ROZHODNUTÍ

PROVÁDĚCÍ ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2020/1025

ze dne 13. července 2020

o použitelnosti článku 34 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/25/EU na železniční nákladní dopravu ve Slovinsku

(oznámeno pod číslem C(2020) 4540)

(Pouze slovinské znění je závazné)

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na směrnici Evropského parlamentu a Rady 2014/25/EU ze dne 26. února 2014 o zadávání zakázek subjekty působícími v odvětví vodního hospodářství, energetiky, dopravy a poštovních služeb a o zrušení směrnice 2004/17/ES ([1]), a zejména na čl. 35 odst. 3 uvedené směrnice,

po konzultaci s Poradním výborem pro veřejné zakázky,

vzhledem k těmto důvodům:

1. ZJIŠTĚNÉ SKUTEČNOSTI

(1) Dne 19. září 2019 předložila společnost Slovenske železnice — Freight Transport d.o.o. (dále jen „žadatel“) Komisi dopisem žádost podle čl. 35 odst. 1 směrnice 2014/25/EU (dále jen „žádost“). Žádost je v souladu s čl. 1 odst. 1 prováděcího rozhodnutí Komise (EU) 2016/1804 ([2]).

(2) Žádost se týká služeb železniční nákladní dopravy uvedených v článku 11 směrnice 2014/25/EU, které žadatel poskytuje na území Slovinska. Dotčené služby jsou v žádosti popsány takto: žadatel provozuje především služby železniční nákladní dopravy v rámci členských států (na území Slovinska) a mezinárodní železniční nákladní dopravu.

(3) K žádosti bylo připojeno odůvodněné a podložené stanovisko přijaté dne 12. června 2019 slovinskou agenturou na ochranu hospodářské soutěže (AVK), která je příslušná ve vztahu k dotčeným činnostem. Agentura AVK je nezávislý vnitrostátní orgán. Agentura AVK důkladně analyzovala podmínky pro použitelnost čl. 34 odst. 1 směrnice 2014/25/EU na dotčené činnosti v souladu s čl. 34 odst. 2 a 3 uvedené směrnice.

(4) Agentura AVK vycházela ze shromažďování informací prostřednictvím žádostí o informace a dotazníků zaslaných provozovatelům železniční nákladní dopravy, kteří jsou držiteli licence, a zákazníkům (společnostem nakupujícím tyto služby, velkým výrobcům a logistickým společnostem). Agentura AVK si rovněž vyžádala informace od slovinského regulačního orgánu – Agentury pro komunikační sítě a služby Slovinska (AKOS) – a veřejné agentury pro železniční dopravu.

(5) V souladu s bodem 1 písm. a) přílohy IV směrnice 2014/25/EU mají být prováděcí akty podle článku 35 uvedené směrnice přijaty do 90 pracovních dnů, pokud se předpokládá volný přístup na daný trh na základě čl. 34 odst. 3 prvního pododstavce směrnice 2014/25/EU. V souladu s bodem 1 třetím pododstavcem přílohy IV směrnice 2014/25/EU má lhůta pro přijetí prováděcích aktů začít běžet od prvního pracovního dne následujícího po dni, k němuž Komise obdrží žádost podle čl. 35 odst. 1 uvedené směrnice, nebo pokud jsou informace, které mají být

([1]) Úř. věst. L 94, 28.3.2014, s. 243.

([2]) Prováděcí rozhodnutí Komise (EU) 2016/1804 ze dne 10. října 2016 o prováděcích pravidlech k článku 34 a 35 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/25/EU o zadávání zakázek subjekty působícími v odvětví vodního hospodářství, energetiky, dopravy a poštovních služeb (Úř. věst. L 275, 12.10.2016, s. 39).

poskytnuty spolu s žádostí, neúplné, od pracovního dne následujícího po obdržení úplných informací. Dne 6. prosince 2019 požádala Komise žadatele o dodatečné informace. Žadatel odpověděl dne 17. prosince 2019. Dne 16. prosince 2019 požádala Komise slovinské orgány o další informace. Slovinské orgány odpověděly dne 25. května 2020. Žadatel předložil další podání dne 31. ledna 2020 a 18. března 2020.

2. **PRÁVNÍ RÁMEC**

(6) Směrnice 2014/25/EU se vztahuje na zadávání zakázek na vykonávání činností souvisejících s dopravními službami ve smyslu směrnice 2014/25/EU, není-li tato činnost vyloučena podle článku 34 uvedené směrnice.

(7) Podle směrnice 2014/25/EU se zakázky, jejichž účelem je umožnit výkon jedné z činností, na které se směrnice 2014/25/EU vztahuje, neřídí uvedenou směrnicí, pokud je činnost v členském státě, ve kterém má být vykonávána, přímo vystavena hospodářské soutěži na trzích, na které není omezen přístup. Přímé vystavení hospodářské soutěži se posuzuje na základě objektivních kritérií, mezi něž mohou patřit vlastnosti dotčených výrobků nebo služeb, existence alternativních výrobků nebo služeb považovaných za zaměnitelné na straně nabídky nebo na straně poptávky, ceny a skutečná nebo potenciální přítomnost více než jednoho dodavatele daných výrobků nebo poskytovatele daných služeb.

3. **POSOUZENÍ**

3.1. **Neomezený přístup na trh**

(8) Přístup na trh se považuje za neomezený, pokud dotčený členský stát provedl a uplatňuje příslušné právní předpisy Unie k otevření daného odvětví nebo jeho části hospodářské soutěži. Zmíněné právní předpisy jsou uvedeny v příloze III směrnice 2014/25/EU, která v případě železniční nákladní dopravy zahrnuje směrnici Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ([3]).

(9) Jak potvrdila agentura AVK ve svém stanovisku, a podle informací, které měla Komise k dispozici, Slovinsko provedlo směrnici 2012/34/EU ve svém vnitrostátním právu zákonem, kterým se mění zákon o železniční dopravě ([4]), a vyhláškou o přidělování tras vlaků, poplatcích za infrastrukturu a o výkonovém systému veřejné železniční infrastruktury ([5]). Přístup na relevantní trh se proto považuje za neomezený v souladu s čl. 34 odst. 3 směrnice 2014/25/EU.

3.2. **Přímé vystavení hospodářské soutěži**

(10) Přímé vystavení hospodářské soutěži by mělo být hodnoceno na základě různých ukazatelů, z nichž žádný není sám o sobě rozhodující. Pokud jde o trhy dotčené tímto rozhodnutím, jedním kritériem, které by mělo být vzato v úvahu, je podíl hlavních účastníků daného trhu. Jelikož se podmínky u různých činností, jichž se žádost týká, liší, mělo by přezkoumání stavu hospodářské soutěže zohlednit různorodost situace na příslušných trzích.

(11) Tímto rozhodnutím není dotčeno uplatňování pravidel hospodářské soutěže a jiných oblastí práva Unie. Zejména kritéria a metody používané k posouzení přímého vystavení hospodářské soutěži podle článku 34 směrnice 2014/25/EU nejsou nutně totožné s těmi, které jsou používány k provedení posouzení podle článku 101 nebo 102 Smlouvy o fungování Evropské unie nebo podle nařízení Rady (ES) č. 139/2004 ([6]), jak potvrdil Tribunál ([7]).

([3]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru (Úř. věst. L 343, 14.12.2012, s. 32).

([4]) Prováděcí akt členského státu: UL RS č. 84/2015, 6. listopad 2015. Zákon o železniční dopravě byl dále pozměněn v roce 2018 (UL RS č. 99/15 – úřední konsolidované znění, č. 30/18).

([5]) UL RS č. 44/2016, 24. červen 2016. Vyhláška, kterou se mění vyhláška o přidělování vlakových tras, o poplatcích za infrastrukturu a o výkonovém systému veřejné železniční infrastruktury, byla přijata v roce 2019 (UL RS č. 16/2019, 15. března 2019).

([6]) Nařízení Rady (ES) č. 139/2004 ze dne 20. ledna 2004 o kontrole spojování podniků (nařízení ES o spojování) (Úř. věst. L 24, 29.1.2004, s. 1).

([7]) Rozsudek ze dne 27. dubna 2016, *Österreichische Post AG v. Komise, T-463/14*, EU:T:2016:243, bod 28.

(12) Cílem tohoto rozhodnutí je stanovit, zda jsou činnosti, na něž se žádost vztahuje, vystaveny takové míře hospodářské soutěže (na trzích, na které není omezen přístup ve smyslu článku 34 směrnice 2014/25/EU), která zajistí, že i v případě neuplatňování podrobných pravidel pro zadávání veřejných zakázek stanovených ve směrnici 2014/25/EU bude zadávání veřejných zakázek za účelem výkonu činností, na něž se žádost vztahuje, probíhat transparentním a nediskriminačním způsobem založeným na kritériích, která kupujícím umožňují určit řešení, jež je z celkového hlediska ekonomicky nejvýhodnější.

(13) V této souvislosti je důležité uvést, že ne všichni účastníci dotčených trhů podléhají pravidlům pro zadávání veřejných zakázek. Proto by společnosti působící na těchto trzích, které uvedeným pravidlům nepodléhají, měly zpravidla možnost vyvíjet konkurenční tlak na účastníky trhu, kteří pravidlům pro zadávání veřejných zakázek podléhají. Na trzích, na něž se vztahuje žádost, je zadavatelem ve smyslu čl. 4 odst. 1 směrnice 2014/25/EU pouze žadatel, a tudíž podléhá pravidlům pro zadávání veřejných zakázek.

3.3. **Vymezení relevantního trhu (trhů)**

(14) Komise v předchozích rozhodnutích ([8]) zastávala názor, že relevantním trhem je trh železniční nákladní dopravy, avšak nevyloučila, že by mohl být segmentován na vnitrostátní železniční nákladní dopravu, mezinárodní železniční nákladní dopravu, železniční dopravu prostřednictvím jednotlivých železničních vozů a železniční dopravu prostřednictvím celého vlaku (též známého jako ucelený vlak). Žadatel v žádosti vyjádřil názor, že relevantními výrobkovými trhy jsou uvedené čtyři segmenty. Žadatel však v podání ze dne 31. ledna 2020 tvrdí, že Komise by měla posoudit, zda na vymezení relevantního trhu má dopad hospodářská soutěž ze strany jiných druhů dopravy, zejména silniční.

(15) Agentura AVK ve svém stanovisku tvrdí, že služby železniční nákladní dopravy nejsou zaměnitelné s jinými druhy služeb nákladní dopravy a představují samostatný relevantní trh. Hlavním důvodem je to, že se služby silniční nákladní dopravy a železniční nákladní dopravy doplňují. Silniční nákladní doprava je pružná, rychlejší a nejvhodnější pro malé vzdálenosti, zatímco železniční nákladní doprava je nejvhodnější pro přepravu velkých volně ložených nákladů, zejména tam, kde jsou současně převážena velká množství zboží.

(16) Podle agentury AVK je podíl vnitrostátní dopravy ve srovnání s mezinárodní dopravou (v letech 2014 až 2018 se pohyboval mezi 2,67 % a 3,99 % přepravovaného zboží a mezi 1,66 % až 2,62 % vykonaných prací) zanedbatelný. Jelikož zákazníci nerozlišují mezi vnitrostátní a mezinárodní železniční nákladní dopravou, agentura AVK nepovažuje za nutné oddělit tyto dva trhy.

(17) Pokud jde o železniční dopravu v jednotlivých železničních vozech, agentura AVK v bodě 36 svého stanoviska uvádí, že žadatel je jedinou společností nabízející tuto službu, která je značně složitější a dražší než celé vlaky. Jeho konkurenti se zaměřují na ucelené vlaky, které zřejmě představují potenciálně nejvýnosnější obchod. Uživatelé této služby, jako jsou výrobci nebo logistické společnosti, uvedli, že jejich volba mezi jednotlivými železničními vozy a celými vlaky je závislá na faktorech, jako jsou druh zboží, množství, požadovaná dodací lhůta a cena. Agentura AVK dospívá k závěru, že služby jednotlivých železničních vozů a ucelených vlaků jsou pro uživatele zaměnitelné a že patří na stejný trh.

(18) Z toho agentura AVK vyvozuje, že relevantním trhem je trh železniční nákladní dopravy, ať už vnitrostátní nebo mezinárodní, a nediferencovaně zahrnuje jednotlivé železniční vozy nebo ucelené vlaky.

(19) Ve svém podání ze dne 31. ledna 2020 žadatel uvádí, že je vystaven mezinárodní hospodářské soutěži ve službách železniční nákladní dopravy. Zmiňuje se o řadě zadávacích řízení, v nichž silniční dopravci soutěžili s žadatelem, neuvádí ale příslušné částky ani to, zda silniční dopravci v těchto zadávacích řízeních zvítězili.

(20) Komise již dříve zjistila, že existují výrazné známky toho, že trh přepravy zboží po železnici je odlišný od jiných druhů dopravy ([9]). Vzhledem k tomu a navzdory důkazům předloženým žadatelem ohledně dopadu alternativních druhů dopravy, jako je silniční doprava, nevidí Komise důvod odchýlit se od své dřívější praxe. Komise dříve

([8]) Věc COMP/M.4746 – Deutsche Bahn/English Welsh & Scottish Railway Holdings (EWS); věc COMP/M.5096 – RCA/MAV Cargo; věc COMP/M.5855 DB/Arriva.

([9]) Věci COMP/M.5855 DB/Arriva, bod 145; COMP/M.5480 - DB/PCC, bod 22; COMP/M.4746 Deutsche Bahn/EWS, bod 17; AT.39678 DB I, bod 32; AT.39813 Baltic Rail, bod 150.

zastávala názor, že ne všechny druhy dopravy jsou vzájemně zaměnitelné a že obecně zaměnitelnost závisí na zeměpisné poloze zákazníka a konkrétních vlastnostech zboží, které má být přepravováno ([10]). Komise se proto domnívá, že rozsah příslušného trhu nepřesahuje trh železniční nákladní dopravy.

3.4. **Vymezení relevantního zeměpisného trhu**

(21) Komise ve své předchozí praxi zjistila, že s ohledem na různé technické a regulační požadavky byly trhy se službami nákladní železniční dopravy svým rozsahem spíše vnitrostátní, ale na některých tratích, které jsou součástí koridoru, by se mohly stát mezinárodními ([11]). Komise také zjistila, že v určitých zvláštních situacích by přístup založený na koridorech mohl nejlépe odrážet stav hospodářské soutěže ([12]).

(22) Pokud jde o zeměpisný trh, žadatel se domnívá, že vzhledem k vysoké míře liberalizace železniční nákladní dopravy zahrnuje relevantní zeměpisný trh celé území Unie. Tvrdí, že rovněž aktivně působí na trzích sousedních a jiných zemí. Uvádí také, že Slovinsko se nachází na křižovatce dvou koridorů pro železniční nákladní dopravu (baltsko-jadranského a středomořského, přičemž třetí koridor se staví). To společnosti umožňuje hrát aktivní roli ve významné části oblasti, kterou tyto koridory pokrývají.

(23) Ve svém podání ze dne 31. ledna 2020 žadatel poukazuje na špatný stav slovinské železniční sítě. Zdůrazňuje rovněž skutečnost, že dopravní trasa přes Slovinsko vede přes země bývalé Jugoslávie, z nichž ne všechny jsou členskými státy, zatímco objížďka severně od Slovinska vede pouze přes členské státy, což znamená zjednodušené postupy, a tedy i konkurenční výhodu.

(24) V bodě 45 svého stanoviska agentura AVK uvádí, že ačkoli žadatel zvýšil svou přítomnost v Rakousku a Chorvatsku, činnost společnosti je v naprosté většině vyvíjena ve Slovinsku (97,5 % vykonané práce v čistých tunokilometrech nebo 98 % jejích hrubých příjmů z dopravních služeb). Agentura AVK kromě toho tvrdí, že železniční podniky poskytují své služby především ve Slovinsku prostřednictvím společností registrovaných ve Slovinsku, se slovinskými strojvedoucími a lokomotivami (jejich výměna se obvykle provádí na hranici s jinou zemí). Na základě těchto skutečností agentura AVK dospěla k závěru, že zeměpisný trh je svým rozsahem vnitrostátním trhem.

(25) Komise dospěla k závěru, že tvrzení žadatele, že relevantním trhem je celá Unie, nebo že by oblasti propojené s baltsko-jaderským a středomořským koridorem pro železniční nákladní dopravu měly být považovány za relevantní zeměpisný trh, není odůvodněno žádnou významnou skutečností. Komise poznamenává, že se technické a regulační požadavky mezi členskými státy značně liší. Evropský účetní dvůr ve své zvláštní zprávě č. 8/2016 s názvem „Železniční nákladní doprava v EU: stále není na správné cestě“ uvedl, že v liberalizaci trhu bylo v členských státech dosaženo nerovnoměrného pokroku a že jednotný evropský železniční prostor není ještě zdaleka dobudován. Evropský účetní dvůr ve své zvláštní zprávě dospěl k závěru, že železniční síť EU zůstává systémem oddělených železničních sítí, které nejsou plně interoperabilní.

(26) Aniž jsou dotčeny právní předpisy v oblasti hospodářské soutěže, má Komise pro účely posouzení podle tohoto rozhodnutí za to, že relevantním zeměpisným trhem je vnitrostátní trh pokrývající území Slovinska.

([10]) Věc COMP/M.5855 DB Arriva, bod 144.

([11]) Koridory pro železniční nákladní dopravu byly zřízeny nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 913/2010 ze dne 22. září 2010 o evropské železniční síti pro konkurenceschopnou nákladní dopravu (Úř. věst. L 276, 20.10.2010, s. 22). Nařízení je definuje jako „všechny určené železniční tratě, včetně železničních trajektových linek na území členských států nebo mezi členskými státy a popřípadě v třetích evropských zemích, spojující dva nebo více terminálů podél některé z hlavních tras a případně objížďkové trati a úseky, které je spojují, včetně železniční infrastruktury a jejího zařízení a příslušných služeb železniční dopravy v souladu s článkem 5 směrnice 2001/14/ES“.

([12]) Věci COMP/M.5877 – Geodis/Giraud, body 14, 15 a 16; COMP/M.5480 – Deutsche Bahn/PCC Logistics, bod 29; COMP/M.5096 – RCA/MAV Cargo, bod 21; M.3150 SNCF/Trenitalia, bod 29; M.4746 DB/EWS, bod 32; M.4786 DB/Transfesa, bod 58; M.5855 DB/Arriva, bod 162; AT.39678 DB I, bod 35; AT.39813 Baltic Rail, bod 158.

3.5. **Analýza trhu**

(27) Pokud jde o posouzení, zda je činnost přímo vystavena hospodářské soutěži, je podle agentury AVK v současnosti ve Slovinsku vydáno 6 licencí na železniční nákladní dopravu. Mimo žadatele ke konkurentům patří zejména Rail Cargo Carrier (dceřiná společnost rakouské železniční skupiny ÖBB) a Adria Transport (dceřiná společnost společnosti Luka Koper a rakouské železniční společnost GKB). Podle dostupných informací od slovinského regulačního orgánu AKOS měli žadatel a jeho hlavní konkurenti na trhu tyto tržní podíly:

Železniční podnik	Rok 2014 (%)	Rok 2015 (%)	Rok 2016 (%)	Rok 2017 (%)	Rok 2018 (%)
SŽ Freight Transport	90,06	87,90	86,96	86,72	85,21
Rail Cargo Carrier	6,16	7,32	8,72	8,31	8,27
Adria Transport	3,78	4,78	4,32	4,97	6,52

(28) Agentura AVK ve svém stanovisku zastává názor, že všem podnikům železniční nákladní dopravy je ve Slovinsku umožněn přístup k veřejné železniční infrastruktuře za spravedlivých, nediskriminačních a transparentních podmínek za účelem poskytování všech druhů služeb nákladní dopravy. V současné době poskytují služby na trhu železniční nákladní dopravy tři podniky a na trh vstupují čtyři nové podniky. Podniky mají k trasám vlaků spravedlivý přístup. Zdá se, že se nevyskytly neopodstatněné problémy při získávání licencí nebo osvědčení o bezpečnosti, využívání veřejné železniční infrastruktury ani stanovování poplatků za užívání.

(29) Agentura AVK tvrdí, že i když podíl žadatele na trhu zůstává vysoký, jeho dva konkurenti postupně zvýšili svůj podíl (společnost Rail Cargo Carrier z 0 % v roce 2008 na 4,68 % v roce 2009 a 8,27 % v roce 2018 a společnost Adria Transport z 0 % v roce 2008 na 2,27 % v roce 2009 a 6,52 % v roce 2018). Agentura AVK dodává, že společnosti Rail Cargo Carrier a Adria Transport se zaměřují na přepravu zboží do přístavu Koper a z něj, zatímco žadatel pokrývá celý trh. Omezený růst konkurentů žadatele lze přičíst omezeným zdrojům a potížím s náborem zaměstnanců. Rozvoji hospodářské soutěže brání i železniční infrastruktura Slovinska.

(30) Agentura AVK dospívá ve svém stanovisku k závěru, že podmínka neomezeného přístupu na trh je *de jure* a *de facto* splněna a že činnost železniční nákladní dopravy ve Slovinsku je přímo vystavena hospodářské soutěži.

(31) Žadatel zdůrazňuje, že podíly na trhu jsou pouze jedním ukazatelem při analýze konkurenčního tlaku na relevantním trhu. Zohledněna by měla být i další kritéria, jako jsou struktura dotčeného trhu, skutečná nebo potenciální konkurence podniků nacházejících se v Unii či mimo ni, postavení dotčených podniků na trhu a jejich ekonomická a finanční síla.

(32) Komise uznává skutečnost, že přístup na slovinský trh nákladní železniční dopravy se považuje za neomezený, neboť Slovinsko provedlo a uplatňuje příslušná ustanovení směrnice 2012/34/EU, jak je stanoveno v čl. 34 odst. 3 směrnice 2014/25/EU.

(33) Pokud jde o analýzu přímého vystavení hospodářské soutěži, je podíl na trhu důležitým prvkem. Skutečnost, že po 12 letech od liberalizace trhu má žadatel v roce 2018 stále podíl na trhu 85,21 % a že jeho klesání je od roku 2014 pomalé, prokazuje, že postavení žadatele na trhu je mimořádně silné. Podle stanoviska agentury AVK lze očekávat, že podíl žadatele na trhu bude nadále klesat, protože si zákazníci většinou vybírají podniky působící v několika zemích.

(34) Podle šesté zprávy Komise o sledování vývoje na železničním trhu ([13]) byl podíl žadatele druhým nejvyšším ze všech stávajících provozovatelů ve všech členských státech, v nichž byla v roce 2016 aktivní hospodářská soutěž. Mezi lety 2016 a 2018 se podíl konkurentů na trhu zvýšil z 13,04 % jen na 14,79 %, takže stav hospodářské soutěže na slovinském trhu železniční nákladní dopravy zůstává v podstatě nezměněný.

(35) Komise kromě toho poznamenává, že ačkoli se podíl žadatele na trhu v posledních letech snižuje, žadatel přepravuje více nákladu, a to vzhledem ke zvýšení celkového objemu trhu.

(36) I kdyby bylo uplatněno alternativní vymezení zeměpisného trhu podle trasy na území Slovinska ([14]), má žadatel stále velmi vysoké podíly na trhu. Když byl požádán, aby sdělil své podíly na trhu podle trasy, žadatel dopisem ze dne 16. prosince 2019 sdělil svůj podíl na trhu na různých slovinských železničních hraničních přechodech. Tyto podíly za prvních 10 měsíců roku 2019 kolísají mezi […]% (hraniční přechod Sežana meja) a […]% (Nova Gorica meja).

(37) Jak žadatel, tak slovinský vnitrostátní orgán pro hospodářskou soutěž AVK mají za to, že jelikož podíl žadatele na trhu bude v budoucnu klesat, je to další prvek, který je při posuzování konkurenčnosti trhu třeba vzít v úvahu. Komise však musí při posuzování vycházet ze stávající situace na trhu, a nikoli z prognóz vývoje tržních podmínek v nadcházejících letech. Komise se proto domnívá, že podmínka přímého vystavení hospodářské soutěži na slovinském trhu železniční nákladní dopravy není splněna.

(38) Aniž jsou dotčeny právní předpisy v oblasti hospodářské soutěže, mělo by být pro účely tohoto rozhodnutí stanoveno, že by se směrnice 2014/25/EU měla nadále používat na zakázky, které mají umožnit výkon činnosti ve Slovinsku.

4. **ZÁVĚR**

(39) Toto rozhodnutí vychází z právní a skutkové situace od září 2019 do února 2020, jak vyplývá z informací předložených žadatelem a agenturou AVK a z veřejně dostupných informací.

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Směrnice 2014/25/EU se nadále vztahuje na zakázky, které zadávají zadavatelé a které mají umožnit poskytování služeb železniční nákladní dopravy na území Slovinska.

Článek 2

Toto rozhodnutí je určeno Republice Slovinsko.

V Bruselu dne 13. července 2020.

Za Komisi
Thierry BRETON
člen Komise

([13]) COM(2019) 51 final ze dne 6. února 2019.
([14]) Pro účely tohoto rozhodnutí se trasy považují za rovnocenné hraničním přechodům.