AFGØRELSER

KOMMISSIONENS GENNEMFØRELSESAFGØRELSE (EU) 2020/1025

af 13. juli 2020

om anvendelsen af artikel 34 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/25/EU på jernbanegodstransport i Slovenien

(meddelt under nummer C(2020) 4540)

(Kun den slovenske udgave er autentisk)

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/25/EU af 26. februar 2014 om fremgangsmåderne ved indgåelse af kontrakter inden for vand- og energiforsyning, transport samt posttjenester og om ophævelse af direktiv 2004/17/EF ([1]), særlig artikel 35, stk. 3,

efter høring af Det Rådgivende Udvalg for Offentlige Udbud, og

ud fra følgende betragtninger:

1. BAGGRUND

(1) Den 19. september 2019 fremsendte Slovenske železnice — Freight Transport d.o.o. (»ansøgeren«) ved brev en anmodning til Kommissionen i henhold til artikel 35, stk. 1, i direktiv 2014/25/EU (»anmodningen«). Anmodningen er i overensstemmelse med artikel 1, stk. 1, i Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2016/1804 ([2]).

(2) Anmodningen vedrører jernbanegodstransporttjenester som omhandlet i artikel 11 i direktiv 2014/25/EU, der leveres af ansøgeren på Sloveniens område. De pågældende tjenester er beskrevet på følgende måde i anmodningen: Ansøgeren udbyder hovedsagelig godstogstjenester i medlemsstaterne (på Sloveniens område) og international jernbanegodstransport.

(3) Anmodningen var ledsaget af en begrundet og dokumenteret holdning, der blev vedtaget den 12. juni 2019 af den slovenske konkurrencemyndighed (»AVK«), der er kompetent med hensyn til de pågældende aktiviteter. AVK er en uafhængig national myndighed. AVK har foretaget en grundig analyse af betingelserne for at anvende artikel 34, stk. 1, i direktiv 2014/25/EU på de pågældende aktiviteter i overensstemmelse med artikel 34, stk. 2 og 3, i nævnte direktiv.

(4) AVK baserede sin holdning på indsamling af oplysninger ved hjælp af anmodninger om oplysninger og spørgeskemaer, der blev sendt til operatører med licens til jernbanegodstransport og til kunder (virksomheder, der køber sådanne tjenester, store producenter og logistikvirksomheder). AVK anmodede også om oplysninger fra det slovenske tilsynsorgan — Agenturet for Kommunikationsnet og -tjenester i Slovenien (»AKOS«) og det offentlige organ for jernbanetransport.

(5) I overensstemmelse med punkt 1, litra a), i bilag IV til direktiv 2014/25/EU skal de gennemførelsesretsakter, der er omhandlet i artikel 35 i nævnte direktiv, vedtages inden for 90 arbejdsdage, hvis der formodes at være fri adgang til et bestemt marked på grundlag af artikel 34, stk. 3, første afsnit, i direktiv 2014/25/EU. I henhold til punkt 1, tredje afsnit, i bilag IV til direktiv 2014/25/EU begynder fristen for vedtagelse af gennemførelsesretsakterne den første arbejdsdag efter den dato, hvor Kommissionen modtager den anmodning, der er omhandlet i artikel 35, stk. 1, i

([1]) EUT L 94 af 28.3.2014, s. 243.

([2]) Kommissionens gennemførelsesafgørelse (EU) 2016/1804 af 10. oktober 2016 om nærmere regler for anvendelsen af artikel 34 og 35 i Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2014/25/EU om fremgangsmåderne ved indgåelse af kontrakter inden for vand- og energiforsyning, transport samt posttjenester (EUT L 275 af 12.10.2016, s. 39).

nævnte direktiv, eller, hvis de oplysninger, der skal gives i anmodningen, er ufuldstændige, på den arbejdsdag, der følger efter modtagelsen af de fuldstændige oplysninger. Den 6. december 2019 anmodede Kommissionen ansøgeren om yderligere oplysninger. Ansøgeren svarede den 17. december 2019. Den 16. december 2019 anmodede Kommissionen om yderligere oplysninger fra de slovenske myndigheder. De slovenske myndigheder svarede den 25. maj 2020. Ansøgeren fremsatte supplerende bemærkninger den 31. januar 2020 og den 18. marts 2020.

2. **RETLIG RAMME**

(6) Direktiv 2014/25/EU finder anvendelse på tildeling af kontrakter vedrørende udførelse af aktiviteter i forbindelse med transporttjenester i henhold til direktiv 2014/25/EU, medmindre aktiviteten er fritaget i henhold til artikel 34 i nævnte direktiv.

(7) I henhold til direktiv 2014/25/EU er kontrakter, der indgås med henblik på at muliggøre udførelse af en af de aktiviteter, som direktiv 2014/25/EU finder anvendelse på, ikke underlagt direktivet, hvis den pågældende aktivitet i den medlemsstat, hvor den udøves, er direkte undergivet almindelige konkurrencevilkår på markeder, hvortil adgangen er fri. Hvorvidt en aktivitet er direkte eksponeret for konkurrence, vurderes på baggrund af objektive kriterier, hvilket kan omfatte egenskaber ved de pågældende produkter eller tjenester, tilstedeværelsen af alternative produkter eller tjenester, som anses for at være substituerbare på udbuds- eller efterspørgselssiden, priserne og den faktiske eller potentielle tilstedeværelse af mere end én leverandør af de pågældende produkter eller mere end én udbyder af de pågældende tjenester.

3. **VURDERING**

3.1. **Fri adgang til markedet**

(8) Adgangen til et marked betragtes som fri, hvis den pågældende medlemsstat har gennemført og anvender den relevante EU-lovgivning om åbning af en given sektor eller en del heraf for konkurrence. Lovgivningen er anført i bilag III til direktiv 2014/25/EU, som, for jernbanegodstransports vedkommende, henviser til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU ([3]).

(9) Som bekræftet i AVK's holdning og på grundlag af de oplysninger, som Kommissionen har til rådighed, har Slovenien gennemført direktiv 2012/34/EU i national ret ved en retsakt om ændring af lov om jernbanetransport ([4]) og et dekret om kanaltildeling, infrastrukturafgifter og præstationsordningen i den offentlige jernbaneinfrastruktur ([5]). Adgangen til det relevante marked betragtes derfor som værende fri, jf. artikel 34, stk. 3, i direktiv 2014/25/EU.

3.2. **Direkte eksponering for konkurrence**

(10) Om en aktivitet er direkte undergivet almindelige konkurrencevilkår, bør bedømmes på baggrund af forskellige indikatorer, hvoraf ingen er afgørende i sig selv. Hvad angår de markeder, der er omfattet af denne afgørelse, er hovedaktørernes markedsandel på et givet marked et af de kriterier, som bør tages i betragtning. Da de forskellige aktiviteter, der er omfattet af anmodningen, ikke er underlagt samme betingelser, bør der ved undersøgelsen af konkurrencesituationen tages hensyn til de forskellige forhold på de relevante markeder.

(11) Denne afgørelse indskrænker ikke anvendelsen af konkurrencereglerne og andre områder af EU-retten. Navnlig svarer de kriterier og den metode, der anvendes til at vurdere, om en aktivitet er direkte undergivet almindelige konkurrencevilkår i henhold til artikel 34 i direktiv 2014/25/EU, ikke nødvendigvis til dem, der anvendes til at foretage en vurdering efter artikel 101 eller 102 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde eller Rådets forordning (EF) nr. 139/2004 ([6]), som bekræftet af Retten ([7]).

([3]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2012/34/EU af 21. november 2012 om oprettelse af et fælles europæisk jernbaneområde (EUT L 343 af 14.12.2012, s. 32).

([4]) National gennemførelsesretsakt: UL RS nr. 84/2015 af 6. november 2015. Loven om jernbanetransport blev ændret yderligere i 2018 (UL RS nr. 99/15 — officiel konsolideret tekst, nr. 30/18).

([5]) UL RS nr. 44/2016 af 24. juni 2016. Dekretet om ændring af dekretet om kanaltildeling, infrastrukturafgifter og præstationsordningen i den offentlige jernbaneinfrastruktur blev vedtaget i 2019 (UL RS nr. 16/2019 af 15. marts 2019).

([6]) Rådets forordning (EF) nr. 139/2004 af 20. januar 2004 om kontrol med fusioner og virksomhedsovertagelser (»EF-fusionsforordningen«) (EUT L 24 af 29.1.2004, s. 1).

([7]) Dom af 27. april 2016, Österreichische Post AG mod Kommissionen, sag T-463/14, EU:T:2016:243, præmis 28.

(12) Formålet med nærværende afgørelse er at afgøre, om de aktiviteter, der er omfattet af anmodningen, på markeder, hvortil der er fri adgang, jf. artikel 34 i direktiv 2014/25/EU, er undergivet konkurrencevilkår i et sådant omfang, at det også ved fravær af den markedsdisciplin, der opnås ved udbudsreglerne i direktiv 2014/25/EU sikres, at udbud vedrørende udøvelsen af de berørte aktiviteter, der er omfattet af anmodningen, vil foregå på en gennemsigtig, ikkediskriminerende måde, på grundlag af kriterier, der gør det muligt for køberne at finde den løsning, som samlet set er den økonomisk mest fordelagtige.

(13) I denne forbindelse er det vigtigt at nævne, at ikke alle markedsaktører på de berørte markeder er underlagt reglerne for offentlige udbud. De virksomheder, der ikke er underlagt disse regler, har derfor normalt mulighed for at lægge konkurrencepres på de markedsaktører, der er omfattet af reglerne for offentlige udbud, når de handler på disse markeder. På de markeder, der er omfattet af anmodningen, er kun ansøgeren ordregivende enhed, jf. artikel 4, stk. 1, i direktiv 2014/25/EU, og er dermed underlagt reglerne for offentlige udbud.

3.3. **Afgrænsning af de(t) relevante marked(er)**

(14) Kommissionen har i sine tidligere afgørelser fastslået ([8]), at markedet for jernbanegodstransport var det relevante marked, men udelukkede ikke, at det kunne opdeles i indenlandsk jernbanegodstransport, international jernbanegodstransport, jernbanetransport i enkeltvogne og jernbanetransport i et helt tog (også kendt som bloktog). I anmodningen mener ansøgeren, at de relevante produktmarkeder er disse fire segmenter. Ansøgeren har imidlertid i sin skrivelse af 31. januar 2020 gjort gældende, at Kommissionen bør vurdere, om konkurrencen fra andre transportformer, navnlig vejtransport, har indflydelse på afgrænsningen af det relevante marked.

(15) AVK har i sin holdning gjort gældende, at jernbanegodstransporttjenester ikke kan erstattes af andre former for godstransporttjenester og udgør et særskilt relevant marked. Hovedårsagen er, at vejgodstransport og jernbanegodstransport er supplerende tjenester. Vejgodstransport er fleksibel, hurtigere og bedst egnet til små afstande, mens jernbanegodstransport er bedst egnet til store bulkforsendelser, navnlig når store mængder varer forsendes samtidigt.

(16) AVK bemærker, at andelen af indenlandsk transport er ubetydelig i forhold til international transport (mellem 2,67 % og 3,99 % af de transporterede varer og 1,66 % til 2,62 % af det arbejde, der blev udført mellem 2014 og 2018). Da kunderne ikke skelner mellem indenlandsk og international jernbanegodstransport, ser AVK ingen grund til at adskille de to markeder.

(17) Hvad angår jernbanetransport i enkeltvogne, bemærker AVK i punkt 36 i sin holdning, at ansøgeren er den eneste virksomhed, der tilbyder tjenesten, som er betydeligt mere kompliceret og dyr end jernbanetransport i hele tog. Dens konkurrenter fokuserer på bloktog, som ser ud til at være den potentielt mest lukrative forretning. Brugere af tjenesten, f.eks. producenter eller logistikvirksomheder, angav, at deres valg mellem enkeltvogne og hele tog afhang af faktorer som f.eks. varernes art, mængde, påkrævet leveringstid og pris. AVK konkluderer, at enkeltvogns- og bloktogstjenester er indbyrdes udskiftelige for brugerne og tilhører det samme marked.

(18) Derfor finder AVK, at det relevante marked er markedet for jernbanegodstransport, hvad enten det er indenlandsk eller internationalt, og det omfatter uden sondring enkeltvogne og bloktog.

(19) Ansøgeren gør i sin skrivelse af 31. januar 2020 gældende, at den er udsat for international konkurrence inden for godstogstjenester. Den nævner en række udbud, hvor vejtransportvirksomheder konkurrerede med ansøgeren, men undlader at angive de beløb, der er tale om, eller om vejtransportvirksomhederne rent faktisk har vundet disse udbud.

(20) Kommissionen har tidligere konstateret, at meget tyder på, at markedet for godstransport med jernbane adskiller sig fra andre transportformer ([9]). På denne baggrund ser Kommissionen ikke nogen grund til at fravige sin hidtidige praksis på trods af de beviser, som ansøgeren har fremført vedrørende virkningerne af alternative transportformer, såsom vejtransport. Kommissionen har tidligere fastslået, at ikke alle transportformer er indbyrdes substituerbare,

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

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

og det afhænger generelt af kundens geografiske beliggenhed og de særlige egenskaber ved de varer, der skal transporteres ([10]). Kommissionen finder derfor, at det relevante marked ikke strækker sig ud over jernbanegodstransportens grænser.

3.4. **Afgrænsning af det relevante geografiske marked**

(21) I sin tidligere praksis fandt Kommissionen, at markederne for godstogstjenester på grund af forskellige tekniske og lovgivningsmæssige krav hovedsageligt var af national karakter, men kunne blive internationale på visse ruter, som er en del af en korridor ([11]). I visse særlige situationer fandt Kommissionen også, at en korridorbaseret tilgang bedst kunne afspejle konkurrencesituationen ([12]).

(22) Med hensyn til det geografiske marked er ansøgeren af den opfattelse, at det relevante geografiske marked på grund af den høje grad af liberalisering af jernbanegodstransporten omfatter hele Unionens område. Den gør gældende, at den også er aktivt involveret på markederne i nabolande og i andre lande. Den bemærker også, at Slovenien befinder sig ved skæringspunktet mellem to godstogskorridorer (den Baltisk-Adriatiske korridor og Middelhavskorridoren, mens en tredje korridor er under opbygning). Dette gør det muligt for virksomheden *at* spille en aktiv rolle i størstedelen af det område, der dækkes af disse korridorer.

(23) I sit brev af 31. januar 2020 henviser ansøgeren til den dårlige stand, som det slovenske jernbanenet befinder sig i. Den understreger også, at transportruten gennem Slovenien går gennem lande i det tidligere Jugoslavien, som ikke alle er medlemsstater, mens ruten nord for Slovenien udelukkende går gennem medlemsstater, hvilket er ensbetydende med forenklede procedurer og dermed en konkurrencefordel.

(24) I punkt 45 i sin holdning anfører AVK, at selv om ansøgeren har øget sin tilstedeværelse i Østrig og Kroatien, udøves virksomhedens aktivitet stadig i overvældende grad i Slovenien (97,5 % af arbejdet udført i nettotonkilometer eller 98 % af bruttoindtægterne fra transporttjenester). Endvidere gør AVK gældende, at jernbanevirksomheder hovedsagelig leverer deres tjenester i Slovenien gennem virksomheder, der er registreret i Slovenien, med slovenske lokomotivførere og lokomotiver (som typisk ændrer sig ved grænsen til et andet land). På grundlag af disse elementer finder AVK, at det geografiske marked er nationalt.

(25) Kommissionen finder, at der ikke er noget væsentligt element, som underbygger ansøgerens påstand om, at det relevante marked dækker hele Unionen, eller alternativt at de områder, der er forbundet med den Baltisk-Adriatiske korridor og Middelhavskorridoren, bør betragtes som et relevant geografisk marked. Kommissionen bemærker, at de tekniske og lovgivningsmæssige krav er meget forskellige fra medlemsstat til medlemsstat. Af Den Europæiske Revisionsrets særberetning nr. 8/2016 med titlen »Jernbanegodstransport i EU: Stadig ikke på rette spor« fremgår det, at markedsliberaliseringen har resulteret i ujævne fremskridt i medlemsstaterne, og et fælles europæisk jernbaneområde er stadig langt fra opnået. Den Europæiske Revisionsret konkluderer i sin særberetning, at EU's jernbanenet fortsat er et system med separate jernbanenet, som ikke er fuldt ud interoperable.

(26) For så vidt angår vurderingen i forbindelse med denne afgørelse og med forbehold af konkurrencelovgivningen mener Kommissionen, at det relevante geografiske marked er nationalt og dækker Sloveniens område.

([10]) Sag COMP/M.5855 — DB/Arriva, præmis 144.

([11]) Godstogskorridorer blev fastsat ved Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 913/2010 af 22. september 2010 om et europæisk banenet med henblik på konkurrencebaseret godstransport (EUT L 276 af 20.10.2010, s. 22). De defineres i forordningen som »alle udpegede jernbanestrækninger, herunder jernbanefærgelinjer, på medlemsstaternes område eller mellem disse, og i givet fald i europæiske tredjelande, som forbinder to eller flere terminaler langs en hovedrute for godstogstrafikken samt om nødvendigt alternative ruter og sektioner, som forbinder disse, herunder jernbaneinfrastruktur og -udstyr samt relevante tjenesteydelser, jf. artikel 5 i direktiv 2001/14/EF.«

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

3.5. **Markedsanalyse**

(27) Med hensyn til vurderingen af, om aktiviteten er direkte undergivet almindelige konkurrencevilkår, er der for tiden ifølge AVK udstedt 6 licenser til jernbanegodstransport i Slovenien. Ud over ansøgeren omfatter andre konkurrenter navnlig Railway Cargo Carrier (datterselskab til de østrigske jernbaner ÖBB) og Adrias Transport (datterselskab til Luka Koper og det østrigske jernbaneselskab GKB). Ifølge de foreliggende oplysninger fra det slovenske tilsynsorgan AKOS var markedsandelen for ansøgeren og dennes vigtigste konkurrenter på markedet som følger:

Jernbanevirksomhed	År 2014 %	År 2015 %	År 2016 %	År 2017 %	År 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) AVK er i sin holdning af den opfattelse, at alle jernbanegodstransportvirksomheder får adgang til offentlig jernbaneinfrastruktur i Slovenien på rimelige, ikkediskriminerende og gennemsigtige vilkår med henblik på at levere alle typer godstransporttjenester. I dag leverer tre virksomheder tjenester på markedet for jernbanegodstransport, og fire nye virksomheder er på vej ind på markedet. Virksomhederne har lige adgang til kanaler. Det ser ikke ud til, at der har været uberettigede hindringer med hensyn til at opnå licenser eller sikkerhedscertifikater til brug af den offentlige jernbaneinfrastruktur eller fastsættelse af brugerafgiften.

(29) AVK gør gældende, at mens ansøgerens markedsandel fortsat er høj, har dens to konkurrenter gradvist øget deres markedsandele (fra 0 % i 2008 til 4,68 % i 2009 og 8,27 % i 2018 for Rail Cargo Carrier og fra 0 % i 2008 til 2,27 % i 2009 og 6,52 % i 2018 for Adria Transport). AVK tilføjer, at Rail Cargo Carrier og Adria Transport fokuserer på transport af varer til og fra havnen i Koper, mens ansøgeren dækker hele markedet. Den begrænsede vækst hos ansøgerens konkurrenter kan også tilskrives begrænsede midler og problemer i forbindelse med at ansætte personale. Sloveniens jernbaneinfrastruktur hæmmer også udviklingen af konkurrence.

(30) AVK konkluderer i sin holdning, at betingelsen om fri adgang til markedet retligt og faktisk er opfyldt, og at jernbanegodstransporten i Slovenien er direkte undergivet almindelige konkurrencevilkår.

(31) Ansøgeren understreger, at markedsandelene kun er én indikator ved analysen af konkurrencepresset på det relevante marked. Der bør også tages hensyn til andre kriterier, såsom det pågældende markeds struktur, den faktiske eller potentielle konkurrence fra virksomheder i eller uden for Unionen, de pågældende virksomheders position på markedet samt deres økonomiske og finansielle styrke.

(32) Kommissionen anerkender, at adgangen til det slovenske jernbanegodsmarked anses for at være fri, da Slovenien har gennemført og anvendt de relevante bestemmelser i direktiv 2012/34/EU, jf. artikel 34, stk. 3, i direktiv 2014/25/EU.

(33) Når det drejer sig om at analysere direkte eksponering for konkurrence, er markedsandel et vigtigt element. Det forhold, at ansøgeren 12 år efter liberaliseringen af markedet stadig har en markedsandel på 85,21 % i 2018, og at dens fald har været langsomt siden 2014, viser, at ansøgerens markedsposition er særdeles stærk. Ifølge AVK kan det forventes, at ansøgerens markedsandel fortsat vil falde, idet kunderne har en tendens til at vælge virksomheder, der opererer i flere forskellige lande.

(34) Det fremgår af Kommissionens sjette rapport om overvågningen af udviklingen på jernbanemarkedet ([13]), at ansøgerens markedsandel var den næststørste alle de etablerede aktører i de medlemsstater, hvor konkurrencen var aktiv i 2016. Mellem 2016 og 2018 er konkurrenternes markedsandel kun steget fra 13,04 % til 14,79 %, hvorfor konkurrencesituationen på det slovenske jernbanegodsmarked for det meste er uændret.

(35) Desuden bemærker Kommissionen, at ansøgeren har transporteret mere gods i betragtning af stigningen i den samlede markedsvolumen, selv om ansøgerens markedsandel er faldet i de seneste år.

(36) Selv om der blev taget hensyn til den alternative afgrænsning af det geografiske marked pr. rute inden for Sloveniens område ([14]), har ansøgeren stadig særdeles store markedsandele. Ifølge oplysningerne i ansøgerens brev af 16. december 2019, angav ansøgeren, da denne blev anmodet om at angive sine markedsandele pr. rute, sin markedsandel ved de forskellige grænseovergangssteder i Slovenien. Disse andele varierer i de første 10 måneder af 2019 mellem […] % (grænseovergangen i Sežana meja) og […] % (Nova Gorica meja).

(37) Ansøgeren og den slovenske konkurrencemyndighed, AVK, er af den opfattelse, at ansøgerens markedsandel, som vil falde i fremtiden, er endnu et element, der skal tages hensyn til for at vurdere markedets konkurrenceniveau. Kommissionen skal imidlertid basere sin vurdering på den nuværende markedssituation og ikke på prognoserne for udviklingen i markedsvilkårene i de kommende år. Kommissionen er derfor af den opfattelse, at betingelsen om, at det slovenske jernbanegodsmarked skal være direkte undergivet almindelige konkurrencevilkår, ikke er opfyldt.

(38) For så vidt angår denne afgørelse og med forbehold af konkurrencelovgivningen, bør det fastsættes, at direktiv 2014/25/EU fortsat finder anvendelse på kontrakter, der indgås med henblik på at muliggøre udøvelse af aktiviteten i Slovenien.

4. **KONKLUSION**

(39) Denne afgørelse bygger på de retlige og faktiske forhold i september 2019 til februar 2020, som de fremgår af de oplysninger, som er indgivet af ansøgeren, AVK og de offentligt tilgængelige oplysninger —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

Direktiv 2014/25/EU finder fortsat anvendelse, når ordregivere indgår kontrakter med henblik på at muliggøre jernbanegodstransporttjenester på Sloveniens område.

Artikel 2

Denne afgørelse er rettet til Republikken Slovenien.

Udfærdiget i Bruxelles, den 13. juli 2020.

På Kommissionens vegne
Thierry BRETON
Medlem af Kommissionen

([13]) COM(2019) 51 final af 6. februar 2019.
([14]) I forbindelse med denne afgørelse anses ruter for at svare til grænseovergange.