

DECIZII

DECIZIA DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2020/1193 A COMISIEI

din 2 iulie 2020

privind aplicabilitatea articolului 34 din Directiva 2014/25/UE a Parlamentului European și a Consiliului la transportul feroviar de călători din Suedia

(Numai textul în limba suedeză este autentic)

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Directiva 2014/25/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2014 privind achizițiile efectuate de entitățile care își desfășoară activitatea în sectoarele apei, energiei, transporturilor și serviciilor poștale și de abrogare a Directivei 2004/17/CE ⁽¹⁾, în special articolul 35 alineatul (3),

după consultarea Comitetului consultativ pentru achizițiile publice,

întrucât:

1. SITUAȚIA DE FAPT

1.1. CEREREA

- (1) La 13 decembrie 2019, SJ AB (denumită în continuare „solicitantul”) a prezentat Comisiei o cerere în temeiul articolului 35 alineatul (1) din Directiva 2014/25/UE (denumită în continuare „cererea”). Cererea este în conformitate cu articolul 1 alineatul (1) din Decizia de punere în aplicare (UE) 2016/1804 a Comisiei ⁽²⁾.
- (2) Cererea se referă la transportul feroviar de călători din Suedia. În special, cererea vizează transportul feroviar de călători care constituie o activitate legată de exploatarea rețelelor în conformitate cu articolul 11 din Directiva 2014/25/UE și nu urmărește să acopere achizițiile efectuate de autoritățile regionale de transport public, de autoritățile naționale de transport public sau de alte autorități ⁽³⁾.
- (3) Secțiunea 24 din capitolul 3 din Legea suedeză privind achizițiile publice din sectoarele utilităților ⁽⁴⁾ permite entităților contractante să depună cereri în conformitate cu articolul 34 din Directiva 2014/25/UE. Solicitantul este o entitate contractantă în conformitate cu articolul 4 alineatul (2) din Directiva 2014/25/UE și desfășoară o activitate legată de exploatarea rețelelor destinate să furnizeze un serviciu public în domeniul transportului pe calea ferată, în sensul articolului 11 din directiva respectivă.
- (4) Cererea a fost însoțită de poziții motivate și justificate adoptate de două autorități naționale independente, competente în legătură cu activitățile în cauză – Agenția Transporturilor din Suedia și Autoritatea Concurenței din Suedia. Aceste poziții analizează în detaliu condiția aplicabilității articolului 34 alineatul (1) din Directiva 2014/25/UE la activitățile în cauză, în conformitate cu alineatele (2) și (3) ale articolului menționat. În conformitate cu punctul 1 litera (b) din anexa IV la Directiva 2014/25/UE, având în vedere că accesul liber la piață nu poate fi presupus în temeiul articolului 34 alineatul (3) primul paragraf din directiva respectivă, Comisia trebuie să adopte o decizie de punere în aplicare referitoare la cerere în termen de 130 de zile lucrătoare. Termenul inițial expiră la 3 iulie 2020 ⁽⁵⁾.

⁽¹⁾ JO L 94, 28.2.2014, p. 243.

⁽²⁾ Decizia de punere în aplicare (UE) 2016/1804 a Comisiei din 10 octombrie 2016 privind normele de aplicare a articolelor 34 și 35 din Directiva 2014/25/UE a Parlamentului European și a Consiliului privind achizițiile efectuate de entitățile care își desfășoară activitatea în sectoarele apei, energiei, transporturilor și serviciilor poștale (JO L 275, 12.10.2016, p. 39).

⁽³⁾ A se vedea cererea, punctul 30.

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

⁽⁵⁾ JO C 53, 17.2.2020, p. 11.

- (5) Comisia a organizat două conferințe telefonice cu reprezentanții solicitantului, la 30 martie 2020 și la 29 mai 2020, iar solicitantul și-a completat observațiile cu alte observații la 4 mai și la 4 iunie 2020.

1.2. SOLICITANTUL

- (6) Solicitantul este o întreprindere publică, deținută în proporție de 100 % de statul suedez, care a fost înființată în 2001 ca una dintre cele șase divizii formate prin separarea și transformarea în societate comercială a fostei societăți istorice de căi ferate deținute de stat, Affärsverket Statens Järnvägar. Solicitantul își desfășoară activitatea în sectorul transportului feroviar de călători.
- (7) În 2018, el a raportat 31,8 milioane de curse ⁽⁶⁾, ceea ce indică faptul că a operat zilnic 1 200 de plecări din 284 de stații ⁽⁷⁾. Solicitantul își desfășoară activitatea în principal în Suedia, dar exploatează trenuri și către Oslo, Halden, Narvik și Copenhaga.
- (8) Modelul de afaceri al solicitantului are doi piloni: furnizarea de servicii feroviare comerciale sub propria marcă și furnizarea de servicii feroviare achiziționate de autoritățile regionale și naționale de transport public sub propria marcă sau sub cea a autorității responsabile cu achizițiile ⁽⁸⁾.
- (9) Călătoriile pe calea ferată sunt în creștere în Suedia, ca urmare a creșterii populației și urbanizării, a dereglementării și internaționalizării, precum și a sporirii gradului de conștientizare în ceea ce privește problematica de mediu. Creșterea numărului de călătorii, comparativ cu anul precedent, a fost de 2 % în 2018 ⁽⁹⁾, exprimată în călătorii-kilometru.

2. CADRUL JURIDIC

- (10) Directiva 2014/25/UE se aplică atribuirii de contracte pentru desfășurarea de activități legate de punerea la dispoziție sau de exploatarea rețelelor destinate să furnizeze un serviciu public în domeniul transportului, pe calea ferată, cu sisteme automate, cu tramvaiul, troleibuzul, autobuzul sau pe cablu, cu excepția cazului în care activitatea face obiectul unei derogări în temeiul articolului 34 din directiva respectivă.
- (11) În temeiul articolului 34 din Directiva 2014/25/UE, nu fac obiectul acestei directive contractele destinate să permită desfășurarea unei activități care intră sub incidența directivei în cazul în care, în statul membru în care se desfășoară, activitatea este expusă direct concurenței pe piață la care accesul nu este restricționat. Expunerea directă la concurență se evaluează pe baza unor criterii obiective, ținând seama de caracteristicile specifice ale sectorului în cauză ⁽¹⁰⁾. Această evaluare este totuși limitată de faptul că termenele aplicabile sunt scurte, precum și de necesitatea de a se baza pe informațiile aflate la dispoziția Comisiei – fie că provin din surse deja disponibile, fie că au fost obținute în contextul aplicării articolului 35 – care nu pot fi completate prin metode ce necesită mai mult timp, cum ar fi, în special, anchetele publice destinate operatorilor economici în cauză ⁽¹¹⁾.
- (12) Accesul la piață se consideră nelimitat în cazul în care statul membru a implementat și a aplicat dispozițiile legislației relevante a Uniunii referitoare la deschiderea unui anumit sector sau a unei părți a acestuia. Actele legislative în cauză sunt enumerate în anexa III la Directiva 2014/25/UE. În ceea ce privește serviciile feroviare interne, anexa respectivă nu enumeră niciun act legislativ relevant care liberalizează acest sector. În consecință, în conformitate cu articolul 34 alineatul (3) din Directiva 2014/25/UE, accesul liber la piață nu poate fi presupus și trebuie demonstrat *de facto și de jure*.
- (13) Expunerea directă la concurență ar trebui evaluată pe baza mai multor indicatori, niciunul dintre aceștia nefiind neapărat decisiv în sine. În ceea ce privește piața vizată de prezenta decizie, cotele de piață constituie un criteriu care ar trebui luat în considerare, alături de alte criterii, cum ar fi barierele la intrarea pe piață sau concurența intermodală ⁽¹²⁾.

⁽⁶⁾ Raportul anual al solicitantului pe 2018, p. 4.

⁽⁷⁾ Raportul anual al solicitantului pe 2018, p. 30.

⁽⁸⁾ Raportul anual al solicitantului pe 2018, p. 22.

⁽⁹⁾ Raportul anual al solicitantului pe 2018, p. 21.

⁽¹⁰⁾ Directiva 2014/25/UE, considerentul 44.

⁽¹¹⁾ *Ibid.*

⁽¹²⁾ Concurența din partea altor moduri de transport decât cel feroviar, în acest caz, în special transportul cu autobuzul și transportul cu avionul.

- (14) Prezenta decizie nu aduce atingere aplicării normelor în materie de concurență și altor domenii ale dreptului Uniunii. În special, criteriile și metodologia utilizate pentru evaluarea expunerii directe la concurență în temeiul articolului 34 din Directiva 2014/25/UE nu sunt neapărat identice cu cele utilizate pentru efectuarea unei evaluări în temeiul articolului 101 sau al articolului 102 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene sau în temeiul Regulamentului (CE) nr. 139/2004 al Consiliului ⁽¹³⁾, astfel cum s-a confirmat de către Tribunal ⁽¹⁴⁾.
- (15) Scopul prezentei decizii este de a stabili dacă serviciile la care se referă cererea sunt expuse unui nivel de concurență (pe piețe la care accesul nu este restricționat în sensul articolului 34 din Directiva 2014/25/UE) care să asigure, chiar și în absența disciplinei impuse de normele detaliate privind achizițiile publice stabilite de Directiva 2014/25/UE, că achizițiile publice necesare pentru desfășurarea activităților respective vor fi efectuate în mod transparent și nediscriminatoriu, pe baza unor criterii care să permită achizitorilor să identifice soluția cea mai avantajoasă, în ansamblu, din punct de vedere economic.

3. EVALUARE

3.1. ACCESUL NELIMITAT LA PIAȚĂ

- (16) Accesul la piață se consideră nelimitat în cazul în care statul membru vizat a implementat și a aplicat dispozițiile legislației relevante a Uniunii referitoare la deschiderea unui anumit sector sau a unei părți a acestuia. Actele legislative în cauză sunt enumerate în anexa III la Directiva 2014/25/UE. În ceea ce privește serviciile de transport feroviar, respectiva anexă menționează Directiva 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului ⁽¹⁵⁾ pentru transportul feroviar de marfă și pentru transportul feroviar internațional de călători, dar nu cuprinde nicio mențiune pentru transportul național de călători. În consecință, trebuie să se demonstreze că accesul la piață este liber *de facto* și *de jure*.
- (17) Directiva (UE) 2016/2370 a Parlamentului European și a Consiliului ⁽¹⁶⁾ extinde liberalizarea sectorului feroviar la transportul feroviar intern.
- (18) Suedia nu a transpus încă integral ⁽¹⁷⁾ Directiva (UE) 2016/2370 în dreptul său intern – Legea privind căile ferate ⁽¹⁸⁾.
- (19) În ianuarie 2019, Comisia a adresat Suediei o scrisoare de punere în întârziere cu privire la procedura de constatare a neîndeplinirii obligațiilor 2019/0087 pentru transpunerea parțială a Directivei (UE) 2016/2370. La 17 mai 2019, Suedia a notificat cea de a 12-a măsură de transpunere a directivei în cauză, susținând că a încheiat transpunerea. Cu toate acestea, la 13 decembrie 2019 (data primirii cererii) și până în iunie 2020, cazul a fost pendinte.
- (20) În poziția sa ⁽¹⁹⁾ care însoțește cererea, Agenția Transporturilor din Suedia a analizat dacă accesul la piața relevantă este liber *de facto* și *de jure*, iar concluzia sa a fost afirmativă.
- (21) În ceea ce privește accesul liber *de jure*, Suedia și-a extins dispozițiile de drept intern care transpun Directiva 2012/34/UE, astfel încât să prevadă accesul liber la piață și în cazul transportului feroviar intern de călători. Acest tip de operațiuni de transport este astfel acoperit de domeniul de aplicare al Legii suedeze privind căile ferate [2004:519].
- (22) Așa cum a specificat Agenția Transporturilor din Suedia în acest context, Legea privind căile ferate impune administratorilor de infrastructură să aloce capacități de infrastructură întreprinderilor feroviare într-un mod nediscriminatoriu și neutru din punctul de vedere al concurenței.

⁽¹³⁾ Regulamentul (CE) nr. 139/2004 al Consiliului din 20 ianuarie 2004 privind controlul concentrărilor economice între întreprinderi [Regulamentul (CE) privind concentrările economice] (JO L 24, 29.1.2004, p. 1).

⁽¹⁴⁾ Hotărârea din 27 aprilie 2016, Österreichische Post AG/Comisia, T-463/14, EU:T:2016:243, punctul 28. A se vedea, de asemenea, Directiva 2014/25/UE, considerentul 44.

⁽¹⁵⁾ Directiva 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 noiembrie 2012 privind instituirea spațiului feroviar unic european (JO L 343, 14.12.2012, p. 32).

⁽¹⁶⁾ Directiva (UE) 2016/2370 a Parlamentului European și a Consiliului din 14 decembrie 2016 de modificare a Directivei 2012/34/UE în ceea ce privește deschiderea pieței pentru serviciile de transport feroviar intern de călători și guvernarea infrastructurii feroviare (JO L 352, 23.12.2016, p. 1).

⁽¹⁷⁾ Poziția ANC, p. 4.

⁽¹⁸⁾ Legea privind căile ferate (2004:519).

⁽¹⁹⁾ Poziția Agenției Transporturilor din Suedia, p. 2.

- (23) De asemenea, din Legea privind căile ferate (capitolul 6, secțiunea 5) rezultă că detaliile privind infrastructura disponibilă și informațiile referitoare la condițiile de acces la infrastructură și de utilizare a infrastructurii, precum și la procedurile și criteriile de alocare a capacităților de infrastructură, trebuie publicate în documentul de referință al rețelei, în conformitate cu articolul 27 alineatul (2) din Directiva 2012/34/UE.
- (24) Se poate concluziona că sunt îndeplinite condițiile de acces liber la piață *de jure*.
- (25) În ceea ce privește accesul liber *de facto*, Comisia observă că concurenții au început să pătrundă treptat pe piața feroviară suedeză încă din 1990. Astăzi, alături de solicitant, există alte 15 societăți diferite care își desfășoară activitatea pe piața internă a transportului feroviar de călători.
- (26) Pe baza analizei juridice a legislației naționale relevante și a poziției Agenției Transporturilor din Suedia, Comisia concluzionează că, deși unele dintre motivele de îngrijorare identificate în procedura de constatare a neîndeplinirii obligațiilor 2019/0087 încă persistă și fără a se aduce atingere acestei proceduri de constatare a neîndeplinirii obligațiilor, accesul la piață trebuie considerat, *de jure și de facto*, ca fiind liber pe teritoriul Suediei în sensul prezentei decizii.

3.2. EVALUARE COMPETITIVĂ

3.2.1. DEFINIȚIA PIEȚEI PRODUSELOR

- (27) În practica decizională anterioară privind concentrările economice ⁽²⁰⁾, Comisia a constatat că poate fi adecvat să se considere că piața serviciilor de transport feroviar de călători în baza unei obligații de serviciu public (OSP) și piața serviciilor de transport feroviar de călători operate în scop comercial sunt piețe distincte. Această distincție se datorează faptului că serviciile de transport operate în baza unor contracte de OSP se caracterizează prin concurența pentru piață, ceea ce înseamnă că întreprinderile feroviare concurează pentru a li se acorda dreptul de a oferi servicii de transport pe o anumită rută, în timp ce serviciile de transport comercial se caracterizează prin concurența pe piață, ceea ce înseamnă că întreprinderile feroviare concurează pentru a atrage călători.
- (28) În sensul prezentei decizii, se înțelege că o rută cuprinde toate cursele dintre oricare dintre stațiile de-a lungul rutei respective (și anume toate combinațiile directe de-a lungul rutei respective). De asemenea, se înțelege că o sub-rută este un segment al unei rute, cuprinzând toate cursele dintre stațiile de-a lungul sub-rutei respective (și anume toate combinațiile posibile directe de-a lungul sub-rutei respective). Călătoria de la un capăt la altul („end-to-end travel”) este înțeleasă ca fiind o cursă (directă) între două stații de capăt ale unei rute date.
- (29) Solicitantul propune să se facă această distincție între cele două piețe, astfel cum se menționează la considerentul 27.
- (30) Autoritatea Națională a Concurenței din Suedia (ANC) și Agenția Transporturilor din Suedia, în pozițiile lor prezentate în cerere, sunt de asemenea de acord ⁽²¹⁾ cu această distincție.

3.2.1.1. **Serviciile de transport feroviar de călători în baza unor contracte de OSP**

- (31) Contractele de OSP sunt atribuite prin proceduri competitive de atribuire sau prin atribuire directă, prin care o entitate contractantă atribuie unui ofertant un contract pentru operarea serviciilor de transport feroviar de călători într-o anumită zonă sau pe una sau mai multe rute specifice.
- (32) Contractele de OSP regionale și interregionale sunt licitate de autoritățile regionale de transport public, în timp ce Administrația Transporturilor din Suedia gestionează procedura de atribuire pentru trenurile de noapte subvenționate dintre Stockholm și nordul Suediei.
- (33) Agenția Transporturilor din Suedia indică ⁽²²⁾ faptul că entitățile care atribuie contractele furnizează trenurile și sunt responsabile pentru întreținerea acestora.

⁽²⁰⁾ Cazurile M.7897 – Arriva Rail North/Northern Franchise, punctele 15-18; M.5855 – DB/Arriva, punctele 64-69 și 131-133; M.5557 – SNCF-P/CDPQ/KEOLIS/EFIA, punctul 17; M.7146 – Govia/Thameslink, Southern and Great Northern Passenger Rail Franchise, punctele 16-19; M.4797 – Govia/West Midlands Passenger Rail Franchise, punctul 13.

⁽²¹⁾ Poziția ANC, p. 7, și poziția Agenției Transporturilor din Suedia, p. 2.

⁽²²⁾ Avizul Agenției Transporturilor din Suedia, pagina 5.

- (34) Pentru evaluarea în temeiul prezentei decizii și fără a aduce atingere aplicării dreptului în domeniul concurenței, Comisia consideră că prima piață relevantă este piața serviciilor de transport feroviar de călători în baza unei OSP, unde concurența are loc „pentru piață”.

3.2.1.2. *Serviciile de transport feroviar de călători operate în scop comercial*

- (35) Solicitantul susține că, în Suedia, serviciile de transport feroviar de călători operate în scop comercial pot fi, în principiu, oferite de orice operator și acoperă orice rute.
- (36) Solicitantul susține că se confruntă cu concurența operatorilor OSP pe rutele operate în scop comercial.
- (37) Cu toate acestea, potrivit înțelegerii Comisiei, serviciile de transport feroviar de călători operate în scop comercial sunt în general servicii de transport de lung parcurs. În aceste condiții, este posibil ca operatorii OSP care furnizează servicii de transport feroviar de călători de lung parcurs să concureze cu serviciile de transport feroviar de călători operate în scop comercial, pentru a atrage călători. Motivul este că, în ceea ce privește cererea, serviciile de transport feroviar de călători operate în baza unei OSP și cele operate în scop comercial pot fi substituibile. Cu toate acestea, poate fi mai puțin evident faptul că operatorii OSP care furnizează servicii regionale de transport feroviar de călători concurează cu serviciile de transport feroviar de călători operate în scop comercial. În practica sa decizională, Comisia a constatat ⁽²³⁾ că serviciile de transport feroviar de călători regionale (de scurt parcurs) și cele de lung parcurs au fost piețe distincte, în special deoarece caracteristicile traficului sunt diferite, de exemplu, în ceea ce privește frecvențele și opririle.
- (38) [Confidențial] ⁽²⁴⁾.
- (39) Cu toate acestea, în cazul de față, Comisia consideră că definiția pieței poate fi lăsată deschisă, având în vedere că rezultatul evaluării este același în ambele scenarii (și anume dacă serviciile feroviare operate în scop comercial sunt considerate a fi pe aceeași piață cu serviciile feroviare OSP de lung parcurs și cu cele OSP regionale sau dacă sunt considerate a fi pe aceeași piață numai cu serviciile feroviare OSP de lung parcurs).
- (40) În cazul serviciilor comerciale, este totuși important să se clarifice dacă și în ce măsură trebuie luată în considerare concurența intermodală. Solicitantul susține că existența concurenței dintre operatorii de transport feroviar este suficientă pentru a concluziona că serviciile de transport feroviar de călători operate în scop comercial sunt expuse direct concurenței, fără a fi necesară evaluarea concurenței intermodale ⁽²⁵⁾. În acest caz însă, definiția exactă a pieței nu poate fi lăsată deschisă, așa cum a propus solicitantul, întrucât, pentru unele rute, cotele de piață ale solicitantului indică o putere semnificativă pe piață (dacă se ia în considerare doar transportul feroviar) și, prin urmare, capacitatea solicitantului de a se comporta în mod independent față de concurenții săi.
- (41) În ceea ce privește concurența intermodală, Comisia a constatat ⁽²⁶⁾ în trecut că alte moduri de transport erau piețe distincte. Aceasta reprezintă totuși, în cele din urmă, o problemă empirică, iar Comisia a lăsat definiția deschisă în alte cazuri ⁽²⁷⁾.
- (42) Presiunea concurențială din partea altor moduri de transport este analizată în continuare în funcție de durata călătoriei, de prețuri, de confort și de disponibilitate. Ca observație de ordin general, Comisia constată că nu se poate presupune că transportul aerian exercită o presiune concurențială asupra tuturor rutelor sau sub-rutelor, ci posibil doar asupra călătoriilor de la un capăt la altul, prin urmare va fi luată în considerare importanța economică a călătoriilor de la un capăt la altul. Mai mult, evaluarea concurențială indică faptul că alte moduri de transport nu sunt în general substituibile serviciilor de transport feroviar de călători operate în scop comercial (a se vedea secțiunea 3.2.3.2).

⁽²³⁾ A se vedea cazurile AT.39678 – Deutsche Bahn I și AT.39731 – Deutsche Bahn II, punctul 33; M.5855 – DB/Arriva, punctele 126-130.

⁽²⁴⁾ Informații confidențiale.

⁽²⁵⁾ Cerere, punctul 39.

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

⁽²⁷⁾ A se vedea M.6150 – Veolia Transport/Trenitalia/JV, punctele 26-34; M.5655 – SNCF/LCR/Eurostar, punctul 29, M.7011 – SNCF/SNCF/Thalys, punctele 66-69, M.4797 – Govia/West Midlands Passenger Rail Franchise, punctul 12.

- (43) Pentru evaluarea în temeiul prezentei decizii și fără a aduce atingere aplicării legislației concurenței, Comisia consideră că piața relevantă este piața serviciilor de transport feroviar de călători operate în scop comercial, unde concurența are loc „pe piață”. În scopul prezentei decizii, această piață include servicii de transport feroviar de călători de lung parcurs operate în baza unei OSP. Comisia lasă deschisă întrebarea dacă serviciile regionale de transport feroviar de călători operate în baza unei OSP fac parte din piața relevantă.

3.2.2. DEFINIȚIA PIEȚEI GEOGRAFICE

3.2.2.1. *Piața serviciilor de transport feroviar de călători oferite prin contracte de OSP*

- (44) În deciziile anterioare, Comisia a definit ⁽²⁸⁾ această piață la nivel național.
- (45) Definiția pieței propusă de solicitant este în conformitate cu practicile Comisiei.
- (46) ANC este, de asemenea, de acord cu această abordare.
- (47) Pentru evaluarea în temeiul prezentei decizii și fără a aduce atingere aplicării legislației concurenței, Comisia consideră că sfera geografică a pieței serviciilor de transport feroviar de călători oferite prin contracte de OSP este națională.

3.2.2.2. *Piața serviciilor de transport feroviar de călători operate în scop comercial*

- (48) În practica sa decizională în materie de antitrust și de concentrări economice referitoare la serviciile de transport feroviar de călători, atunci când a analizat concurența de pe piață, Comisia a definit piața geografică la nivelul unei întregi rețele feroviare naționale ⁽²⁹⁾, la nivelul unei rute ⁽³⁰⁾ sau la nivelul unei călătorii directe dintre o origine și o destinație ⁽³¹⁾, în funcție de specificul fiecărui caz și de nivelul la care condițiile de concurență sunt similare sau suficient de omogene.
- (49) Solicitantul susține că piața este delimitată de la un punct de origine până la un punct de destinație, întrucât condițiile concurențiale pot să difere semnificativ în cadrul acestor delimitări de la un punct la altul. De asemenea, solicitantul propune să se lase deschisă definiția pieței, întrucât expunerea la concurență trebuie evaluată pe o bază mai largă, deoarece costurile operatorilor feroviari nu sunt stabilite de la un punct la altul, ci la un nivel mai larg. Având în vedere numărul foarte mare de piețe ale legăturilor directe și imposibilitatea de a analiza fiecare dintre aceste piețe, solicitantul propune analiza celor mai importante cinci rute din Suedia [și anume: Stockholm-Malmö(-Copenhaga), Stockholm-Göteborg, Göteborg-Malmö, Stockholm-Sundsvall-Umeå și Stockholm-Karlstad (-Oslo)].
- (50) [Confidențial].
- (51) [Confidențial].
- (52) [Confidențial].
- (53) Comisia observă că există indicii că piața serviciilor de transport feroviar de călători operate în scop comercial din Suedia poate fi definită la nivel național. În primul rând, cadrul de reglementare (cum ar fi cerințele pentru a funcționa ca întreprindere feroviară) este la nivel național. Prin urmare, condițiile de concurență vor avea probabil un anumit grad de omogenitate la nivel național. În al doilea rând, unii furnizori (cum ar fi solicitantul sau Transdev) concurează unii cu alții pe diferite rute din Suedia și este probabil ca aceștia să își poată pune trenurile în circulație pe diverse rute din Suedia. În al treilea rând, trebuie luate în considerare caracteristicile inerente rețelei feroviare. În special, existența efectelor de rețea, și anume generarea de trafic suplimentar prin legătura dintre diverse rute, este de asemenea un element care indică existența unei piețe la nivel național.

⁽²⁸⁾ Cazul M.5855 DB/Arriva din 11.8.2010, punctul 72.

⁽²⁹⁾ Cazurile COMP AT.39678 și AT.39731, punctele 34 și 35; cazul M.5855, punctele 159 și 160.

⁽³⁰⁾ Cazul M.7011 SNCF/SNCB/Thalys JV, punctele 41-46.

⁽³¹⁾ Cazul M.7897 Arriva/Rail Noth/NorthernFrancise, punctele 19-23.

- (54) Având în vedere cele de mai sus, pentru evaluarea în temeiul prezentei decizii și fără a aduce atingere aplicării legislației concurenței, Comisia lasă deschisă întrebarea dacă sfera geografică a pieței serviciilor de transport feroviar de călători operate în scop comercial este națională sau corespunde fiecărei rute, deoarece, potrivit oricăreia dintre cele două definiții posibile ale pieței geografice, concluzia la care a ajuns Comisia nu este afectată.
- (55) O definiție a pieței bazată pe călătoriile directe este exclusă, având în vedere că, așa cum explică solicitantul și ANC ⁽³²⁾, nu ar fi posibilă evaluarea presiunii concurențiale pentru fiecare călătorie directă individuală care ar putea fi eventual definită.

3.2.3. ANALIZA PIEȚEI

3.2.3.1. Piața serviciilor de transport feroviar de călători oferite prin contracte de OSP

- (56) Contractele de OSP pot fi atribuite prin proceduri competitive de atribuire sau prin atribuire directă. În general, în Suedia, contractele de OSP sunt atribuite în urma unei proceduri de atribuire, iar atribuirile directe fac excepție de la această regulă.
- (57) Solicitantul raportează ⁽³³⁾ o listă de contracte de OSP atribuite începând din 2009. Din cele 20 de contracte enumerate, 3 au fost atribuite direct. Contractele atribuite direct reprezintă doar [Confidențial] din toate contractele de OSP, ca valoare. Restul contractelor sunt licitate în mod concurențial. Se poate observa că Arriva, Transdev, Vy și MTR sunt ofertanți obișnuți, la fel ca solicitantul. Majoritatea procedurilor de atribuire a contractelor au între 2 și 4 ofertanți și, în majoritatea cazurilor, câștigătorul este diferit de operatorul tradițional.
- (58) Din 17 contracte de OSP licitate în mod concurențial, solicitantul a depus oferte pentru 11 și a câștigat 6 (o rată de succes de 54 %). Performanța altor concurenți indică următoarele raporturi (oferte câștigătoare/oferte depuse): Arriva 4/7, Transdev 2/9, Keolis 0/4, Vy 3/8, MTR 1/2. Solicitantul pare să aibă o rată medie de succes.
- (59) Din punct de vedere al veniturilor, solicitantul a obținut [Confidențial] din numărul total de contracte de OSP și [Confidențial] ca valoare.
- (60) În general, solicitantul pare ⁽³⁴⁾ să dețină o pondere moderată a contractelor de OSP din Suedia [Confidențial], cel de al doilea și cel de al treilea mare operator având cote de [Confidențial] și, respectiv, de [Confidențial]. Cotele de piață indică totuși mai puțin natura concurenței pe piețele care fac obiectul licitațiilor sau atribuirilor directe.
- (61) [Confidențial].
- (62) [Confidențial]. De asemenea, din cele 16 contracte de OSP achiziționate, 11 au schimbat operatorul în urma unei proceduri de atribuire. În cadrul celor 15 invitații la ofertare pentru care au fost disponibile date referitoare la toți ofertanții, au fost depuse un total de 46 de oferte.
- (63) Din cele trei contracte de OSP raportate care au fost atribuite direct, toate trei par ⁽³⁵⁾ a fi în prezent supuse unei proceduri competitive de atribuire, în urma căreia se vor atribui contracte unor societăți noi care vor începe exploatarea.
- (64) [Confidențial].
- (65) ANC concluzionează ⁽³⁶⁾ că piața contractelor de OSP, „cu excepția contractelor atribuite direct societăților proprii”, este expusă direct concurenței în sensul articolului 34 din Directiva 2014/25/UE.

⁽³²⁾ Poziția ANC, p. 11.

⁽³³⁾ Cerere, figura 6.

⁽³⁴⁾ Cerere, figura 2.

⁽³⁵⁾ Cerere, punctul 119.

⁽³⁶⁾ Poziția ANC, p. 11, și anexa 1 la poziția ANC.

- (66) Pentru a câștiga o licitație pentru un contract de OSP, operatorii feroviari trebuie să prezinte oferte competitive. Aceasta implică faptul că, odată ce unui contractant i se atribuie un contract de OSP, comportamentul său este limitat de oferta sa. În consecință, achizițiile pentru desfășurarea activităților în baza contractului de OSP, chiar și în absența disciplinei impuse de regulile detaliate ale UE privind achizițiile, se vor desfășura într-un mod transparent și nediscriminatoriu, pe baza unor criterii care să permită operatorului OSP să identifice soluția care este, în general, cea mai avantajoasă din punct de vedere economic.
- (67) În sensul prezentei decizii și fără a aduce atingere legislației concurenței sau altor domenii ale dreptului Uniunii, factorii descriși mai sus ar trebui să fie considerați ca un indiciu privind expunerea la concurență a activității de furnizare a serviciilor de transport feroviar de călători oferite în baza unei OSP.

3.2.3.2. Piața serviciilor de transport feroviar de călători operate în scop comercial

Nivel național

- (68) Pe piața generală, care include servicii de transport feroviar de călători operate în scop comercial și servicii de transport feroviar de călători operate în baza contractelor de OSP (inclusiv servicii de transport feroviar de călători regionale și de lung parcurs operate în baza unei OSP), solicitantul a avut, în 2018, din punct de vedere al veniturilor, o cotă de piață de [Confidențial]. În același an, următorul participant pe piață a fost [Confidențial]. Cota de piață a solicitantului constituie un indiciu al puterii semnificative pe piață.
- (69) Pe piața serviciilor de transport feroviar de călători operate în scop comercial (inclusiv servicii de transport feroviar de călători de lung parcurs, dar nu regionale, operate în baza unei OSP), solicitantul deține o cotă semnificativ mai mare decât concurenții săi, care a rămas destul de stabilă de-a lungul ultimilor trei ani raportați (2016-2018). În 2018, solicitantul a deținut [Confidențial] din punct de vedere al veniturilor și [Confidențial] din punct de vedere al călătorilor-kilometru. Prin urmare, cotele de piață ale solicitantului pe piața serviciilor de transport feroviar de călători operate în scop comercial indică, de asemenea, o putere semnificativă pe piață.
- (70) De asemenea, Comisia constată existența unor bariere în calea intrării pe piața serviciilor de transport feroviar de călători operate în scop comercial. Aceste bariere se referă în special la costurile de investiții ridicate necesare și la riscurile economice asociate pentru achiziția materialului rulant, precum și la cerințele tehnice și de reglementare, cum ar fi cele aferente omologării materialului rulant într-o țară. [Confidențial]. Aceste argumente sunt valabile pentru piața serviciilor de transport feroviar de călători operate în scop comercial, indiferent de definiția pieței geografice.
- (71) În ceea ce privește concurența intermodală, având în vedere diferențele constatate în ceea ce privește prețul și durata călătoriei, nu se poate concluziona că transportul cu avionul sau cu autobuzul exercită o presiune concurențială asupra serviciilor de transport feroviar de călători operate în scop comercial, după cum se arată mai jos în considerentele 93, 102, 120, 126, 149, 168, 174, 189 și 195.
- (72) Având în vedere factorii analizați mai sus, Comisia nu poate concluziona că activitatea de furnizare a serviciilor de transport feroviar de călători operate în scop comercial la nivel național în Suedia, indiferent de modul în care este definită piața produselor, este expusă direct concurenței în sensul articolului 34 alineatul (1) din Directiva 2014/25/UE.

Nivel de rută

- (73) În cadrul cercetării de piață la nivel de rută (cu accent pe fiecare dintre cele cinci rute identificate mai sus), Comisia va analiza mai întâi situația concurențială atunci când (i) se presupune că serviciile feroviare operate în scop comercial concurează cu serviciile de transport feroviar de călători OSP de lung parcurs și OSP regionale și (ii) se presupune că serviciile de transport feroviar de călători operate în scop comercial concurează cu serviciile feroviare OSP de lung parcurs. În al doilea rând, se va examina, de asemenea, dacă și în ce măsură există presiune concurențială din partea altor moduri de transport pe fiecare dintre rutele menționate mai sus.

3.2.3.2.1. Stockholm-Malmö (-Copenhaga)

- (74) [Confidențial].

- (75) **A.** Dacă se presupune că serviciile de transport feroviar de călători operate în scop comercial concurează cu serviciile feroviare OSP de lung parcurs și OSP regionale, situația este cea descrisă în considerentele următoare.
- (76) Pe această rută, solicitantul are un concurent (care exploatează un tren comercial de la un capăt la altul), Snälltåget (Transdev), care a intrat pe piață în 2009. Serviciile OSP regionale operează sub-rute diferite.
- (77) Transdev are două plecări zilnice în comparație cu solicitantul, care are 15 plecări zilnice (plus trenul de noapte, care circulă totuși în baza unui contract de OSP). Durata călătoriei Transdev este cuprinsă între 4 ore și 52 de minute și 5 ore, în timp ce solicitantul are o durată a călătoriei de sub 4 ore și 33 de minute. De asemenea, Comisia observă că prețurile Transdev sunt mult mai mici decât cele ale solicitantului. Mai mult, Transdev nu operează curse până la Copenhaga, iar solicitantul este în prezent singura întreprindere feroviară care operează curse de la Stockholm la Copenhaga ⁽³⁷⁾.
- (78) Cotele de piață ale solicitantului indică puterea semnificativă pe piață pe această rută. [Confidențial].
- (79) [Confidențial].
- (80) [Confidențial].
- (81) [Confidențial].
- (82) [Confidențial].
- (83) [Confidențial].
- (84) [Confidențial].
- (85) [Confidențial].
- (86) [Confidențial].
- (87) Solicitantul și ANC indică faptul că, în primăvara anului 2020, FlixTrain intenționa să intre pe piață cu două plecări zilnice de trenuri exploatate în scop comercial pe segmentul low-cost de pe ruta Stockholm-Malmö. Cu toate acestea, Comisia observă că, până în prezent, FlixTrain nu pare să exploateze trenuri pe această rută. Mai mult, având în vedere contextul pandemiei de COVID-19, este foarte incert dacă amenințarea concurențială potențială a FlixTrain se va materializa în viitorul apropiat.
- (88) **B.** Dacă se presupune că serviciile de transport feroviar de călători operate în scop comercial concurează doar cu serviciile de transport feroviar de călători OSP de lung parcurs, Comisia observă că solicitantul are doar un singur concurent – Transdev, care furnizează servicii comerciale. Nu există concurenți OSP de lung parcurs pe această rută. Solicitantul se bucură astfel de o poziție și mai puternică pe piață [Confidențial].
- (89) În poziția sa, ANC concluzionează că, „în timp ce presiunea concurențială pe ruta în cauză este de așa natură încât solicitantul nu poate acționa total independent în practica sa tarifară, aceasta nu este suficient de puternică, în poziția Autorității Concurenței, încât să se concluzioneze că ruta este expusă direct concurenței” ⁽³⁸⁾.
- (90) Având în vedere factorii analizați mai sus și dacă se ia în considerare doar transportul de călători, în cadrul fiecărei configurații posibile a pieței de produse, Comisia nu poate concluziona că activitatea de furnizare a unor trenuri exploatate în scop comercial pe ruta Stockholm-Malmö (-Copenhaga) este expusă concurenței.

⁽³⁷⁾ Poziția ANC, punctul 3 de la p. 13.

⁽³⁸⁾ Poziția ANC, p. 14.

Concurența intermodală – transportul cu autobuzul

- (91) Solicitantul estimează că, atunci când sunt luate în considerare serviciile de transport cu autobuzul și cu trenul, cota de piață intermodală pentru serviciile de transport cu autobuzul pe această rută este [Confidențial].
- (92) Comisia observă că durata călătoriei cu autobuzul este de minimum 9 ore (comparativ cu o durată de sub 5 ore cu trenul). FlixBus are două plecări zilnice (directe) către Malmö (și două plecări zilnice directe către Copenhaga), iar prețurile sunt cu 10-20 % mai ieftine decât prețurile solicitantului (clasa a doua).
- (93) Având în vedere diferențele în ceea ce privește durata călătoriei, nu se poate concluziona că transportul cu autobuzul exercită o presiune concurențială asupra serviciilor de transport feroviar de călători operate în scop comercial pe această rută.

Concurență intermodală – transportul cu avionul

- (94) Trei companii aeriene oferă zboruri directe între aeroporturile din Stockholm Arlanda (ARL) și Bromma (BRM) și aeroporturile din regiunea Öresund: Copenhaga (CPH) și Malmö (MMX).
- (95) Aeroportul Arlanda este situat la 40 km de centrul orașului Stockholm.
- (96) Durata călătoriei cu avionul este de 1 oră și 10 minute (până la Copenhaga) și de 1 oră (până la Malmö), comparativ cu durata călătoriei cu trenul de 4 ore și 38 de minute (până la Copenhaga) și de 4 ore și 22 de minute (până la Malmö).
- (97) Scandinavian Airlines System (SAS) are opt zboruri directe către Malmö (ARN-MMX) și 15 plecări zilnice către Copenhaga: (ARN-CPH).
- (98) Norwegian Air Shuttle ASA (Norwegian) are șase plecări zilnice către Copenhaga (ARN-CPH).
- (99) BRA Sverige AB (BRA) are 13 plecări zilnice către Malmö (BMA-MMX).
- (100) [Confidențial].
- (101) Comisia a efectuat o analiză a prețurilor efective ale biletelor pentru călătoria cu trenul și cu avionul pentru această rută și a analizat informațiile respective furnizate de solicitant. Prețurile biletelor de avion sunt aproape duble în comparație cu biletele de tren pentru STO-MMX și STO-CPH, pentru clasa întâi și clasa a doua, cu excepția companiei Norwegian doar pentru STO-CPH.
- (102) Având în vedere diferențele constatate în ceea ce privește durata călătoriei și prețurile biletelor, Comisia nu poate concluziona că transportul cu avionul exercită o presiune concurențială asupra serviciilor de transport feroviar de călători operate în scop comercial pe această rută.

Concluzii

- (103) Având în vedere factorii analizați mai sus și luând în considerare chiar și concurența intermodală, Comisia nu poate concluziona că activitatea de furnizare a serviciilor feroviare operate în scop comercial pe ruta Stockholm-Malmö (-Copenhaga) este expusă direct concurenței.

3.2.3.2.2. Stockholm-Göteborg

- (104) [Confidențial].
- (105) **A.** Dacă se presupune că serviciile feroviare operate în scop comercial concurează cu serviciile de transport feroviar de călători OSP de lung parcurs și cu cele OSP regionale, situația este cea descrisă în considerentele următoare.
- (106) Operatorii comerciali de pe această rută sunt solicitantul și MTR (tren de la un capăt la altul). AB Galia (Blå Tåget) și-a încetat activitatea comercială pe această rută în 2019. Serviciile OSP regionale operează sub-rute diferite.
- (107) MTR are opt plecări zilnice (de mare viteză), în timp ce solicitantul are 18 plecări zilnice (de mare viteză) și există alte șapte plecări zilnice cu trenuri regionale OSP.

- (108) Duratele călătoriilor pentru trenurile de mare viteză ale solicitantului și ale MTR sunt comparabile (3 ore și 5 minute și, respectiv, 3 ore și 20 de minute), în timp ce trenurile regionale ale solicitantului au durate de călătorie de aproximativ 4 ore și 50 de minute. Prețurile билетelor sunt comparabile, MTR având în general prețuri ușor mai scăzute atât pentru biletele la clasa întâi, cât și pentru cele la clasa a doua.
- (109) Cotele de piață ale solicitantului indică o putere semnificativă pe piață. [Confidențial].
- (110) [Confidențial].
- (111) [Confidențial].
- (112) [Confidențial].
- (113) [Confidențial].
- (114) ANC enumeră ⁽³⁹⁾ încă doi factori care, în opinia sa, au condus la concluzia că activitatea solicitantului este expusă concurenței pe această rută: viitoarea demarare a activității FlixTrain și presiunea din partea transportului aerian.
- (115) Comisia înțelege că societății FlixTrain i s-au alocat trase pentru trei plecări zilnice din primăvara anului 2020 pe această rută. Cu toate acestea, Comisia observă că, până în prezent, FlixTrain nu pare să exploateze trenuri pe această rută. Mai mult, având în vedere contextul pandemiei de COVID-19, este foarte incert dacă amenințarea concurențială potențială a FlixTrain se va materializa în viitorul apropiat.
- (116) **B.** Dacă se presupune că serviciile de transport feroviar de călători operate în scop comercial concurează doar cu serviciile de transport feroviar de călători OSP de lung parcurs, Comisia observă că situația este foarte similară cu cea descrisă în considerentul 109, întrucât alte servicii OSP regionale reprezintă mai puțin de [Confidențial] în ceea ce privește veniturile și călătorii-kilometru.
- (117) Având în vedere factorii analizați mai sus și dacă se ia în considerare doar transportul feroviar de călători, în cadrul fiecărei configurații posibile a pieței de produse, Comisia nu poate concluziona că activitatea de furnizare a serviciilor feroviare operate în scop comercial pe ruta Stockholm-Göteborg este expusă concurenței.

Concurența intermodală – transportul cu autobuzul

- (118) Solicitantul estimează că, atunci când sunt luate în considerare serviciile de transport cu autobuzul și cu trenul, cota de piață intermodală globală pentru serviciile de transport cu autobuzul pe această rută este de [Confidențial].
- (119) Comisia observă că durata călătoriei cu autobuzul este de minimum 6 ore și 30 de minute (comparativ cu 3 ore și 20 de minute cu trenul). FlixBus are șase plecări zilnice (directe) către Göteborg, iar prețurile sunt cu 30 % mai ieftine decât prețurile билетelor de clasa a doua ale solicitantului.
- (120) Având în vedere cele de mai sus, în pofida diferențelor de preț, diferențele în ceea ce privește durata călătoriei nu conduc la concluzia că transportul cu autobuzul exercită o presiune concurențială asupra serviciilor de transport feroviar de călători operate în scop comercial.

Concurența intermodală – transportul cu avionul

- (121) Trei companii aeriene oferă zboruri între aeroporturile din Stockholm Arlanda și Bromma și aeroportul Göteborg (GOT).
- (122) SAS are 12 plecări zilnice (ARN-GOT), Norwegian are una sau două plecări zilnice (ARN-GOT), iar BRA are 12 plecări zilnice (BMA-GOT).
- (123) Potrivit ANC, ar trebui să se considere că transportul aerian exercită o presiune „descendentă” în cadrul segmentului premium, întrucât durata călătoriei dintre centrul unui oraș și centrul celuilalt oraș este aceeași, ceea ce reprezintă un factor important pentru persoanele care călătoresc în scop de serviciu.

⁽³⁹⁾ Poziția ANC, p. 15.

- (124) Durata zborului direct este de o oră, în comparație cu durata de călătorie de trei ore cu trenul.
- (125) Comisia a efectuat o analiză a prețurilor efective ale biletelor pentru călătoria cu trenul și cu avionul pentru această rută și a analizat informațiile respective furnizate de solicitant. Prețurile biletelor de avion reprezintă dublul prețului biletelor de tren pentru biletele de clasa întâi și clasa a doua, cu excepția Norwegian, pentru biletele de clasa a doua, unde diferențele de preț sunt mai puțin semnificative.
- (126) Având în vedere diferențele de preț constatate, nu se poate concluziona că transportul cu avionul exercită o presiune concurențială asupra serviciilor de transport feroviar de călători operate în scop comercial pe această rută.

Concluzii

- (127) Având în vedere factorii analizați mai sus și luând în considerare chiar și concurența intermodală, Comisia nu poate concluziona că activitatea de furnizare a serviciilor feroviare operate în scop comercial pe ruta Stockholm-Göteborg este expusă direct concurenței.

3.2.3.2.3. Göteborg-Malmö

- (128) [Confidențial]
- (129) **A.** Dacă se presupune că serviciile feroviare operate în scop comercial concurează cu serviciile de transport feroviar de călători OSP de lung parcurs și cu cele OSP regionale, situația este descrisă în considerentele următoare.
- (130) În prezent, solicitantul are șapte plecări zilnice (tren comercial de la un capăt la altul) cu trenuri de mare viteză. Transdev, care operează Öresundståg în baza unui contract de OSP de lung parcurs, oferă 11 plecări zilnice. Durata călătoriei cu trenul de mare viteză al solicitantului este de 2 ore și 30 de minute, în timp ce trenul Transdev are o durată a călătoriei de 3 ore și 10 minute.
- (131) Cu toate acestea, începând din luna decembrie 2020, solicitantul va prelua contractul de OSP de lung parcurs Öresundståg și va exploata toate trenurile de la un capăt la altul pe această rută în urma atribuirii contractului de OSP respectiv pentru perioada 2020-2030. Contractul de OSP actual cu Transdev expiră la începutul lunii decembrie 2020.
- (132) În ceea ce privește prețurile, Comisia observă că, deși are, în medie, durate de călătorie mai mici, solicitantul are prețuri mai mici decât Transdev (conform contractului de OSP) atât la biletele la clasa întâi, cât și la cele la clasa a doua.
- (133) Al treilea concurent pe această rută este Arriva (Pågatåg), care își desfășoară activitatea în regiunea sudică Skåne numai în baza unui contract de OSP regional.
- (134) [Confidențial].
- (135) [Confidențial].
- (136) [Confidențial].
- (137) Din decembrie 2020, când solicitantul va începe exploatarea în baza contractului de OSP pe această rută, este posibil ca situația să se schimbe, ceea ce va duce la consolidarea poziției sale pe piață. [Confidențial].
- (138) ANC indică faptul că, deși ar putea fi discutabil că Transdev exercită o presiune concurențială reală asupra segmentului premium pentru transportul de la un capăt la altul, a observat că SAS oferă zboruri între Göteborg și Copenhaga, ceea ce ar trebui să aibă un impact asupra politicii solicitantului în materie de stabilire a prețurilor. ANC a concluzionat ⁽⁴⁰⁾ că, pe această rută, activitatea este expusă direct concurenței.

⁽⁴⁰⁾ Poziția ANC, p. 15.

- (139) **B.** Dacă se presupune că serviciile de transport feroviar de călători operate în scop comercial concurează doar cu serviciile feroviare OSP de lung parcurs, Comisia observă că solicitantul are doar un singur concurent, Transdev, care furnizează servicii în baza unui contract de OSP de lung parcurs (Öresundståg) [Confidențial].
- (140) Având în vedere factorii analizați mai sus și dacă se ia în considerare doar transportul feroviar de călători, în cadrul fiecărei configurații posibile a pieței de produse, Comisia consideră că, în prezent, activitatea de furnizare a serviciilor feroviare operate în scop comercial pe ruta Göteborg-Malmö poate fi considerată ca fiind expusă direct concurenței. Cu toate acestea, situația ar trebui reevaluată după ce solicitantul va începe exploatarea rețelei de trenuri Öresundståg.

Concurența intermodală – transportul cu autobuzul

- (141) Solicitantul estimează că, atunci când sunt luate în considerare serviciile de transport cu autobuzul și cu trenul, cota de piață intermodală globală pentru serviciile de transport cu autobuzul pe această rută este de [Confidențial].
- (142) Comisia observă că durata călătoriei cu autobuzul este de 3 ore și 5 minute și de 3 ore și 30 de minute, față de o durată de 2 ore și 30 de minute a călătoriei cu trenul solicitantului. FlixBus are patru plecări zilnice (directe) către Malmö, iar prețurile sunt cu cel puțin 25 % mai ieftine decât cele ale solicitantului (bilete la clasa a doua).
- (143) Având în vedere diferențele de mai sus în ceea ce privește durata călătoriei și luând în considerare diferența de preț, nu se poate exclude faptul că transportul cu autobuzul poate exercita o presiune concurențială asupra serviciilor de transport feroviar de călători operate în scop comercial pe această rută. Totuși, această chestiune poate fi lăsată deschisă în sensul prezentei decizii, deoarece, indiferent dacă transportul cu autobuzul concurează sau nu cu transportul cu trenul, concluzia Comisiei privind nivelul de concurență pe această rută nu se modifică.

Concurența intermodală – transportul cu avionul

- (144) [Confidențial]. O posibilă explicație este aceea că nu există zboruri directe dinspre Göteborg către Malmö. Cu toate acestea, SAS are cinci zboruri directe în sezonul de iarnă și șapte zboruri directe în sezonul de vară dinspre Göteborg către Copenhaga.
- (145) Durata călătoriei cu avionul este de 2 ore și 35 de minute (GOT-MMX) sau de 45 de minute (GOT-CPH). Nu este disponibil niciun zbor direct pe ruta GOT-MMX, cel puțin o escală fiind luată în considerare pentru ruta respectivă.
- (146) Potrivit ⁽⁴¹⁾ ANC, deși nu este clar că Öresundståg exercită o presiune concurențială reală asupra segmentului premium al solicitantului, transportul aerian al SAS ar trebui să aibă un impact asupra prețurilor sale. Cu toate acestea, Comisia observă că SAS nu are zboruri directe între Göteborg și Malmö. Toate zborurile dintre Göteborg și Malmö implică cel puțin o escală.
- (147) [Confidențial].
- (148) Comisia a efectuat o analiză a prețurilor efective ale билетelor pentru călătoria cu trenul și cu avionul pentru această rută și a analizat informațiile respective furnizate de solicitant. Transportul cu avionul pare a fi de două ori mai scump decât transportul cu trenul, atât pentru clasa întâi, cât și pentru clasa a doua.
- (149) Având în vedere diferențele de preț constatate, Comisia nu poate sprijini concluzia potrivit căreia transportul cu avionul exercită o presiune concurențială asupra serviciilor de transport feroviar de călători operate în scop comercial pe această rută.

Concluzie

- (150) Având în vedere factorii analizați mai sus, Comisia concluzionează că activitatea de furnizare a serviciilor de transport feroviar de călători operate în scop comercial pe ruta Göteborg-Malmö este expusă direct concurenței. Cu toate acestea, situația ar trebui reevaluată după ce solicitantul va începe exploatarea rețelei de trenuri Öresundståg (exploatăată în prezent de Transdev în baza contractului de OSP).

⁽⁴¹⁾ Poziția ANC, p. 15.

3.2.3.2.4. Stockholm-Sundsvall-Umeå

- (151) [Confidențial].
- (152) **A.** Dacă se presupune că serviciile feroviare operate în scop comercial concurează cu serviciile de transport feroviar de călători OSP de lung parcurs și cu cele OSP regionale, situația este descrisă în considerentele următoare.
- (153) Această rută este exploatată în prezent (tren comercial de la un capăt la altul) numai de către solicitant. Serviciile OSP regionale operează sub-rute diferite.
- (154) [Confidențial].
- (155) [Confidențial].
- (156) [Confidențial].
- (157) [Confidențial].
- (158) [Confidențial].
- (159) [Confidențial].
- (160) [Confidențial].
- (161) ANC concluzionează că întreaga rută nu este expusă concurenței, dar, având în vedere situația concurențială de pe sub-rute și importanța economică globală a acestora comparativ cu întreaga rută, solicitantul nu poate acționa complet independent în ceea ce privește prețurile sale.
- (162) [Confidențial].
- (163) **B.** Dacă se presupune că serviciile de transport feroviar de călători operate în scop comercial concurează doar cu serviciile de transport feroviar de călători OSP de lung parcurs, Comisia observă că solicitantul este unicul operator de servicii comerciale de transport feroviar de călători de pe această rută și că nu există concurenți care furnizează servicii feroviare OSP de lung parcurs pe această rută.
- (164) Având în vedere factorii analizați mai sus și dacă se ia în considerare doar transportul feroviar de călători, în cadrul oricărei configurații posibile a pieței de produse, Comisia nu poate concluziona că activitatea de furnizare a serviciilor feroviare operate în scop comercial pe ruta Stockholm-Sundsvall-Umeå este expusă concurenței.

Concurența intermodală – transportul cu autobuzul

- (165) Comisia observă că durata călătoriei (de la un capăt la altul) cu autobuzul este mai mare de 10 ore, comparativ cu 6 ore și 20 de minute cu trenul de mare viteză.
- (166) [Confidențial].
- (167) [Confidențial].
- (168) Având în vedere diferențele de mai sus în ceea ce privește durata călătoriei, nu se poate concluziona că transportul cu autobuzul exercită o presiune concurențială asupra serviciilor de transport feroviar de călători operate în scop comercial pe această rută.

Concurența intermodală – transportul cu avionul

- (169) ANC indică ⁽⁴²⁾ faptul că această rută este prea lungă și că durata călătoriei este prea lungă pentru a permite transportului feroviar să concureze cu transportul aerian.

⁽⁴²⁾ Poziția ANC, p. 15.

- (170) SAS oferă șase plecări zilnice (ARN-UME), Norwegian – cinci plecări zilnice (ARN-UME), iar BRA – cinci plecări zilnice (BMA-UME).
- (171) Comisia a efectuat o analiză a prețurilor efective ale biletelor pentru călătoria cu trenul, cu avionul și cu autobuzul pe această rută și a analizat informațiile respective furnizate de solicitant.
- (172) Durata călătoriei cu avionul este de o oră, în timp ce durata călătoriei cu trenul (de mare viteză) este de minimum 6 ore și 20 de minute.
- (173) Prețurile biletelor de avion pentru călătoria între Stockholm și Umeå sunt mai scumpe decât biletele de tren la clasa întâi. Acest lucru este valabil și pentru biletele la clasa a doua, cu excepția Norwegian.
- (174) Având în vedere diferențele de mai sus în ceea ce privește prețurile și durata călătoriei și dat fiind [Confidențial], nu se poate concluziona că transportul cu avionul exercită o presiune concurențială asupra serviciilor de transport feroviar de călători operate în scop comercial pe această rută.

Concluzii

- (175) Având în vedere factorii analizați mai sus și chiar dacă se ia în considerare concurența intermodală, Comisia nu poate concluziona că activitatea de furnizare a serviciilor de transport feroviar de călători operate în scop comercial pe ruta Stockholm-Sundsvall-Umeå este expusă direct concurenței.

3.2.3.2.5. Stockholm-Karlstad (-Oslo)

- (176) [Confidențial].
- (177) **A.** Dacă se presupune că serviciile feroviare operate în scop comercial concurează cu serviciile de transport feroviar de călători OSP de lung parcurs și cu cele OSP regionale, situația este descrisă în considerentele următoare.
- (178) Durata călătoriei de la Stockholm la Karlstad este de 2 ore și 30 de minute (cu trenul de mare viteză), iar de la Stockholm la Oslo este de minimum 6 ore (cu trenul interurban). Solicitantul are opt trenuri directe zilnice către Karlstad și două trenuri directe zilnice către Oslo.
- (179) Această rută este exploatată în prezent (tren comercial de la un capăt la altul de la Stockholm la Oslo) numai de către solicitant. Tagab oferă servicii în baza unui contract de OSP între Stockholm și Karlstad.
- (180) Solicitantul deține o putere semnificativă pe piață conform cotelor sale de piață. [Confidențial]
- (181) [Confidențial].
- (182) [Confidențial].
- (183) ANC consideră ⁽⁴³⁾ că ruta nu este direct expusă concurenței. Cu toate acestea, ANC indică faptul că atât transportul cu avionul, cât și cel cu autobuzul exercită o anumită „presiune descendentă și ascendentă asupra prețurilor în același mod ca în cazul rutei Stockholm-Malmö.”
- (184) **B.** Dacă se presupune că serviciile de transport feroviar de călători operate în scop comercial concurează doar cu serviciile de transport feroviar de călători OSP de lung parcurs, Comisia observă că solicitantul are doar un singur concurent – Tagab, care nu furnizează, cu toate acestea, servicii de la un capăt la altul. Solicitantul se bucură astfel de o poziție și mai puternică pe piață [Confidențial].
- (185) Având în vedere factorii analizați mai sus și dacă se ia în considerare doar transportul feroviar de călători, în cadrul oricărei configurații posibile a pieței de produse, Comisia nu poate concluziona că activitatea de furnizare a serviciului de transport feroviar de călători operat în scop comercial pe ruta Stockholm-Karlstad (-Oslo) este expusă concurenței.

⁽⁴³⁾ Poziția ANC, p. 17.

Concurența intermodală – transportul cu autobuzul

- (186) Solicitantul estimează ⁽⁴⁴⁾ că, pe ruta generală Stockholm-Karlstad (-Oslo), serviciile de transport cu autobuzul dețin [Confidențial].
- (187) Comisia observă că Flixbus are trei plecări zilnice de la Stockholm la Karlstad, unde durata călătoriei este de 4 ore și 20 de minute (comparativ cu 3 ore și 50 de minute cu trenul), iar prețul pare a fi jumătate din prețul biletelor de tren la clasa a doua.
- (188) Flixbus are, de asemenea, două plecări zilnice directe de la Stockholm la Oslo, unde durata călătoriei este de 7 ore și 30 de minute (comparativ cu 6 ore cu trenul), iar prețurile sunt cu aproximativ 30 % mai mici decât biletele de tren la clasa a doua.
- (189) Având în vedere diferențele generale de mai sus în ceea ce privește durata călătoriei, precum și caracteristicile (și anume confortul), nu se poate concluziona că transportul cu autobuzul exercită o presiune concurențială asupra serviciilor de transport feroviar de călători operate în scop comercial pe această rută.

Concurența intermodală – transportul cu avionul

- (190) Solicitantul susține că concurența din partea transportului aerian este puternică pe ruta de la un capăt la altul.
- (191) SAS are 14 plecări zilnice către Oslo (OSL): ARN-OSL, iar Norwegian are șapte plecări zilnice: ARN-OSL. Nu există zboruri de la Stockholm la Karlstad (KAR).
- (192) Durata călătoriei cu avionul este de 1 oră și 10 minute, în timp ce durata călătoriei cu trenul este de 6 ore.
- (193) Comisia a efectuat o analiză a prețurilor efective ale biletelor pentru călătoria cu trenul și cu avionul pe această rută și a analizat informațiile respective furnizate de solicitant.
- (194) Biletele de avion pentru călătoria între Stockholm și Oslo sunt mai scumpe decât biletele de tren la clasa întâi. Acest lucru este valabil și pentru biletele la clasa a doua, dar variațiile sunt mai mici la Norwegian pentru biletele la clasa a doua.
- (195) Având în vedere diferențele constatate în ceea ce privește prețurile și durata călătoriei, nu se poate concluziona că transportul cu avionul exercită o presiune concurențială asupra serviciilor de transport feroviar de călători operate în scop comercial pe această rută.

Concluzii

- (196) Având în vedere factorii analizați mai sus și chiar dacă se ia în considerare concurența intermodală, Comisia nu poate concluziona că activitatea de furnizare a serviciilor feroviare operate în scop comercial pe ruta Stockholm-Karlstad (-Oslo) este expusă direct concurenței.

4. CONCLUZIE**4.1. PIAȚA SERVICIILOR DE TRANSPORT FEROVIAI DE CĂLĂTORI OFERITE PRIN CONTRACTE DE OSP**

- (197) În sensul prezentei decizii și fără a se aduce atingere aplicării dreptului în domeniul concurenței, constatările analizei de piață enumerate în considerentele 56-67 ar trebui să fie luate ca un indiciu privind expunerea la concurență, în sensul articolului 34 din Directiva 2014/25/UE, a activității de furnizare a serviciilor de transport feroviar de călători oferite în baza unei OSP în Suedia. În consecință, întrucât sunt îndeplinite condițiile de acces nelimitat la piață prevăzute la articolul 34 din Directiva 2014/25/UE, ar trebui să se stabilească faptul că Directiva 2014/25/UE nu se aplică contractelor destinate să permită desfășurarea acestei activități în Suedia.

⁽⁴⁴⁾ Cerere, punctul 176.

4.2. *PIAȚA SERVICIILOR DE TRANSPORT FERROVIAR DE CĂLĂTORI OPERATE ÎN SCOP COMERCIAL*

- (198) Având în vedere analiza prezentată la secțiunea 3.2.3.2 de mai sus, în cadrul fiecărei configurații posibile a pieței, Comisia nu poate concluziona că activitatea de furnizare a serviciilor feroviare operate în scop comercial din Suedia este expusă direct concurenței în sensul articolului 34 din Directiva 2014/25/UE. La nivel național, în cadrul fiecărei configurații posibile a pieței, cotele de piață ale solicitantului indică o putere semnificativă pe piață.
- (199) La nivel de rută, în patru din cele cinci rute evaluate, activitatea de furnizare a serviciilor de transport feroviar de călători operate în scop comercial nu este expusă direct concurenței. Pe aceste rute, solicitantul deține cote de piață [Confidențial], atunci când se presupune că serviciile feroviare operate în scop comercial concurează cu serviciile feroviare OSP de lung parcurs și cu cele OSP regionale. Poziția solicitantului este chiar mai solidă atunci când se presupune că serviciile de transport feroviar de călători operate în scop comercial concurează doar cu serviciile de transport feroviar de călători OSP de lung parcurs.
- (200) Pe o singură rută (Göteborg-Malmö), activitatea de furnizare a trenurilor exploatare în scop comercial este expusă direct concurenței [Confidențial].
- (201) [Confidențial].
- (202) Având în vedere considerațiile de mai sus, în sensul prezentei decizii și fără a se aduce atingere aplicării dreptului în domeniul concurenței, constatările analizei de piață enumerate în considerentele 68-196 ar trebui să fie luate ca un indiciu al faptului că activitatea de furnizare a serviciilor feroviare operate în scop comercial în Suedia nu este expusă direct concurenței în sensul articolului 34 din Directiva 2014/25/UE. În consecință, trebuie să se concluzioneze că Directiva 2014/25/UE continuă să se aplice contractelor destinate să permită desfășurarea activității respective în Suedia.

Concluzia ANC

- (203) În urma evaluării sale, ANC a concluzionat că două rute (și anume Stockholm-Göteborg și Göteborg-Malmö) sunt expuse direct concurenței. [Confidențial]. ANC indică, de asemenea, că este de așteptat ca presiunea concurențială să crească pe ruta Stockholm-Malmö (-Copenhaga) dacă FlixTrain începe să exploateze această rută, dar că acest lucru nu este suficient pentru a concluziona că această rută este expusă direct concurenței. [Confidențial]. În ceea ce privește cele două rute rămase (Stockholm-Umeå și Stockholm-Oslo), ANC a concluzionat că acestea nu sunt expuse direct concurenței, ci sunt, în opinia ANC, supuse unui grad de presiune concurențială care împiedică solicitantul să acționeze complet independent în comportamentul său în materie de stabilire a prețurilor. [Confidențial].
- (204) ANC a concluzionat că piața serviciilor de transport feroviar de călători din Suedia, inclusiv piața serviciilor feroviare operate în scop comercial (care combină toate rutele) și furnizarea de servicii feroviare în cadrul contractelor de OSP ar trebui considerate ca fiind expuse direct concurenței.
- (205) Comisia nu ajunge la această concluzie: după cum s-a menționat mai sus, Comisia concluzionează că numai ruta Göteborg-Malmö este direct expusă concurenței. [Confidențial]. În ceea ce privește celelalte patru rute, Comisia nu a putut concluziona că sunt expuse concurenței, din motivele expuse mai sus. În consecință, chiar dacă a fost posibil să formuleze concluzii cu privire la gradul concurenței la nivel național pe baza gradului concurenței de pe rutele individuale analizate, Comisia nu a putut ajunge la aceeași concluzie precum ANC, din motivele expuse în considerentele 198-202.

Luarea în considerare a posibilității de a acorda derogări doar pentru anumite rute

- (206) La 4 mai 2020, solicitantul a prezentat elemente suplimentare pentru a explica de ce, în opinia sa, ar fi justificată o derogare referitoare la piața OSP și la trei rute operate în scop comercial: Stockholm-Göteborg, Stockholm-Malmö și Malmö-Göteborg ⁽⁴⁵⁾. În plus, s-a afirmat că o derogare ar fi justificată și pentru ruta Stockholm-Uppsala ⁽⁴⁶⁾.

⁽⁴⁵⁾ Observațiile solicitantului din 4 mai 2020, punctul 4.

⁽⁴⁶⁾ Observațiile solicitantului din 4 mai 2020, punctul 4.

- (207) [Confidențial]
- (208) Solicitantul a declarat că, întrucât „achizițiile sale acoperă în comun rutele pe care SJ s-a confruntat cu o concurență semnificativă, precum și rutele pe care SJ era singurul operator feroviar, SJ a susținut că concurența va ajunge să afecteze și acele rute pe care SJ nu s-a confruntat cu concurență” ⁽⁴⁷⁾.
- (209) [Confidențial].
- (210) Comisia consideră că, chiar dacă ar fi fost de acord cu abordarea solicitantului și a ANC descrisă în considerentul 209 [Confidențial], nu ar fi putut ajunge la concluzia urmărită de solicitant. În această privință, Comisia a constatat că activitatea de furnizare a unor trenuri exploatare în scop comercial este expusă concurenței pe o singură rută (și anume Göteborg-Malmö). Prin urmare, Comisia consideră că nu se poate acorda o derogare pentru această rută din cauza [Confidențial].
- (211) Acest lucru înseamnă că nu este posibil să se acorde o derogare doar pentru ruta respectivă, deoarece nu poate fi exclus faptul că achizițiile comune efectuate în mod oficial pentru ruta respectivă și beneficiind de o derogare de la aplicarea directive ar putea fi alocate celorlalte rute în care nu există o expunere directă la concurență. Această concluzie este confirmată în continuare de explicațiile de mai jos.
- (212) În avizul său, ANC a subliniat în mod explicit că „multe dintre resursele și serviciile achiziționate reprezintă costuri comune” ⁽⁴⁸⁾.
- (213) [Confidențial].
- (214) La 4 iunie 2020, solicitantul a formulat o observație nouă pentru a explica de ce, în opinia sa, ar fi posibilă o derogare pentru un anumit punct de origine (de exemplu, Stockholm) către un anumit punct de destinație (de exemplu, Göteborg) în temeiul directivei.
- (215) Solicitantul a susținut că evaluarea pentru stabilirea aplicabilității articolului 34 din Directiva 2014/25/UE trebuie efectuată în ceea ce privește activitatea și piața geografică de referință și că, în cazul de față, piețele de referință sunt de la un punct de origine până la un punct de destinație.
- (216) În aceeași scrisoare, solicitantul susține că „Prin urmare, metodologia utilizată pentru a evalua dacă o rută individuală este expusă direct concurenței este exact aceeași ca cea la nivel național. De fapt, evaluarea concurenței la nivelul rutei individuale constituie un element fundamental pentru evaluarea concurenței la nivel național” ⁽⁴⁹⁾.
- (217) [Confidențial].
- (218) După cum s-a menționat în considerentul 216 de mai sus, întrucât Comisia a constatat că o singură rută [Confidențial] din cele mai importante cinci rute este expusă direct concurenței, concluzia nu poate fi aceea că ar trebui acordată o derogare la nivel național.
- (219) Comisia reamintește, de asemenea, că scopul analizei concurenței în temeiul articolului 34 din Directiva 2014/25 este de a stabili relevanța aplicării normelor privind achizițiile publice, astfel cum se explică în considerentul 15. Nu se poate presupune că nivelul concurenței pe o rută precum Göteborg-Malmö, care este [Confidențial] pentru solicitant, influențează achizițiile acestuia, având în vedere faptul că achizițiile sunt efectuate în comun. În plus, solicitantul nu a furnizat niciun exemplu de achiziții specifice doar acestei rute.
- (220) În cele din urmă, dacă derogarea ar fi acordată numai pentru ruta Göteborg-Malmö, în circumstanțele descrise mai sus, ar exista un risc ridicat ca o mare parte a achizițiilor efectuate oficial pentru această rută și derivate de la dispozițiile directivei să fie utilizate efectiv pentru celelalte rute în care nu există o expunere directă la concurență.

⁽⁴⁷⁾ Observațiile solicitantului din 4 mai 2020, punctul 30.

⁽⁴⁸⁾ Poziția ANC, p. 11.

⁽⁴⁹⁾ Observațiile solicitantului din 4 iunie 2020, punctul 15.

(221) De asemenea, Comisia observă că nici ANC nu a sugerat o derogare pentru fiecare rută în parte.

Concluzie

(222) În sensul prezentei decizii și fără a se aduce atingere aplicării dreptului în domeniul concurenței, constatările analizei de piață enumerate în considerentele 68-221 ar trebui să fie luate ca un indiciu al faptului că activitatea de furnizare a serviciilor feroviare operate în scop comercial nu este expusă concurenței în sensul articolului 34 din Directiva 2014/25/UE. În consecință, trebuie să se stabilească faptul că Directiva 2014/25/UE continuă să se aplice contractelor destinate să permită desfășurarea activității respective în Suedia.

4.3. OBSERVAȚII FINALE

(223) Prezenta decizie se bazează pe situația de drept și de fapt din perioada decembrie 2019-iunie 2020, pe informațiile prezentate de solicitant, de Agenția Transporturilor din Suedia și de ANC, precum și pe informațiile accesibile publicului.

(224) Întrucât serviciile aferente serviciilor de transport feroviar de călători operate în scop comercial ar trebui să facă în continuare obiectul Directivei 2014/25/UE, se reamintește faptul că contractele de achiziții care se referă la mai multe activități trebuie tratate în conformitate cu articolul 6 din directiva menționată. Acest fapt înseamnă că, atunci când o entitate contractantă efectuează o achiziție „mixtă”, adică o achiziție utilizată pentru a sprijini efectuarea atât a unor activități care beneficiază de derogare de la aplicarea Directivei 2014/25/UE, cât și a unor activități care nu beneficiază de derogare de la aplicarea directivei menționate, este necesar să se ia în considerare activitățile vizate de contract în principal. În cazul unor asemenea achiziții mixte, în care scopul este în principal sprijinirea activităților care nu beneficiază de derogare, se aplică dispozițiile Directivei 2014/25/UE. În cazul în care este imposibil să se stabilească în mod obiectiv pentru care activitate este destinat contractul în principal, contractul se atribuie în conformitate cu normele prevăzute la articolul 6 alineatul (3) din Directiva 2014/25/UE,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Directiva 2014/25/UE nu se aplică contractelor atribuite de entitățile contractante și concepute pentru a permite efectuarea, pe teritoriul Suediei, a activităților referitoare la furnizarea de servicii de transport feroviar de călători în baza unui contract de obligație de serviciu public.

Articolul 2

Directiva 2014/25/UE se aplică în continuare contractelor atribuite de entitățile contractante și concepute pentru a permite efectuarea, pe teritoriul Suediei, a activităților referitoare la furnizarea de servicii comerciale de transport feroviar de călători.

Articolul 3

Prezenta decizie se adresează Regatului Suediei.

Adoptată la Bruxelles, 2 iulie 2020.

Pentru Comisie
Thierry BRETON
Membru al Comisiei