LĒMUMI

KOMISIJAS ĪSTENOŠANAS LĒMUMS (ES) 2020/1025

(2020. gada 13. jūlijs)

par Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2014/25/ES 34. panta piemērojamību dzelzceļa kravu pārvadājumiem Slovēnijā

(izziņots ar dokumenta numuru C(2020) 4540)

(Autentisks ir tikai teksts slovēņu valodā)

(Dokuments attiecas uz EEZ)

EIROPAS KOMISIJA,

ņemot vērā Līgumu par Eiropas Savienības darbību,

ņemot vērā Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvu 2014/25/ES (2014. gada 26. februāris) par iepirkumu, ko īsteno subjekti, kuri darbojas ūdensapgādes, enerģētikas, transporta un pasta pakalpojumu nozarēs, un ar ko atceļ Direktīvu 2004/17/EK ([1]), un jo īpaši tās 35. panta 3. punktu,

apspriedusies ar Publiskā iepirkuma padomdevēju komiteju,

tā kā:

1. **FAKTI**

(1) 2019. gada 19. septembrī*Slovenske železnice – Freight Transport d.o.o.* ("pieprasītājs") vēstulē saskaņā ar Direktīvas 2014/25/ES 35. panta 1. punktu iesniedza Komisijai pieprasījumu ("pieprasījums"). Pieprasījums atbilst Komisijas Īstenošanas lēmuma (ES) 2016/1804 ([2]) 1. panta 1. punktam.

(2) Pieprasījums attiecas uz dzelzceļa kravu pārvadājumiem, kas ir Direktīvas 2014/25/ES 11. pantā minētie pakalpojumi, un pieprasītājs tos sniedz Slovēnijas teritorijā. Attiecīgie pakalpojumi pieprasījumā aprakstīti šādi: pieprasītājs galvenokārt sniedz dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumus dalībvalstīs (Slovēnijas teritorijā) un starptautiskus dzelzceļa kravu pārvadājumus.

(3) Pieprasījumam bija pievienota argumentēta un pamatota nostāja, ko 2019. gada 12. jūnijā pieņēmusi Slovēnijas Konkurences aizsardzības pārvalde ("*AVK*"), kas ir kompetenta attiecīgās darbības jautājumos. *AVK* ir neatkarīga valsts varas iestāde. Saskaņā ar Direktīvas 2014/25/ES 34. panta 2. un 3. punktu *AVK* ir izanalizējusi nosacījumus minētās direktīvas 34. panta 1. punkta piemērošanai attiecīgajai darbībai.

(4) *AVK* nostāja balstījās uz informācijas savākšanu ar informācijas pieprasījumiem un anketām, kas tika nosūtītas licencētiem dzelzceļa kravu pārvadājumu operatoriem un klientiem (uzņēmumiem, kas iegādājas tādus pakalpojumus, lieliem ražotājiem un loģistikas uzņēmumiem). *AVK* arī pieprasīja informāciju no Slovēnijas regulatīvās iestādes – Slovēnijas Sakaru tīklu un pakalpojumu pārvaldes ("*AKOS*") un Dzelzceļa transporta valsts pārvaldes.

(5) Saskaņā ar Direktīvas 2014/25/ES IV pielikuma 1. punkta a) apakšpunktu, minētās direktīvas 35. pantā norādītie īstenošanas akti ir jāpieņem 90 darba dienās, ja uz Direktīvas 2014/25/ES 34. panta 3. punkta pirmās daļas pamata tiek prezumēts, ka attiecīgais tirgus ir brīvi pieejams. Saskaņā ar Direktīvas 2014/25/ES IV pielikuma 1. punkta trešo daļu, īstenošanas aktu pieņemšanas termiņš sākas pirmajā darba dienā pēc dienas, kad Komisija saņēmusi minētās

([1]) OV L 94, 28.3.2014., 243. lpp.

([2]) Komisijas Īstenošanas lēmums (ES) 2016/1804 (2016. gada 10. oktobris) par Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2014/25/ES par iepirkumu, ko īsteno subjekti, kuri darbojas ūdensapgādes, enerģētikas, transporta un pasta pakalpojumu nozarē, 34. un 35. panta piemērošanas kārtību (OV L 275, 12.10.2016., 39. lpp.).

direktīvas 35. panta 1. punktā norādīto pieprasījumu, vai, ja pieprasījumā sniedzamā informācija ir nepilnīga, nākamajā darba dienā pēc pilnīgās informācijas saņemšanas. 2019. gada 6. decembrī Komisija pieprasīja no pieprasītāja papildu informāciju. Pieprasītājs atbildēja 2019. gada 17. decembrī. 2019. gada 16. decembrī Komisija pieprasīja papildu informāciju no Slovēnijas iestādēm. Slovēnijas iestādes atbildēja 2020. gada 25. maijā. Pieprasītājs iesniedza papildu informāciju 2020. gada 31. janvārī un 2020. gada 18. martā.

2. **TIESISKAIS REGULĒJUMS**

(6) Direktīvu 2014/25/ES piemēro līgumu slēgšanas tiesību piešķiršanai par darbībām, kas saistītas ar transporta pakalpojumiem Direktīvas 2014/25/ES nozīmē, ja attiecīgajai darbībai nav piešķirts atbrīvojums uz minētās direktīvas 34. panta pamata.

(7) Saskaņā ar Direktīvu 2014/25/ES, minētā direktīva neattiecas uz līgumiem, kas paredzēti, lai dotu tiesības veikt kādu no darbībām, uz kurām attiecas Direktīva 2014/25/ES, ja dalībvalstī, kurā šo darbību veic, to skar tieša konkurence tirgos, kuriem piekļuve nav ierobežota. Tiešu konkurenci novērtē, pamatojoties uz objektīviem kritērijiem, kas var ietvert attiecīgo produktu vai pakalpojumu īpašības, tādu alternatīvu produktu vai pakalpojumu esību, kurus uzskata par aizstājamiem piedāvājuma vai pieprasījuma pusē, cenas un attiecīgo produktu vai pakalpojumu vairāk nekā viena piegādātāja vai pakalpojumu sniedzēja faktisko vai potenciālo klātbūtni.

3. **NOVĒRTĒJUMS**

3.1. **Neierobežota piekļuve tirgum**

(8) Piekļuvi tirgum uzskata par neierobežotu, ja attiecīgā dalībvalsts ir īstenojusi un piemērojusi attiecīgos Savienības tiesību aktus, ar kuriem attiecīgā nozare vai tās daļa tiek atvērta konkurencei. Minētie tiesību akti ir uzskaitīti Direktīvas 2014/25/ES III pielikumā, kurā dzelzceļa kravu pārvadājumu sakarā ir iekļauta Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2012/34/ES ([3]).

(9) *AVK* savā nostājā apstiprināja un arī no Komisijas rīcībā esošās informācijas redzams, ka Slovēnija ir transponējusi Direktīvu 2012/34/ES savos tiesību aktos ar likumu, kas groza Dzelzceļa transporta likumu ([4]), un Dekrētu par vilcienu maršrutu iedalīšanu, infrastruktūras maksu un publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras darbības režīmu ([5]). Tāpēc tiek uzskatīts, ka piekļuve konkrētajam tirgum nav ierobežota saskaņā ar Direktīvas 2014/25/ES 34. panta 3. punktu.

3.2. **Tieša konkurence**

(10) Tieša konkurence jāizvērtē, pamatojoties uz dažādiem rādītājiem, no kuriem neviens pats par sevi nav izšķirīgs. Tirgos, uz kuriem attiecas šis lēmums, viens no kritērijiem, kas jāņem vērā, ir galveno tirgus dalībnieku tirgus daļa attiecīgajā tirgū. Tā kā nosacījumi dažādām darbībām, uz kurām attiecas pieprasījums, atšķiras, konkurences situācijas pārbaudē jāņem vērā atšķirīgās situācijas konkrētajos tirgos.

(11) Šis lēmums neskar konkurences noteikumu piemērošanu un citas Savienības tiesību jomas. Proti, kritēriji un metodika, ko izmanto, lai novērtētu tiešu konkurenci saskaņā ar Direktīvas 2014/25/ES 34. pantu, ne vienmēr ir identiski tiem, kurus izmanto, lai veiktu novērtējumu saskaņā ar Līguma par Eiropas Savienības darbību 101. vai 102. pantu vai saskaņā ar Padomes Regulu (EK) Nr. 139/2004 ([6]), kā apstiprinājusi Vispārējā tiesa ([7]).

([3]) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2012/34/ES (2012. gada 21. novembris), ar ko izveido vienotu Eiropas dzelzceļa telpu (OV L 343, 14.12.2012., 32. lpp.).

([4]) Valsts transponēšanas akts: UL RS N° 84/2015, 2015. gada 6. novembris. Dzelzceļa transporta likums tika vēlreiz grozīts 2018. gadā (UL RS N° 99/15 – oficiālais konsolidētais teksts, Nr. 30/18).

([5]) UL RS N° 44/2016, 2016. gada 24. jūnijs. Dekrēts, ar ko groza Dekrētu par vilcienu maršrutu iedalīšanu, infrastruktūras maksu un publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras darbības režīmu, tika izdots 2019. gadā (UL RS N° 16/2019, 2019. gada 15. marts).

([6]) Padomes Regula (EK) Nr. 139/2004 (2004. gada 20. janvāris) par kontroli pār uzņēmumu koncentrāciju (EK Apvienošanās regula) (OV L 24, 29.1.2004., 1. lpp.).

([7]) 2016. gada 27. aprīļa spriedums lietā *Österreichische Post AG* pret Komisiju, T-463/14, EU:T:2016:243, 28. punkts.

(12) Šā lēmuma mērķis ir noteikt, vai darbības, uz kurām attiecas pieprasījums, skar konkurence tirgos, kuriem piekļuve nav ierobežota Direktīvas 2014/25/ES 34. panta nozīmē, un tas nodrošinās, ka, arī nepastāvot disciplīnai, ko ievieš sīki izstrādātie iepirkuma noteikumi, kas izklāstīti Direktīvā 2014/25/ES, iepirkums to darbību veikšanai, uz kurām attiecas pieprasījums, tiks veikts pārredzamā, nediskriminējošā veidā, pēc kritērijiem, kas ļauj pircējiem noteikt, kurš risinājums kopumā ir ekonomiski visizdevīgākais.

(13) Šajā sakarā ir svarīgi pieminēt, ka attiecīgajos tirgos ne uz visiem tirgus dalībniekiem attiecas publiskā iepirkuma noteikumi. Tāpēc uzņēmumiem, uz kuriem šie noteikumi neattiecas, kad tie darbojas šajos tirgos, mēdz būt iespēja izdarīt konkurenciālu spiedienu uz tirgus dalībniekiem, uz kuriem publiskā iepirkuma noteikumi attiecas. Tirgos, uz kuriem attiecas pieprasījums, tikai pieprasītājs ir līgumslēdzējs Direktīvas 2014/25/ES 4. panta 1. punkta nozīmē, un tādējādi uz to attiecas publiskā iepirkuma noteikumi.

3.3. **Konkrētā tirgus definīcija**

(14) Agrākos lēmumos ([8]) Komisija atzinusi, ka konkrētais tirgus ir dzelzceļa kravu pārvadājumu tirgus, bet neizslēdza, ka to varētu iedalīt iekšzemes dzelzceļa kravu pārvadājumos, starptautiskos dzelzceļa kravu pārvadājumos, dzelzceļa pārvadājumos atsevišķos vagonos ("vienvagona pārvadājumos") un dzelzceļa pārvadājumos nemainīga sastāva vilcienā ("blokvilcienā"). Pieprasījumā pieprasītājs pauž viedokli, ka konkrētie produktu tirgi ir šie četri segmenti. Tomēr savā 2020. gada 31. janvāra iesniegumā pieprasītājs bilst, ka Komisijai būtu jāizvērtē, vai konkrētā tirgus definīciju ietekmē konkurence, ko rada citi transporta veidi, īpaši autotransports.

(15) Nostājā *AVK* argumentē, ka dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumi nav savstarpēji aizstājami ar citiem kravu pārvadājumu pakalpojumu veidiem un veido atsevišķu konkrēto tirgu. Galvenais iemesls ir tas, ka kravu autopārvadājumi un dzelzceļa kravu pārvadājumi ir savstarpēji papildinoši pakalpojumi. Kravu autopārvadājumi ir elastīgi, ātrāki un labāk piemēroti maziem attālumiem, turpretim dzelzceļa kravu pārvadājumi vislabāk piemēroti lieliem beztaras pārvadājumiem, īpaši, ja vienlaikus tiek pārvadāts liels preču daudzums.

(16) *AVK* norāda, ka iekšzemes pārvadājumu īpatsvars ir niecīgs salīdzinājumā ar starptautiskajiem pārvadājumiem (no 2,67 % līdz 3,99 % no pārvadātajām precēm un no 1,66 % līdz 2,62 % no veiktajiem darbiem laikā no 2014. līdz 2018. gadam). Tā kā klienti nenošķir iekšzemes un starptautiskos dzelzceļa kravu pārvadājumus, *AVK* nesaskata vajadzību nodalīt abus tirgus.

(17) Par dzelzceļa pārvadājumiem atsevišķos vagonos *AVK* savas nostājas 36. punktā norāda, ka pieprasītājs vienīgais sniedz šo pakalpojumu, kas ir ievērojami sarežģītāks un dārgāks nekā ar nemainīga sastāva vilcieniem. Tā konkurenti koncentrējas uz pārvadāšanu ar blokvilcieniem, kas rādās ienesīgākā darbība. Pakalpojuma izmantotāji, kā ražotāji vai loģistikas uzņēmumi, norādīja, ka viņu izvēle starp atsevišķiem vagoniem un nemainīga sastāva vilcieniem ir atkarīga no tādiem faktoriem kā preču veids, daudzums, vajadzīgais piegādes laiks un cena. *AVK* secina, ka vienvagona un blokvilciena pakalpojumi ir savstarpēji aizstājami lietotājiem un pieder pie viena tirgus.

(18) Līdz ar to *AVK* konstatē, ka konkrētais tirgus ir dzelzceļa kravu pārvadājumu tirgus neatkarīgi no tā, vai tas ir iekšzemes vai starptautisks, un vienalga aptver atsevišķus vagonus un blokvilcienus.

(19) 2020. gada 31. janvāra iesniegumā pieprasītājs apgalvo, ka ir pakļauts starptautiskai konkurencei dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumos. Tas min virkni konkursu, kuros kravu autopārvadātāji sacentušies ar pieprasītāju, bet nav norādītas attiecīgās summas vai tas, vai autopārvadātāji patiešām ir uzvarējuši šajos konkursos.

(20) Komisija jau agrāk ir konstatējusi, ka daudz kas liek domāt, ka preču dzelzceļa pārvadājumu tirgus atšķiras no citu transporta veidu tirgiem ([9]). Ņemot to vērā, par spīti pieprasītāja sniegtajiem pierādījumiem par alternatīvu transporta veidu, piemēram, autotransporta, ietekmi Komisija nesaskata iemeslu atkāpties no agrākās prakses.

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

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

Komisija agrāk noteikusi, ka ne visi transporta veidi ir savstarpēji aizstājami un parasti tas ir atkarīgs no klienta ģeogrāfiskās atrašanās vietas un pārvadājamo preču īpatnībām ([10]). Tāpēc Komisija uzskata, ka konkrētā tirgus joma neiziet ārpus dzelzceļa kravu pārvadājumiem.

3.4. **Konkrētā ģeogrāfiskā tirgus definīcija**

(21) Līdzšinējā praksē Komisija konstatējusi, ka atšķirīgu tehnisko un normatīvo prasību dēļ dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumu tirgi mēdz būt valsts mērogā, bet dažos maršrutos, kas ietilpst koridorā ([11]), var kļūt starptautiski. Atsevišķās situācijās Komisija arī konstatējusi, ka stāvokli konkurencē vislabāk var atspoguļot uz koridoru balstīta pieeja ([12]).

(22) Jautājumā par ģeogrāfisko tirgu pieprasītājs uzskata, ka dzelzceļa kravu pārvadājumu augstā liberalizācijas līmeņa dēļ konkrētais ģeogrāfiskais tirgus aptver visu Savienības teritoriju. Tas apgalvo, ka ir aktīvi iesaistīts arī kaimiņvalstu un citu valstu tirgos. Tas arī piezīmē, ka Slovēnija atrodas divu dzelzceļa kravu pārvadājumu koridoru krustpunktā (Baltijas-Adrijas jūras un Vidusjūras koridoru, bet trešais tiek būvēts). Tas ļauj uzņēmumam aktīvi darboties lielākajā daļā teritorijas, ko aptver šie koridori.

(23) 2020. gada 31. janvāra iesniegumā pieprasītājs aizrāda uz Slovēnijas dzelzceļa tīkla slikto stāvokli. Tas arī uzsver, ka transporta maršruts caur Slovēniju šķērso bijušās Dienvidslāvijas valstis, kuras ne visas ir dalībvalstis, turpretim atzars uz ziemeļiem no Slovēnijas pilnībā atrodas dalībvalstīs, un tas nozīmē vienkāršotas procedūras un tādējādi arī priekšrocību konkurencē.

(24) Nostājas 45. punktā *AVK* norāda, ka pieprasītājs gan ir palielinājis savu klātbūtni Austrijā un Horvātijā, taču uzņēmuma darbība joprojām pārsvarā notiek Slovēnijā (97,5 % no darbiem, kas veikti neto tonnkilometros, jeb 98 % no bruto ieņēmumiem no transporta pakalpojumiem). *AVK* arī apgalvo, ka dzelzceļa pārvadājumu uzņēmumi sniedz pakalpojumus galvenokārt Slovēnijā, izmantojot Slovēnijā reģistrētus uzņēmumus, Slovēnijas vilcienu vadītājus un lokomotīves (kas parasti mainās pie robežas ar citu valsti). No šiem elementiem *AVK* secina, ka ģeogrāfiskais tirgus ir valsts mēroga tirgus.

(25) Komisija konstatē, ka nav būtisku elementu, kas pamato pieprasītāja apgalvojumu, ka konkrētais tirgus aptverot visu Savienību vai ka par konkrēto ģeogrāfisko tirgu uzskatāmas teritorijas, kas saistītas ar Baltijas-Adrijas jūras un Vidusjūras reģiona dzelzceļa kravu pārvadājumu koridoriem. Komisija norāda, ka tehniskās un normatīvās prasības dalībvalstīs ievērojami atšķiras. Eiropas Revīzijas palāta Īpašajā ziņojumā Nr. 8/2016 "Dzelzceļa kravu pārvadājumi ES – pareizais ceļš vēl nav atrasts" konstatēja, ka tirgus liberalizācija dalībvalstīs ir sasniegusi nevienmērīgu progresu un vienota Eiropas dzelzceļa telpa vēl ir tālu. Eiropas Revīzijas palāta īpašajā ziņojumā secina, ka ES dzelzceļa tīkls joprojām ir atsevišķu dzelzceļa tīklu sistēma, kas nav pilnībā sadarbspējīga.

(26) Lai veiktu novērtēšanu saskaņā ar šo lēmumu, neskarot konkurences tiesības, Komisija uzskata, ka konkrētais ģeogrāfiskais tirgus ir valsts tirgus, kas aptver Slovēnijas teritoriju.

([10]) Lieta COMP/M.5855 *DB/Arriva*, 144. punkts.

([11]) Dzelzceļa kravu pārvadājumu koridori tika izveidoti ar Eiropas Parlamenta un Padomes Regulu (ES) Nr. 913/2010 (2010. gada 22. septembris) par Eiropas dzelzceļa tīklu konkurētspējīgiem kravu pārvadājumiem (OV L 276, 20.10.2010., 22. lpp.). Regulā tie definēti kā "visas izraudzītās dzelzceļa līnijas, tostarp dzelzceļa prāmju līnijas, dalībvalstīs vai starp dalībvalstīm un attiecīgā gadījumā Eiropas trešās valstīs, kas savieno galvenajā maršrutā izvietotus divus vai vairākus terminālus un attiecīgā gadījumā apvedceļus un to pievienošanai nepieciešamos posmus, tostarp dzelzceļa infrastruktūru un iekārtas un attiecīgos dzelzceļa pakalpojumus saskaņā ar Direktīvas 2001/14/EK 5. pantu".

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

3.5. **Tirgus analīze**

(27) Novērtējot, vai darbība ir tieši pakļauta konkurencei, *AVK* pauž, ka pašlaik Slovēnijā ir izsniegtas sešas licences dzelzceļa kravu pārvadājumiem. Bez pieprasītāja ir tādi konkurenti kā *Rail Cargo Carrier* (Austrijas dzelzceļa koncerna *ÖBB* meitasuzņēmums) un *Adria Transport* (*Luka Koper* un Austrijas dzelzceļa sabiedrības *GKB* meitasuzņēmums). Pēc informācijas no Slovēnijas regulatīvās iestādes *AKOS*, pieprasītāja un tā galveno konkurentu tirgus daļa tirgū bija šāda:

Dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums	2014. gads (%)	2015. gads (%)	2016. gads (%)	2017. gads (%)	2018. gads (%)
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) Savā nostājā *AVK* uzskata, ka visiem dzelzceļa kravu pārvadājumu uzņēmumiem tiek piešķirta piekļuve valsts dzelzceļa infrastruktūrai Slovēnijā ar taisnīgiem, nediskriminējošiem un pārredzamiem nosacījumiem, lai sniegtu visu veidu kravu pārvadājumu pakalpojumus. Pašlaik dzelzceļa kravu pārvadājumu tirgū pakalpojumus sniedz trīs uzņēmumi un tirgū ienāk četri jauni uzņēmumi. Uzņēmumiem ir taisnīga piekļuve vilcienu ceļiem. Šķiet, ka nav bijušas nepamatotas netaisnības licenču vai drošības sertifikātu saņemšanā, publiskās lietošanas dzelzceļa infrastruktūras izmantošanā vai lietošanas maksas noteikšanā.

(29) *AVK* apgalvo, ka pieprasītāja tirgus daļa gan joprojām ir liela, taču abi tā konkurenti ir pakāpeniski palielinājuši savu daļu (no 0 % 2008. gadā līdz 4,68 % 2009. gadā un 8,27 % 2018. gadā *Rail Cargo Carrier* un no 0 % 2008. gadā līdz 2,27 % 2009. gadā un 6,52 % 2018. gadā *Adria Transport*). *AVK* piebilst, ka *Rail Cargo Carrier* un *Adria Transport* koncentrējas uz preču pārvadājumiem uz Koperas ostu un no tās, turpretim pieprasītājs aptver visu tirgu. Pieprasītāja konkurentu ierobežoto izaugsmi var izskaidrot arī ar ierobežotiem resursiem un problēmām personāla komplektēšanā. Slovēnijas dzelzceļa infrastruktūra arī kavē konkurences attīstību.

(30) *AVK* savā nostājā secina, ka nosacījums par neierobežotu piekļuvi tirgum *de iure* un *de facto* ir izpildīts un ka dzelzceļa kravu pārvadājumu darbība Slovēnijā ir tieši pakļauta konkurencei.

(31) Pieprasītājs uzsver, ka, analizējot konkurences spiedienu konkrētajā tirgū, tirgus daļas ir tikai viens no rādītājiem. Jāņem vērā arī citi kritēriji, piemēram, attiecīgā tirgus struktūra, faktiskā vai potenciālā konkurence ar uzņēmumiem, kuri atrodas Savienībā vai ārpus tās, attiecīgo uzņēmumu stāvoklis tirgū, kā arī to ekonomiskā un finansiālā ietekme.

(32) Komisija atzīst, ka piekļuve Slovēnijas dzelzceļa kravu pārvadājumu tirgum netiek uzskatīta par ierobežotu, jo Slovēnija ir īstenojusi un piemērojusi Direktīvas 2012/34/ES attiecīgos noteikumus tā, kā noteikts Direktīvas 2014/25/ES 34. panta 3. punktā.

(33) Analizējot, vai pastāv tieša konkurence, svarīgs elements ir tirgus daļa. Tas, ka pēc 12 tirgus liberalizācijas gadiem pieprasītāja tirgus daļa 2018. gadā joprojām bijusi 85,21 % un tās samazināšanās kopš 2014. gada ir bijusi lēna, pierāda, ka pieprasītāja stāvoklis tirgū ir ārkārtīgi spēcīgs. Saskaņā ar *AVK* nostāju, var gaidīt, ka pieprasītāja tirgus daļa turpinās samazināties, jo klienti mēdz izvēlēties uzņēmumus, kas darbojas vairākās valstīs.

(34) Komisijas Sestajā ziņojumā par dzelzceļa tirgus attīstības uzraudzību ([13]) teikts, ka pieprasītāja tirgus daļa bijusi otrā lielākā no visiem vēsturiskajiem pārvadātājiem dalībvalstīs, kurās 2016. gadā pastāvēja konkurence. No 2016. līdz 2018. gadam konkurentu tirgus daļa ir palielinājusies tikai no 13,04 % līdz 14,79 %, tātad Slovēnijas dzelzceļa kravu pārvadājumu tirgus konkurences situācija lielākoties nav mainījusies.

(35) Bez tam Komisija piezīmē, ka pieprasītāja tirgus daļa pēdējos gados gan ir samazinājusies, taču pieprasītājs ir pārvadājis vairāk kravu, ņemot vērā kopējā tirgus apjoma pieaugumu.

(36) Pat ja izmanto alternatīvo ģeogrāfiskā tirgus definējumu – pa maršrutiem Slovēnijas teritorijā ([14]), pieprasītājam tik un tā ir ārkārtīgi lielas tirgus daļas. Saskaņā ar 2019. gada 16. decembra vēstulē sniegto informāciju, pēc pieprasījuma norādīt savas tirgus daļas pa maršrutiem, pieprasītājs norādīja savu tirgus daļu dažādajos Slovēnijas dzelzceļa robežšķērsošanas punktos. 2019. gada pirmajos 10 mēnešos šīs daļas bija intervālā no […] % (Sežanas robežšķērsotavā) līdz […] % (Nova Goricas robežpunktā).

(37) Pieprasītājs un Slovēnijas VKI *AVK* uzskata, ka pieprasītāja tirgus daļas samazināšanās nākotnē ir cits elements, kas jāņem vērā tirgus konkurencialitātes novērtēšanā. Taču Komisijas novērtējums ir balstāms uz pašreizējo tirgus situāciju, nevis prognozēm par tirgus apstākļu attīstību nākamajos gados. Līdz ar to Komisija uzskata, ka tiešas konkurences nosacījums Slovēnijas dzelzceļa kravu pārvadājumu tirgū nav izpildīts.

(38) Šā lēmuma vajadzībām, neskarot konkurences tiesības, jānosaka, ka Direktīva 2014/25/ES arī turpmāk jāpiemēro līgumiem, kas paredzēti, lai dotu iespējas veikt darbību Slovēnijā.

4. **SECINĀJUMS**

(39) Šā lēmuma pamatā ir juridiskā un faktiskā situācija laikposmā no 2019. gada septembra līdz 2020. gada februārim, kāda redzama pieprasītāja un *AVK* iesniegtajā un publiski pieejamajā informācijā,

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. pants

Direktīvu 2014/25/ES turpina piemērot līgumiem, ko līgumslēdzēji piešķir, lai dotu iespējas Slovēnijas teritorijā veikt dzelzceļa kravu pārvadājumu pakalpojumus.

2. pants

Šis lēmums ir adresēts Slovēnijas Republikai.

Briselē, 2020. gada 13. jūlijā

Komisijas vārdā –
Komisijas loceklis
Thierry BRETON

([13]) COM(2019) 51 *final*, 2019. gada 6. februāris.
([14]) Šajā lēmumā maršrutus uzskata par līdzvērtīgiem robežšķērsotavām.