HATÁROZATOK

A BIZOTTSÁG (EU) 2020/1025 VÉGREHAJTÁSI HATÁROZATA

(2020. július 13.)

a 2014/25/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv 34. cikkének a szlovéniai vasúti árufuvarozás tekintetében való alkalmazhatóságáról

(az értesítés a C(2020) 4540. számú dokumentummal történt)

(Csak a szlovén nyelvű szöveg hiteles)

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre,

tekintettel a vízügyi, energiaipari, közlekedési és postai szolgáltatási ágazatban működő ajánlatkérők beszerzéseiről és a 2004/17/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2014. február 26-i 2014/25/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvre ([1]) és különösen annak 35. cikke (3) bekezdésére,

a közbeszerzési tanácsadó bizottsággal folytatott konzultációt követően,

mivel:

1. TÉNYEK

(1) 2019. szeptember 19-én kelt levelében a Slovenske železnice – Freight Transport d.o.o. (a továbbiakban: kérelmező) a 2014/25/EU irányelv 35. cikkének (1) bekezdése értelmében kérelmet (a továbbiakban: kérelem) nyújtott be a Bizottsághoz. A kérelem megfelel az (EU) 2016/1804 bizottsági végrehajtási határozat ([2]) 1. cikke (1) bekezdésének.

(2) A kérelem a kérelmező által Szlovénia területén nyújtott, a 2014/25/EU irányelv 11. cikkében említett vasúti árufuvarozási szolgáltatásokra vonatkozik. Az érintett szolgáltatásokat a kérelem az alábbiak szerint ismerteti: a kérelmező főként tagállamokon belül (Szlovénia területén) működtet vasúti árufuvarozási szolgáltatásokat, illetve nemzetközi vasúti árufuvarozással foglalkozik.

(3) A kérelmet az érintett tevékenységek tekintetében illetékes Szlovén Versenyhivatal (a továbbiakban: AVK) által 2019. június 12-én elfogadott, indokolt és megalapozott álláspont kísérte. Az AVK független nemzeti hatóság. Az AVK részletesen elemezte a 2014/25/EU irányelv 34. cikke (1) bekezdése érintett tevékenységekre vonatkozó alkalmazhatóságának feltételeit az említett irányelv 34. cikke (2) és (3) bekezdésének megfelelően.

(4) Az AVK álláspontja az engedéllyel rendelkező vasúti árufuvarozási üzemeltetőknek és az ügyfeleknek (ilyen szolgáltatásokat igénybe vevő vállalkozásoknak, nagyobb gyártóknak és logisztikai vállalatoknak) küldött információkérések és kérdőívek révén összegyűjtött információkon alapul. Az AVK továbbá információkat kért a szlovén szabályozási szervtől – a Szlovén Kommunikációs Hálózatok és Szolgáltatások Hivatalától (a továbbiakban: AKOS) – és az Állami Vasúti Szállítási Hivataltól.

(5) A 2014/25/EU irányelv IV. melléklete (1) pontja a) alpontjának megfelelően a szóban forgó irányelv 35. cikkében említett végrehajtási jogi aktusok elfogadására 90 munkanap áll rendelkezésre, ha a 34. cikk (3) bekezdésének első albekezdése alapján vélelmezhető az adott piacra történő szabad belépés. A 2014/25/EU irányelv IV. melléklete 1. pontja harmadik bekezdésének megfelelően a végrehajtási jogi aktusok elfogadására vonatkozó határidők a szóban forgó irányelv 35. cikkének (1) bekezdése szerinti kérelem Bizottsághoz történő beérkezését követő első

([1]) HL L 94., 2014.3.28., 243. o.

([2]) A Bizottság (EU) 2016/1804 végrehajtási határozata (2016. október 10.) a vízügyi, energiaipari, közlekedési és postai szolgáltatási ágazatban működő ajánlatkérők beszerzéseiről szóló 2014/25/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv 34. és 35. cikke alkalmazásának részletes szabályairól (HL L 275., 2016.10.12., 39. o.).

munkanapon kezdődnek, vagy ha a kérelemmel együtt benyújtott információk hiányosak, akkor az összes információ beérkezését követő első munkanapon. A Bizottság 2019. december 6-án további információkat kért a kérelmezőtől. A kérelmező 2019. december 17-én válaszolt. A Bizottság 2019. december 16-án további információkat kért a szlovén hatóságoktól. A szlovén hatóságok 2020. május 25-én válaszoltak. A kérelmező 2020. január 31-én és március 18-án további információkat nyújtott be.

2. **JOGI KERET**

(6) A 2014/25/EU irányelvet kell alkalmazni az irányelv értelmében nyújtott szállítási szolgáltatásokhoz kapcsolódó tevékenységek folytatására vonatkozó szerződések odaítélésére, kivéve, ha a tevékenység az említett irányelv 34. cikke alapján mentességet élvez.

(7) A 2014/25/EU irányelv előírja, hogy az irányelv hatálya alá tartozó tevékenységek valamelyikének folytatására irányuló szerződések abban az esetben nem tartoznak az irányelv hatálya alá, ha abban a tagállamban, ahol a tevékenységet folytatják, az közvetlen módon ki van téve a versenynek olyan piacokon, amelyekre a belépés nem korlátozott. A versenynek való közvetlen kitettség értékelése objektív kritériumok alapján történik, amelyek magukban foglalhatják az érintett termékek vagy szolgáltatások jellemzőit, a kínálati vagy keresleti oldalon helyettesíthetőnek tekinthető alternatív termékek vagy szolgáltatások meglétét, az árakat, valamint a szóban forgó termékek vagy szolgáltatások esetében egynél több szállító vagy szolgáltató tényleges vagy potenciális jelenlétét.

3. **ÉRTÉKELÉS**

3.1. **Korlátlan belépés a piacra**

(8) A piacra való belépés akkor minősül korlátlannak, ha az érintett tagállam végrehajtotta és alkalmazza az adott ágazatot vagy annak egy részét a piacnak megnyitó releváns uniós jogszabályokat. E jogszabályokat a 2014/25/EU irányelv III. melléklete sorolja fel, amely a vasúti árufuvarozásra vonatkozóan tartalmazza a 2012/34/EU európai parlamenti és tanácsi irányelvet ([3]).

(9) Ahogy azt az AVK az álláspontjában megerősítette, továbbá a Bizottság rendelkezésére álló információk alapján Szlovénia a vasúti szállításról szóló törvényt módosító törvénnyel ([4]), valamint a menetvonalak elosztásáról, az infrastruktúrahasználati díjakról és az állami vasúti infrastruktúra teljesítményalapú rendszeréről szóló rendelettel ([5]) átültette a nemzeti jogba a 2012/34/EU irányelvet. Következésképpen a 2014/25/EU irányelv 34. cikkének (3) bekezdése értelmében korlátlan az érintett piacra való belépés.

3.2. **A versenynek való közvetlen kitettség**

(10) A versenynek való közvetlen kitettséget több mutató alapján kell értékelni, amelyek közül önmagában egyik sem döntő. A határozat által érintett piacokra vonatkozó egyik vizsgálandó paraméter az adott piac meghatározó szereplőinek piaci részesedése. Mivel a kérelem által érintett egyes tevékenységekre vonatkozó feltételek eltérőek, a versenyhelyzet vizsgálata során figyelembe kell venni az érintett piacokon fennálló különböző helyzeteket.

(11) Ez a határozat nem érinti a versenyszabályok és az uniós jog más területeinek alkalmazását. Mindenekelőtt a versenynek való közvetlen kitettségnek a 2014/25/EU irányelv 34. cikke szerinti értékelésénél használt kritériumok és módszerek nem szükségképpen azonosak azokkal, amelyeket az Európai Unió működéséről szóló szerződés 101. vagy 102. cikke, illetve a 139/2004/EK tanácsi rendelet ([6]) alapján végzett értékeléskor kell alkalmazni, ahogy azt a Törvényszék megerősítette ([7]).

([3]) Az Európai Parlament és a Tanács 2012/34/EU irányelve (2012. november 21.) az egységes európai vasúti térség létrehozásáról (HL L 343., 2012.12.14., 32. o.).

([4]) Nemzeti átültető jogszabály: UL RS N° 84/2015, 2015. november 6. A vasúti szállításról szóló törvény 2018-ban tovább módosult (UL RS N° 99/15 – hivatalos, egységes szerkezetbe foglalt szöveg, N° 30/18).

([5]) UL RS N° 44/2016, 2016. június 24. A vasúti útvonalak elosztásáról, az infrastruktúrahasználati díjakról és az állami vasúti infrastruktúra teljesítményalapú rendszeréről szóló rendeletet módosító rendelet elfogadására 2019-ben került sor (UL RS N° 16/2019, 2019. március 15.).

([6]) A Tanács 139/2004/EK rendelete (2004. január 20.) a vállalkozások közötti összefonódások ellenőrzéséről (az EK összefonódás-ellenőrzési rendelete) (HL L 24., 2004.1.29., 1. o.).

([7]) A T-463/14. sz., Österreichische Post AG kontra Bizottság ügyben 2016. április 27-én hozott ítélet, EU:T:2016:243, 28. pont.

(12) E határozat célja annak megállapítása, hogy a kérelemmel érintett tevékenységek ki vannak-e téve olyan mértékű versenynek (olyan piacokon, amelyekre a belépés a 2014/25/EU irányelv 34. cikke értelmében nem korlátozott), amely biztosítja, hogy a kérelemmel érintett tevékenységek folytatására irányuló beszerzés a 2014/25/EU irányelvben meghatározott részletes beszerzési szabályok jelentette fegyelem hiányában is átlátható, megkülönböztetéstől mentes módon történjen, olyan kritériumok alapján, amelyek lehetővé teszik a beszerzők számára az általánosságban gazdaságilag legelőnyösebb megoldás azonosítását.

(13) Ezzel összefüggésben fontos megemlíteni, hogy az érintett piacokon nem minden piaci szereplő tartozik a közbeszerzési szabályok hatálya alá. Ezért amikor a közbeszerzési szabályok hatálya alá nem tartozó cégek tevékenykednek ezeken a piacokon, normál esetben versenynyomást gyakorolhatnak az e szabályok hatálya alá tartozó piaci szereplőkre. Az e kérelem tárgyát képező piacokon csak a kérelmező minősül a 2014/25/EU irányelv 4. cikkének (1) bekezdése szerinti ajánlatkérő szervnek, és így a közbeszerzési szabályok hatálya alá tartozik.

3.3. **Az érintett piac(ok) meghatározása**

(14) A Bizottság a korábbi határozataiban ([8]) megállapította, hogy az érintett piac a vasúti árufuvarozási piac, de nem zárta ki, hogy az feloszthető belföldi vasúti árufuvarozásra, nemzetközi vasúti árufuvarozásra, egyedi teherkocsikban történő vasúti szállításra és zárt tehervonatokban (más néven irányvonatokban) történő vasúti szállításra. A kérelemben a kérelmező azt az álláspontot képviseli, hogy ez a négy szegmens alkotja az érintett termékpiacokat. A kérelmező a 2020. január 31-én kelt beadványában azonban azzal érvel, hogy a Bizottságnak értékelnie kell, hogy a más szállítási módok által jelentett verseny, különös tekintettel a közúti szállításra, hatással van-e az érintett piac meghatározására.

(15) Álláspontjában az AVK azzal érvel, hogy a vasúti árufuvarozási szolgáltatások nem cserélhetők fel az árufuvarozási szolgáltatások egyéb formáival, és önálló érintett piacot alkotnak. Ennek az a fő oka, hogy a közúti árufuvarozás és a vasúti árufuvarozás egymást kiegészítő szolgáltatások. A közúti árufuvarozás rugalmas, gyorsabb, és rövid távolságokon a legjobb választás, ugyanakkor a nagy mennyiségű ömlesztett áru szállítására a vasúti árufuvarozás a legalkalmasabb, különösen akkor, ha egyszerre nagy mennyiségű áru szállítására kerül sor.

(16) Az AVK megjegyzi, hogy a nemzetközi fuvarozáshoz képest elhanyagolható a belföldi fuvarozás aránya (2014 és 2018 között 2,67–3,99 % a szállított áruk, illetve 1,66–2,62 % az elvégzett munka tekintetében). Mivel az ügyfelek nem tesznek különbséget a belföldi és nemzetközi vasúti árufuvarozás között, az AVK szerint nincs szükség a két piac elkülönítésére.

(17) Az egyedi teherkocsikban történő vasúti szállítás tekintetében az AVK az álláspontja 36. pontjában megjegyzi, hogy a kérelmező az egyetlen vállalkozás, amely ezt a szolgáltatást kínálja, és ez a szolgáltatás összetettebb és költségesebb, mint az irányvonatok használata. A kérelmező versenytársai az irányvonatokra összpontosítanak, ami potenciálisan a legjövedelmezőbb vállalkozásnak tűnik. A szolgáltatás felhasználói, például a gyártók és a logisztikai vállalatok jelezték, hogy az egyedi teherkocsik és az irányvonatok közötti választásra vonatkozó döntésük olyan tényezőktől függ, mint például az áru típusa, a mennyiség, a kért szállítási idő és az ár. Az AVK megállapítja, hogy a felhasználók szempontjából az egyedi teherkocsik és az irányvonatok használata egymással felcserélhető szolgáltatás, és ugyanahhoz a piachoz tartoznak.

(18) Következésképpen az AVK megállapítja, hogy az érintett piac a vasúti árufuvarozási piac, legyen az belföldi vagy nemzetközi, és megkülönböztetés nélkül magában foglalja az egyedi teherkocsikat és az irányvonatokat.

(19) 2020. január 31-én kelt beadványában a kérelmező azzal érvel, hogy a vasúti fuvarozási szolgáltatások terén nemzetközi versenynek van kitéve. Megemlít számos pályázati kiírást, amelynek vonatkozásában közúti árufuvarozók versenyeztek a kérelmezővel, de nem tünteti fel az érintett összeget vagy azt, hogy a közúti fuvarozók megnyerték-e ezeket a pályázati kiírásokat.

(20) A Bizottság korábban megállapította, hogy egyértelmű jelek utalnak arra, hogy a vasúti árufuvarozási piac eltér az egyéb szállítási módokat alkalmazó piactól ([9]). Ennek alapján a kérelmező által az alternatív szállítási módok, például a közúti szállítás hatására vonatkozóan benyújtott bizonyítékok ellenére a Bizottság nem lát okot arra, hogy

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

([9]) A COMP/M.5855 – DB/Arriva ügyben hozott ítélet 145. pontja; a COMP/M.5480 – DB/PCC ügyben hozott ítélet 22. pontja; a COMP/M.4746 Deutsche Bahn/EWS ügyben hozott ítélet 17. pontja; az AT.39678 DB I ügyben hozott ítélet 32. pontja; az AT.39813 Baltic Rail ügyben hozott ítélet 150. pontja.

eltérjen korábbi gyakorlatától. A Bizottság korábban megállapította, hogy nem minden szállítási mód cserélhető fel egymással, és a szállítási mód általában az ügyfél földrajzi helyétől és a szállítandó áruk sajátosságaitól függ ([10]). A Bizottság ezért úgy véli, hogy az érintett piac hatálya nem terjed túl a vasúti árufuvarozáson.

3.4. **Az érintett földrajzi piac meghatározása**

(21) Korábbi gyakorlatában a Bizottság megállapította, hogy tekintettel a különböző műszaki és szabályozási követelményekre, a vasúti árufuvarozási szolgáltatások piaca hatályát tekintve inkább belföldi, de egyes útvonalakon, amelyek valamely folyosó ([11]) részét képezik, nemzetközi is lehet. Bizonyos helyzetekben a Bizottság azt is megállapította, hogy a folyosóalapú megközelítés tükrözheti legjobban a versenyhelyzetet ([12]).

(22) A földrajzi piac tekintetében a kérelmező azt az álláspontot képviseli, hogy a vasúti árufuvarozás nagy fokú liberalizációja miatt az érintett földrajzi piac magában foglalja az Unió teljes területét. Azzal érvel, hogy tevékenyen jelen van a szomszédos országok és egyéb országok piacán is. Megjegyzi továbbá, hogy Szlovénia két vasúti árufuvarozási folyosó (a Balti- és Adriai-tenger közötti, illetve a Földközi-tengeri folyosó, továbbá jelenleg zajlik egy harmadik folyosó kialakítása) találkozásánál fekszik. *Ez lehetővé teszi, hogy a vállalat* aktív szerepet játsszon az említett folyosók által lefedett terület nagy részén.

(23) 2020. január 31-én kelt beadványában a kérelmező utalt a szlovén vasúti hálózat rossz állapotára. Azt is kiemeli, hogy a Szlovénián áthaladó szállítási útvonal az egykori Jugoszlávia országain át vezet, s ezek közül nem mindegyik tagállam, ugyanakkor a Szlovéniától északra található elkerülő útvonal teljes egészében tagállamokon át vezet, ami egyszerűsített eljárásokat és így versenyelőnyt jelent.

(24) Álláspontja 45. pontjában az AVK megjegyzi, hogy bár a kérelmező fokozta jelenlétét Ausztriában és Horvátországban, a vállalkozás tevékenységére túlnyomórészt még mindig Szlovéniában kerül sor (a nettó tonnakilométer 97,5 %-a, illetve a fuvarozási szolgáltatásokból származó bruttó bevétel 98 %-a). Az AVK továbbá azzal érvel, hogy a vasúti vállalkozások főként Szlovéniában kínálják szolgáltatásaikat Szlovéniában bejegyzett vállalatok révén, szlovén mozdonyvezetőkkel és mozdonyokkal (amelyeket az országhatárokon általában lecserélnek). Ezek alapján az AVK szerint a földrajzi piac a hatályát tekintve nemzeti.

(25) A Bizottság megállapítja, hogy nincsenek olyan jelentős elemek, amelyek alátámasztanák a kérelmezőnek azt az állítását, hogy az érintett piac az egész Unióra kiterjed, vagy hogy a Balti- és Adriai-tenger közötti, illetve a Földközi-tengeri vasúti árufuvarozási folyosó által összekötött területeket érintett földrajzi piacnak kellene tekinteni. A Bizottság megállapítja, hogy az egyes tagállamok műszaki és szabályozási követelményei nagyrészt eltérőek. Az Európai Számvevőszék a Vasúti árufuvarozás az Unióban: az ágazat még nincs sínen című, 8/2016. sz. különjelentésében megállapította, hogy piac liberalizációja eltérő mértékben haladt előre a tagállamokban, és az egységes európai vasúti térség még mindig távol áll a megvalósulástól. Az Európai Számvevőszék a különjelentésében megállapította, hogy az uniós vasúti hálózat továbbra is különálló vasúti hálózatokból álló rendszer teljes mértékű kölcsönös átjárhatóság nélkül.

(26) Az e határozat értelmében végzett értékelés céljából és a versenyjog sérelme nélkül a Bizottság úgy ítéli meg, hogy az érintett földrajzi piac nemzeti piac, amely Szlovénia területét fedi le.

([10]) A COMP/M.5855. sz., DB/Arriva ügyben hozott ítélet 144. pontja.

([11]) A vasúti árufuvarozási folyosókat a versenyképes árufuvarozást szolgáló európai vasúti hálózatról szóló, 2010. szeptember 22-i 913/2010/EU európai parlamenti és tanácsi rendelet (HL L 276., 2010.10.20., 22. o.) hozta létre. E rendelet szerint az árufuvarozási folyosó „a tagállamok és adott esetben európai harmadik országok területén vagy közöttük elhelyezkedő kijelölt vasútvonalak, köztük vasúti kompvonalak összessége, amelyek két vagy több terminált kötnek össze az árufuvarozási folyosó főága mentén, valamint adott esetben az ezeket összekötő elkerülő útvonalak és szakaszok, beleértve a 2001/14/EK irányelv 5. cikkének megfelelő vasúti infrastruktúrát és a kapcsolódó berendezéseket, illetve az érintett vasúti szolgáltatásokat".

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

3.5. **Piacelemzés**

(27) Annak értékelése tekintetében, hogy a tevékenység közvetlenül ki van-e téve versenynek, az AVK szerint jelenleg hat engedély vonatkozik a szlovéniai vasúti árufuvarozásra. A kérelmezőn kívül mindenekelőtt a Rail Cargo Carrier (az osztrák ÖBB vasúti csoport leányvállalata) és az Adria Transport (a Luka Koper és az osztrák GKB vasúttársaság leányvállalata) tartozik a versenytársak közé. Az AKOS-tól, a szlovén szabályozói testülettől származó elérhető információk alapján a kérelmező és a fő versenytársak piaci részesedése az alábbiak szerint alakult:

Vasúttársaság	2014 (%)	2015 (%)	2016 (%)	2017 (%)	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) Álláspontjában az AVK azon a véleményen van, hogy valamennyi vasúti árufuvarozási vállalkozás méltányos, megkülönböztetéstől mentes és átlátható feltételek mellett hozzáféréssel rendelkezik a szlovén állami vasúti infrastruktúrához az árufuvarozási szolgáltatások valamennyi típusának biztosítása érdekében. Jelenleg három vállalkozás nyújt szolgáltatásokat a vasúti árufuvarozási piacon, és négy új vállalkozás most lép be a piacra. A vállalkozások méltányos hozzáféréssel rendelkeznek a menetvonalakhoz. Úgy tűnik, hogy nem merültek fel indokolatlan problémák az engedélyek vagy biztonsági tanúsítványok megszerzésével, az állami vasúti infrastruktúra használatával vagy a felhasználói díjak megállapításával kapcsolatban.

(29) Az AVK azzal érvel, hogy habár a kérelmező piaci részesedése továbbra is magas, két versenytársának piaci részesedése folyamatosan nő (a Rail Cargo Carrier 2008. évi 0 %-os részesedése 2009-ben 4,68 %-ra, majd 2018-ban 8,27 %-ra nőtt, az Adria Transport 2008. évi 0 %-os részesedése pedig 2,27 %-ra nőtt 2009-ben, illetve 6,52 %-ra 2018-ban). Az AVK hozzáteszi, hogy a Rail Cargo Carrier és az Adria Transport a koperi kikötőből induló, illetve oda irányuló árufuvarozásra összpontosít, míg a kérelmező az egész piacot lefedi. A kérelmező versenytársainak korlátozott növekedése részben a korlátozott erőforrásoknak és a munkaerő-felvételi problémáknak tulajdonítható. A szlovén vasúti infrastruktúra is akadályozza a verseny fejlődését.

(30) Az AVK az álláspontjában megállapítja, hogy a korlátlan piaci hozzáférés feltételei *de jure* és *de facto* is teljesültek, és a szlovén vasúti árufuvarozás közvetlenül ki van téve a versenynek.

(31) A kérelmező kiemeli, hogy a piaci részesedés csak egyike az érintett piacra nehezedő versenykényszer elemzésekor figyelembe veendő mutatóknak. További olyan kritériumokat is figyelembe kellene venni, mint az érintett piac szerkezete, az Unión belüli és kívüli vállalkozások által jelentett tényleges vagy potenciális verseny, valamint az érintett vállalkozások piaci helyzete, illetve gazdasági és pénzügyi ereje.

(32) A Bizottság tudomásul veszi, hogy a szlovén vasúti árufuvarozási piachoz való hozzáférés nem tekintendő korlátozottnak, mert Szlovénia a 2014/25/EU irányelv 34. cikke (3) bekezdésének megfelelően végrehajtotta és alkalmazza a 2012/34/EU irányelv vonatkozó rendelkezéseit.

(33) A versenynek való közvetlen kitettség elemzésekor fontos tényező a piaci részesedés. Az, hogy 12 évvel a piac liberalizációját követően a kérelmező 2018-ban továbbra is 85,21 %-os piaci részesedéssel rendelkezik, és 2014 óta csak lassú csökkenés figyelhető meg, arról tanúskodik, hogy a kérelmező rendkívül erős pozícióval rendelkezik a piacon. Az AVK álláspontja szerint a kérelmező piaci részesedése várhatóan tovább csökken, mert az ügyfelek egyre inkább olyan vállalkozásokat választanak, amelyek számos országban jelen vannak.

(34) A vasúti piac fejlődésének nyomon követéséről szóló hatodik bizottsági jelentés ([13]) szerint a kérelmező rendelkezett a második legmagasabb piaci részesedéssel valamennyi meglévő szolgáltató közül azokban a tagállamokban, ahol 2016-ban aktív volt a verseny. 2016–2018 között a versenytársak piaci részesedése 13,04 %-ról mindössze 14,79 %-ra nőtt, így a szlovén vasúti árufuvarozási piac versenyhelyzete nagyrészt változatlan.

(35) A Bizottság továbbá megjegyzi, hogy bár a kérelmező piaci részesedése az elmúlt években csökkent, a kérelmező több árut szállított, tekintve a teljes piaci mennyiség növekedését.

(36) A kérelmező még a földrajzi piac alternatív fogalommagyarázata (Szlovénia területén belüli útvonal ([14])) alapján is rendkívül magas piaci részesedéssel rendelkezik. A 2019. december 16-án kelt levelében szereplő információk szerint a kérelmező, amikor felkérték, hogy adja meg az útvonalankénti piaci részesedését, a különböző szlovén vasúti határátkelőhelyek szerinti piaci részesedését adta meg. 2019 első tíz hónapjában a részesedés aránya […] % (Sežana határátkelőhely) és […] % (Nova Gorica határátkelőhely) között mozog.

(37) A kérelmező és a szlovén nemzeti versenyhivatal, az AVK úgy véli, hogy mivel a kérelmező piaci részesedése a jövőben csökkenni fog, ezt is figyelembe kell venni a piaci verseny vizsgálatakor. A Bizottságnak ugyanakkor a meglévő piaci helyzet, nem pedig az elkövetkező évekre előrejelzett piaci változások alapján kell elvégeznie az értékelést. Következésképpen a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a szlovén vasúti árufuvarozási piac esetében nem állnak fenn a versenynek való közvetlen kitettség feltételei.

(38) E határozat alkalmazásában és a versenyjog sérelme nélkül meg kell állapítani, hogy a 2014/25/EU irányelv továbbra is alkalmazandó az említett tevékenység Szlovéniában történő folytatását lehetővé tevő szerződésekre.

4. **KÖVETKEZTETÉS**

(39) E határozat alapját a 2019. szeptember és 2020. február közötti időszakban fennálló jogi és ténybeli helyzet képezi, ahogyan az a kérelmező és az AVK által benyújtott, valamint a nyilvánosan hozzáférhető információkból kiderül,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A 2014/25/EU irányelv továbbra is alkalmazandó a közszolgáltató ajánlatkérők által a vasúti árufuvarozási szolgáltatások Szlovénia területén történő nyújtása érdekében odaítélt szerződésekre.

2. cikk

Ennek a határozatnak a Szlovén Köztársaság a címzettje.

Kelt Brüsszelben, 2020. július 13-án.

a Bizottság részéről
Thierry BRETON
a Bizottság tagja

([13]) COM(2019) 51 final, 2019. február 6.
([14]) E határozat alkalmazásában az útvonalak és a határátkelőhelyek egyenértékűnek tekintendők.