ODLUKE

PROVEDBENA ODLUKA KOMISIJE (EU) 2020/1025

od 13. srpnja 2020.

o primjenjivosti članka 34. Direktive 2014/25/EU Europskog parlamenta i Vijeća na željeznički prijevoz tereta u Sloveniji

(priopćeno pod brojem dokumenta C(2020) 4540)

(Vjerodostojan je samo tekst na slovenskom jeziku)

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije,

uzimajući u obzir Direktivu 2014/25/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 26. veljače 2014. o nabavi subjekata koji djeluju u sektoru vodnog gospodarstva, energetskom i prometnom sektoru te sektoru poštanskih usluga i stavljanju izvan snage Direktive 2004/17/EZ ([1]), a posebno njezin članak 35. stavak 3.,

nakon savjetovanja sa Savjetodavnim odborom za ugovore o javnoj nabavi,

budući da:

1. **ČINJENICE**

(1) Slovenske železnice – Tovorni promet d.o.o. (dalje u tekstu „podnositelj zahtjeva") 19. rujna 2019. Komisiji su dopisom podnijele zahtjev u skladu s člankom 35. stavkom 1. Direktive 2014/25/EU (dalje u tekstu „zahtjev"). Zahtjev je u skladu s člankom 1. stavkom 1. Provedbene odluke Komisije (EU) 2016/1804 ([2]).

(2) Zahtjev se odnosi na usluge željezničkog prijevoza tereta, kako je navedeno u članku 11. Direktive 2014/25/EU, koje podnositelj zahtjeva pruža na državnom području Slovenije. Predmetne usluge opisane su u zahtjevu kako slijedi: podnositelj zahtjeva uglavnom pruža usluge željezničkog prijevoza tereta unutar država članica (na državnom području Slovenije) i provodi operacije međunarodnog željezničkog prijevoza tereta.

(3) Zahtjevu je priloženo obrazloženo mišljenje koje je 12. lipnja 2019. donijela slovenska agencija za zaštitu tržišnog natjecanja (AVK), nadležna za predmetne djelatnosti. AVK je neovisno nacionalno tijelo koje je detaljno analiziralo uvjete za primjenjivost članka 34. stavka 1. Direktive 2014/25/EU na predmetne djelatnosti u skladu s člankom 34. stavcima 2. i 3. te direktive.

(4) Mišljenje AVK-a temeljilo se na informacijama prikupljenima putem zahtjeva za informacije i upitnika poslanih ovlaštenim operatorima željezničkog prijevoza tereta i klijentima (poduzećima koja kupuju takve usluge, velikim proizvođačima i logističkim poduzećima). AVK je zatražio informacije i od slovenskog regulatornog tijela, Agencije za komunikacijske mreže i usluge Slovenije (AKOS), te od Javne agencije za željeznički promet.

(5) U skladu s točkom 1. podtočkom (a) Priloga IV. Direktivi 2014/25/EU provedbeni akti iz članka 35. te direktive moraju se donijeti u roku od 90 radnih dana ako se slobodan pristup određenom tržištu pretpostavlja na temelju članka 34. stavka 3. prvog podstavka Direktive 2014/25/EU. U skladu s trećim odlomkom točke 1. Priloga IV. Direktivi 2014/25/EU rok za donošenje provedbenih akata počinje prvog sljedećeg radnog dana od datuma na koji je Komisija primila zahtjev iz članka 35. stavka 1. te direktive ili ako informacije koje se trebaju priložiti uz zahtjev

([1]) SL L 94, 28.3.2014., str. 243.

([2]) Provedbena odluka Komisije (EU) 2016/1804 od 10. listopada 2016. o detaljnim pravilima za primjenu članaka 34. i 35. Direktive 2014/25/EU Europskog parlamenta i Vijeća o nabavi subjekata koji djeluju u sektoru vodnog gospodarstva, energetskom i prometnom sektoru te sektoru poštanskih usluga (SL L 275, 12.10.2016., str. 39.).

nisu potpune, sljedećeg radnog dana nakon zaprimanja potpunih informacija. Komisija je 6. prosinca 2019. od podnositelja zahtjeva zatražila dodatne informacije. Podnositelj zahtjeva odgovorio je 17. prosinca 2019. Komisija je 16. prosinca 2019. od slovenskih nadležnih tijela zatražila dodatne informacije. Slovenska nadležna tijela odgovorila su 25. svibnja 2020. Podnositelj zahtjeva dostavio je dodatne podneske 31. siječnja 2020. i 18. ožujka 2020.

2. **PRAVNI OKVIR**

(6) Direktiva 2014/25/EU primjenjuje se na dodjelu ugovora za obavljanje djelatnosti povezanih s uslugama prijevoza u smislu Direktive 2014/25/EU, osim ako je djelatnost izuzeta u skladu s člankom 34. te direktive.

(7) Na temelju Direktive 2014/25/EU ugovori kojima se namjerava omogućiti obavljanje jedne od djelatnosti na koje se primjenjuje Direktiva 2014/25/EU ne trebaju podlijegati toj direktivi ako je u državi članici u kojoj se ta djelatnost obavlja ona izravno izložena tržišnom natjecanju na tržištima kojima pristup nije ograničen. Izravna izloženost tržišnom natjecanju procjenjuje se na temelju objektivnih kriterija, koji mogu uključivati značajke predmetnih proizvoda ili usluga, postojanje alternativnih proizvoda ili usluga za koje se smatra da su zamjenjivi na strani ponude ili na strani potražnje, cijene te stvarnu ili potencijalnu nazočnost više od jednog dobavljača proizvoda ili pružatelja predmetnih usluga.

3. **PROCJENA**

3.1. **Neograničeni pristup tržištu**

(8) Smatra se da je pristup tržištu neograničen ako je predmetna država članica provela i primijenila relevantno zakonodavstvo Unije o otvaranju tržišta za određeni sektor ili jedan njegov dio kad je riječ o tržišnom natjecanju. To je zakonodavstvo navedeno u Prilogu III. Direktivi 2014/25/EU u kojem se, za željeznički prijevoz tereta, upućuje na Direktivu 2012/34/EU Europskog parlamenta i Vijeća ([3]).

(9) Kako je AVK potvrdio u svojem mišljenju i na temelju informacija dostupnih Komisiji, Slovenija je Direktivu 2012/34/EU prenijela u nacionalno pravo Zakonom o izmjenama i dopunama Zakona o željezničkom prometu ([4]) i Uredbom o dodjeli trasa vlakova, pristojbama za korištenje infrastrukture i režimu učinkovitosti javne željezničke infrastrukture ([5]). Stoga se smatra da pristup mjerodavnom tržištu nije ograničen u skladu s člankom 34. stavkom 3. Direktive 2014/25/EU.

3.2. **Izravna izloženost tržišnom natjecanju**

(10) Izravnu izloženost tržišnom natjecanju trebalo bi ocijeniti na temelju više pokazatelja, od kojih ni jedan nije odlučujući sam po sebi. Kad je riječ o tržištima na koja se odnosi ova Odluka, jedan je od kriterija koje bi trebalo uzeti u obzir tržišni udio glavnih sudionika na određenom tržištu. S obzirom na to da se uvjeti za razne djelatnosti na koje se odnosi zahtjev razlikuju, za ispitivanje konkurentne situacije potrebno je uzeti u obzir različite okolnosti na mjerodavnim tržištima.

(11) Ovom Odlukom ne dovode se u pitanje primjena pravila o tržišnom natjecanju i ostala područja prava Unije. Konkretno, kriteriji i metodologija koje se upotrebljavalo za procjenu izravne izloženosti tržišnom natjecanju u skladu s člankom 34. Direktive 2014/25/EU nisu nužno istovjetni onima upotrebljavanima za procjenu u skladu s člankom 101. ili 102. Ugovora o funkcioniranju Europske unije ili Uredbom Vijeća (EZ) br. 139/2004 ([6]), kako je potvrdio Opći sud ([7]).

([3]) Direktiva 2012/34/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 21. studenoga 2012. o uspostavi jedinstvenog Europskog željezničkog prostora (SL L 343, 14.12.2012., str. 32.).

([4]) Nacionalni akt za prenošenje: UL RS br.°84/2015, 6. studenoga 2015. Zakon o željezničkom prometu dodatno je izmijenjen 2018. (UL RS br. 99/15 – službeni pročišćeni tekst br. 30/18).

([5]) UL RS br.°44/2016, 24. lipnja 2016. Uredba o izmjeni Uredbe o dodjeli trasa vlakova, pristojbama za korištenje infrastrukture i režimu učinkovitosti javne željezničke infrastrukture donesena je 2019. (UL RS br. 16/2019, 15. ožujka 2019.).

([6]) Uredba Vijeća (EZ) br. 139/2004 od 20. siječnja 2004. o kontroli koncentracija između poduzetnika (Uredba EZ-a o koncentracijama) (SL L 24, 29.1.2004., str. 1.).

([7]) Presuda od 27. travnja 2016., *Österreichische Post AG protiv Komisije*, T-463/14, EU:T:2016:243, točka 28.

(12) Cilj je ove Odluke utvrditi jesu li djelatnosti na koje se odnosi zahtjev izložene takvoj razini tržišnog natjecanja na tržištima kojima pristup nije ograničen u smislu članka 34. Direktive 2014/25/EU kojom će se osigurati da se i u nedostatku discipline koja proizlazi iz detaljnih pravila o nabavi utvrđenih u Direktivi 2014/25/EU javna nabava za obavljanje djelatnosti iz zahtjeva provede na transparentan i nediskriminirajući način na temelju kriterija kojima se kupcima omogućuje utvrđivanje rješenja koje je sveukupno ekonomski najpovoljnije.

(13) U tom je kontekstu važno napomenuti da ne podliježu svi sudionici na predmetnom tržištu pravilima o javnoj nabavi. Stoga društva koja ne podliježu tim pravilima uglavnom mogu, kad posluju na tim tržištima, vršiti konkurentski pritisak na one sudionike koji podliježu pravilima o javnoj nabavi. Na tržištima na koja se odnosi zahtjev samo je podnositelj zahtjeva naručitelj u smislu članka 4. stavka 1. Direktive 2014/25/EU i stoga podliježe pravilima o javnoj nabavi.

3.3. **Definicija mjerodavnog tržišta**

(14) Komisija je u prethodnim odlukama ([8]) utvrdila da je tržište željezničkog prijevoza tereta mjerodavno tržište, ali nije isključila da bi se moglo segmentirati na domaći željeznički prijevoz tereta, međunarodni željeznički prijevoz tereta, željeznički prijevoz u pojedinačnim vagonima i željeznički prijevoz u kompletnom vlaku (blok-vlak). Podnositelj u zahtjevu tvrdi da su ta četiri segmenta mjerodavna tržišta proizvoda. Međutim, u svojem podnesku od 31. siječnja 2020. podnositelj navodi da bi Komisija trebala procijeniti utječe li tržišno natjecanje iz drugih oblika prijevoza, posebice cestovnog prijevoza, na definiciju mjerodavnog tržišta.

(15) AVK u mišljenju navodi da usluge željezničkog prijevoza tereta nisu zamjenjive s drugim oblicima usluga prijevoza tereta i predstavljaju zasebno mjerodavno tržište. Glavni je argument da su cestovni prijevoz tereta i željeznički prijevoz tereta komplementarne usluge. Cestovni je prijevoz tereta fleksibilan, brži i najprimjereniji za male udaljenosti, a željeznički je prijevoz najprimjereniji za velike količine rasutog tereta, posebice kad se prevoze istodobno.

(16) AVK smatra da je udio domaćeg prijevoza zanemariv u odnosu na međunarodni prijevoz (u razdoblju od 2014. do 2018. prevezeno je između 2,67 % i 3,99 % robe i obavljeno između 1,66 % i 2,62 % rada). Budući da ni klijenti ne razlikuju domaći i međunarodni željeznički prijevoz tereta, AVK ne vidjeti potrebu za razdvajanjem tih dvaju tržišta.

(17) Kad je riječ o željezničkom prijevozu u pojedinačnim vagonima, AVK u točki 36. svojeg mišljenja navodi da je podnositelj zahtjeva jedino poduzeće koje nudi tu uslugu, što je znatno složenije i skuplje od prijevoza u kompletnim vlakovima. Njegovi konkurenti koriste blok-vlakove, koji bi mogli biti potencijalno najunosniji za posao. Korisnici usluge, kao što su proizvođači ili logistička poduzeća, navode da njihova odluka o korištenju pojedinačnih vagona ili kompletnih vlakova ovisi o čimbenicima poput vrste robe, količine, potrebnog vremena isporuke i cijene. Zaključak je AVK-a da su za korisnike usluge prijevoza u pojedinačnim vagonima i usluge prijevoza u blok-vlakovima zamjenjive i pripadaju istom tržištu.

(18) Zbog toga AVK smatra da je tržište željezničkog prijevoza tereta mjerodavno tržište, neovisno o tome je li domaće ili međunarodno, te podjednako uključuje pojedinačne vagone ili blok-vlakove.

(19) U svojem podnesku od 31. siječnja 2020. podnositelj zahtjeva tvrdi da je izložen međunarodnom tržišnom natjecanju u području usluga željezničkog prijevoza tereta. Navodi niz natječaja na kojima su se uz njega natjecali i cestovni prijevoznici tereta, no ne navodi o kojim je iznosima riječ i jesu li cestovni prijevoznici doista bili uspješniji na tim natječajima.

(20) Komisija je već utvrdila snažne naznake tržišta prijevoza robe željeznicom za razliku od ostalih oblika prijevoza ([9]). S obzirom na to i unatoč dokazima koje je podnositelj zahtjeva predočio u pogledu učinka alternativnih načina prijevoza kao što je cestovni prijevoz, Komisija ne vidjeti razlog za odstupanje od prethodne prakse. Komisija je već

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

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

zaključila da nisu svi oblici prijevoza međusobno zamjenjivi te da općenito ovise o zemljopisnom položaju klijenta i posebnim značajkama robe koja će se prevoziti ([10]). Komisija stoga smatra da opseg mjerodavnog tržišta nije širi od željezničkog prijevoza tereta.

3.4. **Definicija mjerodavnog zemljopisnog tržišta**

(21) Komisija je u svojoj prethodnoj praksi utvrdila da su, s obzirom na različite tehničke i regulatorne zahtjeve, tržišta usluga željezničkog prijevoza tereta prilično nacionalnog opsega, ali da bi mogla postati međunarodna na određenim trasama, koje su dio koridora ([11]). U određenim situacijama utvrdila je i da bi pristup temeljen na koridorima najbolje mogao odražavati stanje tržišnog natjecanja ([12]).

(22) U pogledu zemljopisnog tržišta podnositelj zahtjeva smatra da zbog visoke razine liberalizacije željezničkog prijevoza tereta mjerodavno zemljopisno tržište obuhvaća cijelo područje Unije. Tvrdi i da aktivno sudjeluje na tržištima susjednih i drugih zemalja. Usto navodi da se Slovenija nalazi na sjecištu dvaju željezničkih teretnih koridora (baltičko-jadranskog i mediteranskog), a treći je u izgradnji. To mu omogućuje aktivnu ulogu u većem dijelu područja obuhvaćenog tim koridorima.

(23) U podnesku od 31. siječnja 2020. podnositelj zahtjeva upućuje na loše stanje slovenske željezničke mreže te naglašava da se prijevozna ruta kroz Sloveniju proteže kroz zemlje bivše Jugoslavije, od kojih nisu sve države članice, za razliku od obilazne rute sjeverno od Slovenije koja u potpunosti prolazi kroz države članice, što znači pojednostavnjene postupke i konkurentsku prednost.

(24) U točki 45. svojeg mišljenja AVK navodi da se, iako je podnositelj zahtjeva povećao svoju prisutnost u Austriji i Hrvatskoj, djelatnost tog poduzeća i dalje pretežno obavlja u Sloveniji (97,5 % rada obavljenog u neto tonskim kilometrima ili 98 % bruto prihoda od usluga prijevoza). Osim toga, AVK tvrdi da željeznički prijevoznici svoje usluge pružaju uglavnom u Sloveniji preko poduzeća registriranih u Sloveniji, sa slovenskim strojovođama i lokomotivama (koji se obično mijenjaju na granici s drugom zemljom). Na temelju tih elemenata AVK zaključuje da je zemljopisno tržište nacionalnog opsega.

(25) Komisija smatra da ne postoji bitan element koji bi potkrijepio tvrdnju podnositelja zahtjeva da mjerodavno tržište obuhvaća cijelu Uniju ili, s druge strane, da područja povezana s baltičko-jadranskim i mediteranskim željezničkim teretnim koridorom treba smatrati mjerodavnim zemljopisnim tržištem. Komisija primjećuje da se tehnički i regulatorni zahtjevi u velikoj mjeri razlikuju među državama članicama. Europski revizorski sud u tematskom je izvješću br. 8/2016 naslovljenom „Željeznički prijevoz tereta u EU-u i dalje nije na pravome putu” zaključio da liberalizacija tržišta ne napreduje ravnomjerno u svim državama članicama te je i dalje potrebno poduzeti mnogo koraka kako bi se uspostavio jedinstveni europski željeznički prostor. Zaključio je i da je željeznička mreža EU-a ostala sustav zasebnih željezničkih mreža koje nisu u potpunosti interoperabilne.

(26) Za potrebe procjene u skladu s ovom Odlukom i ne dovodeći u pitanje pravo u području tržišnog natjecanja Komisija smatra da je mjerodavno zemljopisno tržište nacionalno i da obuhvaća državno područje Slovenije.

([10]) Predmet COMP/M.5855 – DB/Arriva, točka 144.

([11]) Željeznički teretni koridori uspostavljeni su Uredbom (EU) br. 913/2010 Europskog parlamenta i Vijeća od 22. rujna 2010. o europskoj željezničkoj mreži za konkurentni prijevoz robe (SL L 276, 20.10.2010., str. 22.). U toj su uredbi definirani kao „sve utvrđene željezničke pruge, uključujući željezničke trajekte, na području ili između područja država članica, i prema potrebi, trećih europskih zemalja, koje povezuju dva ili više terminala na glavnoj trasi ili, prema potrebi, na zaobilaznim trasama i dionicama pruga koje ih povezuju, uključujući željezničku infrastrukturu i pripadajuću opremu, te odgovarajuće željezničke usluge u skladu s člankom 5. Direktive 2001/14/EZ.”

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

3.5. **Analiza tržišta**

(27) Kad je riječ o procjeni je li djelatnost izravno izložena tržišnom natjecanju, trenutačno je prema AVK-u za željeznički prijevoz tereta u Sloveniji izdano šest dozvola. Osim podnositelja zahtjeva konkurenti su prije svega Rail Cargo Carrier (društvo kći austrijske željezničke grupe ÖBB) i Adria Transport (društvo kći Luke Koper i austrijskog željezničkog poduzeća GKB). Prema dostupnim informacijama slovenskog regulatornog tijela AKOS, tržišni udio podnositelja zahtjeva i njegovih glavnih konkurenata na tržištu bio je sljedeći:

Željeznički prijevoznik	Godina 2014. (%)	Godina 2015. (%)	Godina 2016. (%)	Godina 2017. (%)	Godina 2018. (%)
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) AVK u svojem mišljenju tvrdi da je svim prijevoznicima u željezničkom prijevozu tereta odobren pristup javnoj željezničkoj infrastrukturi u Sloveniji pod poštenim, nediskriminirajućim i transparentnim uvjetima radi pružanja svih vrsta usluga prijevoza tereta. Trenutačno tri poduzeća pružaju usluge na tržištu željezničkog prijevoza tereta i četiri nova poduzeća ulaze na tržište. Svim je poduzećima omogućen pravedan pristup trasama vlakova. Čini se da ne postoje neopravdane poteškoće pri dobivanju dozvola ili rješenja o sigurnosti, upotrebi javne željezničke infrastrukture ili određivanju korisničkih pristojbi.

(29) AVK tvrdi da su, iako je udio podnositelja zahtjeva i dalje visok, njegova dva konkurenta postupno povećala svoje udjele (Rail Cargo Carrier s 0 % u 2008. na 4,68 % u 2009. te 8,27 % u 2018. i Adria Transport s 0 % u 2008. na 2,27 % u 2009. te 6,52 % u 2018.). Dodaje i da Rail Cargo Carrier i Adria Transport prevoze robu u luku Koper i iz nje, a podnositelj zahtjeva pokriva cijelo tržište. Ograničeni rast konkurenata podnositelja zahtjeva može se pripisati i ograničenim resursima i poteškoćama pri zapošljavanju osoblja. Željeznička infrastruktura Slovenije također ometa razvoj tržišnog natjecanja.

(30) AVK u svojem mišljenju zaključuje da je uvjet neograničenog pristupa tržištu *de jure* i *de facto* ispunjen te da je djelatnost željezničkog prijevoza tereta u Sloveniji izravno izložena tržišnom natjecanju.

(31) Podnositelj zahtjeva ističe da su tržišni udjeli samo jedan pokazatelj pri analizi konkurentskog pritiska na mjerodavnom tržištu. Trebalo bi uzeti u obzir i druge kriterije kao što su struktura predmetnog tržišta, stvarna ili moguća konkurencija poduzeća iz Unije ili izvan nje, položaj predmetnih poduzeća na tržištu te njihova ekonomska i financijska moć.

(32) Komisija potvrđuje činjenicu da se pristup slovenskom tržištu željezničkog prijevoza tereta smatra neograničenim jer je Slovenija provela i primijenila relevantne odredbe Direktive 2012/34/EU, kako je propisano člankom 34. stavkom 3. Direktive 2014/25/EU.

(33) Pri analizi izravne izloženosti tržišnom natjecanju tržišni udio važan je element. Činjenica da nakon 12 godina od liberalizacije tržišta podnositelj zahtjeva i dalje ima tržišni udio od 85,21 % u 2018. i da je njegovo smanjenje sporo od 2014. pokazuje da je položaj podnositelja zahtjeva na tržištu iznimno jak. Prema mišljenju AVK-a može se očekivati da će se tržišni udio podnositelja zahtjeva i dalje smanjivati jer klijenti često odabiru poduzeća koja posluju u nekoliko operativnih zemalja.

(34) Prema Šestom izvješću Komisije o praćenju razvoja željezničkog tržišta ([13]) tržišni udio podnositelja zahtjeva bio je drugi po veličini od svih prijevoznika diljem država članica u kojima je tržišno natjecanje bilo aktivno 2016. Od 2016. do 2018. tržišni udio konkurenata povećao se s 13,04 % na tek 14,79 % tako da je stanje tržišnog natjecanja na slovenskom tržištu željezničkog prijevoza tereta uglavnom nepromijenjeno.

(35) Nadalje, Komisija napominje da je, iako se tržišni udio podnositelja zahtjeva smanjio posljednjih godina, s obzirom na povećanje ukupnog tržišnog obujma podnositelj zahtjeva prevezao više tereta.

(36) Čak i kad bi se primjenjivala definicija alternativnog zemljopisnog tržišta, odnosno uzimale u obzir rute unutar državnog područja Slovenije ([14]), podnositelj zahtjeva svejedno ima iznimno visoke tržišne udjele. Prema informacijama iz dopisa od 16. prosinca 2019. na zahtjev da navede svoje tržišne udjele po ruti podnositelj zahtjeva naveo je svoje tržišne udjele na različitim slovenskim željezničkim graničnim prijelazima. Ti udjeli za prvih 10 mjeseci 2019. variraju od […] % (granični prijelaz Sežana) do […] % (granični prijelaz Nova Gorica).

(37) Podnositelj zahtjeva i slovenska agencija za zaštitu tržišnog natjecanja AVK smatraju da bi buduće smanjenje tržišnog udjela podnositelja trebalo uzeti u obzir pri procjeni konkurentnosti tržišta. Međutim, Komisija svoju procjenu mora temeljiti na postojećem stanju na tržištu, a ne na prognozama razvoja tržišnih uvjeta u nadolazećim godinama. Stoga smatra da uvjet izravne izloženosti tržišnom natjecanju za slovensko tržište željezničkog prijevoza tereta nije ispunjen.

(38) Za potrebe ove Odluke i ne dovodeći u pitanje pravo u području tržišnog natjecanja trebalo bi odrediti da se Direktiva 2014/25/EU treba i dalje primjenjivati na ugovore kojima je svrha omogućiti obavljanje djelatnosti u Sloveniji.

4. **ZAKLJUČAK**

(39) Ova se Odluka temelji na pravnom i činjeničnom stanju od rujna 2019. do veljače 2020. kako proizlazi iz informacija koje su dostavili podnositelj zahtjeva i AVK te javno dostupnih informacija,

DONIJELA JE OVU ODLUKU:

Članak 1.

Direktiva 2014/25/EU i dalje se primjenjuje na ugovore koje dodjeljuju naručitelji i kojima je namjena omogućavanje obavljanja usluga željezničkog prijevoza tereta na državnom području Slovenije.

Članak 2.

Ova je Odluka upućena Republici Sloveniji.

Sastavljeno u Bruxellesu 13. srpnja 2020.

Za Komisiju
Thierry BRETON
Član Komisije

([13]) COM(2019) 51 final, 6. veljače 2019.
([14]) Za potrebe ove Odluke rute se smatraju jednakima graničnim prijelazima.