BESCHLÜSSE

DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS (EU) 2020/1025 DER KOMMISSION

vom 13. Juli 2020

über die Anwendbarkeit des Artikels 34 der Richtlinie 2014/25/EU des Europäischen Parlaments und des Rates auf den Schienengüterverkehr in Slowenien

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2020) 4540)

(Nur der slowenische Text ist verbindlich)

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Richtlinie 2014/25/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2014 über die Vergabe von Aufträgen durch Auftraggeber im Bereich der Wasser-, Energie- und Verkehrsversorgung sowie der Postdienste und zur Aufhebung der Richtlinie 2004/17/EG ([1]), insbesondere auf Artikel 35 Absatz 3,

nach Anhörung des Beratenden Ausschusses für öffentliche Aufträge,

in Erwägung nachstehender Gründe:

1. SACHVERHALT

(1) Am 19. September 2019 stellte Slovenske železnice — Tovorni promet, d.o.o. (im Folgenden „Antragsteller“) bei der Kommission schriftlich einen Antrag nach Artikel 35 Absatz 1 der Richtlinie 2014/25/EU (im Folgenden „Antrag“). Der Antrag steht im Einklang mit Artikel 1 Absatz 1 des Durchführungsbeschlusses (EU) 2016/1804 der Kommission ([2]).

(2) Der Antrag betrifft von dem Antragsteller im Hoheitsgebiet Sloweniens erbrachte Schienengüterverkehrsleistungen gemäß Artikel 11 der Richtlinie 2014/25/EU. Bei den im Antrag genannten Diensten handelt es sich um die folgenden: der Antragsteller führt hauptsächlich Schienengüterverkehrsleistungen sowohl innerhalb von Mitgliedstaaten (im Hoheitsgebiet Sloweniens) als auch grenzüberschreitend durch.

(3) Dem Antrag wurde eine mit Gründen und Belegen versehene und am 12. Juni 2019 angenommene Stellungnahme der slowenischen Wettbewerbsbehörde (im Folgenden „AVK“), die in Bezug auf die betreffenden Tätigkeiten zuständig ist, beigefügt. Die AVK ist eine unabhängige nationale Behörde. Die AVK hat die Bedingungen hinsichtlich der Anwendbarkeit des Artikels 34 Absatz 1 der Richtlinie 2014/25/EU auf die betreffenden Tätigkeiten im Einklang mit Artikel 34 Absätze 2 und 3 dieser Richtlinie eingehend geprüft.

(4) Die Stellungnahme der AVK gründet auf Daten, die mittels an zugelassene Schienengüterverkehrsunternehmen und Kunden (Unternehmen, die solche Leistungen erwerben, große Hersteller und Logistikunternehmen) versandten Auskunftsersuchen und Fragebögen erhoben wurden. Die AVK hat darüber hinaus die slowenische Regulierungsstelle (Agentur für Kommunikationsnetze und -dienste der Republik Slowenien — im Folgenden „AKOS“) und die öffentliche Agentur für den Schienenverkehr um Auskünfte ersucht.

(5) Gemäß Anhang IV Punkt 1 Buchstabe a der Richtlinie 2014/25/EU sind die in Artikel 35 dieser Richtlinie genannten Durchführungsrechtsakte innerhalb von 90 Arbeitstagen zu erlassen, wenn der freie Zugang zu einem bestimmten Markt auf der Grundlage von Artikel 34 Absatz 3 der Richtlinie 2014/25/EU als gegeben angesehen wird. Gemäß Anhang IV Punkt 1 Unterabsatz 3 der Richtlinie 2014/25/EU beginnen die Fristen für den Erlass der Durchführungsrechtsakte am ersten Arbeitstag nach dem Tag des Eingangs des in Artikel 35 Absatz 1 dieser Richtlinie genannten Antrags bei der Kommission oder, bei Unvollständigkeit der mit dem Antrag übermittelten Informationen, am

([1]) ABl. L 94 vom 28.3.2014, S. 243.

([2]) Durchführungsbeschluss (EU) 2016/1804 der Kommission vom 10. Oktober 2016 über die Durchführungsmodalitäten für die Anwendung der Artikel 34 und 35 der Richtlinie 2014/25/EU des Europäischen Parlaments und des Rates über die Vergabe von Aufträgen durch Auftraggeber im Bereich der Wasser-, Energie- und Verkehrsversorgung sowie der Postdienste (ABl. L 275 vom 12.10.2016, S. 39).

Arbeitstag nach Eingang der vollständigen Informationen. Am 6. Dezember 2019 forderte die Kommission beim Antragsteller zusätzliche Informationen an. Der Antragsteller antwortete am 17. Dezember 2019. Am 16. Dezember 2019 forderte die Kommission bei den slowenischen Behörden zusätzliche Informationen an. Die slowenischen Behörden antworteten am 25. Mai 2020. Der Antragsteller reichte am 31. Januar 2020 und am 18. März 2020 zusätzliche Unterlagen ein.

2. **RECHTSRAHMEN**

(6) Die Richtlinie 2014/25/EU gilt für die Vergabe von Aufträgen zur Ausübung von Tätigkeiten mit Bezug zu Verkehrsleistungen im Sinne der Richtlinie 2014/25/EU, außer wenn diese Tätigkeit gemäß Artikel 34 dieser Richtlinie ausgenommen ist.

(7) Gemäß der Richtlinie 2014/25/EU fallen Aufträge, die die Ausübung einer von der Richtlinie 2014/25/EU erfassten Tätigkeit ermöglichen sollen, nicht unter die Richtlinie, wenn die Tätigkeit in dem Mitgliedstaat, in dem sie ausgeübt wird, unmittelbar dem Wettbewerb auf Märkten ausgesetzt ist, die keiner Zugangsbeschränkung unterliegen. Ob eine Tätigkeit unmittelbar dem Wettbewerb ausgesetzt ist, wird anhand objektiver Kriterien festgestellt; dazu können die Merkmale der betreffenden Waren oder Dienstleistungen, das Vorhandensein alternativer Waren oder Dienstleistungen, die auf der Angebots- oder der Nachfrageseite als austauschbar gelten, die Preise und die tatsächliche oder potenzielle Präsenz von mehr als einem Anbieter der betreffenden Waren oder mehr als einem Erbringer der betreffenden Dienstleistungen gehören.

3. **PRÜFUNG**

3.1. **Unbeschränkter Marktzugang**

(8) Der Zugang zu einem Markt gilt als nicht beschränkt, wenn der betreffende Mitgliedstaat die einschlägigen Vorschriften des Unionsrechts, durch die ein bestimmter Sektor oder ein Teil davon für den Wettbewerb geöffnet wird, umgesetzt hat und anwendet. Diese Rechtsvorschriften sind in Anhang III der Richtlinie 2014/25/EU aufgeführt, der bezüglich des Schienengüterverkehrs auf die Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates ([3]) verweist.

(9) Wie in der Stellungnahme der AVK dargelegt — und durch der Kommission vorliegende Informationen bestätigt — hat Slowenien die Richtlinie 2012/34/EU durch einen Änderungsrechtsakt des Schienengüterverkehrsgesetzes ([4]) und eine Verordnung für die Zugtrassenzuweisung, die Wegeentgelte und die leistungsabhängige Entgeltregelung für die öffentliche Eisenbahninfrastruktur ([5]) in nationales Recht umgesetzt. Folglich gilt der Zugang zum relevanten Markt gemäß Artikel 34 Absatz 3 der Richtlinie 2014/25/EU als nicht beschränkt.

3.2. **Wettbewerbssituation**

(10) Ob eine Tätigkeit unmittelbar dem Wettbewerb ausgesetzt ist, ist anhand verschiedener Indikatoren zu beurteilen, von denen keiner für sich genommen den Ausschlag gibt. Hinsichtlich der Märkte, die von diesem Beschluss betroffen sind, stellt der Marktanteil der Hauptakteure auf einem Markt ein Kriterium dar, das berücksichtigt werden sollte. Da die Bedingungen für die verschiedenen Tätigkeiten, die Gegenstand des Antrags sind, unterschiedlich sind, sollten bei der Prüfung der Wettbewerbssituation die unterschiedlichen Gegebenheiten auf den relevanten Märkten berücksichtigt werden.

(11) Dieser Beschluss lässt die Anwendung der Wettbewerbsrechtsvorschriften und anderer Bereiche des Unionsrechts unberührt. Insbesondere sind die Kriterien und Methoden zur Bewertung gemäß Artikel 34 der Richtlinie 2014/25/EU, ob eine Tätigkeit unmittelbar dem Wettbewerb ausgesetzt ist, nicht notwendigerweise dieselben, die für eine Beurteilung nach Artikel 101 oder 102 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union oder nach der Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates ([6]) herangezogen werden, was auch vom Gericht der Europäischen Union bestätigt wurde ([7]).

([3]) Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (ABl. L 343 vom 14.12.2012, S. 32).

([4]) Rechtsakt der Umsetzung in nationales Recht: UL RS Nr. 84/2015 vom 6. November 2015. Das Schienengüterverkehrsgesetz wurde 2018 weiter geändert (UL RS Nr. 99/15 — offizielle konsolidierte Fassung Nr. 30/18).

([5]) UL RS Nr. 44/2016 vom 24. Juni 2016. Die Verordnung zur Änderung der Verordnung für die Zuweisung von Zugtrassen, die Wegeentgelte und die leistungsabhängige Entgeltregelung für die öffentliche Eisenbahninfrastruktur wurde 2019 erlassen (UL RS Nr. 16/2019 vom 15. März 2019).

([6]) Verordnung (EG) Nr. 139/2004 des Rates vom 20. Januar 2004 über die Kontrolle von Unternehmenszusammenschlüssen („EG-Fusionskontrollverordnung") (ABl. L 24 vom 29.1.2004, S. 1).

([7]) Urteil des Gerichts vom 27. April 2016, Österreichische Post AG/Kommission, T-463/14, ECLI:EU:T:2016:243, Rn. 28.

(12) Mit dem vorliegenden Beschluss soll festgestellt werden, ob die Tätigkeiten, auf die sich der Antrag bezieht, auf Märkten mit freiem Zugang im Sinne von Artikel 34 der Richtlinie 2014/25/EU in ausreichendem Maße dem Wettbewerb ausgesetzt sind, um zu gewährleisten, dass die Auftragsvergabe im Rahmen der betreffenden Tätigkeiten auch ohne die durch die in der Richtlinie 2014/25/EU festgelegten detaillierten Vorschriften für die Auftragsvergabe bewirkte Disziplin transparent, diskriminierungsfrei und auf der Grundlage von Kriterien durchgeführt wird, anhand deren die Auftraggeber die wirtschaftlich günstigste Lösung ermitteln können.

(13) In diesem Zusammenhang ist es wichtig festzuhalten, dass auf den betreffenden Märkten nicht alle Akteure Vergabevorschriften unterliegen. Unternehmen, für die diese Vorschriften nicht gelten, hätten daher normalerweise die Möglichkeit, Wettbewerbsdruck auf diejenigen Marktteilnehmer auszuüben, die an diese Vorschriften gebunden sind. Auf den vom Antrag betroffenen Märkten fungiert ausschließlich der Antragsteller als Auftraggeber im Sinne von Artikel 4 Absatz 1 der Richtlinie 2014/25/EU und unterliegt folglich den Vergabevorschriften.

3.3. **Definition des relevanten Marktes oder der relevanten Märkte**

(14) Die Kommission stellte in früheren Entscheidungen ([8]) bereits fest, dass der Markt für den Schienengüterverkehr zwar der relevante Markt war, schloss aber nicht aus, dass dieser in inländischen Schienengüterverkehr, grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr, Einzelwagenverkehr sowie Güterverkehr in einem Ganzzug (auch Blockzug genannt) unterteilt sein kann. In seinem Antrag vertritt der Antragsteller die Auffassung, dass es sich bei den relevanten Märkten um diese vier Segmente handelt. Der Antragsteller schreibt in seiner Einreichung vom 31. Januar 2020 jedoch auch, dass die Kommission prüfen sollte, ob der Wettbewerb durch andere Verkehrsträger, insbesondere den Straßenverkehr, Auswirkungen auf die Definition des relevanten Marktes hat.

(15) In ihrer Stellungnahme argumentiert die AVK, dass Schienengüterverkehrsleistungen nicht mit anderen Formen von Güterverkehrsleistungen austauschbar seien und einen gesonderten relevanten Markt bildeten. Der wichtigste Grund hierfür sei, dass der Straßengüterverkehr und der Schienengüterverkehr einander ergänzende Verkehrsleistungen seien. Der Straßengüterverkehr sei flexibel, schneller und am besten für kleine Entfernungen geeignet; der Schienengüterverkehr hingegen eigne sich am besten für die Beförderung von Massengütern, insbesondere wenn große Mengen an Gütern gleichzeitig befördert werden.

(16) Laut AVK ist der Anteil des inländischen Güterverkehrs im Vergleich zum grenzüberschreitenden Güterverkehr vernachlässigbar (für den Zeitraum zwischen 2014 und 2018 mit Werten von 2,67 % bis 3,99 % der beförderten Güter bzw. 1,66 % bis 2,62 % der durchgeführten Leistung). Da die Kunden nicht zwischen inländischem und grenzüberschreitendem Schienengüterverkehr unterscheiden, hält die AVK es nicht für notwendig, die beiden Märkte zu trennen.

(17) Die AVK stellt in Punkt 36 ihrer Stellungnahme fest, dass der Antragsteller das einzige Unternehmen sei, das den Einzelwagenverkehr anbiete, da diese Dienstleistung bedeutend komplexer und teurer sei als Ganzzüge. Die Wettbewerber konzentrierten sich auf Blockzüge, da es sich hierbei offenbar um das potenziell lukrativste Geschäft handele. Nutzer der Verkehrsleistungen, beispielsweise Hersteller oder Logistikunternehmen, gaben an, dass ihre Wahl zwischen Einzelwagen und Ganzzügen von Faktoren wie der Art der Güter, der Menge, der gewünschten Frist und dem Preis abhänge. Die AVK kommt zu dem Schluss, dass Einzelwagen- und Blockzugverkehrsleistungen für die Nutzer austauschbar seien und demselben Markt angehörten.

(18) Folglich ist die AVK der Auffassung, dass der Markt für den Schienengüterverkehr der relevante Markt ist, und dass dabei unerheblich ist, ob es sich um inländischen oder grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr handelt, und ob dieser Einzelwagen oder Blockzüge umfasst.

(19) Der Antragsteller vertritt in seiner Stellungnahme vom 31. Januar 2020 die Auffassung, dass er bei Schienengüterverkehrsleistungen dem internationalen Wettbewerb ausgesetzt sei. Er nennt eine Reihe von Ausschreibungen, bei denen Beförderer des Straßengüterverkehrs im Wettbewerb mit dem Antragsteller standen, macht aber keine Angaben zu Beträgen oder dazu, ob diese Straßengüterverkehrsunternehmen tatsächlich den Zuschlag erhalten haben.

(20) Die Kommission stellte in der Vergangenheit bereits fest, dass es starke Anzeichen dafür gibt, dass der Schienengüterverkehr einen eigenen Markt bildet, der von anderen Verkehrsträgern zu unterscheiden ist ([9]). Daher gibt es trotz der vom Antragsteller vorgelegten Nachweise über die Auswirkungen alternativer Verkehrsträger, beispielsweise des Gütertransports auf der Straße, für die Kommission keinen Grund, von ihrer bisherigen Praxis abzuweichen. Die

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

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

Kommission hat in früheren Entscheidungen bereits die Ansicht vertreten, dass nicht alle Verkehrsträger untereinander austauschbar sind und dass die Wahl des Verkehrsträgers im Allgemeinen vom geografischen Standort des Kunden und den besonderen Eigenschaften der zu transportierenden Güter abhängt ([10]). Die Kommission ist daher der Auffassung, dass der relevante Markt ausschließlich den Schienengüterverkehr umfasst.

3.4. **Definition des geografisch relevanten Marktes**

(21) In ihrer früheren Praxis stellte die Kommission fest, dass angesichts der Unterschiede bei den technischen und regulatorischen Anforderungen die Märkte für Schienengüterverkehrsleistungen eher innerstaatlich ausgerichtet sind, aber auf den Routen bestimmter Korridore durchaus internationale Bedeutung erreichen können ([11]). Die Kommission befand, dass ein an Korridoren ausgerichteter Ansatz die Wettbewerbssituation in bestimmten Fällen am besten beschreibt ([12]).

(22) In Bezug auf den geografisch relevanten Markt vertritt der Antragsteller die Position, dass der geografisch relevante Markt aufgrund des hohen Liberalisierungsgrades des Schienengüterverkehrs das gesamte Hoheitsgebiet der Union umfasse. Der Antragsteller führt an, dass er auf den Märkten benachbarter und anderer Länder ebenfalls tätig sei. Er weist ferner darauf hin, dass Slowenien am Kreuzungspunkt zweier Schienengüterverkehrskorridore liegt, nämlich am Ostsee-Adria-Korridor und am Mittelmeer-Korridor, während sich ein dritter Korridor im Bau befindet. Dadurch könne das Unternehmen auf einem Großteil des durch diese Korridore abgedeckten Gebiets tätig sein.

(23) Der Antragsteller verweist in seiner Stellungnahme vom 31. Januar 2020 auf den schlechten Zustand des slowenischen Eisenbahnnetzes. Er hebt auch hervor, dass der Verkehrsweg über Slowenien durch Länder des ehemaligen Jugoslawien verlaufe, die nicht alle Mitgliedstaaten der EU sind, während die Umgehungsstrecke nördlich von Slowenien vollständig durch Mitgliedstaaten verlaufe, was die Abläufe vereinfache und daher einen Wettbewerbsvorteil darstelle.

(24) In Punkt 45 ihrer Stellungnahme weist die AVK darauf hin, dass der Antragsteller zwar seine Präsenz in Österreich und Kroatien verstärkt habe, seine Tätigkeiten aber weiterhin überwiegend in Slowenien ausübe (97,5 % der durchgeführten Leistung in Netto-Tonnenkilometern beziehungsweise 98 % der Bruttoeinnahmen aus Verkehrsleistungen). Die AVK führt darüber hinaus an, dass Eisenbahndienstleistungen innerhalb Sloweniens hauptsächlich von in Slowenien registrierten Unternehmen und mit slowenischen Triebfahrzeugführern und Triebfahrzeugen (die im Regelfall an der Grenze zu einem anderen Land ausgewechselt würden) angeboten werde. Angesichts dieser Aspekte hält die AVK den Umfang des geografischen Marktes für national.

(25) Die Kommission stellt fest, dass die Position des Antragstellers, dass der relevante Markt die gesamte Union abdecke, beziehungsweise dass die durch die Ostsee-Adria- und Mittelmeergüterverkehrskorridore verbundenen Gebiete als geografisch relevanter Markt anzusehen seien, durch kein stichhaltiges Argument gestützt wird. Die Kommission hat im Blick, dass die technischen und regulatorischen Anforderungen in den Mitgliedstaaten große Unterschiede aufweisen. Der Europäische Rechnungshof befand in seinem Sonderbericht Nr. 8/2016 mit dem Titel „Der Schienengüterverkehr in der EU: noch nicht auf dem richtigen Kurs“, dass die Marktliberalisierung in den Mitgliedstaaten unterschiedlich weit fortgeschritten und ein einheitlicher europäischer Eisenbahnraum noch weit von seiner Verwirklichung entfernt ist. Der Europäische Rechnungshof kommt in seinem Sonderbericht zu dem Schluss, dass das Eisenbahnnetz der EU noch immer ein System aus einzelnen Eisenbahnnetzen ist, die nicht vollständig interoperabel sind.

(26) Für die Bewertung im Rahmen dieses Beschlusses und unbeschadet des Wettbewerbsrechts geht die Kommission davon aus, dass der geografisch relevante Markt der nationale Markt ist, der sich über das Hoheitsgebiet Sloweniens erstreckt.

([10]) Entscheidung in der Sache COMP/M.5855 — DB/Arriva, Rn. 144.

([11]) Schienengüterverkehrskorridore wurden durch die Verordnung (EU) Nr. 913/2010 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. September 2010 zur Schaffung eines europäischen Schienennetzes für einen wettbewerbsfähigen Güterverkehr festgelegt (ABl. L 276 vom 20.10.2010, S. 22). Laut der Verordnung sind sie definiert als „alle im Gebiet der oder zwischen den Mitgliedstaaten und gegebenenfalls in europäischen Drittländern ausgewiesenen Eisenbahnstrecken, einschließlich Eisenbahnfähren, die zwei oder mehr Terminals entlang einer Hauptroute und gegebenenfalls anbindenden Umleitungsstrecken und Abschnitten, einschließlich der Schieneninfrastruktur und dazugehörigen Ausrüstungen und wichtigen Eisenbahndienstleistungen gemäß Artikel 5 der Richtlinie 2001/14/EG miteinander verbinden“.

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

3.5. **Marktanalyse**

(27) Mit Blick auf die Beurteilung, ob die Tätigkeit unmittelbar dem Wettbewerb ausgesetzt ist, führt die AFK an, dass derzeit sechs Genehmigungen für den Schienengüterverkehr in Slowenien vorliegen. Neben dem Antragsteller sind weitere Wettbewerber unter anderem die Rail Cargo Carrier (Tochtergesellschaft des österreichischen ÖBB-Konzerns) und die Adria Transport (Tochtergesellschaft der Hafengesellschaft Luka Koper und des österreichischen Eisenbahnunternehmens GKB). Nach von der slowenischen Regulierungsstelle AKOS zur Verfügung gestellten Informationen sind die Marktanteile des Antragstellers und der wichtigsten Wettbewerber auf dem Markt wie folgt:

Eisenbahnunternehmen	Jahr 2014 (in %)	Jahr 2015 (in %)	Jahr 2016 (in %)	Jahr 2017 (in %)	Jahr 2018 (in %)
Güterverkehrssparte der slowenischen Eisenbahnen (SŽ Tovorni promet)	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) Die AVK vertritt in ihrer Stellungnahme die Auffassung, dass allen Schienengüterverkehrsunternehmen zu fairen, nichtdiskriminierenden und transparenten Bedingungen für die Erbringung aller Arten von Schienengüterverkehrsleistungen Zugang zur öffentlichen Eisenbahninfrastruktur in Slowenien gewährt wird. Derzeit bieten drei Unternehmen Leistungen auf dem Markt für Schienengüterverkehr an und vier neue Unternehmen treten in den Markt ein. Die Unternehmen haben fairen Zugang zu den Zugtrassen. Es scheint keine grundlosen Behinderungen bei der Erlangung von Genehmigungen oder Sicherheitsbescheinigungen, bei der Nutzung der öffentlichen Eisenbahninfrastruktur oder der Festlegung der Wegeentgelte gegeben zu haben.

(29) Die AVG erklärt, dass der Marktanteil des Antragstellers zwar nach wie vor hoch sei, dass die Marktanteile der beiden Mitbewerber aber fortwährend gestiegen seien (von 0 % im Jahr 2008 über 4,68 % im Jahr 2009 auf 8,27 % im Jahr 2018 im Fall von Rail Cargo Carrier sowie von 0 % im Jahr 2008 über 2,27 % im Jahr 2009 auf 6,52 % im Jahr 2018 im Fall von Adria Transport). Die AVK führt weiter aus, dass sich Rail Cargo Carrier und Adria Transport auf die Beförderung von Gütern zu und vom Hafen Koper konzentrierten, während der Antragsteller den gesamten Markt abdecke. Die geringe Zunahme an Marktanteilen der Wettbewerber des Antragstellers kann auch auf begrenzte Ressourcen und Schwierigkeiten bei der Einstellung von Personal zurückgeführt werden. Die Eisenbahninfrastruktur Sloweniens hemmt ebenfalls die Entwicklung des Wettbewerbs.

(30) Die AVK kommt in ihrer Stellungnahme zu dem Schluss, dass die Bedingung erfüllt sei, dass faktisch und rechtlich ungehinderter Marktzugang gegeben ist, und dass Schienengüterverkehrsleistungen in Slowenien unmittelbar dem Wettbewerb ausgesetzt seien.

(31) Der Antragsteller betont, dass die Marktanteile nur ein Indikator für die Analyse des Wettbewerbsdrucks auf dem relevanten Markt seien. Es sollten auch weitere Kriterien berücksichtigt werden, beispielsweise die Struktur des betreffenden Marktes, der tatsächliche oder potenzielle Wettbewerb durch Unternehmen mit Sitz innerhalb oder außerhalb der Union, die Marktstellung der betreffenden Unternehmen sowie ihre wirtschaftliche und finanzielle Macht.

(32) Die Kommission erkennt an, dass der Zugang zum Schienengüterverkehrsmarkt in Slowenien als nicht beschränkt gilt, weil Slowenien die einschlägigen Bestimmungen der Richtlinie 2012/34/EU — wie in Artikel 34 Absatz 3 der Richtlinie 2014/25/EU vorgesehen — umgesetzt und angewandt hat.

(33) Für die Bewertung, ob eine Tätigkeit unmittelbar dem Wettbewerb ausgesetzt ist, ist der Marktanteil ein wichtiger Aspekt. Die Tatsache, dass der Antragsteller 2018, also zwölf Jahre nach der Marktliberalisierung, noch über einen Marktanteil von 85,21 Prozent verfügte, und dass dieser seit 2014 auch nur langsam abgenommen hat, zeigt, dass die Marktposition des Antragstellers sehr stark ist. Die AVK geht in ihrer Stellungnahme davon aus, dass der Marktanteil des Antragstellers weiter sinken wird, da Kunden tendenziell Unternehmen wählten, die in mehreren Ländern tätig sind.

(34) Laut dem Sechsten Bericht der Kommission über die Überwachung der Entwicklung des Schienenverkehrsmarktes ([13]) war der Marktanteil des Antragstellers der zweithöchste aller etablierten Betreiber in den Mitgliedstaaten, in denen 2016 Wettbewerb herrschte. Zwischen 2016 und 2018 hat sich der Marktanteil der Wettbewerber lediglich von 13,04 % auf 14,79 % erhöht, sodass die Wettbewerbssituation auf dem slowenischen Schienengüterverkehrsmarkt weitgehend unverändert ist.

(35) Die Kommission stellt darüber hinaus fest, dass der Marktanteil des Antragstellers in den letzten Jahren zwar zurückgegangen ist, dass der Antragsteller aber bedingt durch das insgesamt gestiegene Marktvolumen mehr Fracht transportiert hat.

(36) Selbst wenn die alternative Definition für den geografisch relevanten Markt nach der Route durch das Hoheitsgebiet Sloweniens ([14]) zugrunde gelegt würde, wären die Marktanteile des Antragstellers weiterhin sehr hoch. Der Antragsteller wurde aufgefordert, seine Marktanteile nach Routen aufzuschlüsseln; wie dem Schreiben vom 16. Dezember 2019 zu entnehmen ist, hat der Antragsteller jedoch die Marktanteile den jeweiligen Grenzübergängen nach Slowenien zugeordnet. Diese Anteile bewegen sich in den ersten 10 Monaten des Jahres 2019 zwischen […] % (Grenzübergang Sežana) und […] % (Grenzübergang Nova Gorica).

(37) Der Antragsteller und die slowenische Wettbewerbsbehörde AVK sind der Auffassung, dass der Marktanteil des Antragstellers in Zukunft abnehmen wird, und dass dies ein weiterer Aspekt sei, der bei der Bewertung der Wettbewerbssituation des Marktes berücksichtigt werden sollte. Die Kommission muss ihre Bewertung jedoch auf die derzeit herrschende Marktsituation stützen und nicht auf Prognosen zur Entwicklung der Marktbedingungen in den nächsten Jahren. Die Kommission ist daher der Auffassung, dass die Bedingung, dass der slowenische Schienengüterverkehrsmarkt unmittelbar dem Wettbewerb ausgesetzt ist, nicht erfüllt ist.

(38) Für die Zwecke dieses Beschlusses und unbeschadet des Wettbewerbsrechts sollte festgelegt werden, dass die Richtlinie 2014/25/EU weiterhin für Verträge gilt, die die Ausübung der Tätigkeit in Slowenien ermöglichen sollen.

4. **SCHLUSSFOLGERUNG**

(39) Dieser Beschluss beruht auf der Rechts- und Sachlage im Zeitraum zwischen September 2019 und Februar 2020, wie sie sich gemäß den vom Antragsteller und der AVK vorgelegten sowie den öffentlich zugänglichen Informationen darstellt —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Die Richtlinie 2014/25/EU gilt weiterhin für Aufträge, die von Auftraggebern vergeben werden und das Erbringen von Güterverkehrsleistungen im Hoheitsgebiet Sloweniens ermöglichen sollen.

Artikel 2

Dieser Beschluss ist an die Republik Slowenien gerichtet.

Brüssel, den 13. Juli 2020

Für die Kommission
Thierry BRETON
Mitglied der Kommission

([13]) COM(2019) 51 final vom 6. Februar 2019.
([14]) Für die Zwecke dieses Beschlusses wird davon ausgegangen, dass Routen und Grenzübergänge gleichwertig sind.