BESLUITEN

UITVOERINGSBESLUIT (EU) 2020/1025 VAN DE COMMISSIE

van 13 juli 2020

betreffende de toepasselijkheid van artikel 34 van Richtlijn 2014/25/EU van het Europees Parlement en de Raad op het goederenvervoer per spoor in Slovenië

(Kennisgeving geschied onder nummer C(2020) 4540)

(Slechts de tekst in de Sloveense taal is authentiek)

(Voor de EER relevante tekst)

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Richtlijn 2014/25/EU van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2014 betreffende het plaatsen van opdrachten in de sectoren water- en energievoorziening, vervoer en postdiensten en houdende intrekking van Richtlijn 2004/17/EG ([1]), en met name artikel 35, lid 3,

Na raadpleging van het Raadgevend Comité inzake overheidsopdrachten,

Overwegende hetgeen volgt:

1. FEITEN

(1) Op 19 september 2019 heeft Slovenske železnice — Freight Transport d.o.o. ("de verzoekster") per brief bij de Commissie een verzoek ingediend op grond van artikel 35, lid 1, van Richtlijn 2014/25/EU ("het verzoek"). Het verzoek voldoet aan artikel 1, lid 1, van Uitvoeringsbesluit (EU) 2016/1804 van de Commissie ([2]).

(2) Het verzoek heeft betrekking op goederenvervoersdiensten per spoor als bedoeld in artikel 11 van Richtlijn 2014/25/EU, die door verzoekster op het grondgebied van Slovenië worden verricht. In het verzoek worden deze diensten als volgt omschreven: hoofdzakelijk het exploiteren door verzoekster van goederenvervoersdiensten per spoor in de lidstaten (op het grondgebied van Slovenië) en internationaal goederenvervoer per spoor.

(3) Het verzoek ging vergezeld van een op 12 juni 2019 vastgesteld gemotiveerd standpunt van het Sloveens agentschap voor de bescherming van de mededinging ("AVK"), dat voor de betrokken activiteiten bevoegd is. Het AVK is een onafhankelijke nationale instantie. Het heeft de voorwaarden voor de toepasselijkheid van artikel 34, lid 1, van Richtlijn 2014/25/EU op de betrokken activiteiten grondig geanalyseerd, in overeenstemming met artikel 34, leden 2 en 3, van die richtlijn.

(4) Het standpunt van het AVK was gebaseerd op informatie die het had verzameld door de vergunde exploitanten die goederen per spoor vervoeren en klanten (ondernemingen die dergelijke diensten betrekken, grote fabrikanten en logistieke ondernemingen) informatieverzoeken en vragenlijsten toe te sturen. Het AVK had eveneens de Sloveense regelgevende instantie — het agentschap voor communicatienetwerken en -diensten van Slovenië ("AKOS") — en het openbaar agentschap voor het spoorwegvervoer om informatie verzocht.

(5) Overeenkomstig bijlage IV, punt 1, onder a), bij Richtlijn 2014/25/EU worden de in artikel 35 van die richtlijn bedoelde uitvoeringshandelingen binnen 90 werkdagen vastgesteld indien op grond van artikel 34, lid 3, eerste alinea, van die richtlijn vrije toegang tot een bepaalde markt wordt verondersteld. Overeenkomstig bijlage IV, punt 1, derde alinea, bij Richtlijn 2014/25/EU begint de termijn voor vaststelling van de uitvoeringshandelingen te lopen op de eerste werkdag volgend op de datum waarop de Commissie het in artikel 35, lid 1, van die richtlijn

([1]) PB L 94 van 28.3.2014, blz. 243.

([2]) Uitvoeringsbesluit (EU) 2016/1804 van de Commissie van 10 oktober 2016 betreffende de nadere regels voor de toepassing van de artikelen 34 en 35 van Richtlijn 2014/25/EU van het Europees Parlement en de Raad betreffende het plaatsen van opdrachten in de sectoren water- en energievoorziening, vervoer en postdiensten (PB L 275 van 12.10.2016, blz. 39).

bedoelde verzoek ontvangt of, indien de met het verzoek te verstrekken informatie onvolledig is, op de werkdag volgend op de ontvangst van de volledige informatie. Op 6 december 2019 verzocht de Commissie verzoekster om aanvullende informatie. Verzoekster antwoordde op 17 december 2019. Op 16 december 2019 verzocht de Commissie de Sloveense autoriteiten om aanvullende informatie. De Sloveense autoriteiten antwoordden op 25 mei 2020. Op 31 januari 2020 en 18 maart 2020 diende verzoekster aanvullende opmerkingen in.

2. **RECHTSKADER**

(6) Richtlijn 2014/25/EU is van toepassing op de gunning van opdrachten voor de uitoefening van met vervoersdiensten in de zin van Richtlijn 2014/25/EU verband houdende activiteiten, tenzij de activiteit op grond van artikel 34 van die richtlijn is vrijgesteld.

(7) Overeenkomstig Richtlijn 2014/25/EU horen opdrachten voor activiteiten waarop de richtlijn van toepassing is, niet onder die richtlijn te vallen wanneer de activiteit in de lidstaat waarin zij wordt uitgeoefend rechtstreeks blootstaat aan concurrentie op marktgebieden waarvoor de toegang niet beperkt is. De rechtstreekse blootstelling aan concurrentie wordt getoetst aan de hand van objectieve criteria, die betrekking kunnen hebben op de kenmerken van de desbetreffende producten of diensten, het voorhanden zijn van alternatieve producten of diensten die aan de vraag- of aanbodzijde substitueerbaar zijn, de prijzen en de werkelijke of potentiële aanwezigheid van meer dan één leverancier van deze producten of meer dan één aanbieder van deze diensten.

3. **BEOORDELING**

3.1. **Niet-beperkte toegang tot de markt**

(8) De toegang tot een markt wordt geacht niet beperkt te zijn indien de betrokken lidstaat de desbetreffende wetgeving van de Unie tot openstelling van een bepaalde (deel)sector voor concurrentie ten uitvoer heeft gelegd en heeft toegepast. Deze wetgeving is vermeld in bijlage III bij Richtlijn 2014/25/EU; voor goederenvervoer per spoor gaat het om het Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad ([3]).

(9) Zoals door het AVK in zijn standpunt bevestigd, en op basis van de informatie waarover de Commissie beschikt, heeft Slovenië Richtlijn 2012/34/EU in nationaal recht omgezet door middel van een wet tot wijziging van de wet op het spoorvervoer ([4]) en een besluit inzake de toewijzing van treinpaden, infrastructuurheffingen en de prestatieregeling in de openbare spoorweginfrastructuur ([5]). Bijgevolg wordt de toegang tot de relevante markt overeenkomstig artikel 34, lid 3, van Richtlijn 2014/25/EU geacht niet beperkt te zijn.

3.2. **Rechtstreekse blootstelling aan concurrentie**

(10) De rechtstreekse blootstelling aan concurrentie moet worden beoordeeld aan de hand van diverse indicatoren, waarbij geen van deze indicatoren op zichzelf doorslaggevend is. Wat de markten betreft waarop dit besluit betrekking heeft, is het marktaandeel van de voornaamste spelers op een bepaalde markt een van de te hanteren criteria. Aangezien er voor de onderscheiden activiteiten waarop het verzoek betrekking heeft uiteenlopende omstandigheden gelden, moet bij het onderzoek naar de concurrentiesituatie met die uiteenlopende situaties op de relevante markten rekening worden gehouden.

(11) Dit besluit laat de toepassing van de mededingingsregels en andere gebieden van het recht van de Unie onverlet. Met name zijn de criteria en methoden die worden gebruikt om rechtstreekse blootstelling aan concurrentie te beoordelen overeenkomstig artikel 34 van Richtlijn 2014/25/EU niet noodzakelijk identiek aan die welke worden gebruikt om een beoordeling te verrichten volgens artikel 101 of artikel 102 van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie of Verordening (EG) nr. 139/2004 van de Raad ([6]), zoals het Gerecht heeft bevestigd ([7]).

([3]) Richtlijn 2012/34/EU van het Europees Parlement en de Raad van 21 november 2012 tot instelling van één Europese spoorwegruimte (PB L 343 van 14.12.2012, blz. 32).

([4]) Nationale omzettingswetgeving: UL RS N° 84/2015 van 6 november 2015. De wet op het spoorvervoer is nogmaals gewijzigd in 2018 (UL RS N° 99/15 — officiële geconsolideerde tekst, N° 30/18).

([5]) UL RS N° 44/2016 van 24 juni 2016. Het besluit tot wijziging van het besluit inzake de toewijzing van treinpaden, infrastructuurheffingen en de prestatieregeling in de openbare spoorweginfrastructuur werd goedgekeurd in 2019 (UL RS N° 16/2019 van 15 maart 2019).

([6]) Verordening (EG) nr. 139/2004 van de Raad van 20 januari 2004 betreffende de controle op concentraties van ondernemingen (de EG-concentratieverordening) (PB L 24 van 29.1.2004, blz. 1).

([7]) Arrest van het Gerecht van 27 april 2016, Österreichische Post/Commissie, T-463/14, ECLI:EU:T:2016:243, punt 28.

(12) Het doel van dit besluit is vast te stellen of de activiteiten waarop het verzoek betrekking heeft, op markten waarvoor de toegang niet beperkt is in de zin van artikel 34 van Richtlijn 2014/25/EU aan een mate van concurrentie blootstaan die ervoor zal zorgen dat, ook zonder de discipline die door de toepassing van de in Richtlijn 2014/25/EU vastgelegde nadere regels voor het plaatsen van opdrachten wordt opgelegd, de plaatsing van opdrachten voor de uitoefening van de activiteiten waarop het verzoek betrekking heeft op een transparante, niet-discriminerende wijze zal plaatsvinden op basis van criteria die afnemers in staat stellen uit te maken welke in het algemeen de economisch voordeligste oplossing is.

(13) In dit verband is het belangrijk te vermelden dat niet alle marktspelers op de betrokken markten aan de regels voor het plaatsen van overheidsopdrachten onderworpen zijn. Derhalve zouden de ondernemingen die niet aan die regels onderworpen zijn — wanneer zij actief zijn op die markten — normaliter concurrentiedruk kunnen uitoefenen op de marktspelers die wel aan die regels onderworpen zijn. Op de markten waarop het verzoek betrekking heeft, is alleen verzoekster een aanbestedende instantie in de zin van artikel 4, lid 1, van Richtlijn 2014/25/EU en derhalve aan de regels voor het plaatsen van overheidsopdrachten onderworpen.

3.3. **Afbakening van de relevante markt(en)**

(14) De Commissie had in eerdere besluiten ([8]) de markt voor spoorgoederenvervoer als de relevante markt aangemerkt, maar had niet uitgesloten dat die kon worden opgedeeld in binnenlands spoorgoederenvervoer, internationaal spoorgoederenvervoer, spoorvervoer in losse wagons en spoorvervoer in een volledige trein (ook wel bloktrein genoemd). In het verzoek stelt verzoekster zich op het standpunt dat het bij de relevante productmarkten om die vier segmenten gaat. In haar opmerkingen van 31 januari 2020 voert verzoekster echter aan dat de Commissie moet nagaan of de concurrentie van andere vervoerswijzen, met name het wegvervoer, van invloed is op de afbakening van de relevante markt.

(15) In zijn standpunt betoogt het AVK dat goederenvervoersdiensten per spoor niet uitwisselbaar zijn met andere goederenvervoersdiensten en een afzonderlijke relevante markt vormen. De voornaamste reden hiervoor is dat het goederenvervoer over de weg en het goederenvervoer per spoor complementaire diensten zijn. Het goederenvervoer over de weg is flexibel, sneller en het meest geschikt voor kleine afstanden, terwijl het goederenvervoer per spoor het meest geschikt is voor grote bulkzendingen, met name wanneer grote hoeveelheden goederen tegelijkertijd worden vervoerd.

(16) Volgens het AVK is het aandeel binnenlands vervoer verwaarloosbaar in vergelijking met het aandeel internationaal vervoer (tussen 2,67 % en 3,99 % van de vervoerde goederen en tussen 1,66 % en 2,62 % van de verrichte werkzaamheden in de periode 2014-2018). Aangezien klanten geen onderscheid maken tussen binnenlands en internationaal goederenvervoer per spoor, hoeven de twee markten naar de mening van het AVK niet te worden gescheiden.

(17) Met betrekking tot het spoorvervoer in losse wagons merkt het AVK in punt 36 van zijn standpunt op dat verzoekster de enige onderneming is die deze dienst aanbiedt, die aanzienlijk complexer en duurder is dan volledige treinen. De concurrenten van verzoekster richten zich vooral op bloktreinen, potentieel de meest lucratieve business. Gebruikers van de dienst, zoals fabrikanten of logistieke bedrijven, gaven aan dat hun keuze tussen losse wagons en volledige treinen afhankelijk was van bijvoorbeeld het soort goederen, de hoeveelheid, de gewenste levertijd en de prijs. Het AVK concludeert dat vervoersdiensten per losse wagon en vervoersdiensten per bloktrein voor de gebruikers onderling uitwisselbaar zijn en tot dezelfde markt behoren.

(18) Bijgevolg is het AVK van mening dat de markt voor spoorgoederenvervoer de relevante markt is, of het nu om binnenlands dan wel internationaal vervoer gaat en of dit vervoer nu per losse wagons of per bloktreinen plaatsvindt.

(19) In haar opmerkingen van 31 januari 2020 voert verzoekster aan dat zij blootstaat aan internationale concurrentie op het gebied van goederenvervoersdiensten per spoor. Zij maakt melding van een reeks aanbestedingen waarbij wegvrachtvervoerders met haar concurreerden, maar geeft niet aan om welke bedragen het ging en of de wegvervoerders deze opdrachten inderdaad hebben binnengehaald.

(20) De Commissie heeft eerder vastgesteld dat er sterke aanwijzingen zijn voor een markt voor het goederenvervoer per spoor, die zich onderscheidt van andere vervoerswijzen ([9]). Tegen deze achtergrond ziet de Commissie, ondanks het door verzoekster aangedragen bewijsmateriaal met betrekking tot het effect van alternatieve vervoerswijzen, zoals het wegvervoer, geen reden om van haar eerdere praktijk af te stappen. Zij heeft eerder vastgesteld dat niet alle

([8]) Zaak COMP/M.4746 — Deutsche Bahn/English Welsh & Scottish Railway Holdings (EWS); zaak COMP/M.5096 — RCA/MÁV Cargo; zaak COMP/M.5855 — DB/Arriva.

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

wijzen van vervoer onderling vervangbaar zijn en dat die doorgaans afhangen van de plaats van vestiging van de klant en de specifieke kenmerken van de te vervoeren goederen ([10]). De Commissie is derhalve van oordeel dat de relevante markt zich niet verder uitstrekt dan die van het goederenvervoer per spoor.

3.4. **Afbakening van de relevante geografische markt**

(21) In haar eerdere praktijk stelde de Commissie vast dat, gezien de verschillende technische en regelgevingsvoorschriften, de markten voor goederenvervoersdiensten per spoor veeleer nationaal van omvang zijn, maar op bepaalde trajecten, die deel uitmaken van een corridor, een internationaal bereik kunnen krijgen ([11]). In bepaalde specifieke situaties stelde zij ook vast dat een op corridors gebaseerde benadering de concurrentiesituatie het best tot uitdrukking kan brengen ([12]).

(22) Wat de geografische markt betreft, stelt verzoekster zich op het standpunt dat, gezien de hoge mate van liberalisering van het goederenvervoer per spoor, de relevante geografische markt het gehele grondgebied van de Unie omvat. Zij stelt ook actief betrokken te zijn bij de markten van de buurlanden en andere landen. Zij merkt tevens op dat Slovenië is gelegen op het snijvlak van twee corridors voor goederenvervoer per spoor (de Baltisch-Adriatische corridor en de Middellandse Zeecorridor, terwijl een derde corridor in aanleg is). Hierdoor kan de onderneming een actieve rol spelen in het grootste deel van het gebied dat door deze corridors wordt bestreken.

(23) In haar opmerkingen van 31 januari 2020 wijst verzoekster op de slechte staat waarin het Sloveense spoorwegnet verkeert. Zij onderstreept tevens dat de vervoersroute via Slovenië door landen van het voormalige Joegoslavië loopt, die niet allemaal lidstaten zijn, terwijl de omwegroute ten noorden van Slovenië volledig door lidstaten loopt, wat vereenvoudigde procedures en dus een concurrentievoordeel betekent.

(24) In punt 45 van zijn standpunt merkt het AVK op dat verzoekster weliswaar haar aanwezigheid in Oostenrijk en Kroatië heeft versterkt, maar haar activiteiten nog steeds grotendeels in Slovenië uitoefent (97,5 % van de werkzaamheden in netto-ton-kilometer of 98 % van haar bruto-inkomsten uit vervoersdiensten). Bovendien voert het AVK aan dat spoorwegdiensten binnen Slovenië hoofdzakelijk worden aangeboden via in Slovenië geregistreerde ondernemingen en met Sloveense machinisten en locomotieven (die doorgaans aan de grens met een ander land wisselen). Op basis hiervan is het AVK van mening dat de geografische markt overeenkomt met de nationale markt.

(25) Volgens de Commissie ontbreekt een deugdelijke onderbouwing voor verzoeksters argument dat de relevante markt de hele Unie bestrijkt dan wel dat de gebieden die verbonden zijn met de Baltisch-Adriatische corridor en de Middellandse Zeecorridor voor goederenvervoer per spoor als een relevante geografische markt moeten worden beschouwd. Zij merkt op dat de technische en regelgevingsvoorschriften sterk verschillen van lidstaat tot lidstaat. De Europese Rekenkamer heeft in haar speciaal verslag nr. 8/2016, "Goederenvervoer per trein in de EU: nog steeds niet op het juiste spoor", vastgesteld dat de liberalisering van de markt heeft geleid tot een ongelijke vooruitgang in de lidstaten en dat één Europese spoorwegruimte nog lang niet is bereikt. Zij komt in haar speciaal verslag tot de conclusie dat het EU-spoorwegnet nog altijd bestaat uit een stelsel van afzonderlijke spoorwegnetwerken die niet volledig interoperabel zijn.

(26) Met het oog op de beoordeling in het kader van dit besluit en onverminderd het mededingingsrecht merkt de Commissie als de relevante geografische markt de nationale markt aan, die het grondgebied van Slovenië bestrijkt.

([10]) Zaak COMP/M.5855 — DB/Arriva, punt 144.

([11]) Corridors voor het goederenvervoer per spoor zijn vastgesteld bij Verordening (EU) nr. 913/2010 van het Europees Parlement en de Raad van 22 september 2010 inzake het Europese spoorwegnet voor concurrerend goederenvervoer (PB L 276 van 20.10.2010, blz. 22). Volgens de verordening wordt daaronder verstaan "het geheel van aangewezen spoorlijnen, met inbegrip van spoorponten, op het grondgebied van of tussen lidstaten en, in voorkomend geval, in Europese derde landen, die twee of meer terminals langs een hoofdtraject van de goederencorridor verbinden en, in voorkomend geval, alternatieve trajecten en segmenten die deze met elkaar verbinden, met inbegrip van de spoorweginfrastructuur, de uitrusting daarvan en relevante spoordiensten overeenkomstig artikel 5 van Richtlijn 2001/14/EG".

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

3.5. **Marktanalyse**

(27) Met betrekking tot de beoordeling van de vraag of de activiteit rechtstreeks aan concurrentie blootstaat, voert het AVK aan dat momenteel zes vergunningen zijn afgegeven voor het goederenvervoer per spoor in Slovenië. Naast verzoekster beschikken onder meer Rail Cargo Carrier (dochteronderneming van de Oostenrijkse spoorwegen ÖBB) en Adria Transport (dochteronderneming van Luka Koper en de Oostenrijkse spoorwegmaatschappij GKB) over een vergunning. Volgens de beschikbare informatie van de Sloveense regelgevende instantie AKOS was het marktaandeel van verzoekster en haar voornaamste concurrenten op de markt als volgt:

Spoorwegmaatschappij	Jaar 2014 (%)	Jaar 2015 (%)	Jaar 2016 (%)	Jaar 2017 (%)	Jaar 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) Blijkens zijn standpunt is het AVK van oordeel dat alle ondernemingen voor goederenvervoer per spoor onder eerlijke, niet-discriminerende en transparante voorwaarden toegang wordt verleend tot de openbare spoorweginfrastructuur in Slovenië met het oog op het aanbieden van alle soorten goederenvervoersdiensten. Momenteel bieden drie ondernemingen diensten aan op de markt voor het goederenvervoer per spoor en zijn er vier nieuwe ondernemingen die de markt betreden. De ondernemingen hebben eerlijke toegang tot de spoorwegtrajecten. Het ziet er niet naar uit dat zich onnodige problemen hebben voorgedaan bij het verkrijgen van vergunningen of veiligheidscertificaten, bij het gebruik van de openbare spoorweginfrastructuur of bij het vaststellen van de gebruikersheffing.

(29) Volgens het AVK blijft het marktaandeel van verzoekster weliswaar groot, maar hebben haar twee concurrenten hun marktaandeel geleidelijk vergroot (van 0 % in 2008 tot 4,68 % in 2009 en 8,27 % in 2018 voor Rail Cargo Carrier, en van 0 % in 2008 tot 2,27 % in 2009 en 6,52 % in 2018 voor Adria Transport). Het AVK voegt hieraan toe dat Rail Cargo Carrier en Adria Transport zich richten op het vervoer van goederen van en naar de haven van Koper, terwijl verzoekster de gehele markt afdekt. De beperkte groei van het marktaandeel van de concurrenten van verzoekster kan ook worden toegeschreven aan bescheiden middelen en problemen bij het aannemen van personeel. De spoorweginfrastructuur van Slovenië belemmert eveneens de ontwikkeling van de concurrentie.

(30) Het AVK concludeert in zijn standpunt dat aan de voorwaarde van onbeperkte toegang tot de markt de jure en de facto is voldaan, en dat de activiteit van het goederenvervoer per spoor in Slovenië rechtstreeks aan concurrentie blootstaat.

(31) Verzoekster beklemtoont dat marktaandelen slechts één indicator zijn bij de analyse van de concurrentiedruk op de relevante markt. Er moet ook rekening worden gehouden met andere criteria, zoals de structuur van de betrokken markt, de bestaande of potentiële concurrentie van binnen of buiten de Unie gevestigde ondernemingen, de marktpositie van de betrokken ondernemingen en hun economische en financiële macht.

(32) De Commissie erkent dat de toegang tot de Sloveense markt voor goederenvervoer per spoor overeenkomstig artikel 34, lid 3, van Richtlijn 2014/25/EU wordt geacht niet beperkt te zijn, aangezien Slovenië de relevante bepalingen van Richtlijn 2012/34/EU ten uitvoer heeft gelegd en heeft toegepast.

(33) Bij de analyse van de rechtstreekse blootstelling aan concurrentie speelt het marktaandeel een belangrijk rol. Het feit dat verzoekster in 2018, meer dan twaalf jaar na de liberalisering van de markt, nog steeds een marktaandeel van 85,21 % heeft en dit sinds 2014 licht achteruitgaat, laat zien dat verzoeksters positie op de markt zeer sterk is. Volgens het standpunt van het AVK valt te verwachten dat verzoekster verder marktaandeel zal verliezen, aangezien klanten geneigd zijn ondernemingen te kiezen die in verschillende landen actief zijn.

(34) Volgens het zesde verslag van de Commissie over de monitoring van de spoorwegmarkt ([13]) had verzoekster in 2016 het op een na grootste marktaandeel van alle traditionele exploitanten in de lidstaten waar sprake was van concurrentie. In de periode 2016-2018 is het marktaandeel van de concurrenten slechts gestegen van 13,04 % tot 14,79 %, zodat de concurrentiesituatie op de Sloveense markt voor goederenvervoer per spoor grotendeels ongewijzigd is gebleven.

(35) Bovendien merkt de Commissie op dat verzoeksters marktaandeel de afgelopen jaren weliswaar is gedaald, maar zij meer goederen heeft vervoerd, gezien de toename van het totale marktvolume.

(36) Zelfs als de alternatieve definitie van de geografische markt, per traject over het grondgebied van Slovenië ([14]), werd gehanteerd, zou verzoeksters marktaandeel nog steeds zeer groot zijn. In haar brief van 16 december 2019 heeft verzoekster in antwoord op het verzoek om informatie over haar marktaandeel per traject, aangegeven wat haar marktaandeel voor de verschillende Sloveense spoorweggrensovergangen is. Voor de eerste tien maanden van 2019 varieert dit aandeel van […] % (grensovergang Sežana meja) tot […] % (Nova Gorica meja).

(37) Verzoekster en de Sloveense nationale mededingingsautoriteit AVK zijn van mening dat verzoeksters marktaandeel in de toekomst zal afnemen, zodat ook hiermee rekening moet worden gehouden bij het beoordelen van de concurrentiesituatie op de markt. De Commissie moet haar beoordeling echter baseren op de bestaande marktsituatie en niet op prognoses inzake de ontwikkeling van de marktsituatie voor de komende jaren. Bijgevolg is de Commissie van oordeel dat niet is voldaan aan de voorwaarde dat de Sloveense markt voor goederenvervoer per spoor rechtstreeks aan concurrentie blootstaat.

(38) Voor de toepassing van dit besluit en onverminderd het mededingingsrecht moet worden vastgesteld dat Richtlijn 2014/25/EU van toepassing moet blijven op opdrachten voor deze activiteit in Slovenië.

4. **CONCLUSIE**

(39) Dit besluit is gebaseerd op de juridische en feitelijke situatie in de periode september 2019 tot en met februari 2020 zoals deze blijkt uit de door verzoekster en het AVK verstrekte informatie en uit de openbaar beschikbare informatie,

HEEFT HET VOLGENDE BESLUIT VASTGESTELD:

Artikel 1

Richtlijn 2014/25/EU blijft van toepassing op opdrachten die door aanbestedende instanties worden geplaatst voor het verrichten van goederenvervoersdiensten per spoor op het grondgebied van Slovenië.

Artikel 2

Dit besluit is gericht tot de Republiek Slovenië.

Gedaan te Brussel, 13 juli 2020.

Voor de Commissie
Thierry BRETON
Lid van de Commissie

([13]) COM(2019) 51 final van 6 februari 2019.
([14]) Voor de toepassing van dit besluit worden trajecten beschouwd als gelijkwaardig aan grensovergangen.