SPRENDIMAI

KOMISIJOS ĮGYVENDINIMO SPRENDIMAS (ES) 2020/1025

2020 m. liepos 13 d.

dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2014/25/ES 34 straipsnio taikymo krovininiam geležinkelių transportui Slovėnijoje

(pranešta dokumentu Nr. C(2020) 4540)

(Tekstas autentiškas tik slovėnų kalba)

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS KOMISIJA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo,

atsižvelgdama į 2014 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2014/25/ES dėl subjektų, vykdančių veiklą vandens, energetikos, transporto ir pašto paslaugų sektoriuose, vykdomų pirkimų, kuria panaikinama Direktyva 2004/17/EB ([1]), ypač į jos 35 straipsnio 3 dalį,

pasikonsultavusi su Viešųjų sutarčių patariamuoju komitetu,

kadangi:

1. FAKTAI

(1) 2019 m. rugsėjo 19 d. raštu „Slovenske železnice – Freight Transport d.o.o.“ (toliau – pareiškėjas) pateikė Komisijai prašymą pagal Direktyvos 2014/25/ES 35 straipsnio 1 dalį (toliau – prašymas). Prašymas atitinka Komisijos įgyvendinimo sprendimo (ES) 2016/1804 ([2]) 1 straipsnio 1 dalį.

(2) Prašymas susijęs su krovininio geležinkelių transporto paslaugomis, kaip nurodyta Direktyvos 2014/25/ES 11 straipsnyje, kurias pareiškėjas teikia Slovėnijos teritorijoje. Minėtos paslaugos prašyme apibūdintos taip: pareiškėjas daugiausia teikia krovininio geležinkelių transporto paslaugas valstybėse narėse (Slovėnijos teritorijoje) ir vykdo tarptautines krovininio geležinkelių transporto operacijas.

(3) Prie prašymo pridėta Slovėnijos konkurencijos apsaugos agentūros (toliau – AVK), kuri kompetentinga atitinkamos veiklos srityje, 2019 m. birželio 12 d. priimta pagrįsta ir paaiškinta nuomonė. AVK yra nepriklausoma nacionalinė institucija. AVK nuodugniai išanalizavo Direktyvos 2014/25/ES 34 straipsnio 1 dalies taikymo atitinkamai veiklai pagal tos direktyvos 34 straipsnio 2 ir 3 dalis sąlygas.

(4) AVK nuomonė buvo pagrįsta informacija, gauta atsakymuose į prašymus pateikti informaciją ir klausimynus, kurie buvo nusiųsti licencijuotiems krovininio geležinkelių transporto operatoriams ir klientams (tokias paslaugas perkančioms įmonėms, stambiems gamintojams ir logistikos bendrovėms). AVK taip pat paprašė informacijos iš Slovėnijos reguliavimo institucijos – Slovėnijos ryšių tinklų ir paslaugų agentūros (toliau – AKOS) ir Viešosios geležinkelių transporto agentūros.

(5) Pagal Direktyvos 2014/25/ES IV priedo 1 punkto a papunktį tos direktyvos 35 straipsnyje nurodyti įgyvendinimo aktai turi būti priimami per 90 darbo dienų, jei pagal tos direktyvos 34 straipsnio 3 dalies pirmą pastraipą daroma prielaida, kad į atitinkamą rinką patekti galima laisvai. Pagal Direktyvos 2014/25/ES IV priedo 1 punkto trečią pastraipą įgyvendinimo aktų priėmimo laikotarpiai pradedami skaičiuoti nuo pirmos darbo dienos po to, kai Komisija gauna tos direktyvos 35 straipsnio 1 dalyje nurodytą prašymą, arba, jei prašyme pateiktina informacija yra

([1]) OL L 94, 2014 3 28, p. 243.

([2]) 2016 m. spalio 10 d. Komisijos įgyvendinimo sprendimas (ES) 2016/1804 dėl Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2014/25/ES dėl subjektų, vykdančių veiklą vandens, energetikos, transporto ir pašto paslaugų sektoriuose, vykdomų pirkimų 34 ir 35 straipsnių taikymo išsamių taisyklių (OL L 275, 2016 10 12, p. 39).

neišsami, nuo pirmos darbo dienos po to, kai gaunama visa informacija. 2019 m. gruodžio 6 d. Komisija pareiškėjo paprašė papildomos informacijos. Pareiškėjas atsakė 2019 m. gruodžio 17 d. 2019 m. gruodžio 16 d. Komisija Slovėnijos valdžios institucijų paprašė pateikti papildomos informacijos. Slovėnijos valdžios institucijos atsakė 2020 m. gegužės 25 d. 2020 m. sausio 31 d. ir 2020 m. kovo 18 d. pareiškėjas pateikė papildomų pastabų.

2. **TEISINĖ SISTEMA**

(6) Direktyva 2014/25/ES taikoma sutarčių dėl su transporto paslaugomis susijusios veiklos vykdymo skyrimui, kaip nustatyta Direktyvoje 2014/25/ES, išskyrus atvejus, kai veiklai taikoma išimtis pagal tos direktyvos 34 straipsnį.

(7) Pagal Direktyvą 2014/25/ES sutartims, kuriomis siekiama suteikti galimybę vykdyti kurią nors veiklą, kuriai taikoma Direktyva 2014/25/ES, jos nuostatos netaikomos, jeigu šią veiklą valstybėje narėje, kurioje ji vykdoma, tiesiogiai veikia konkurencija rinkose, į kurias galima patekti be apribojimų. Tiesioginė konkurencija vertinama remiantis objektyviais kriterijais, kurie gali apimti atitinkamų produktų ar paslaugų savybes, alternatyvių produktų arba paslaugų, kurie laikomi pakeičiamais pasiūlos ar paklausos atžvilgiu, buvimą, kainas ir faktinį arba galimą daugiau kaip vieno atitinkamų produktų tiekėjo ar paslaugų teikėjo buvimą.

3. **VERTINIMAS**

3.1. **Neribojamas patekimas į rinką**

(8) Laikoma, kad patekimas į rinką yra neribojamas, jei konkreti valstybė narė įgyvendino ir taiko atitinkamus Sąjungos teisės aktus, kuriais tas sektorius ar jo dalis atveriami konkurencijai. Tie teisės aktai išvardyti Direktyvos 2014/25/ES III priede, kuriame dėl krovininio geležinkelių transporto paslaugų daroma nuoroda į Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2012/34/ES ([3]).

(9) Kaip AVK patvirtino savo nuomonėje, taip pat remiantis Komisijos turima informacija, Slovėnija perkėlė Direktyvą 2012/34/ES į nacionalinę teisę priimdama Įstatymą, kuriuo iš dalies keičiamas Geležinkelių transporto įstatymas ([4]), ir Dekretą dėl traukinių maršrutų paskirstymo, infrastruktūros mokesčių ir viešosios geležinkelių infrastruktūros veiklos rezultatų gerinimo sistemos ([5]). Todėl laikoma, kad patekimas į atitinkamą rinką yra neribojamas pagal Direktyvos 2014/25/ES 34 straipsnio 3 dalį.

3.2. **Tiesioginis konkurencijos poveikis**

(10) Tiesioginis konkurencijos poveikis turėtų būti vertinamas remiantis įvairiais rodikliais, kurių nė vienas *per se* nėra lemiamas. Kalbant apie rinkas, kurioms taikomas šis sprendimas, vienas iš kriterijų, į kuriuos reikėtų atsižvelgti, yra pagrindinių rinkos dalyvių užimama atitinkamos rinkos dalis. Kadangi prašyme minimų įvairių veiklos rūšių sąlygos skiriasi, nagrinėjant konkurencinę padėtį reikėtų atsižvelgti į skirtingas aplinkybes atitinkamose rinkose.

(11) Šiuo sprendimu nedaroma poveikio konkurencijos ir kitų ES teisės sričių taisyklių taikymui. Visų pirma kriterijai ir metodai, taikyti vertinant Direktyvos 2014/25/ES 34 straipsnyje nurodytą tiesioginį konkurencijos poveikį, nebūtinai sutampa su kriterijais ir metodais, taikytais atliekant vertinimą pagal Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 101 arba 102 straipsnius arba pagal Tarybos reglamentą (EB) Nr. 139/2004 ([6]). Tai patvirtino Bendrasis Teismas ([7]).

([3]) 2012 m. lapkričio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2012/34/ES, kuria sukuriama bendra Europos geležinkelių erdvė (OL L 343, 2012 12 14, p. 32).

([4]) Perkėlimo į nacionalinę teisę aktas: UL RS Nr. 84/2015, 2015 m. lapkričio 6 d. 2018 m. Geležinkelių transporto įstatymas buvo dar kartą iš dalies pakeistas (UL RS Nr. 99/15 – oficialus konsoliduotas tekstas, Nr. 30/18).

([5]) UL RS Nr. 44/2016, 2016 m. birželio 24 d. Dekretas, kuriuo iš dalies keičiamas Dekretas dėl traukinių maršrutų paskirstymo, infrastruktūros mokesčių ir viešosios geležinkelių infrastruktūros veiklos rezultatų gerinimo sistemos, buvo priimtas 2019 m. (UL RS Nr. 16/2019, 2019 m. kovo 15 d.).

([6]) 2004 m. sausio 20 d. Tarybos reglamentas (EB) Nr. 139/2004 dėl koncentracijų tarp įmonių kontrolės (EB Susijungimų reglamentas) (OL L 24, 2004 1 29, p. 1).

([7]) 2016 m. balandžio 27 d. Sprendimas *Österreichische Post AG prieš Komisiją*, T-463/14, EU:T:2016:243, 28 punktas.

(12) Šiuo sprendimu siekiama nustatyti, ar prašyme nurodytos veiklos rinkoje esama tokio lygio konkurencijos (rinkose, į kurias patekti nėra apribojimų, kaip apibrėžta Direktyvos 2014/25/ES 34 straipsnyje), kad (net jeigu netaikomos drausminės priemonės, nustatytos išsamiomis Direktyvos 2014/25/ES viešųjų pirkimų taisyklėmis) su atitinkamos prašyme nurodytos veiklos vykdymu susiję pirkimai bus vykdomi skaidriai, be diskriminacijos, taikant kriterijus, kuriais remdamiesi pirkėjai gali priimti ekonominiu požiūriu geriausią sprendimą.

(13) Šiomis aplinkybėmis svarbu paminėti, kad konkrečiose rinkose viešųjų pirkimų taisyklės taikomos ne visiems rinkos dalyviams. Todėl įmonės, kurioms tos taisyklės netaikomos, veikdamos tose rinkose paprastai gali daryti konkurencinį spaudimą rinkos dalyviams, kuriems taikomos viešųjų pirkimų taisyklės. Šiame prašyme minimose rinkose tik pareiškėjas yra perkantysis subjektas, kaip apibrėžta Direktyvos 2014/25/ES 4 straipsnio 1 dalyje, ir todėl jam taikomos viešųjų pirkimų taisyklės.

3.3. **Atitinkamos rinkos (-ų) apibrėžtis**

(14) Ankstesniuose sprendimuose ([8]) Komisija laikėsi nuomonės, kad atitinkama rinka yra krovininio geležinkelių transporto rinka, tačiau neatmetė galimybės, kad ji galėtų būti suskirstyta į vidaus krovininio geležinkelių transporto, tarptautinio krovininio geležinkelių transporto, geležinkelių transporto pavieniuose vagonuose ir geležinkelių transporto viso sąstato traukiniuose sektorius. Prašyme pareiškėjas mano, kad atitinkamos produktų rinkos yra šie keturi segmentai. Tačiau pareiškėjas 2020 m. sausio 31 d. pastabose teigia, kad Komisija turėtų įvertinti, ar kitų rūšių transporto, visų pirma kelių transporto, konkurencija turi įtakos atitinkamos rinkos apibrėžčiai.

(15) Savo nuomonėje AVK teigia, kad krovininio geležinkelių transporto paslaugos nėra pakeičiamos kitų rūšių krovininio transporto paslaugomis ir sudaro atskirą atitinkamą rinką. Pagrindinė priežastis yra ta, kad krovininis kelių transportas ir krovininis geležinkelių transportas yra viena kitą papildančios paslaugos. Krovininis geležinkelių transportas yra lankstus, greitesnis ir labiausiai tinka nedideliems ruožams, o krovininis kelių transportas labiausiai tinka stambiems biriems kroviniams vežti, ypač tais atvejais, kai tuo pačiu metu vežami dideli prekių kiekiai.

(16) AVK pažymi, kad vidaus transporto mastas, palyginti su tarptautiniu transportu, yra nedidelis (2014–2018 m.: 2,67–3,99 % šalies viduje pervežtų prekių ir 1,66–2,62 % atliktų darbų). Kadangi klientai vidaus ir tarptautinio krovininio geležinkelių transporto neskiria, AVK nemano, kad šias dvi rinkas reikia atskirti.

(17) Dėl geležinkelių transporto pavieniuose vagonuose AVK savo nuomonės 36 punkte pažymi, kad pareiškėjas yra vienintelė tokią paslaugą teikianti bendrovė ir kad ši paslauga yra daug sudėtingesnė ir brangesnė nei vežimas viso sąstato traukiniais. Pareiškėjo konkurentai daugiausia dėmesio skiria viso sąstato traukiniams, kurie suteikia pelningiausio verslo galimybę. Paslaugos naudotojai, pvz., gamintojai ar logistikos bendrovės, nurodė, kad jų pasirinkimas tarp pavienių vagonų ar viso sąstato traukinių priklauso nuo tokių veiksnių kaip prekių rūšis, kiekis, reikiamas pristatymo laikas ir kaina. AVK daro išvadą, kad vežimo pavieniuose vagonuose ir viso sąstato traukiniais paslaugos naudotojams yra tarpusavyje pakeičiamos ir priklauso tai pačiai rinkai.

(18) Todėl AVK mano, kad atitinkama rinka yra krovininio geležinkelių transporto rinka, neatsižvelgiant į tai, ar ji yra vidaus, ar tarptautinė, ir apima tiek vežimą pavieniuose vagonuose, tiek viso sąstato traukiniais.

(19) 2020 m. sausio 31 d. pateiktoje medžiagoje pareiškėjas teigia patiriantis tarptautinę konkurenciją krovininio geležinkelių transporto paslaugų srityje. Jis nurodo konkursus, kuriuose krovininio kelių transporto vežėjai konkuravo su pareiškėju, tačiau nenurodo susijusių sumų ir to, ar krovininio kelių transporto vežėjai šiuos konkursus laimėjo.

(20) Komisija anksčiau nustatė, kad yra aiškių požymių, kad prekių krovininio geležinkelių transporto rinka yra atskira nuo kitų rūšių transporto rinkų ([9]). Atsižvelgdama į tai ir nepaisydama pareiškėjo pateiktų įrodymų dėl kitų rūšių transporto, pavyzdžiui, kelių transporto, poveikio, Komisija nemato priežasčių nukrypti nuo savo ankstesnės

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

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

praktikos. Komisija anksčiau laikė, kad ne visos transporto rūšys yra tarpusavyje pakeičiamos, ir kad galimybę vienos rūšies transportą pakeisti kita paprastai priklauso nuo kliento geografinės padėties ir vežtinų prekių konkrečių ypatumų ([10]). Todėl Komisija mano, kad atitinkama rinka nėra platesnė už krovininio geležinkelių transporto rinką.

3.4. **Atitinkamos geografinės rinkos apibrėžtis**

(21) Anksčiau Komisija nustatė, kad, atsižvelgiant į skirtingus techninius ir reguliavimo reikalavimus, krovininio geležinkelių transporto paslaugų rinkos yra labiau nacionalinės, tačiau tam tikruose maršrutuose, kurie yra koridoriaus dalis, gali tapti tarptautinėmis ([11]). Tam tikrais konkrečiais atvejais Komisija taip pat nustatė, kad koridoriais grindžiamas požiūris gali geriausiai atspindėti konkurencinę padėtį ([12]).

(22) Dėl geografinės rinkos pareiškėjas mano, kad dėl didelio krovininio geležinkelių transporto liberalizavimo atitinkama geografinė rinka apima visą Sąjungos teritoriją. Pareiškėjas teigia, kad jis taip pat aktyviai dalyvauja kaimyninių ir kitų šalių rinkose. Jis taip pat pažymi, kad Slovėnija yra dviejų krovinių vežimo koridorių (Baltijos–Adrijos ir Vidužemio jūros koridorių) sankirtoje, o trečiasis koridorius statomas. Tai suteikia galimybę įmonei atlikti aktyvų vaidmenį didžiojoje teritorijos, kurią apima šie koridoriai, dalyje.

(23) 2020 m. sausio 31 d. pateiktoje medžiagoje pareiškėjas nurodo prastą Slovėnijos geležinkelių tinklo būklę. Jis taip pat pabrėžia, kad transporto per Slovėniją maršrutas eina per buvusiosios Jugoslavijos šalis, kurios ne visos yra valstybės narės, o lankstas į šiaurę nuo Slovėnijos yra vien valstybėse narėse, o tai reiškia supaprastintas procedūras ir konkurencinį pranašumą.

(24) Savo nuomonės 45 punkte AVK pažymi, kad, nors pareiškėjas išplėtė veiklą Austrijoje ir Kroatijoje, didžioji bendrovės veiklos dalis tebevykdoma Slovėnijoje (97,5 % atliktos veiklos, skaičiuojant grynais tonkilometriais, arba 98 % jos bendrųjų pajamų iš transporto paslaugų). Be to, AVK teigia, kad geležinkelio įmonės paslaugas daugiausia teikia Slovėnijoje per Slovėnijoje registruotas bendroves, kurių traukinių mašinistai yra slovėnai ir traukos riedmenys – slovėniški (jie paprastai pasienyje su kita šalimi pakeičiami). Remdamasi šiais duomenimis AVK daro išvadą, kad geografinė rinka yra nacionalinė.

(25) Komisija mano, kad nėra jokios svarbios informacijos, pagrindžiančios pareiškėjo teiginį, kad atitinkama rinka apima visą Sąjungą arba kad atitinkama geografine rinka turėtų būti laikomos su Baltijos–Adrijos ir Vidužemio jūrų krovinių vežimo geležinkeliais koridoriais susijusios teritorijos. Komisija pažymi, kad techniniai ir reguliavimo reikalavimai valstybėse narėse iš esmės skiriasi. Europos Audito Rūmai specialiojoje ataskaitoje Nr. No.8/2016 „Krovininis geležinkelių transportas Europos Sąjungoje: vis dar netinkamame kelyje“ nustatė, kad rinkos liberalizavimo pažanga valstybėse narėse nevienoda, o bendra Europos geležinkelių erdvė dar toli gražu nesukurta. Europos Audito Rūmų specialiojoje ataskaitoje daroma išvada, kad ES geležinkelių tinklas tebėra atskirų geležinkelių tinklų, kurie nėra visiškai sąveikūs, sistema.

(26) Vertinimo pagal šį sprendimą tikslais ir nedarydama poveikio konkurencijos teisei, Komisija laiko, kad atitinkama geografinė rinka yra nacionalinė – apima Slovėnijos teritoriją.

([10]) Byla COMP/M.5855 DB/Arriva, 144 punktas.

([11]) Krovininių vežimo geležinkeliais koridoriai nustatyti 2010 m. rugsėjo 22 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (ES) Nr. 913/2010 dėl konkurencingo krovinių vežimo Europos geležinkeliais tinklo (OL L 276, 2010 10 20, p. 22). Pagal reglamentą krovinių vežimo koridorius – „visos valstybių narių teritorijoje esančios arba valstybes nares, o prireikus ir Europos trečiąsias šalis siejančios paskirtos geležinkelio linijos, įskaitant geležinkelio kelto linijas, kurios jungia du arba daugiau terminalų pagal pagrindinį maršrutą, bei prireikus maršrutai aplinkkeliais ar juos siejančios atkarpos, įskaitant geležinkelių infrastruktūrą, jos įrangą ir atitinkamas vežimo geležinkeliais paslaugas pagal Direktyvos 2001/14/EB 5 straipsnį“.

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

3.5. **Rinkos analizė**

(27) Kalbant apie vertinimą, ar veiklą tiesiogiai veikia konkurencija, AVK teigimu, šiuo metu Slovėnijoje išduotos šešios krovininio geležinkelių transporto licencijos. Be pareiškėjo, kiti konkurentai visų pirma yra „Rail Cargo Carrier“ (Austrijos geležinkelio grupės ÖBB patronuojamoji įmonė) ir „Adria Transport“ (bendrovės „Luka Koper“ ir Austrijos geležinkelio įmonės GKB patronuojamoji įmonė). Remiantis Slovėnijos reguliavimo institucijos AKOS pateikta informacija, pareiškėjo ir jo pagrindinių konkurentų rinkos dalys tokios:

Geležinkelio įmonė	2014 metai (%)	2015 metai (%)	2016 metai (%)	2017 metai (%)	2018 metai (%)
„SŽ Freight Transport“	90,06	87,90	86,96	86,72	85,21
„Rail Cargo Carrier“	6,16	7,32	8,72	8,31	8,27
„Adria Transport“	3,78	4,78	4,32	4,97	6,52

(28) AVK savo nuomonėje nurodė mananti, kad visoms krovininio geležinkelių transporto įmonėms sąžiningomis, nediskriminacinėmis ir skaidriomis sąlygomis suteikiama prieiga prie viešosios geležinkelių infrastruktūros Slovėnijoje, kad jos galėtų teikti visų rūšių krovininio transporto paslaugas. Šiuo metu krovininio geležinkelių transporto rinkoje paslaugas teikia trys įmonės. Į rinką taip pat žengia keturios naujos įmonės. Įmonės turi vienodas galimybes naudotis traukinių linijomis. Nebūta jokių nepagrįstų problemų, susijusių su licencijų ar saugos sertifikatų gavimu, viešosios geležinkelių infrastruktūros naudojimu ar naudotojo mokesčio nustatymu.

(29) AVK teigia, kad nors pareiškėjo rinkos dalis tebėra didelė, jo du konkurentai palaipsniui didino savąją („Rail Cargo Carrier“ nuo 0 % 2008 m. iki 4,68 % 2009 m. ir 8,27 % 2018 m.; „Adria Transport“ nuo 0 % 2008 m. iki 2,27 % 2009 m. ir 6,52 % 2018 m.). AVK priduria, kad „Rail Cargo Carrier“ ir „Adria Transport“ daugiausia dėmesio skiria prekių vežimui į Koperio uostą ir iš jo, o pareiškėjas apima visą rinką. Ribotą pareiškėjo konkurentų augimą taip pat galima paaiškinti ribotais ištekliais ir darbuotojų įdarbinimo problemomis. Didėti konkurencijai taip pat trukdo Slovėnijos geležinkelių infrastruktūra.

(30) AVK savo nuomonėje daro išvadą, kad *de jure* ir *de facto* neribojamo patekimo į rinką sąlyga įvykdyta ir kad krovininio geležinkelių transporto veikla Slovėnijoje yra tiesiogiai veikiama konkurencijos.

(31) Pareiškėjas pabrėžia, kad rinkos dalys yra tik vienas iš rodiklių analizuojant konkurencinį spaudimą atitinkamoje rinkoje. Reikėtų atsižvelgti ir į kitus kriterijus, tokius kaip atitinkamos rinkos struktūra, faktinė ar potenciali įmonių, įsikūrusių Sąjungoje arba už jos ribų, konkurencija, atitinkamų įmonių padėtis rinkoje, taip pat jų ekonominė ir finansinė galia.

(32) Komisija pripažįsta, kad laikoma, jog patekimas į Slovėnijos krovininio geležinkelių transporto rinką nėra ribojamas, nes Slovėnija įgyvendina ir taiko atitinkamas Direktyvos 2012/34/ES nuostatas, kaip numatyta Direktyvos 2014/25/ES 34 straipsnio 3 dalyje.

(33) Analizuojant tiesioginį konkurencijos poveikį, rinkos dalis yra svarbus elementas. Tai, kad praėjus 12 metų nuo rinkos liberalizavimo pareiškėjas 2018 m. vis dar užėmė 85,21 % rinkos ir kad nuo 2014 m. ši dalis mažėjo lėtai, rodo, kad pareiškėjo padėtis rinkoje yra itin stipri. Remiantis AVK pozicija, galima tikėtis, kad pareiškėjo rinkos dalis ir toliau mažės, nes klientai paprastai renkasi įmones, veikiančias keliose šalyse.

(34) Remiantis Komisijos šeštąja geležinkelių transporto rinkos plėtros stebėsenos ataskaita ([13]), pareiškėjo užimama rinkos dalis buvo antra pagal dydį iš visų rinkoje įsitvirtinusių įmonių valstybėse narėse, kuriose 2016 m. veikė konkurencija. 2016–2018 m. konkurentų rinkos dalis padidėjo tik nuo 13,04 % iki 14,79 %, todėl konkurencinė padėtis Slovėnijos krovininio geležinkelių transporto rinkoje iš esmės nepakito.

(35) Be to, Komisija pažymi, kad nors pastaraisiais metais pareiškėjo rinkos dalis sumažėjo, dėl padidėjusios bendros rinkos apimties pareiškėjas pervežė daugiau krovinių.

(36) NET jei būtų pasirinkta kita geografinės rinkos apibrėžtis, grindžiama maršrutais Slovėnijos teritorijoje ([14]), pareiškėjas vis tiek užimtų labai didelę rinkos dalį. Paprašytas nurodyti savo rinkos dalis pagal maršrutus, pareiškėjas 2019 m. gruodžio 16 d. rašte nurodė savo rinkos dalį skirtinguose Slovėnijos geležinkelių sienos perėjimo punktuose. Per pirmuosius dešimt 2019 m. mėnesių ši dalis svyravo nuo […] proc. (Sežanos sienos perėjimo punkte) iki […] proc. (Nova Goricos sienos perėjimo punkte).

(37) Pareiškėjas ir Slovėnijos konkurencijos apsaugos agentūra AVK mano, kad, atsižvelgiant į tai, jog pareiškėjo rinkos dalis ateityje mažės, tai yra dar vienas elementas, į kurį reikia atsižvelgti vertinant rinkos konkurencingumą. Tačiau Komisija savo vertinimą turi pagrįsti esama padėtimi rinkoje, o ne rinkos sąlygų raidos ateinančiais metais prognozėmis. Todėl Komisija mano, kad tiesioginio konkurencijos poveikio Slovėnijos krovininio geležinkelių transporto rinkai sąlyga neįvykdyta.

(38) Šiame sprendime, nedarant poveikio konkurencijos teisės aktams, turėtų būti nustatyta, kad Direktyva 2014/25/ES turėtų būti toliau taikoma sutartims, kuriomis siekiama sudaryti sąlygas vykdyti veiklą Slovėnijoje.

4. **IŠVADA**

(39) Šis sprendimas pagrįstas teisine ir faktine padėtimi nuo 2019 m. rugsėjo mėn. iki 2020 m. vasario mėn., kaip matyti iš pareiškėjo ir AVK pateiktos ir viešai prieinamos informacijos.

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1 straipsnis

Direktyva 2014/25/ES toliau taikoma perkančiųjų subjektų skiriamoms sutartims, kurių paskirtis – suteikti galimybę Slovėnijos teritorijoje teikti krovininio geležinkelių transporto paslaugas.

2 straipsnis

Šis sprendimas skirtas Slovėnijos Respublikai.

Priimta Briuselyje 2020 m. liepos 13 d.

Komisijos vardu
Thierry BRETON
Komisijos narys

([13]) 2019 m. vasario 6 d. ataskaita, COM(2019) 51 *final*.
([14]) Šiame sprendime maršrutai laikomi lygiaverčiais sienos perėjimo punktams.