89/608/CEE, 89/662/CEE, 90/425/CEE, 91/496/CEE, 96/23/CE, 96/93/CE et 97/78/CE ainsi que la décision 92/438/CEE du Conseil ⁽²⁾, et notamment son article 22, paragraphe 3, et son article 52,

considérant ce qui suit:

- (1) Le virus du fruit rugueux brun de la tomate (ci-après l'«organisme nuisible spécifié») ne figure pas actuellement sur la liste des organismes de quarantaine de l'Union ni sur celle des organismes réglementés non de quarantaine de l'Union dans le règlement d'exécution (UE) 2019/2072 de la Commission ⁽³⁾.
- (2) Cependant, depuis 2018, des États membres ont signalé des foyers d'infestation par l'organisme nuisible spécifié dans des cultures de tomates sur leur territoire et ont communiqué les mesures prises pour lutter contre celui-ci. L'Allemagne, en 2018, et l'Italie, en 2019, ont réalisé des analyses du risque phytosanitaire qui montrent que l'organisme nuisible spécifié et ses effets néfastes pourraient constituer une menace phytosanitaire importante dans l'Union, notamment pour la production de *Solanum lycopersicum* L. et de *Capsicum* spp.
- (3) Sur la base de ce constat, la Commission a adopté la décision d'exécution (UE) 2019/1615 ⁽⁴⁾ établissant des mesures destinées à éviter l'introduction et la dissémination de l'organisme nuisible spécifié dans l'Union.
- (4) Après l'adoption de la décision d'exécution (UE) 2019/1615, des informations scientifiques plus récentes ont été collectées concernant la dissémination de l'organisme nuisible spécifié et les méthodes d'analyse, qui justifient la nécessité de prendre des mesures plus détaillées que celles prévues au titre de la décision d'exécution (UE) 2019/1615.
- (5) En particulier, les semences de *Solanum lycopersicum* L. et de *Capsicum* spp. devraient être soumises à des analyses quelle que soit leur origine. Ces analyses sont nécessaires en raison des incertitudes qui existent quant à la présence de l'organisme nuisible à l'échelle mondiale et parce que des semences d'origines différentes sont souvent mélangées dans les lots lors de leur commercialisation, ce qui augmente le risque de dissémination de l'organisme nuisible spécifié.
- (6) En outre, l'établissement de sites de production exempts d'organismes nuisibles doit être encadré par certaines mesures pour garantir la production de matériels sains.

⁽¹⁾ JO L 317 du 23.11.2016, p. 4.

⁽²⁾ JO L 95 du 7.4.2017, p. 1.

⁽³⁾ Règlement d'exécution (UE) 2019/2072 de la Commission du 28 novembre 2019 établissant des conditions uniformes pour la mise en œuvre du règlement (UE) 2016/2031 du Parlement européen et du Conseil, en ce qui concerne les mesures de protection contre les organismes nuisibles aux végétaux, abrogeant le règlement (CE) n° 690/2008 de la Commission et modifiant le règlement d'exécution (UE) 2018/2019 de la Commission (JO L 319 du 10.12.2019, p. 1).

⁽⁴⁾ Décision d'exécution (UE) 2019/1615 de la Commission du 26 septembre 2019 établissant des mesures d'urgence destinées à éviter l'introduction et la propagation du virus du fruit rugueux de la tomate brune (ToBRFV) dans l'Union (JO L 250 du 30.9.2019, p. 91).

- (7) Les variétés de *Capsicum* spp. connues pour être résistantes à l'organisme nuisible spécifié ne sont pas considérées comme présentant un risque d'infection par celui-ci et de dissémination. Dès lors, ces variétés devraient être exemptées des exigences en matière d'analyse si leur résistance est officiellement attestée.
- (8) L'échantillonnage et l'analyse devraient être réalisés sous certaines conditions spécifiques sur la base des informations les plus récentes collectées au niveau de l'Union et au niveau international. Les méthodes de réaction en chaîne par polymérase (PCR) en temps réel sont les plus efficaces pour détecter et identifier l'organisme nuisible spécifié. La méthode de dosage immunoenzymatique (ELISA) est moins sensible et moins spécifique, dès lors que l'on a pu observer des réactions croisées à d'autres virus de la tomate avec cette méthode. Toutefois, la pandémie de COVID-19 a entraîné une pénurie des kits nécessaires pour appliquer les méthodes de détection de PCR en temps réel. Jusqu'au 1^{er} octobre 2020, la méthode ELISA devrait être elle aussi considérée comme une méthode acceptable de détection et d'identification de l'organisme nuisible spécifié. Cet échantillonnage et cette analyse devraient être réalisés en plus de l'échantillonnage pour contrôles physiques effectué conformément aux dispositions du règlement d'exécution (UE) 2019/2130 de la Commission ⁽⁵⁾, afin de garantir un niveau accru de protection phytosanitaire dans l'Union.
- (9) Les conditions régissant la circulation des végétaux destinés à la plantation ne devraient pas s'appliquer aux végétaux déjà produits conformément à la décision d'exécution (UE) 2019/1615 parce qu'il ne serait pas proportionné d'exiger des analyses supplémentaires pour ces semences et que, dans la plupart des cas, ces conditions ne pourraient pas être mises en œuvre dans la pratique.
- (10) L'annexe III du règlement d'exécution (UE) 2019/2130 établit des règles relatives aux actions à mener pendant les contrôles physiques des végétaux destinés à la plantation, dont l'échantillonnage. En plus de ces règles, et afin d'adapter la fréquence d'échantillonnage et d'analyse en lien avec le risque phytosanitaire que représente l'organisme nuisible spécifié, les États membres devraient définir la fréquence d'échantillonnage et d'analyse, à l'importation, applicable aux envois de semences spécifiées et de végétaux spécifiés destinés à la plantation. Le taux de cette fréquence ne devrait pas être inférieur à 20 % des importations de semences spécifiées et de végétaux spécifiés destinés à la plantation afin de garantir qu'un échantillon suffisamment représentatif est contrôlé.
- (11) Il convient d'abroger et de remplacer la décision d'exécution (UE) 2019/1615 par le présent règlement pour tenir compte du règlement (UE) 2016/2031 du Parlement européen et du Conseil et du règlement d'exécution (UE) 2019/2072 de la Commission, applicables depuis le 14 décembre 2019.
- (12) Le présent règlement devrait s'appliquer jusqu'au 31 mai 2022 afin de disposer du temps nécessaire pour surveiller la situation et déterminer le statut phytosanitaire concernant l'organisme nuisible spécifié pour le territoire de l'Union et la répartition mondiale.
- (13) Afin de faire rapidement face au risque phytosanitaire que représente l'organisme nuisible spécifié, les dispositions du présent règlement devraient entrer en application dans le plus bref délai possible. Dès lors, le présent règlement devrait entrer en vigueur le troisième jour suivant celui de sa publication.
- (14) Les mesures prévues par le présent règlement sont conformes à l'avis du comité permanent des végétaux, des animaux, des denrées alimentaires et des aliments pour animaux,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- a) «organisme nuisible spécifié»: le virus du fruit rugueux brun de la tomate;
- b) «végétaux spécifiés destinés à la plantation»: les végétaux des espèces *Solanum lycopersicum* L. et *Capsicum* spp. destinés à la plantation, à l'exclusion des semences;
- c) «semences spécifiées»: les semences de *Solanum lycopersicum* L. et de *Capsicum* spp.;
- d) «fruits spécifiés»: les fruits de *Solanum lycopersicum* L. et *Capsicum* spp.

⁽⁵⁾ Règlement d'exécution (UE) 2019/2130 de la Commission du 25 novembre 2019 établissant les règles détaillées relatives aux actions à mener pendant et après les contrôles documentaires, les contrôles d'identité et les contrôles physiques des animaux et des biens soumis aux contrôles officiels aux postes de contrôle frontaliers (JO L 321 du 12.12.2019, p. 128).

*Article 2***Interdictions relatives à l'organisme nuisible spécifié**

L'organisme nuisible spécifié n'est pas introduit, déplacé, ni détenu, multiplié ou libéré sur le territoire de l'Union.

*Article 3***Détection ou suspicion de la présence de l'organisme nuisible spécifié**

1. Toute personne qui soupçonne la présence de l'organisme nuisible spécifié sur le territoire de l'Union ou en a connaissance en informe immédiatement l'autorité compétente et lui fournit toutes les informations pertinentes relatives à la présence, soupçonnée ou réelle, de l'organisme nuisible spécifié.
2. Lorsqu'elle reçoit ces informations, l'autorité compétente:
 - a) consigne immédiatement les informations fournies;
 - b) prend toutes les mesures nécessaires pour confirmer la présence, soupçonnée ou réelle, de l'organisme nuisible spécifié;
 - c) veille à ce que toute personne responsable de végétaux susceptibles d'être infectés par l'organisme nuisible spécifié soit immédiatement informée:
 - i) de la présence, soupçonnée ou réelle, de l'organisme nuisible spécifié; et
 - ii) des éventuels risques associés à l'organisme nuisible spécifié et des mesures à prendre.

*Article 4***Mesures relatives à la présence confirmée de l'organisme nuisible spécifié**

Lorsque la présence, soupçonnée ou réelle, de l'organisme nuisible spécifié est confirmée sur le territoire d'un État membre, l'autorité compétente de l'État membre concerné veille à ce que des mesures appropriées soient prises pour éradiquer l'organisme nuisible spécifié conformément à l'article 17 du règlement (UE) 2016/2031.

*Article 5***Prospections concernant la présence de l'organisme nuisible spécifié dans les États membres**

1. Les États membres mènent des prospections annuelles concernant la présence de l'organisme nuisible spécifié sur les végétaux spécifiés destinés à la plantation, les semences spécifiées et les fruits spécifiés sur leur territoire, y compris sur les lieux de production des semences spécifiées et des végétaux spécifiés destinés à la plantation.
2. Ces prospections:
 - a) incluent l'échantillonnage et l'analyse tels que définis dans l'annexe; et
 - b) se fondent sur:
 - i) l'évaluation du risque d'introduction et de dissémination de l'organisme nuisible spécifié dans l'État membre concerné; et
 - ii) des principes scientifiques et techniques éprouvés en ce qui concerne la possibilité de détecter l'organisme nuisible spécifié.
3. Les États membres notifient à la Commission et aux autres États membres, au plus tard le 30 avril de chaque année, les résultats des prospections effectuées au cours de l'année civile précédente.

Article 6

Circulation des végétaux spécifiés destinés à la plantation dans l'Union

1. Les végétaux spécifiés destinés à la plantation ne peuvent circuler dans l'Union que s'ils sont accompagnés d'un passeport phytosanitaire et si les deux conditions suivantes sont remplies:

- a) les végétaux spécifiés ont été cultivés sur un site de production où l'organisme nuisible spécifié n'est pas présent selon des inspections officielles menées au moment opportun pour détecter l'organisme nuisible spécifié et où, si des végétaux spécifiés présentent des symptômes d'infection par l'organisme nuisible spécifié, ces végétaux ont fait l'objet d'un échantillonnage et d'une analyse par l'autorité compétente, dont les résultats ont montré qu'ils n'étaient pas atteints par l'organisme nuisible spécifié;
- b) les lots de végétaux spécifiés destinés à la plantation ont été conservés séparés d'autres lots de végétaux spécifiés en appliquant des mesures d'hygiène et une séparation physique appropriées.

Le prélèvement d'échantillons pour analyse, tel que mentionné dans le présent paragraphe, est effectué comme établi dans l'annexe.

2. Le paragraphe 1 ne s'applique pas:

- a) aux variétés de *Capsicum* spp. connues pour être résistantes à l'organisme nuisible spécifié;
- b) aux végétaux spécifiés destinés à la plantation produits conformément à la décision d'exécution (UE) 2019/1615.

Article 7

Circulation des semences spécifiées dans l'Union

1. Les semences spécifiées ne peuvent circuler dans l'Union que si elles sont accompagnées d'un passeport phytosanitaire et si toutes les conditions suivantes sont remplies:

- a) leur plante mère a été produite sur un site de production où l'organisme nuisible spécifié n'est pas présent selon des inspections officielles menées au moment opportun pour détecter l'organisme nuisible spécifié;
- b) les semences ou leur plante mère ont fait l'objet d'un échantillonnage et d'une analyse visant à détecter l'organisme nuisible spécifié effectués par l'autorité compétente, ou ont fait l'objet d'un échantillonnage et d'une analyse réalisés par des opérateurs professionnels sous la supervision officielle de l'autorité compétente, et ces tests ont montré qu'elles n'étaient pas atteintes par l'organisme nuisible spécifié.

En cas suspicion de présence de l'organisme nuisible spécifié, cet échantillonnage et cette analyse sont uniquement effectués par les autorités compétentes conformément à l'article 87, paragraphe 3, point c), du règlement (UE) 2016/2031;

- c) l'origine de tous les lots de semences spécifiées est consignée et documentée.

2. Les semences qui étaient encore stockées avant le 15 août 2020 font l'objet d'un échantillonnage et d'une analyse visant à détecter l'organisme nuisible spécifié, réalisés par l'autorité compétente ou par des opérateurs professionnels sous la supervision officielle de l'autorité compétente, avant tout déplacement dans l'Union, et les résultats montrent qu'elles ne sont pas infectées par ces organismes nuisibles.

3. L'échantillonnage et l'analyse sont réalisés comme établi dans l'annexe.

4. Les paragraphes 1 et 2 ne s'appliquent pas aux semences spécifiées des variétés de *Capsicum* spp. connues pour être résistantes à l'organisme nuisible spécifié.

Article 8

Introduction des végétaux spécifiés destinés à la plantation dans l'Union

1. Les végétaux spécifiés destinés à la plantation (à l'exclusion des variétés de *Capsicum* spp. connues pour être résistantes à l'organisme nuisible spécifié) originaires de pays tiers ne peuvent être introduits dans l'Union que s'ils sont accompagnés d'un certificat phytosanitaire qui comprend, à la rubrique «déclaration supplémentaire», les éléments suivants:

- a) une constatation officielle que les végétaux spécifiés destinés à la plantation proviennent de semences spécifiées ayant été soumises à un échantillonnage et à une analyse visant à détecter l'organisme nuisible spécifié comme établi dans l'annexe et que ces résultats ont montré que lesdits végétaux n'étaient pas atteints par l'organisme nuisible spécifié;

- b) une constatation officielle que les végétaux spécifiés destinés à la plantation ont été produits sur un site de production, enregistré et supervisé par l'organisation nationale de protection des végétaux du pays d'origine, où l'organisme nuisible spécifié n'est pas présent selon des inspections officielles menées au moment opportun pour détecter ledit organisme nuisible et qu'en cas de symptômes, ils ont été soumis à un échantillonnage et à une analyse officiels visant à détecter l'organisme nuisible spécifié et les résultats de ces tests ont montré qu'ils n'étaient pas atteints par l'organisme nuisible spécifié;
- c) le nom du site de production enregistré.
2. Les variétés de *Capsicum* spp. connues pour être résistantes à l'organisme nuisible spécifié originaires de pays tiers ne peuvent être introduites dans l'Union que si elles sont accompagnées d'un certificat phytosanitaire qui, à la rubrique «déclaration supplémentaire», confirme ladite résistance.

Article 9

Introduction des semences spécifiées dans l'Union

1. Les semences spécifiées originaires de pays tiers (à l'exclusion des semences des variétés de *Capsicum* spp. connues pour être résistantes à l'organisme nuisible spécifié) ne peuvent être introduites dans l'Union que si elles sont accompagnées d'un certificat phytosanitaire qui comprend, à la rubrique «déclaration supplémentaire», les éléments suivants:
- a) une constatation officielle que toutes les conditions suivantes sont remplies:
- i) la plante mère des semences spécifiées concernées a été produite sur un site de production où l'organisme nuisible spécifié n'est pas présent selon des inspections officielles menées au moment opportun pour détecter l'organisme nuisible spécifié;
 - ii) les semences spécifiées concernées ou leur plante mère ont fait l'objet d'un échantillonnage et d'une analyse officiels visant à détecter l'organisme nuisible spécifié et les résultats de ces tests ont montré qu'elles n'étaient pas atteintes par l'organisme nuisible spécifié;
- b) le nom du site de production enregistré.
2. Les semences spécifiées de variétés de *Capsicum* spp. connues pour être résistantes à l'organisme nuisible spécifié originaires de pays tiers ne peuvent être introduites dans l'Union que si elles sont accompagnées d'un certificat phytosanitaire qui, à la rubrique «déclaration supplémentaire», confirme ladite résistance.

Article 10

Contrôles officiels lors de l'introduction dans l'Union

Au moins 20 % des envois de semences spécifiées et de végétaux spécifiés destinés à la plantation font l'objet d'un échantillonnage et d'une analyse réalisés par l'autorité compétente au poste de contrôle frontalier de première arrivée dans l'Union, comme établi dans l'annexe.

Article 11

Abrogation de la décision d'exécution (UE) 2019/1615

La décision d'exécution (UE) 2019/1615 est abrogée à partir du 15 août 2020.

Article 12

Période d'application

Le présent règlement est applicable jusqu'au 31 mai 2022.

*Article 13***Entrée en vigueur**

Le présent règlement entre en vigueur le troisième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 11 août 2020.

Par la Commission
La présidente
Ursula VON DER LEYEN

ANNEXE

1. Plans d'échantillonnage des semences, à l'exclusion des semences de variétés de *Capsicum* spp. connues pour être résistantes à l'organisme nuisible spécifié

Le prélèvement d'échantillons de semences pour analyse est effectué conformément aux plans d'échantillonnage suivants, en fonction des lots de semences tels qu'indiqués dans le tableau correspondant des normes internationales pour les mesures phytosanitaires 31, Méthodes d'échantillonnage des envois (NIMP 31):

- pour les lots de semences inférieurs ou égaux à 3 000 unités: application d'un plan d'échantillonnage hypergéométrique permettant de détecter un niveau de présence de végétaux infectés de 10 % ou plus avec un niveau de confiance de 95 %,
- pour les lots de semences supérieurs à 3 000 unités mais inférieurs à 30 000: application d'un plan d'échantillonnage permettant de détecter un niveau de présence de végétaux infectés de 1 % ou plus avec un niveau de confiance de 95 %,
- pour les lots de semences supérieurs à 30 000 unités: application d'un plan d'échantillonnage permettant de détecter un niveau de présence de végétaux infectés de 0,1 % ou plus avec un niveau de confiance de 95 %.

Les sous-échantillons se composent de 1 000 semences au maximum pour les méthodes de réaction en chaîne par polymérase (PCR).

Les sous-échantillons se composent de 250 semences au maximum pour la méthode de dosage immunoenzymatique (ELISA).

2. Plans d'échantillonnage des végétaux destinés à la plantation, à l'exclusion des variétés de *Capsicum* spp. connues pour être résistantes à l'organisme nuisible spécifié

Dans le cas des végétaux destinés à la plantation, à l'exclusion des variétés de *Capsicum* spp. connues pour être résistantes à l'organisme nuisible spécifié, 200 feuilles sont collectées par site de production et cultivar, de préférence des jeunes feuilles prélevées à la cime des végétaux.

En cas de végétaux symptomatiques, des échantillons sont prélevés pour analyse sur au moins trois feuilles symptomatiques.

3. Méthodes d'analyse pour détecter et identifier l'organisme nuisible spécifié sur les semences, à l'exclusion des semences de variétés de *Capsicum* spp. connues pour être résistantes à l'organisme nuisible spécifié

L'une des méthodes d'analyse suivantes est utilisée pour détecter l'organisme nuisible spécifié sur les semences spécifiées:

- ELISA, jusqu'au 1^{er} octobre 2020, uniquement pour confirmer l'absence de l'organisme nuisible dans le cadre de l'émission de passeports phytosanitaires ou de certificats phytosanitaires,
- RT-PCR en temps réel en utilisant les amorces et sondes décrites dans le protocole de l'ISF (2020) ⁽¹⁾,
- RT-PCR en temps réel en utilisant les amorces et sondes de Menzel et Winter (*Acta Horticulturae*, sous presse).

En cas de résultat positif au test de détection, une seconde analyse, avec une méthode différente de celle utilisée pour la détection, est réalisée au moyen de l'une des méthodes de RT-PCR en temps réel énumérées ci-dessus, en utilisant le même échantillon, pour confirmer l'identification. En cas d'incohérence entre les résultats de détection et d'identification obtenus pour des semences enrobées, l'enrobage des semences est retiré et les semences sont réanalysées.

4. Méthodes d'analyse pour détecter et identifier l'organisme nuisible spécifié sur les végétaux destinés à la plantation, à l'exclusion des végétaux destinés à la plantation de variétés de *Capsicum* spp. connues pour être résistantes à l'organisme nuisible spécifié, ainsi que sur les fruits spécifiés

L'une des méthodes d'analyse suivantes est appliquée pour détecter l'organisme nuisible spécifié sur les végétaux spécifiés destinés à la plantation, à l'exclusion des variétés de *Capsicum* spp. connues pour être résistantes à l'organisme nuisible spécifié, ainsi que sur les fruits spécifiés:

- ELISA, uniquement pour des matériels symptomatiques,
- RT-PCR conventionnel en utilisant les amorces d'Alkowni et al. (2019),

⁽¹⁾ Protocole mis au point par l'International Seed Federation (International Seed Health Initiative for Vegetable Crops — ISHI-Veg).

- RT-PCR conventionnel en utilisant les amorces de Rodriguez-Mendoza et al. (2019),
- RT-PCR en temps réel en utilisant les amorces et sondes décrites dans le protocole de l'ISF (2020) ⁽²⁾,
- RT-PCR en temps réel en utilisant les amorces et sondes de Menzel et Winter (*Acta Horticulturae*, sous presse).

En cas de résultat positif au test de détection, une seconde analyse, avec une méthode différente de celle utilisée pour la détection, est réalisée au moyen de l'une des méthodes de RT-PCR énumérées ci-dessus, en utilisant le même échantillon, pour confirmer l'identification.

⁽²⁾ Protocole mis au point par l'International Seed Federation (International Seed Health Initiative for Vegetable Crops — ISHI-Veg).

RÈGLEMENT D'EXÉCUTION (UE) 2020/1192 DE LA COMMISSION**du 11 août 2020****fixant les droits à l'importation dans le secteur des céréales, applicables à partir du 12 août 2020**

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu le règlement (UE) n° 1308/2013 du Parlement européen et du Conseil du 17 décembre 2013 portant organisation commune des marchés des produits agricoles et abrogeant les règlements (CEE) n° 922/72, (CEE) n° 234/79, (CE) n° 1037/2001 et (CE) n° 1234/2007 du Conseil ⁽¹⁾ et notamment son article 183,

considérant ce qui suit:

- (1) L'article 1^{er}, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 642/2010 de la Commission ⁽²⁾ prévoit que, pour les produits relevant des codes NC 1001 11 00, 1001 19 00, ex 1001 91 20 [froment (blé) tendre, de semence], ex 1001 99 00 [froment (blé) tendre de haute qualité, autre que de semence], 1002 10 00, 1002 90 00, 1005 10 90, 1005 90 00, 1007 10 90 et 1007 90 00, le droit à l'importation est égal au prix d'intervention valable pour ces produits lors de l'importation, majoré de 55 % et diminué du prix à l'importation caf applicable à l'expédition en cause. Toutefois, ce droit ne peut dépasser le taux du droit du tarif douanier commun.
- (2) L'article 1^{er}, paragraphe 2, du règlement (UE) n° 642/2010 prévoit que, aux fins du calcul du droit à l'importation visé au paragraphe 1 dudit article, il est périodiquement établi pour les produits visés audit paragraphe des prix caf représentatifs à l'importation.
- (3) Conformément à l'article 2, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 642/2010, le prix à l'importation à retenir pour calculer le droit à l'importation des produits visés à l'article 1^{er}, paragraphe 1, dudit règlement est le prix représentatif à l'importation caf journalier déterminé selon la méthode prévue à l'article 5 dudit règlement.
- (4) À partir du 21 septembre 2017, le droit à l'importation des produits originaires du Canada et relevant des codes NC 1001 11 00, 1001 19 00, ex 1001 99 00 (blé tendre de haute qualité autre que de semence), 1002 10 00 et 1002 90 00 est calculé conformément à l'article 2, paragraphe 5, du règlement (UE) n° 642/2010.
- (5) Il y a lieu de fixer les droits à l'importation pour la période à partir du 12 août 2020, qui sont applicables jusqu'à ce qu'une nouvelle fixation entre en vigueur.
- (6) Conformément à l'article 2, paragraphe 2, du règlement (UE) n° 642/2010, il convient que le présent règlement entre en vigueur le jour de sa publication,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

À partir du 12 août 2020, les droits à l'importation dans le secteur des céréales visés à l'article 1^{er}, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 642/2010 sont fixés à l'annexe I du présent règlement sur la base des éléments figurant à l'annexe II du présent règlement.

⁽¹⁾ JO L 347 du 20.12.2013, p. 671.

⁽²⁾ Règlement (UE) n° 642/2010 de la Commission du 20 juillet 2010 portant modalités d'application du règlement (CE) n° 1234/2007 du Conseil en ce qui concerne les droits à l'importation dans le secteur des céréales (JO L 187 du 21.7.2010, p. 5).

Article 2

Le présent règlement entre en vigueur le jour de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 11 août 2020.

*Par la Commission,
au nom du président,
Wolfgang BURTSCHER
Directeur général
Direction générale de l'agriculture et du développement rural*

ANNEXE I

Droits à l'importation des produits visés à l'article 1, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 642/2010 applicables à partir du 12 août 2020

Code NC	Désignation des marchandises	Droit à l'importation ⁽¹⁾ ⁽²⁾ (EUR/t)
1001 11 00	FROMENT (blé) dur, de semence	0,00
1001 19 00	FROMENT (blé) dur de haute qualité, autre que de semence	0,00
	de qualité moyenne, autre que de semence	0,00
	de qualité basse, autre que de semence	0,00
Ex10 01 91 20	FROMENT (blé) tendre, de semence	0,00
Ex10 01 99 00	FROMENT (blé) tendre de haute qualité, autre que de semence	0,00
1002 10 00	SEIGLE, de semence	5,48
1002 90 00	SEIGLE, autre que de semence	5,48
1005 10 90	MAÏS de semence, autre qu'hybride	5,48
1005 90 00	MAÏS, autre que de semence ⁽³⁾	5,48
1007 10 90	SORGHO à grains autre qu'hybride destiné à l'ensemencement	5,48
1007 90 00	SORGHO à grains, autre que de semence	5,48

⁽¹⁾ L'importateur peut bénéficier, en application de l'article 2, paragraphe 4, du règlement (UE) n° 642/2010, d'une diminution des droits de:

- 3 EUR par tonne, si le port de déchargement se trouve en mer Méditerranée (au-delà du détroit de Gibraltar) ou en mer Noire et si les marchandises arrivent dans l'Union par l'océan Atlantique ou via le canal de Suez,
- 2 EUR par tonne, si le port de déchargement se trouve au Danemark, en Estonie, en Irlande, en Lettonie, en Lituanie, en Pologne, en Finlande, en Suède, au Royaume-Uni ou sur la côte atlantique de la Péninsule ibérique et si les marchandises arrivent dans l'Union par l'océan Atlantique.

⁽²⁾ Pour les produits originaires du Canada et relevant des codes NC 1001 11 00, 1001 19 00, ex 1001 99 00 (blé tendre de haute qualité autre que de semence), 1002 10 00 et 1002 90 00, le droit est calculé conformément à l'article 2, paragraphe 5, du règlement (UE) n° 642/2010.

⁽³⁾ L'importateur peut bénéficier d'une réduction forfaitaire de 24 EUR par tonne lorsque les conditions établies à l'article 3 du règlement (UE) n° 642/2010 sont remplies.

ANNEXE II

Éléments de calcul des droits fixés à l'annexe I

1. Moyennes sur la période de référence visée à l'article 2, paragraphe 2, du règlement (UE) n° 642/2010:

	Blé tendre ⁽¹⁾	Maïs
Bourse	Minnéapolis	Chicago
Cotation	171,059	104,725
Prime sur le Golfe	—	29,446
Prime sur Grands Lacs	29,960	—

(¹) Prime positive de 14 EUR/t incorporée [article 5, paragraphe 3, du règlement (UE) no 642/2010].

2. Moyennes sur la période de référence visée à l'article 2, paragraphe 2, du règlement (UE) n° 642/2010:

Frais de fret: Golfe du Mexique–Rotterdam:	17,379
Frais de fret: Grands Lacs–Rotterdam:	40,450

DÉCISIONS

DÉCISION D'EXÉCUTION (UE) 2020/1193 DE LA COMMISSION

du 2 juillet 2020

sur l'applicabilité de l'article 34 de la directive 2014/25/UE du Parlement européen et du Conseil au transport ferroviaire de voyageurs en Suède

(Le texte en langue suédoise est le seul faisant foi.)

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu la directive 2014/25/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 relative à la passation de marchés par des entités opérant dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des services postaux et abrogeant la directive 2004/17/CE ⁽¹⁾, et notamment son article 35, paragraphe 3,

après consultation du comité consultatif pour les marchés publics,

considérant ce qui suit:

1. FAITS

1.1. LA DEMANDE

- (1) Le 13 décembre 2019, SJ AB (ci-après la «demanderesse») a soumis à la Commission une demande en vertu de l'article 35, paragraphe 1, de la directive 2014/25/UE (ci-après la «demande»). La demande est conforme aux dispositions de l'article 1^{er}, paragraphe 1, de la décision d'exécution (UE) 2016/1804 de la Commission ⁽²⁾.
- (2) La demande concerne le transport ferroviaire de voyageurs en Suède. Elle porte en particulier sur le transport ferroviaire de voyageurs qui constitue une activité visant l'exploitation de réseaux conformément à l'article 11 de la directive 2014/25/UE, et elle n'est pas destinée à couvrir la passation de marchés par des autorités régionales de transport public, des autorités nationales de transport public ou d'autres autorités ⁽³⁾.
- (3) L'article 24 du chapitre 3 de la loi suédoise relative à la passation de marchés publics dans les secteurs des services d'utilité publique ⁽⁴⁾ permet aux entités adjudicatrices de soumettre des demandes en vertu de l'article 34 de la directive 2014/25/UE. La demanderesse est une entité adjudicatrice conformément à l'article 4, paragraphe 2, de la directive 2014/25/UE et elle exerce une activité visant l'exploitation de réseaux destinés à fournir un service au public dans le domaine du transport par chemin de fer, au sens de l'article 11 de cette directive.
- (4) La demande était assortie de positions motivées et justifiées adoptées par deux autorités nationales indépendantes compétentes pour les activités concernées: l'Agence suédoise des transports et l'Autorité suédoise de la concurrence. Ces positions analysent de manière approfondie la condition d'applicabilité de l'article 34, paragraphe 1, de la directive 2014/25/UE aux activités concernées, conformément aux paragraphes 2 et 3 dudit article. Conformément à l'annexe IV, point 1 b), de la directive 2014/25/UE, étant donné que le libre accès au marché ne peut être supposé exister sur la base de l'article 34, paragraphe 3, premier alinéa, de ladite directive, la Commission doit adopter une décision d'exécution sur la demande dans un délai de 130 jours ouvrables. Le délai initial a expiré le 3 juillet 2020 ⁽⁵⁾.

⁽¹⁾ JO L 94 du 28.2.2014, p. 243.

⁽²⁾ Décision d'exécution (UE) 2016/1804 de la Commission du 10 octobre 2016 relative aux modalités d'application des articles 34 et 35 de la directive 2014/25/UE du Parlement européen et du Conseil relative à la passation de marchés par des entités opérant dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des services postaux (JO L 275 du 12.10.2016, p. 39).

⁽³⁾ Voir point 30 de la demande.

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

⁽⁵⁾ JO C 53 du 17.2.2020, p. 11.

- (5) La Commission a tenu deux conférences téléphoniques avec les représentants de la demanderesse le 30 mars 2020 et le 29 mai 2020 et la demanderesse a présenté d'autres arguments le 4 mai 2020 et le 4 juin 2020.

1.2. LA DEMANDERESSE

- (6) La demanderesse est une entreprise publique, détenue à 100 % par l'État suédois, qui a été créée en 2001 en tant que l'une des six divisions formées par la séparation et la privatisation de l'ancienne société publique des chemins de fer, Affärsverket Statens Järnvägar. La demanderesse est active dans le secteur du transport ferroviaire de voyageurs.
- (7) En 2018, elle a déclaré avoir réalisé 31,8 millions de trajets ⁽⁶⁾, indiquant qu'elle avait assuré 1 200 départs quotidiens à partir de 284 gares ⁽⁷⁾. Elle opère principalement en Suède, mais elle assure également des liaisons ferroviaires vers Oslo, Halden, Narvik et Copenhague.
- (8) Le modèle d'entreprise de la demanderesse repose sur deux piliers: la fourniture de services ferroviaires commerciaux sous sa propre marque et la fourniture de services ferroviaires acquis par des autorités régionales et nationales de transport public sous sa propre marque ou celle du pouvoir adjudicateur ⁽⁸⁾.
- (9) Le transport ferroviaire en Suède ne cesse d'augmenter en raison de la croissance démographique, de l'urbanisation, de la déréglementation, de l'internationalisation et d'une plus grande prise de conscience des questions environnementales. Par rapport à l'année précédente, le transport de voyageurs, mesuré en voyageurs-kilomètres, a augmenté de 2 % en 2018 ⁽⁹⁾.

2. CADRE JURIDIQUE

- (10) La directive 2014/25/UE s'applique à la passation de marchés destinés à l'exercice d'activités visant la mise à disposition ou l'exploitation de réseaux destinés à fournir un service au public dans le domaine du transport par chemin de fer, systèmes automatiques, tramway, trolleybus, autobus ou câble, sauf si l'activité est exemptée en vertu de l'article 34 de cette directive.
- (11) Conformément à l'article 34 de la directive 2014/25/UE, les marchés destinés à permettre la prestation d'une activité visée par la directive ne sont pas soumis à ladite directive, si, dans l'État membre où l'activité est exercée, celle-ci est directement exposée à la concurrence sur des marchés dont l'accès n'est pas limité. L'exposition directe à la concurrence est évaluée sur la base de critères objectifs prenant en considération les caractéristiques spécifiques du secteur concerné ⁽¹⁰⁾. Cette évaluation est toutefois limitée par la brièveté des délais applicables et par la nécessité de se fonder sur les informations dont dispose la Commission, qu'elles proviennent de sources déjà disponibles ou qu'elles soient obtenues dans le cadre de l'application de l'article 35, et qui ne peuvent être complétées en recourant à des méthodes exigeant plus de temps, y compris, en particulier, des enquêtes publiques auprès des opérateurs économiques concernés ⁽¹¹⁾.
- (12) L'accès au marché est réputé non limité dès lors que l'État membre a transposé et appliqué la législation pertinente de l'Union européenne concernant l'ouverture totale ou partielle du secteur en cause. Cette législation est mentionnée à l'annexe III de la directive 2014/25/UE. S'agissant des services ferroviaires intérieurs, cette annexe ne mentionne aucune législation applicable concernant la libéralisation de ce secteur. Par conséquent, en vertu de l'article 34, paragraphe 3, de la directive 2014/25/UE, le libre accès au marché ne peut être présumé et doit être démontré en fait et en droit.
- (13) L'exposition directe à la concurrence devrait être évaluée sur la base de différents indicateurs dont aucun n'est, nécessairement, déterminant en soi. En ce qui concerne le marché concerné par la présente décision, les parts de marché constituent un critère qui devrait être pris en considération, au même titre que d'autres critères, comme les obstacles à l'entrée ou la concurrence intermodale ⁽¹²⁾.

⁽⁶⁾ Rapport annuel 2018 de la demanderesse, p. 4.

⁽⁷⁾ Rapport annuel 2018 de la demanderesse, p. 30.

⁽⁸⁾ Rapport annuel 2018 de la demanderesse, p. 22.

⁽⁹⁾ Rapport annuel 2018 de la demanderesse, p. 21.

⁽¹⁰⁾ Considérant 44 de la directive 2014/25/UE.

⁽¹¹⁾ *Ibid.*

⁽¹²⁾ La concurrence de modes de transport autres que le train, en l'espèce, notamment le transport par autobus et le transport aérien.

- (14) La présente décision est sans préjudice de l'application des règles en matière de concurrence et d'autres dispositions du droit de l'Union. En particulier, les critères et la méthode utilisés pour évaluer l'exposition directe à la concurrence en vertu de l'article 34 de la directive 2014/25/UE ne sont pas nécessairement identiques à ceux utilisés pour effectuer une évaluation en vertu de l'article 101 ou 102 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne ou du règlement (CE) n° 139/2004 du Conseil ⁽¹³⁾, comme l'a confirmé le Tribunal ⁽¹⁴⁾.
- (15) La présente décision a pour objectif de déterminer si les services concernés par la demande sont exposés à un niveau de concurrence (sur des marchés dont l'accès n'est pas limité au sens de l'article 34 de la directive 2014/25/UE) tel qu'il permettra que, même en l'absence de la discipline apportée par les règles détaillées de passation des marchés énoncées dans la directive 2014/25/UE, les marchés destinés à l'exercice des activités concernées soient passés de manière transparente et non discriminatoire, et reposent sur des critères permettant aux acheteurs de déterminer la solution qui, dans l'ensemble, est économiquement la plus avantageuse.

3. ÉVALUATION

3.1. ACCÈS NON LIMITÉ AU MARCHÉ

- (16) L'accès au marché est réputé non limité dès lors que l'État membre concerné a transposé et appliqué la législation pertinente de l'Union concernant l'ouverture d'un secteur donné ou d'une partie de celui-ci. Cette législation est mentionnée à l'annexe III de la directive 2014/25/UE. En ce qui concerne les services ferroviaires, cette annexe mentionne la directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁵⁾ relative au transport ferroviaire de fret et au transport ferroviaire international de voyageurs, mais ne contient pas d'entrée pour le transport national de voyageurs. Par conséquent, il convient de démontrer que l'accès au marché est libre en fait et en droit.
- (17) La directive (UE) 2016/2370 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁶⁾ étend la libéralisation du secteur ferroviaire aux chemins de fer nationaux.
- (18) La Suède n'a pas encore entièrement transposé ⁽¹⁷⁾ la directive (UE) 2016/2370 dans son droit national [la loi sur les chemins de fer ⁽¹⁸⁾].
- (19) En janvier 2019, la Commission a adressé une lettre de mise en demeure à la Suède concernant la procédure d'infraction 2019/0087 pour transposition partielle de la directive (UE) 2016/2370. Le 17 mai 2019, la Suède a notifié sa douzième mesure de transposition de ladite directive, affirmant avoir achevé la transposition. Cependant, le 13 décembre 2019 (date de réception de la demande) et jusqu'en juin 2020, l'affaire était pendante.
- (20) Dans sa position ⁽¹⁹⁾ accompagnant la demande, l'Agence suédoise des transports a examiné si l'accès au marché concerné est libre en fait et en droit, et est parvenue à la conclusion que c'est le cas.
- (21) En ce qui concerne la liberté d'accès en droit, la Suède a élargi ses dispositions nationales transposant la directive 2012/34/UE de manière à garantir le libre accès au marché également au transport ferroviaire national de voyageurs. Par conséquent, ce type de transport est couvert par le champ d'application de la loi suédoise sur les chemins de fer [2004:519].
- (22) Comme le précise l'Agence suédoise des transports dans ce contexte, la loi sur les chemins de fer exige des gestionnaires de l'infrastructure qu'ils répartissent les capacités de l'infrastructure entre les entreprises ferroviaires d'une manière neutre sur le plan de la concurrence et non discriminatoire.

⁽¹³⁾ Règlement (CE) n° 139/2004 du Conseil du 20 janvier 2004 relatif au contrôle des concentrations entre entreprises (ci-après «le règlement CE sur les concentrations») (JO L 24 du 29.1.2004, p. 1).

⁽¹⁴⁾ Arrêt du 27 avril 2016, Österreichische Post AG/Commission, T-463/14, EU:T:2016:243, point 28. Voir également considérant 44 de la directive 2014/25/UE.

⁽¹⁵⁾ Directive 2012/34/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 établissant un espace ferroviaire unique européen (JO L 343 du 14.12.2012, p. 32).

⁽¹⁶⁾ Directive (UE) 2016/2370 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2016 modifiant la directive 2012/34/UE en ce qui concerne l'ouverture du marché des services nationaux de transport de voyageurs par chemin de fer et la gouvernance de l'infrastructure ferroviaire (JO L 352 du 23.12.2016, p. 1).

⁽¹⁷⁾ Position de l'ANC, p. 4.

⁽¹⁸⁾ Loi sur les chemins de fer (2004:519).

⁽¹⁹⁾ Position de l'Agence suédoise des transports, p. 2.

- (23) En outre, il ressort de la loi sur les chemins de fer (chapitre 6, article 5) que les caractéristiques de l'infrastructure disponible et les informations sur les conditions d'accès et d'utilisation de l'infrastructure et sur les procédures et critères de répartition des capacités de l'infrastructure doivent être publiées dans le document de référence du réseau, conformément à l'article 27, paragraphe 2, de la directive 2012/34/UE.
- (24) On peut conclure que les conditions du libre accès au marché en droit sont remplies.
- (25) En ce qui concerne la liberté d'accès en fait, la Commission constate que les concurrents ont commencé à entrer progressivement sur le marché ferroviaire suédois à partir de 1990. Aujourd'hui, outre la demanderesse, quinze autres sociétés sont actives sur le marché national du transport ferroviaire de voyageurs.
- (26) Sur la base de l'analyse juridique de la législation nationale applicable et de la position de l'Agence suédoise des transports, la Commission conclut que, si certains des problèmes relevés dans le cadre de la procédure d'infraction 2019/0087 persistent encore, et sans préjudice de cette procédure d'infraction, l'accès au marché est considéré comme libre en droit et en fait sur le territoire de la Suède aux fins de la présente décision.

3.2. ÉVALUATION SOUS L'ANGLE DE LA CONCURRENCE

3.2.1. DÉFINITION DU MARCHÉ DE PRODUITS

- (27) Dans sa pratique décisionnelle antérieure en matière de concentrations ⁽²⁰⁾, la Commission a estimé qu'il pouvait être approprié de considérer le marché des services de transport ferroviaire de voyageurs fournis dans le cadre d'une obligation de service public (OSP) et le marché des services commerciaux de transport ferroviaire de voyageurs comme des marchés distincts. Cette distinction s'explique par le fait que les services de transport fournis dans le cadre de contrats d'OSP se caractérisent par une concurrence pour le marché, ce qui signifie que les entreprises ferroviaires se font concurrence afin d'obtenir le droit d'offrir des services de transport sur une liaison donnée, tandis que les services commerciaux de transport se caractérisent par une concurrence sur le marché, ce qui signifie que les entreprises ferroviaires se font concurrence pour attirer les voyageurs.
- (28) Aux fins de la présente décision, on entend par «liaison» tous les trajets effectués entre toutes gares situées sur cette liaison (c'est-à-dire toutes les combinaisons d'un point à un autre sur cette liaison). De même, on entend par «tronçon» un segment d'une liaison englobant tous les trajets effectués entre les gares situées sur ce tronçon (c'est-à-dire toutes les combinaisons possibles d'un point à un autre sur ce tronçon). Par «trajet de bout en bout», on entend un trajet (d'un point à un autre) effectué entre deux gares terminales d'une liaison donnée.
- (29) La demanderesse propose de faire cette distinction entre ces deux marchés, comme indiqué au considérant 27.
- (30) L'Autorité nationale suédoise de la concurrence (ANC) et l'Agence suédoise des transports, dans leurs positions respectives sur la demande, approuvent également ⁽²¹⁾ cette distinction.

3.2.1.1. *Services de transport ferroviaire de voyageurs fournis dans le cadre de contrats d'OSP*

- (31) Les contrats d'OSP sont attribués au terme de procédures de mise en concurrence ou d'attribution directe, dans le cadre desquelles une entité adjudicatrice attribue à un soumissionnaire un contrat de fourniture de services de transport ferroviaire de voyageurs dans une certaine zone ou sur une ou plusieurs liaisons spécifiques.
- (32) Les contrats régionaux et interrégionaux d'OSP font l'objet d'appels d'offres lancés par des autorités régionales de transport public, tandis que l'administration suédoise des transports gère la procédure d'appel d'offres pour les trains de nuit subventionnés entre Stockholm et le nord de la Suède.
- (33) L'Agence suédoise des transports indique ⁽²²⁾ que les entités adjudicatrices fournissent les trains et sont responsables de leur entretien.

⁽²⁰⁾ Affaires M.7897, Arriva Rail North/Northern Franchise, points 15 à 18; M.5855, DB/Arriva, points 64 à 69 et 131 à 133; M.5557, SNCF-P/CDPQ/KEOLIS/EFFIA, point 17; M.7146, Govia/Thameslink, Southern and Great Northern Passenger Rail Franchise, points 16 à 19; M.4797, Govia/West Midlands Passenger Rail Franchise, point 13.

⁽²¹⁾ Position de l'ANC, p. 7, et position de l'Agence suédoise des transports, p. 2.

⁽²²⁾ Avis de l'Agence suédoise des transports, p. 5.

- (34) Aux fins de l'évaluation réalisée au titre de la présente décision et sans préjudice de l'application du droit de la concurrence, la Commission estime que le premier marché concerné est le marché des services de transport ferroviaire de voyageurs fournis dans le cadre d'une OSP, où la concurrence s'exerce «pour le marché».

3.2.1.2. *Services commerciaux de transport ferroviaire de voyageurs*

- (35) La demanderesse soutient qu'en Suède, les services commerciaux de transport ferroviaire de voyageurs peuvent, en principe, être fournis par n'importe quelle entreprise ferroviaire et couvrir toute liaison.
- (36) Elle affirme qu'elle doit faire face à la concurrence d'entreprises opérant dans le cadre d'une OSP sur les liaisons commerciales.
- (37) Toutefois, d'après ce que comprend la Commission, les services commerciaux de transport ferroviaire de voyageurs sont généralement des services de transport longue distance. Dans ces circonstances, il est probable que les entreprises qui fournissent des services de transport ferroviaire de voyageurs longue distance dans le cadre d'une OSP sont en concurrence avec celles qui fournissent des services commerciaux de transport ferroviaire de voyageurs afin d'attirer ces derniers. L'explication réside dans le fait que, du côté de la demande, les services de transport ferroviaire de voyageurs fournis dans le cadre d'une OSP et les services commerciaux de transport ferroviaire de voyageurs peuvent se substituer. Toutefois, il peut apparaître moins évident que les entreprises qui fournissent des services régionaux de transport ferroviaire de voyageurs dans le cadre d'une OSP sont en concurrence avec celles qui fournissent des services commerciaux de transport ferroviaire de voyageurs. Dans sa pratique décisionnelle, la Commission a constaté ⁽²³⁾ que les services régionaux de transport ferroviaire de voyageurs (courte distance) et les services de transport ferroviaire de voyageurs longue distance constituaient des marchés distincts, notamment parce que les caractéristiques du trafic sont différentes, par exemple au niveau des fréquences et des arrêts.
- (38) [Confidentiel] ⁽²⁴⁾.
- (39) En l'espèce, la Commission estime toutefois que la définition du marché peut être laissée ouverte, étant donné que le résultat de l'évaluation est le même dans les deux scénarios (c'est-à-dire si les services commerciaux de transport ferroviaire sont considérés comme faisant partie du même marché que les services de transport ferroviaire longue distance fournis dans le cadre d'une OSP et les services régionaux de transport ferroviaire fournis dans le cadre d'une OSP, ou s'ils sont considérés comme faisant uniquement partie du même marché que les services de transport ferroviaire longue distance fournis dans le cadre d'une OSP).
- (40) Dans le cas des services commerciaux, il importe toutefois de préciser si et dans quelle mesure la concurrence intermodale doit être prise en considération. La demanderesse soutient que la concurrence entre les entreprises ferroviaires est suffisante pour conclure que les services commerciaux de transport ferroviaire de voyageurs sont directement exposés à la concurrence, sans avoir à évaluer la concurrence intermodale ⁽²⁵⁾. En l'espèce, toutefois, la définition exacte du marché ne peut être laissée ouverte, comme le propose la demanderesse, dès lors que pour certaines liaisons, les parts de marché de celle-ci sont révélatrices d'un pouvoir de marché considérable (si l'on considère uniquement le transport ferroviaire) et, partant, de la capacité de la demanderesse à agir indépendamment de ses concurrents.
- (41) En ce qui concerne la concurrence intermodale, la Commission a constaté ⁽²⁶⁾ par le passé que les autres modes de transport constituaient des marchés distincts. Toutefois, il s'agit en fin de compte d'une question empirique et la Commission a laissé la définition ouverte dans d'autres affaires ⁽²⁷⁾.
- (42) La pression concurrentielle des autres modes de transport est analysée plus en détail en fonction de la durée du trajet, des prix, du confort et de la disponibilité. À titre d'observation générale, la Commission indique que l'on ne peut pas présumer que le transport aérien exerce une pression concurrentielle sur toutes les liaisons ou tous les tronçons, mais potentiellement seulement sur le trajet de bout en bout. Par conséquent, l'importance économique du trajet de bout en bout sera prise en considération. En outre, l'évaluation sous l'angle de la concurrence montre que les autres modes de transport ne se substituent généralement pas aux services commerciaux de transport ferroviaire de voyageurs (voir section 3.2.3.2).

⁽²³⁾ Voir affaires AT.39678, Deutsche Bahn I, et AT.39731, Deutsche Bahn II, point 33; M.5855, DB/Arriva, points 126 à 130.

⁽²⁴⁾ Information confidentielle.

⁽²⁵⁾ Point 39 de la demande.

⁽²⁶⁾ Affaires AT.39678, Deutsche Bahn I, et AT.39731, Deutsche Bahn II, point 33; M.2446, Govia/Connex South Central, point 13; M.5855, DB/Arriva, points 137 à 140, M.5557, SNCF-P/CDPQ/KEOLIS/EFFIA, points 32 à 36.

⁽²⁷⁾ Affaires M.6150, Veolia Transport/Trenitalia/JV, points 26 à 34; M.5655, SNCF/LCR/Eurostar, point 29, M.7011, SNCF/SNCB/Thalys, points 66 à 69, M.4797, Govia/West Midlands Passenger Rail Franchise, point 12.

- (43) Aux fins de l'évaluation réalisée au titre de la présente décision, et sans préjudice de l'application du droit de la concurrence, la Commission estime que le marché concerné est le marché des services commerciaux de transport ferroviaire de voyageurs, où la concurrence s'exerce «sur le marché». Aux fins de la présente décision, ce marché comprend les services de transport ferroviaire de voyageurs longue distance fournis dans le cadre d'une OSP. La Commission laisse ouverte la question de savoir si les services régionaux de transport ferroviaire de voyageurs fournis dans le cadre d'une OSP font partie du marché concerné.

3.2.2. DÉFINITION GÉOGRAPHIQUE DU MARCHÉ

3.2.2.1. *Marché des services de transport ferroviaire de voyageurs fournis dans le cadre de contrats d'OSP*

- (44) Dans des décisions antérieures, la Commission a défini ⁽²⁸⁾ ce marché au niveau national.
- (45) La définition du marché proposée par la demanderesse est conforme à la pratique de la Commission.
- (46) L'ANC partage également cette approche.
- (47) Aux fins de l'évaluation réalisée au titre de la présente décision, et sans préjudice de l'application du droit de la concurrence, la Commission considère que l'étendue géographique du marché des services de transport ferroviaire de voyageurs fournis dans le cadre de contrats d'OSP est nationale.

3.2.2.2. *Marché des services commerciaux de transport ferroviaire de voyageurs*

- (48) Dans sa pratique décisionnelle antérieure en matière d'ententes et de concentrations concernant les services de transport ferroviaire de voyageurs, la Commission a défini, dans le cadre de son analyse de la concurrence sur le marché, le marché géographique au niveau de l'ensemble d'un réseau ferroviaire national ⁽²⁹⁾, au niveau d'une liaison ⁽³⁰⁾ ou au niveau d'un trajet d'un point à un autre (point d'origine et point de destination) ⁽³¹⁾, en fonction des spécificités de chaque cas et de la mesure dans laquelle les conditions de concurrence sont similaires ou suffisamment homogènes.
- (49) La demanderesse soutient que le marché doit être délimité sur la base d'un point d'origine à un point de destination, car les conditions de concurrence peuvent varier considérablement selon ces tracés d'un point à un autre. Elle propose également de laisser la définition du marché ouverte, car l'exposition à la concurrence doit être évaluée sur une base plus large, étant donné que les coûts des entreprises ferroviaires ne sont pas déterminés sur une base d'un point à un autre, mais à un niveau plus large. Étant donné le nombre très élevé de marchés «point à point» et l'impossibilité d'analyser chacun de ces marchés, la demanderesse propose de procéder à une analyse des cinq liaisons les plus importantes en Suède, à savoir: Stockholm-Malmö(-Copenhague), Stockholm-Göteborg, Göteborg-Malmö, Stockholm-Sundsvall-Umeå et Stockholm-Karlstad(-Oslo).
- (50) [Confidentiel].
- (51) [Confidentiel].
- (52) [Confidentiel].
- (53) La Commission fait remarquer que certains éléments montrent que le marché des services commerciaux de transport ferroviaire de voyageurs en Suède peut être défini au niveau national. Premièrement, le cadre réglementaire (comme l'obligation d'opérer en tant qu'entreprise ferroviaire) s'applique à l'échelle nationale. Par conséquent, les conditions de concurrence sont susceptibles de présenter un certain degré d'homogénéité au niveau national. Deuxièmement, certains fournisseurs (tels que la demanderesse ou Transdev) se livrent à une concurrence sur différentes liaisons en Suède et sont probablement en mesure de déployer leurs trains sur différentes liaisons en Suède. Troisièmement, les caractéristiques inhérentes au réseau ferroviaire doivent être prises en considération. En particulier, l'existence d'effets de réseau, c'est-à-dire la génération d'un trafic supplémentaire par la jonction entre diverses liaisons, est également un élément qui indique l'existence d'un marché à l'échelle nationale.

⁽²⁸⁾ Affaire M.5855 du 11 août 2010, DB/Arriva, point 72.

⁽²⁹⁾ Affaires COMP AT.39678 et AT.39731, points 34 et 35; affaire M.5855, points 159 et 160.

⁽³⁰⁾ Affaire M.7011, SNCF/SNCB/Thalys JV, points 41 à 46.

⁽³¹⁾ Affaire M.7897, Arriva/Rail Noth/Northern Francise, points 19 à 23.

- (54) Compte tenu de ce qui précède, aux fins de l'évaluation réalisée au titre de la présente décision et sans préjudice de l'application du droit de la concurrence, la Commission laisse ouverte la question de savoir si l'étendue géographique du marché des services commerciaux de transport ferroviaire de voyageurs est nationale ou correspond à chaque liaison, étant donné que l'une ou l'autre des deux définitions possibles du marché géographique n'influe en rien sur la conclusion à laquelle la Commission est parvenue.
- (55) Une définition du marché fondée sur les trajets d'un point à un autre est exclue, étant donné que, comme l'ont expliqué la demanderesse et l'ANC ⁽³²⁾, il ne serait pas possible d'évaluer la pression concurrentielle pour chaque trajet point à point individuel qui peut être éventuellement défini.

3.2.3. ANALYSE DU MARCHÉ

3.2.3.1. *Marché des services de transport ferroviaire de voyageurs fournis dans le cadre de contrats d'OSP*

- (56) Les contrats d'OSP peuvent être attribués au terme de procédures de mise en concurrence ou par attribution directe. D'une manière générale, en Suède, les contrats d'OSP sont attribués à la suite d'une procédure d'appel d'offres et les attributions directes constituent l'exception à la règle.
- (57) La demanderesse fait état ⁽³³⁾ d'une liste de contrats d'OSP attribués depuis 2009. Sur les 20 contrats répertoriés, trois ont été attribués directement. En valeur, les contrats attribués directement représentent seulement [confidentiel] de tous les contrats d'OSP. Les autres contrats sont attribués au terme d'une procédure de mise en concurrence. Force est de constater qu'Arriva, Transdev, Vy, MTR et la demanderesse sont des soumissionnaires réguliers. La majorité des procédures d'appel d'offres comptent entre deux et quatre soumissionnaires et dans la majorité des cas, l'adjudicataire est différent de l'opérateur historique.
- (58) Sur 17 contrats d'OSP attribués au terme d'une procédure de mise en concurrence, la demanderesse a soumis une offre pour 11 d'entre eux et en a remporté six (taux de réussite de 54 %). Les résultats des autres concurrents montrent les ratios suivants (attributions/offres): Arriva 4/7, Transdev 2/9, Keolis 0/4, Vy 3/8 et MTR 1/2. La demanderesse semble avoir un taux de réussite moyen.
- (59) Sur le plan des recettes, la demanderesse a obtenu [confidentiel] du nombre total de contrats d'OSP. En valeur, elle a obtenu [confidentiel].
- (60) D'une manière générale, la demanderesse semble ⁽³⁴⁾ détenir une part modérée des contrats d'OSP en Suède [confidentiel], les deuxième et troisième plus grands opérateurs détenant des parts de [confidentiel] et de [confidentiel], respectivement. Les parts de marché sont toutefois moins indicatives de la nature de la concurrence sur les marchés qui font l'objet d'appels d'offres ou d'attributions directes.
- (61) [Confidentiel].
- (62) [Confidentiel]. En outre, sur les 16 contrats d'OSP attribués, 11 ont changé d'opérateur à la suite d'une procédure d'appel d'offres. Sur les 15 appels d'offres pour lesquels des données sur tous les soumissionnaires étaient disponibles, 46 offres au total ont été soumises.
- (63) Sur les trois contrats d'OSP directement attribués qui ont été signalés, il semble ⁽³⁵⁾ que tous trois fassent actuellement l'objet d'une procédure de mise en concurrence à l'issue de laquelle de nouvelles entreprises se verront attribuer un contrat et commenceront à fournir leurs services.
- (64) [Confidentiel].
- (65) L'ANC conclut ⁽³⁶⁾ que le marché des contrats d'OSP, «à l'exception des contrats attribués directement à de propres entreprises», est directement exposé à la concurrence au sens de l'article 34 de la directive 2014/25/UE.

⁽³²⁾ Position de l'ANC, p. 11.

⁽³³⁾ Illustration 6 de la demande.

⁽³⁴⁾ Illustration 2 de la demande.

⁽³⁵⁾ Point 119 de la demande.

⁽³⁶⁾ P. 11 et annexe 1 de la position de l'ANC.

- (66) Pour remporter un appel d'offres portant sur l'attribution d'un contrat d'OSP, les entreprises ferroviaires doivent présenter des offres compétitives. Cela implique qu'une fois qu'un contractant se voit attribuer un contrat d'OSP, son comportement est limité par son offre. Par conséquent, les marchés destinés à l'exercice des activités prévues dans le cadre du contrat d'OSP, même en l'absence de la discipline apportée par les règles détaillées de l'Union en matière de marchés publics, seront attribués de manière transparente et non discriminatoire, sur la base de critères permettant à l'entreprise fournissant des services dans le cadre d'une OSP de déterminer la solution qui est, dans l'ensemble, la plus économiquement avantageuse.
- (67) Aux fins de la présente décision et sans préjudice du droit de la concurrence ou d'autres dispositions du droit de l'Union, les facteurs décrits ci-dessus devraient être considérés comme une indication de l'exposition à la concurrence de l'activité de fourniture de services de transport ferroviaire de voyageurs dans le cadre d'une OSP.

3.2.3.2. *Marché des services commerciaux de transport ferroviaire de voyageurs*

Au niveau national

- (68) Sur l'ensemble du marché, couvrant les services commerciaux de transport ferroviaire de voyageurs et les services de transport ferroviaire de voyageurs fournis dans le cadre de contrats d'OSP (comprenant les services régionaux de transport ferroviaire de voyageurs et les services de transport ferroviaire de voyageurs longue distance fournis dans le cadre d'une OSP), la demanderesse détenait, sur le plan des recettes, une part de marché de [confidentiel] en 2018. La même année, le deuxième opérateur sur le marché était [confidentiel]. La part de marché de la demanderesse est révélatrice d'un pouvoir de marché significatif.
- (69) Sur le marché des services commerciaux de transport ferroviaire de voyageurs (comprenant les services de transport ferroviaire de voyageurs longue distance, mais non régionaux, fournis dans le cadre d'une OSP), la demanderesse détient une part nettement supérieure à celle de ses concurrents, qui est restée plutôt stable au cours des trois dernières années de référence (2016-2018). En 2018, la demanderesse avait [confidentiel] s'agissant des recettes et [confidentiel] s'agissant des voyageurs-kilomètres. Par conséquent, les parts de marché de la demanderesse sur le marché des services commerciaux de transport ferroviaire de voyageurs sont également révélatrices d'un pouvoir de marché significatif.
- (70) La Commission indique également l'existence d'obstacles à l'entrée sur le marché pour les services commerciaux de transport ferroviaire de voyageurs. Ces obstacles concernent notamment les coûts d'investissement élevés nécessaires et les risques économiques associés pour l'acquisition du matériel roulant, ainsi que les exigences techniques et réglementaires, telles que l'homologation du matériel roulant dans un pays. [Confidentiel]. Ces arguments sont valables pour le marché des services commerciaux de transport ferroviaire de voyageurs, quelle que soit la définition géographique du marché.
- (71) En ce qui concerne la concurrence intermodale, compte tenu des différences observées au niveau des prix et de la durée des trajets, on ne peut conclure que le transport par avion ou par autobus exerce une pression concurrentielle sur les services commerciaux de transport ferroviaire de voyageurs, comme le montrent les considérants 93, 102, 120, 126, 149, 168, 174, 189 et 195.
- (72) Au vu des facteurs analysés ci-dessus, la Commission ne peut conclure que l'activité de fourniture de services commerciaux de transport ferroviaire de voyageurs au niveau national en Suède, quelle que soit la définition du marché de produits, est directement exposée à la concurrence au sens de l'article 34, paragraphe 1, de la directive 2014/25/UE.

Au niveau des liaisons

- (73) Dans l'analyse du marché au niveau des liaisons (axée sur chacune des cinq liaisons susmentionnées), la Commission examinera dans un premier temps la situation concurrentielle lorsque i) les services commerciaux de transport ferroviaire de voyageurs sont supposés concurrencer les services régionaux de transport ferroviaire de voyageurs et les services de transport ferroviaire de voyageurs longue distance fournis dans le cadre d'une OSP, et ii) les services commerciaux de transport ferroviaire de voyageurs sont supposés concurrencer les services de transport ferroviaire de voyageurs longue distance fournis dans le cadre d'une OSP. Dans un second temps, elle examine si et dans quelle mesure une pression concurrentielle des autres modes de transport existe sur chacune des liaisons mentionnées ci-dessus.

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

- (74) [Confidentiel].

- (75) **A.** Si l'on suppose que les services commerciaux de transport ferroviaire de voyageurs concurrencent les services régionaux de transport ferroviaire de voyageurs et les services de transport ferroviaire de voyageurs longue distance fournis dans le cadre d'une OSP, la situation est décrite aux considérants ci-après.
- (76) Sur cette liaison, la demanderesse fait face à la seule concurrence de Snälltåget (Transdev), qui est entré sur le marché en 2009 et exploite des trains commerciaux de bout en bout. Les fournisseurs de services régionaux dans le cadre d'une OSP exploitent différents tronçons.
- (77) Transdev propose deux départs quotidiens, alors que la demanderesse en propose quinze (plus le train de nuit, qui est toutefois exploité dans le cadre d'un contrat d'OSP). La durée du trajet avec Transdev est comprise entre 4 h 52 et 5 heures, contre 4 h 33 avec la demanderesse. La Commission note également que les prix de Transdev sont largement inférieurs à ceux de la demanderesse. De plus, Transdev ne va pas jusqu'à Copenhague, la demanderesse étant actuellement la seule entreprise ferroviaire à assurer la liaison entre Stockholm et Copenhague ⁽³⁷⁾.
- (78) Les parts de marché de la demanderesse sont révélatrices d'un pouvoir de marché significatif sur cette liaison. [Confidentiel].
- (79) [Confidentiel].
- (80) [Confidentiel].
- (81) [Confidentiel].
- (82) [Confidentiel].
- (83) [Confidentiel].
- (84) [Confidentiel].
- (85) [Confidentiel].
- (86) [Confidentiel].
- (87) La demanderesse et l'ANC indiquent qu'au printemps 2020, FlixTrain prévoyait d'entrer sur le segment à bas prix de la liaison Stockholm-Malmö en proposant deux départs quotidiens de trains commerciaux. Toutefois, la Commission constate qu'à ce jour, FlixTrain ne semble pas exploiter de trains sur cette liaison. En outre, compte tenu du contexte de la pandémie de COVID-19, il est très peu probable que la menace concurrentielle potentielle de FlixTrain se concrétise dans un avenir proche.
- (88) **B.** Si l'on suppose que les services commerciaux de transport ferroviaire de voyageurs ne concurrencent que les services de transport ferroviaire de voyageurs longue distance fournis dans le cadre d'une OSP, la Commission indique que la demanderesse ne doit faire face qu'à la concurrence de Transdev, qui fournit des services commerciaux. Il n'y a pas d'entreprises concurrentes pour la fourniture de services de transport ferroviaire de voyageurs longue distance dans le cadre d'une OSP sur cette liaison. Par conséquent, la demanderesse jouit d'une position encore plus forte sur le marché [confidentiel].
- (89) Dans sa position, l'ANC conclut que, «si la pression concurrentielle sur la liaison en question est telle que la demanderesse n'est pas en mesure d'agir en toute indépendance dans sa pratique tarifaire, elle n'est pas suffisamment forte pour qu'il puisse être conclu que la liaison est directement exposée à la concurrence» ⁽³⁸⁾.
- (90) Au vu des facteurs examinés ci-dessus, et si l'on ne prend en considération que le transport ferroviaire de voyageurs, dans chaque configuration possible du marché de produits, la Commission ne peut pas conclure que l'activité de fourniture de services commerciaux de transport ferroviaire de voyageurs sur la liaison Stockholm-Malmö (-Copenhague) est exposée à la concurrence.

⁽³⁷⁾ Position de l'ANC, point 3, p. 13.

⁽³⁸⁾ Position de l'ANC, p. 14.

Concurrence intermodale — Transport par autobus

- (91) La demanderesse estime que, si l'on prend en considération les services de transport par autobus et par chemin de fer, la part de marché intermodale des services de transport par autobus sur cette liaison est [confidentiel].
- (92) La Commission indique que la durée du trajet en autobus est de 9 heures au minimum (contre moins de 5 heures en train). FlixBus propose deux départs quotidiens (directs) vers Malmö (et deux départs quotidiens directs vers Copenhague) et les prix sont de 10 % à 20 % moins chers que ceux de la demanderesse (deuxième classe).
- (93) Compte tenu des différences observées au niveau de la durée des trajets, on ne peut conclure que le transport par autobus exerce une pression concurrentielle sur les services commerciaux de transport ferroviaire de voyageurs sur cette liaison.

Concurrence intermodale — Transport aérien

- (94) Trois compagnies aériennes proposent des vols directs entre les aéroports de Stockholm [Arlanda (ARL) et Bromma (BRM)] et les aéroports de la région de l'Öresund [Copenhague (CPH) et Malmö (MMX)].
- (95) L'aéroport d'Arlanda est situé à 40 km du centre de Stockholm.
- (96) La durée de vol est de 1 h 10 (jusqu'à Copenhague) et de 1 heure (jusqu'à Malmö), contre une durée de trajet en train de 4 h 38 (jusqu'à Copenhague) et de 4 h 22 (jusqu'à Malmö).
- (97) Scandinavian Airlines System (SAS) propose huit vols directs vers Malmö (ARN-MMX) et 15 départs quotidiens vers Copenhague (ARN-CPH).
- (98) Norwegian Air Shuttle ASA (Norwegian) propose six départs quotidiens vers Copenhague (ARN-CPH).
- (99) BRA Sverige AB (BRA) propose 13 départs quotidiens vers Malmö (BMA-MMX).
- (100) [Confidentiel].
- (101) La Commission a procédé à une analyse des prix réels des billets de train et d'avion pour cette liaison et a analysé les informations respectives fournies par la demanderesse. Les prix des billets d'avion sont presque deux fois plus élevés que ceux des billets de train pour les liaisons STO-MMX et STO-CPH, en première et deuxième classes, à l'exception de ceux appliqués par Norwegian pour la liaison STO-CPH uniquement.
- (102) Compte tenu des différences observées au niveau de la durée des trajets et des prix des billets, la Commission ne peut conclure que le transport aérien exerce une pression concurrentielle sur les services commerciaux de transport ferroviaire de voyageurs sur cette liaison.

Conclusions

- (103) Au vu des facteurs examinés ci-dessus, et même en tenant compte de la concurrence intermodale, la Commission ne peut conclure que l'activité de fourniture de services commerciaux de transport ferroviaire sur la liaison Stockholm-Malmö(-Copenhague) est directement exposée à la concurrence.

3.2.3.2.2. Stockholm-Göteborg

- (104) [Confidentiel].
- (105) **A.** Si l'on suppose que les services commerciaux de transport ferroviaire de voyageurs concurrencent les services régionaux de transport ferroviaire de voyageurs et les services de transport ferroviaire de voyageurs longue distance fournis dans le cadre d'une OSP, la situation est décrite aux considérants ci-après.
- (106) Les opérateurs commerciaux sur cette liaison sont la demanderesse et MTR (train de bout en bout). AB Galia (Blå Tåget) a cessé ses activités commerciales sur cette liaison en 2019. Les fournisseurs de services régionaux dans le cadre d'une OSP exploitent différents tronçons de cette liaison.
- (107) MTR propose huit départs quotidiens (à grande vitesse), contre 18 départs quotidiens (à grande vitesse) et sept départs quotidiens de trains régionaux exploités dans le cadre d'une OSP pour la demanderesse.

- (108) Les durées de trajet des trains à grande vitesse de la demanderesse et de MTR sont comparables (respectivement 3 h 05 et 3 h 20), tandis que la durée de trajet des trains régionaux de la demanderesse est de 4 h 50 environ. Les prix des billets sont comparables, MTR proposant en général des prix légèrement inférieurs à la fois pour les billets de première et deuxième classes.
- (109) Les parts de marché de la demanderesse sont révélatrices d'un pouvoir de marché significatif sur cette liaison. [Confidentiel].
- (110) [Confidentiel].
- (111) [Confidentiel].
- (112) [Confidentiel].
- (113) [Confidentiel].
- (114) L'ANC énumère ⁽³⁹⁾ deux autres facteurs qui, selon elle, permettent de conclure que l'activité de la demanderesse est exposée à la concurrence sur cette liaison: la prochaine entrée en service de FlixTrain et la pression du transport aérien.
- (115) La Commission croit savoir que FlixTrain s'est vu attribuer des créneaux horaires pour trois départs quotidiens à partir du printemps 2020 sur cette liaison. Toutefois, la Commission indique qu'à ce jour, FlixTrain ne semble toujours pas exploiter de trains sur cette liaison. En outre, compte tenu du contexte de la pandémie de COVID-19, il est très peu probable que la menace concurrentielle potentielle de FlixTrain se concrétise dans un avenir proche.
- (116) **B.** Si l'on suppose que les services commerciaux de transport ferroviaire de voyageurs ne concurrencent que les services de transport ferroviaire de voyageurs longue distance fournis dans le cadre d'une OSP, la Commission indique que la situation est très analogue à celle décrite au considérant 109, car les autres services régionaux de transport ferroviaire de voyageurs fournis dans le cadre d'une OSP représentent moins de [confidentiel] sur le plan des recettes et des voyageurs-kilomètres.
- (117) Au vu des facteurs examinés ci-dessus, et si l'on ne prend en considération que le transport ferroviaire de voyageurs, dans chaque configuration possible du marché de produits, la Commission ne peut pas conclure que l'activité de fourniture de services commerciaux de transport ferroviaire sur la liaison Stockholm-Göteborg est exposée à la concurrence.

Concurrence intermodale — Transport par autobus

- (118) La demanderesse estime que, si l'on prend en considération les services de transport par autobus et par chemin de fer, la part globale de marché intermodale des services de transport par autobus sur cette liaison est [confidentiel].
- (119) La Commission indique que la durée du trajet en autobus est de 6 h 30 au minimum (contre 3 h 20 en train). FlixBus propose six départs quotidiens (directs) vers Göteborg et les prix sont inférieurs de plus de 30 % aux prix des billets de deuxième classe de la demanderesse.
- (120) Compte tenu de ce qui précède, malgré les différences de prix, les différences observées au niveau de la durée des trajets ne permettent pas de conclure que le transport par autobus exerce une pression concurrentielle sur les services commerciaux de transport ferroviaire de voyageurs.

Concurrence intermodale — Transport aérien

- (121) Trois compagnies aériennes proposent des vols entre les aéroports de Stockholm (Arlanda et Bromma) et l'aéroport de Göteborg (GOT).
- (122) SAS propose 12 départs quotidiens (ARN-GOT), Norwegian propose un ou deux départs quotidiens (ARN-GOT) et BRA propose 12 départs quotidiens (BMA-GOT).
- (123) Selon l'ANC, le transport aérien doit être considéré comme exerçant une pression «descendante» dans le segment haut de gamme, car la durée de trajet de centre-ville à centre-ville est la même, ce qui constitue un facteur important pour les voyageurs d'affaires.

⁽³⁹⁾ Position de l'ANC, p. 15.

- (124) La durée d'un vol direct est de 1 heure, contre 3 heures en train.
- (125) La Commission a procédé à une analyse des prix réels des billets de train et d'avion pour cette liaison et a analysé les informations respectives fournies par la demanderesse. Les prix des billets d'avion sont deux fois supérieurs à ceux des billets de train pour les première et deuxième classes, à l'exception de Norwegian, où les différences de prix sont moins importantes pour les billets de deuxième classe.
- (126) Compte tenu des différences observées au niveau des prix, on ne peut conclure que le transport aérien exerce une pression concurrentielle sur les services commerciaux de transport ferroviaire de voyageurs sur cette liaison.

Conclusions

- (127) Au vu des facteurs examinés ci-dessus, et même en tenant compte de la concurrence intermodale, la Commission ne peut conclure que l'activité de fourniture de services commerciaux de transport ferroviaire sur la liaison Stockholm-Göteborg est directement exposée à la concurrence.

3.2.3.2.3. Göteborg-Malmö

- (128) [Confidentiel].
- (129) **A.** Si l'on suppose que les services commerciaux de transport ferroviaire de voyageurs concurrencent les services régionaux de transport ferroviaire de voyageurs et les services de transport ferroviaire de voyageurs longue distance fournis dans le cadre d'une OSP, la situation est décrite aux considérants ci-après.
- (130) La demanderesse propose actuellement sept départs quotidiens avec des trains commerciaux à grande vitesse de bout en bout. Transdev, qui exploite Öresundståg dans le cadre d'un contrat d'OSP longue distance, propose 11 départs quotidiens. La durée de trajet pour le train à grande vitesse de la demanderesse est de 2 h 30, contre 3 h 10 pour le train de Transdev.
- (131) Toutefois, à partir de décembre 2020, la demanderesse reprendra le contrat d'OSP longue distance (Öresundståg) et exploitera tous les trains de bout en bout sur cette liaison après l'attribution du contrat d'OSP correspondant pour la période 2020-2030. Le contrat actuel d'OSP avec Transdev expire début décembre 2020.
- (132) En ce qui concerne les prix, la Commission indique que, malgré des durées de trajet plus courtes en moyenne, la demanderesse pratique des prix inférieurs à ceux de Transdev (dans le cadre du contrat d'OSP) pour les billets tant de première que de deuxième classes.
- (133) Le troisième concurrent sur cette liaison est Arriva (Pågatåg), qui n'opère dans la région méridionale de Skåne que dans le cadre d'un contrat régional d'OSP.
- (134) [Confidentiel].
- (135) [Confidentiel].
- (136) [Confidentiel].
- (137) À compter de décembre 2020, lorsque la demanderesse commencera à opérer sur cette liaison dans le cadre du contrat d'OSP, la situation va probablement changer, ce qui entraînera la consolidation de sa position sur le marché. [Confidentiel].
- (138) L'ANC indique que s'il est discutable que Transdev exerce une véritable pression concurrentielle sur le segment haut de gamme des trajets de bout en bout, elle indique que SAS propose des vols entre Göteborg et Copenhague, ce qui devrait avoir une incidence sur les prix pratiqués par la demanderesse. Elle est parvenue à la conclusion⁽⁴⁰⁾ que l'activité est directement exposée à la concurrence sur cette liaison.

⁽⁴⁰⁾ Position de l'ANC, p. 15.

- (139) **B.** Si l'on suppose que les services commerciaux de transport ferroviaire de voyageurs ne concurrencent que les services de transport ferroviaire de voyageurs longue distance fournis dans le cadre d'une OSP, la Commission indique que la demanderesse ne doit faire face qu'à la concurrence de Transdev, qui fournit des services de transport ferroviaire longue distance dans le cadre d'un contrat d'OSP (Öresundståg) [confidentiel].
- (140) Au vu des facteurs examinés ci-dessus, et si l'on ne prend en considération que le transport ferroviaire de voyageurs, dans chaque configuration possible du marché de produits, la Commission estime que l'activité de fourniture de services commerciaux de transport ferroviaire sur la liaison Göteborg-Malmö peut être considérée comme directement exposée à la concurrence. La situation devra toutefois être réévaluée une fois que la demanderesse commencera à exploiter le réseau ferroviaire d'Öresundståg.

Concurrence intermodale — Transport par autobus

- (141) La demanderesse estime que, si l'on prend en considération les services de transport par autobus et par chemin de fer, la part globale de marché intermodale des services de transport par autobus sur cette liaison est [confidentiel].
- (142) La Commission indique que la durée du trajet en autobus est de 3 h 05 et de 3 h 30, contre 2 h 30 pour le trajet en train avec la demanderesse. FlixBus propose quatre départs quotidiens (directs) vers Malmö et les prix sont au moins 25 % moins chers que ceux de la demanderesse (billets de deuxième classe).
- (143) Compte tenu des différences observées au niveau de la durée des trajets et des prix, on ne peut exclure que le transport par autobus exerce une pression concurrentielle sur les services commerciaux de transport ferroviaire de voyageurs sur cette liaison. Toutefois, cette question peut être laissée ouverte aux fins de la présente décision, car, indépendamment du fait que les services de transport par autobus concurrencent ceux par chemin de fer, la conclusion de la Commission sur le niveau de concurrence sur cette liaison reste la même.

Concurrence intermodale — Transport aérien

- (144) [Confidentiel]. Une explication possible réside dans le fait qu'il n'y a pas de vols directs Göteborg-Malmö. Toutefois, SAS propose cinq vols directs en hiver et sept en été entre Göteborg et Copenhague.
- (145) La durée de vol est de 2 h 35 (GOT-MMX) et de 45 minutes (GOT-CPH). Il n'existe aucun vol direct GOT-MMX. Il faut compter au moins une escale.
- (146) Selon l'ANC ⁽⁴¹⁾, s'il n'est pas évident de déterminer si Öresundståg exerce une véritable pression concurrentielle sur le segment haut de gamme de la demanderesse, les services de transport aérien fournis par SAS devraient avoir une incidence sur ses prix. La Commission fait toutefois observer que SAS ne propose pas de vol direct entre Göteborg et Malmö. Tous les vols entre Göteborg et Malmö comportent au moins une escale.
- (147) [Confidentiel].
- (148) La Commission a procédé à une analyse des prix réels des billets de train et d'avion pour cette liaison et a analysé les informations respectives fournies par la demanderesse. Le transport en avion semble être deux fois plus cher que le transport en train, tant en première qu'en deuxième classes.
- (149) Compte tenu des différences observées au niveau des prix, la Commission ne peut étayer la conclusion que le transport en avion exerce une pression concurrentielle sur les services commerciaux de transport ferroviaire de voyageurs sur cette liaison.

Conclusions

- (150) Au vu des facteurs examinés ci-dessus, la Commission conclut que l'activité de fourniture de services commerciaux de transport ferroviaire de voyageurs sur la liaison Göteborg-Malmö est directement exposée à la concurrence. La situation devra toutefois être réévaluée lorsque la demanderesse commencera à exploiter le réseau ferroviaire d'Öresundståg (actuellement exploité par Transdev dans le cadre du contrat d'OSP).

⁽⁴¹⁾ Position de l'ANC, p. 15.

3.2.3.2.4. Stockholm-Sundsvall-Umeå

- (151) [Confidentiel].
- (152) **A.** Si l'on suppose que les services commerciaux de transport ferroviaire de voyageurs concurrencent les services régionaux de transport ferroviaire de voyageurs et les services de transport ferroviaire de voyageurs longue distance fournis dans le cadre d'une OSP, la situation est décrite aux considérants ci-après.
- (153) Cette liaison est actuellement exploitée (train commercial de bout en bout) par la demanderesse uniquement. Les fournisseurs de services régionaux dans le cadre d'une OSP exploitent différents tronçons.
- (154) [Confidentiel].
- (155) [Confidentiel].
- (156) [Confidentiel].
- (157) [Confidentiel].
- (158) [Confidentiel].
- (159) [Confidentiel].
- (160) [Confidentiel].
- (161) L'ANC conclut que l'ensemble de la liaison n'est pas exposée à la concurrence, mais compte tenu de la situation concurrentielle pour des tronçons et de leur importance économique globale par rapport à l'ensemble de la liaison, la demanderesse n'est pas en mesure d'agir de manière totalement indépendante dans sa politique de tarification.
- (162) [Confidentiel].
- (163) **B.** Si l'on suppose que les services commerciaux de transport ferroviaire de voyageurs ne concurrencent que les services de transport ferroviaire de voyageurs longue distance fournis dans le cadre d'une OSP, la Commission indique que la demanderesse est le seul fournisseur de services commerciaux de transport ferroviaire de voyageurs sur cette liaison et qu'il n'y a pas de concurrents fournissant des services de transport ferroviaire de voyageurs longue distance fournis dans le cadre d'une OSP sur cette liaison.
- (164) Au vu des facteurs examinés ci-dessus, et si l'on ne prend en considération que le transport ferroviaire de voyageurs, dans chaque configuration possible du marché de produits, la Commission ne peut pas conclure que l'activité de fourniture de services commerciaux de transport ferroviaire de voyageurs sur la liaison Stockholm-Sundsvall-Umeå est exposée à la concurrence.

Concurrence intermodale — Transport par autobus

- (165) La Commission indique que la durée du trajet (de bout en bout) en autobus est de plus de 10 heures, contre 6 h 20 pour le train à grande vitesse.
- (166) [Confidentiel].
- (167) [Confidentiel].
- (168) Compte tenu des différences observées au niveau de la durée des trajets, on ne peut conclure que le transport par autobus exerce une pression concurrentielle sur les services commerciaux de transport ferroviaire de voyageurs sur cette liaison.

Concurrence intermodale — Transport aérien

- (169) L'ANC indique ⁽⁴²⁾ que tant la liaison que la durée du trajet sont trop longues pour que le train puisse concurrencer l'avion.

⁽⁴²⁾ Position de l'ANC, p. 15.

- (170) SAS propose six départs quotidiens (ARN-UME), Norwegian propose cinq départs quotidiens (ARN-UME) et BRA propose cinq départs quotidiens (BMA-UME).
- (171) La Commission a procédé à une analyse des prix réels des billets de train, d'avion et d'autobus pour cette liaison et a analysé les informations respectives fournies par la demanderesse.
- (172) La durée du vol est de 1 heure et celle du trajet en train (à grande vitesse) est de 6 h 20 au minimum.
- (173) Les billets d'avion entre Stockholm et Umeå sont plus chers que les billets de train en première classe. Il en va de même pour les billets de deuxième classe, sauf pour Norwegian.
- (174) Compte tenu des différences observées au niveau des prix et de la durée des trajets, et compte tenu [confidentiel], on ne peut conclure que le transport aérien exerce une pression concurrentielle sur les services commerciaux de transport ferroviaire de voyageurs sur cette liaison.

Conclusions

- (175) Au vu des facteurs examinés ci-dessus, et même en tenant compte de la concurrence intermodale, la Commission ne peut conclure que l'activité de fourniture de services commerciaux de transport ferroviaire sur la liaison Stockholm-Sundsvall-Umeå est directement exposée à la concurrence.

3.2.3.2.5. Stockholm-Karlstad(-Oslo)

- (176) [Confidentiel].
- (177) **A.** Si l'on suppose que les services commerciaux de transport ferroviaire de voyageurs concurrencent les services régionaux de transport ferroviaire de voyageurs et les services de transport ferroviaire de voyageurs longue distance fournis dans le cadre d'une OSP, la situation est décrite aux considérants ci-après.
- (178) La durée du trajet de Stockholm à Karlstad est de 2 h 30 (avec le train à grande vitesse), et de Stockholm à Oslo d'au moins 6 heures (avec le train interurbain). La demanderesse propose huit trains directs quotidiens pour Karlstad et deux trains directs quotidiens pour Oslo.
- (179) Cette liaison est actuellement exploitée (train commercial de bout en bout de Stockholm à Oslo) par la demanderesse uniquement. Tagab fournit des services dans le cadre d'un contrat d'OSP entre Stockholm et Karlstad.
- (180) Les parts de marché de la demanderesse sont révélatrices d'un pouvoir de marché significatif. [Confidentiel].
- (181) [Confidentiel].
- (182) [Confidentiel].
- (183) L'ANC estime ⁽⁴³⁾ que la liaison n'est pas directement exposée à la concurrence. Elle indique toutefois que les services de transport par avion ou par autobus exercent une certaine «pression descendante et ascendante sur les prix, de la même manière que pour la liaison Stockholm-Malmö».
- (184) **B.** Si l'on suppose que les services de transport ferroviaire de voyageurs ne concurrencent que les services de transport ferroviaire de voyageurs longue distance fournis dans le cadre d'une OSP, la Commission indique que la demanderesse ne doit faire face qu'à la concurrence de Tagab, qui ne fournit toutefois pas de services de bout en bout. Par conséquent, la demanderesse jouit d'une position encore plus forte sur le marché [confidentiel].
- (185) Au vu des facteurs examinés ci-dessus, et si l'on ne prend en considération que le transport ferroviaire de voyageurs, dans chaque configuration possible du marché de produits, la Commission ne peut pas conclure que l'activité de fourniture de services commerciaux de transport ferroviaire de voyageurs sur la liaison Stockholm-Karlstad(-Oslo) est exposée à la concurrence.

⁽⁴³⁾ Position de l'ANC, p. 17.

Concurrence intermodale — Transport par autobus

- (186) La demanderesse estime ⁽⁴⁴⁾ que sur l'ensemble de la liaison Stockholm-Karlstad(-Oslo), les services de transport par autobus détiennent [Confidentiel].
- (187) La Commission indique que FlixBus propose trois départs quotidiens de Stockholm à Karlstad, pour une durée de trajet de 4 h 20 (contre 3 h 50 en train), et que les prix semblent deux fois moins chers que ceux des billets de train de deuxième classe.
- (188) FlixBus propose également deux départs quotidiens directs de Stockholm à Oslo, pour une durée de trajet de 7 h 30 (contre 6 heures en train), et les prix sont environ 30 % moins chers que ceux des billets de train de deuxième classe.
- (189) Compte tenu des différences globales observées au niveau de la durée des trajets et des caractéristiques (confort, par exemple), on ne peut conclure que le transport par autobus exerce une pression concurrentielle sur les services commerciaux de transport ferroviaire de voyageurs sur cette liaison.

Concurrence intermodale — Transport aérien

- (190) La demanderesse soutient que la concurrence exercée par le transport aérien est forte sur la liaison de bout en bout.
- (191) SAS propose 14 départs quotidiens vers Oslo (OSL): ARN-OSL. Norwegian propose sept départs quotidiens: ARN-OSL. Il n'existe pas de vols de Stockholm à Karlstad (KAR).
- (192) La durée du trajet est de 1 h 10 en avion et de 6 heures en train.
- (193) La Commission a procédé à une analyse des prix réels des billets de train et d'avion pour cette liaison et a analysé les informations respectives fournies par la demanderesse.
- (194) Les billets d'avion entre Stockholm et Oslo sont plus chers que les billets de train pour la première classe. Il en va de même pour les billets de deuxième classe, mais les différences sont plus faibles pour les billets de deuxième classe proposés par Norwegian.
- (195) Compte tenu des différences observées au niveau des prix et de la durée des trajets, on ne peut conclure que le transport aérien exerce une pression concurrentielle sur les services commerciaux de transport ferroviaire de voyageurs sur cette liaison.

Conclusions

- (196) Au vu des facteurs examinés ci-dessus, et même en tenant compte de la concurrence intermodale, la Commission ne peut conclure que l'activité de fourniture de services commerciaux de transport ferroviaire sur la liaison Stockholm-Karlstad(-Oslo) est directement exposée à la concurrence.

4. CONCLUSIONS**4.1. MARCHÉ DES SERVICES DE TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS FOURNIS DANS LE CADRE DE CONTRATS D'OSP**

- (197) Aux fins de la présente décision et sans préjudice de l'application du droit de la concurrence, les conclusions de l'analyse de marché énumérées aux considérants 56 à 67 doivent être considérées comme une indication de l'exposition à la concurrence au sens de l'article 34 de la directive 2014/25/UE concernant l'activité de fourniture de services commerciaux de transport ferroviaire de voyageurs dans le cadre d'une OSP en Suède. Par conséquent, les conditions d'accès non limité au marché énoncées à l'article 34 de la directive 2014/25/UE étant remplies, il convient d'établir que la directive 2014/25/UE ne s'applique pas aux contrats destinés à permettre la poursuite de cette activité en Suède.

⁽⁴⁴⁾ Point 176 de la demande.

4.2. MARCHÉ DES SERVICES COMMERCIAUX DE TRANSPORT FERROVIAIRE DE VOYAGEURS

- (198) Eu égard à l'analyse exposée à la section 3.2.3.2 ci-dessus, dans chaque configuration de marché possible, la Commission ne peut conclure que l'activité de fourniture de services commerciaux de transport ferroviaire de voyageurs en Suède est directement exposée à la concurrence au sens de l'article 34 de la directive 2014/25/UE. Au niveau national, dans chaque configuration de marché possible, les parts de marché de la demanderesse sont révélatrices d'un pouvoir de marché significatif.
- (199) Au niveau des liaisons, sur quatre des cinq liaisons évaluées, l'activité de fourniture de services commerciaux de transport ferroviaire de voyageurs n'est pas directement exposée à la concurrence. Sur ces liaisons, la demanderesse détient des parts de marché [confidentiel], alors que les services commerciaux de transport ferroviaire sont supposés concurrencer les services de transport ferroviaire longue distance fournis dans le cadre d'une OSP et les services régionaux de transport ferroviaire fournis dans le cadre d'une OSP. La position de la demanderesse est encore plus forte lorsque les services commerciaux de transport ferroviaire de voyageurs sont supposés concurrencer les seuls services de transport ferroviaire longue distance fournis dans le cadre d'une OSP.
- (200) Sur une seule liaison (Göteborg-Malmö), l'activité de fourniture de services commerciaux de transport ferroviaire de voyageurs est directement exposée à la concurrence [confidentiel].
- (201) [Confidentiel].
- (202) Eu égard aux considérations qui précèdent, aux fins de la présente décision et sans préjudice de l'application du droit de la concurrence, les conclusions de l'analyse du marché énumérées aux considérants 68 à 196 devraient être considérées comme une indication du fait que l'activité de fourniture de services commerciaux de transport ferroviaire en Suède n'est pas directement exposée à la concurrence au sens de l'article 34 de la directive 2014/25/UE. Par conséquent, il convient de conclure que la directive 2014/25/UE continue à s'appliquer aux contrats destinés à permettre la poursuite de cette activité en Suède.

Conclusions de l'ANC

- (203) À l'issue de son évaluation, l'ANC a conclu que deux liaisons (Stockholm-Göteborg et Göteborg-Malmö) sont directement exposées à la concurrence. [Confidentiel]. L'ANC indique également que la pression concurrentielle devrait augmenter sur la liaison Stockholm-Malmö(-Copenhague) si FlixTrain commence à exploiter celle-ci, mais que cela ne suffit pas pour conclure que cette liaison est directement exposée à la concurrence. [Confidentiel]. En ce qui concerne les deux autres liaisons (Stockholm-Umeå et Stockholm-Oslo), l'ANC a conclu qu'elles ne sont pas directement exposées à la concurrence mais qu'elles sont, selon elle, soumises à un degré de pression concurrentielle qui empêche la demanderesse d'agir en toute indépendance dans sa politique de tarification. [Confidentiel].
- (204) L'ANC a conclu que le marché des services de transport ferroviaire de voyageurs en Suède, qui comprend le marché des services commerciaux de transport ferroviaire (englobant toutes les liaisons) et la fourniture de services ferroviaires dans le cadre de contrats d'OSP, devrait être considéré comme directement exposé à la concurrence.
- (205) La Commission ne tire pas la même conclusion: comme indiqué ci-dessus, elle conclut que seule la liaison Göteborg-Malmö est directement exposée à la concurrence. [Confidentiel]. Pour les quatre autres liaisons, la Commission n'a pas pu conclure qu'elles étaient exposées à la concurrence pour les raisons exposées ci-dessus. Par conséquent, même s'il était possible de tirer des conclusions sur le niveau de concurrence au niveau national en fonction du niveau de concurrence sur les différentes liaisons analysées, la Commission ne pourrait pas tirer la même conclusion que l'ANC pour les raisons exposées aux considérants 198 à 202.

Examen de la possibilité d'accorder une exemption pour certaines liaisons seulement

- (206) Le 4 mai 2020, la demanderesse a présenté des éléments supplémentaires expliquant les raisons pour lesquelles elle estime qu'il serait justifié d'accorder une exemption s'appliquant au marché des OSP et à trois liaisons commerciales, à savoir Stockholm-Göteborg, Stockholm-Malmö et Malmö-Göteborg ⁽⁴⁵⁾. En outre, elle a avancé qu'une exemption serait également justifiée pour la liaison Stockholm-Uppsala ⁽⁴⁶⁾.

⁽⁴⁵⁾ Observations présentées par la demanderesse le 4 mai 2020, point 4.

⁽⁴⁶⁾ Observations présentées par la demanderesse le 4 mai 2020, point 4.

- (207) [Confidentiel].
- (208) La demanderesse a indiqué que, puisque ses «achats concernent conjointement des liaisons où SJ fait face à une concurrence importante et des liaisons où SJ est l'unique entreprise ferroviaire, SJ a soutenu que la concurrence s'exercerait également sur les liaisons où elle ne devait pas faire face à la concurrence» ⁽⁴⁷⁾.
- (209) [Confidentiel].
- (210) La Commission estime que même si elle partageait l'avis de la demanderesse et l'approche de l'ANC décrite au considérant 209 [confidentiel], elle n'aurait pas pu parvenir à la conclusion souhaitée par la demanderesse. À cet égard, elle a constaté que l'activité de fourniture de services commerciaux de transport ferroviaire est exposée à la concurrence sur une seule et unique liaison (à savoir celle de Göteborg-Malmö). Par conséquent, la Commission estime qu'une exemption ne peut être accordée pour cette liaison, étant donné [confidentiel].
- (211) Cela signifie qu'il n'est pas possible d'accorder une exemption uniquement pour cette liaison, car on ne peut exclure que des acheteurs communs formellement constitués pour cette liaison et exemptés de la directive puissent être affectés aux autres liaisons où il n'existe pas d'exposition directe à la concurrence. Cette conclusion est corroborée par les explications ci-dessous.
- (212) Dans son avis, la NCA a explicitement souligné que «de nombreux intrants et services achetés constituent des coûts communs» ⁽⁴⁸⁾.
- (213) [Confidentiel].
- (214) Le 4 juin 2020, la demanderesse a présenté de nouvelles observations expliquant les raisons pour lesquelles elle estimait que l'octroi d'une exemption pour un point d'origine donné (par exemple Stockholm) vers un point de destination donné (par exemple Göteborg) serait possible en vertu de la directive.
- (215) Elle soutient que l'évaluation visant à établir l'applicabilité de l'article 34 de la directive 2014/25/UE doit être effectuée en ce qui concerne l'activité et le marché géographique de référence, et qu'en l'espèce, les marchés de référence vont d'un point d'origine à un point de destination.
- (216) Dans la même lettre, la demanderesse soutient que, «[p]ar conséquent, la méthode utilisée pour évaluer si une liaison donnée est directement exposée à la concurrence est exactement la même que celle utilisée au niveau national. En réalité, l'évaluation de la concurrence au niveau de chaque liaison constitue un élément de base pour l'évaluation de la concurrence au niveau national» ⁽⁴⁹⁾.
- (217) [Confidentiel].
- (218) Comme indiqué au considérant 216 ci-dessus, puisque la Commission a constaté qu'une seule liaison [confidentiel], sur les cinq principales liaisons, était directement exposée à la concurrence, on ne peut conclure qu'une exemption doit être accordée au niveau national.
- (219) La Commission rappelle également que l'analyse de la concurrence réalisée au titre de l'article 34 de la directive 2014/25/UE a pour objet d'établir la pertinence de l'application des règles de passation des marchés publics, comme expliqué au considérant 15. L'on ne saurait présumer que le niveau de concurrence sur une liaison comme Göteborg-Malmö, qui est [confidentiel] pour la demanderesse, discipline son marché public, étant donné que le marché public est géré sur une base commune. En outre, la demanderesse n'a fourni aucun exemple de marché public propre à cette seule liaison.
- (220) Enfin, si l'exemption était accordée pour la seule liaison Göteborg-Malmö, dans les circonstances décrites ci-dessus, il y aurait un risque élevé qu'une grande partie des marchés publics passés officiellement pour cette liaison et exemptés des dispositions de la directive puisse être effectivement utilisée pour les autres liaisons où il n'existe aucune exposition directe à la concurrence.

⁽⁴⁷⁾ Observations présentées par la demanderesse le 4 mai 2020, point 30.

⁽⁴⁸⁾ Position de l'ANC, p. 11.

⁽⁴⁹⁾ Observations présentées par la demanderesse le 4 juin 2020, point 15.

(221) La Commission indique également que l'ANC n'a pas non plus suggéré une exemption pour chaque liaison.

Conclusions

(222) Aux fins de la présente décision et sans préjudice de l'application du droit de la concurrence, les conclusions de l'analyse du marché énumérées aux considérants 68 à 221 doivent être considérées comme une indication que l'activité de fourniture de services commerciaux de transport ferroviaire n'est pas exposée à la concurrence au sens de l'article 34 de la directive 2014/25/UE. Par conséquent, il convient d'établir que la directive 2014/25/UE continue à s'appliquer aux contrats destinés à permettre la poursuite de cette activité en Suède.

4.3. OBSERVATIONS FINALES

(223) La présente décision se fonde sur la situation juridique et factuelle de décembre 2019 à juin 2020 et sur les informations fournies par la demanderesse, l'Agence suédoise des transports et l'ANC, ainsi que sur des informations accessibles au public.

(224) Étant donné que les services commerciaux de transport ferroviaire de voyageurs devraient continuer de relever de la directive 2014/25/UE, il est rappelé que les marchés couvrant plusieurs activités doivent être traités conformément à l'article 6 de ladite directive. Cela signifie qu'une entité adjudicatrice qui prévoit d'attribuer un marché «mixte», c'est-à-dire un marché visant à permettre l'exercice à la fois d'activités exemptées de l'application de la directive 2014/25/UE et d'activités qui n'en sont pas exemptées, doit tenir compte des activités auxquelles ce marché est principalement destiné. Dans le cas d'un tel marché mixte dont l'objet principal est de permettre la prestation d'activités qui ne sont pas exemptées, il y a lieu d'appliquer les dispositions de la directive 2014/25/UE. Dans le cas d'un marché pour lequel il est objectivement impossible d'établir à quelle activité le marché est principalement destiné, il y a lieu d'attribuer le marché conformément aux règles énoncées à l'article 6, paragraphe 3, de la directive 2014/25/UE,

A ADOPTÉ LA PRÉSENTE DÉCISION:

Article premier

La directive 2014/25/UE ne s'applique pas aux marchés attribués par des entités adjudicatrices et destinés à permettre l'exécution, sur le territoire suédois, d'activités liées à la fourniture de services de transport ferroviaire de voyageurs dans le cadre d'un contrat d'obligation de service public.

Article 2

La directive 2014/25/UE continue à s'appliquer aux marchés attribués par des entités adjudicatrices et destinés à permettre l'exécution, sur le territoire suédois, d'activités liées à la fourniture de services commerciaux de transport ferroviaire de voyageurs.

Article 3

Le Royaume de Suède est destinataire de la présente décision.

Fait à Bruxelles, le 2 juillet 2020.

Par la Commission
Thierry BRETON
Membre de la Commission

ISSN 1977-0693 (édition électronique)
ISSN 1725-2563 (édition papier)



Office des publications de l'Union européenne
2985 Luxembourg
LUXEMBOURG

FR