DECISÕES

DECISÃO DE EXECUÇÃO (UE) 2020/1025 DA COMISSÃO

de 13 de julho de 2020

relativa à aplicabilidade do artigo 34.º da Diretiva 2014/25/UE do Parlamento Europeu e do Conselho ao transporte ferroviário de mercadorias na Eslovénia

[notificada com o número C(2020) 4540]

(Apenas faz fé o texto na língua eslovena)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

A COMISSÃO EUROPEIA,

Tendo em conta o Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia,

Tendo em conta a Diretiva 2014/25/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 26 de fevereiro de 2014, relativa aos contratos públicos celebrados pelas entidades que operam nos setores da água, da energia, dos transportes e dos serviços postais e que revoga a Diretiva 2004/17/CE ([1]), nomeadamente o artigo 35.º, n.º 3,

Após consulta do Comité Consultivo dos Contratos Públicos,

Considerando o seguinte:

1. FACTOS

(1) Em 19 de setembro de 2019, a Slovenske železnice — Freight Transport d.o.o. («requerente») apresentou um pedido à Comissão por carta, ao abrigo do artigo 35.º, n.º 1, da Diretiva 2014/25/UE («pedido»). O pedido está em conformidade com o artigo 1.º, n.º 1, da Decisão de Execução (UE) 2016/1804 da Comissão ([2]).

(2) O pedido diz respeito aos serviços de transporte ferroviário de mercadorias, como referido no artigo 11.º da Diretiva 2014/25/UE, fornecidos pelo requerente no território esloveno. Os serviços em causa são descritos no pedido do seguinte modo: o requerente realiza principalmente serviços de transporte ferroviário de mercadorias nos Estados-Membros (no território esloveno) e operações internacionais de transporte ferroviário de mercadorias.

(3) O pedido foi apresentado juntamente com uma posição motivada e fundamentada, adotada em 12 de junho de 2019 pela Agência Eslovena para a Proteção da Concorrência («AVK»), que é competente em relação às atividades em causa. A AVK é uma autoridade nacional independente que analisou atentamente as condições de aplicabilidade do artigo 34.º, n.º 1, da Diretiva 2014/25/UE às atividades em causa, em conformidade com o artigo 34.º, n.ºs 2 e 3, da referida diretiva.

(4) A posição da AVK baseou-se nas informações recolhidas através dos pedidos de informação e questionários enviados aos operadores licenciados de transporte ferroviário de mercadorias e respetivos clientes (empresas que adquirem os serviços, grandes fabricantes e empresas de logística). A AVK solicitou igualmente informações à entidade reguladora eslovena — a Agência para as Redes e Serviços de Comunicação da Eslovénia («AKOS») — e à Agência Pública para o Transporte Ferroviário.

(5) Nos termos do anexo IV, ponto 1, alínea a), da Diretiva 2014/25/UE, os atos de execução a que se refere o seu artigo 35.º devem ser adotados no prazo de 90 dias úteis quando o livre acesso a um determinado mercado decorra do artigo 34.º, n.º 3, primeiro parágrafo, da diretiva. Em conformidade com o anexo IV, ponto 1, terceiro parágrafo, da Diretiva 2014/25/UE, o prazo para a adoção dos atos de execução começa a correr no primeiro dia útil seguinte à data de receção do pedido referido no seu artigo 35.º, n.º 1, pela Comissão, ou, caso as informações a fornecer

([1]) JO L 94 de 28.3.2014, p. 243.

([2]) Decisão de Execução (UE) 2016/1804 da Comissão, de 10 de outubro de 2016, sobre as normas de execução do disposto nos artigos 34.º e 35.º da Diretiva 2014/25/UE do Parlamento Europeu e do Conselho relativa à coordenação dos processos de adjudicação de contratos nos setores da água, da energia, dos transportes e dos serviços postais (JO L 275 de 12.10.2016, p. 39).

juntamente com o pedido estejam incompletas, no dia útil seguinte ao da receção da informação completa. Em 6 de dezembro de 2019, a Comissão solicitou informações adicionais ao requerente, o qual respondeu em 17 de dezembro de 2019. Em 16 de dezembro de 2019, a Comissão solicitou informações adicionais às autoridades eslovenas, as quais responderam a 25 de maio de 2020. O requerente apresentou observações adicionais em 31 de janeiro de 2020 e 18 de março de 2020.

2. **QUADRO JURÍDICO**

(6) A Diretiva 2014/25/UE é aplicável à adjudicação de contratos para o exercício de atividades relacionadas com os serviços de transporte, na aceção da Diretiva 2014/25/UE, a menos que essas atividades estejam isentas nos termos do artigo 34.º da mesma diretiva.

(7) Nos termos da Diretiva 2014/25/UE, os contratos destinados a permitir a realização de uma das atividades a que esta diretiva se aplica não estão abrangidos pela mesma se, no Estado-Membro em que é exercida, a atividade estiver diretamente exposta à concorrência em mercados de acesso não limitado. A exposição direta à concorrência é avaliada com base em critérios objetivos, que podem incluir as características dos produtos ou serviços em causa, a existência de produtos ou serviços alternativos considerados substituíveis do lado da oferta ou da procura, os preços e a presença, real ou potencial, de mais do que um fornecedor dos produtos ou prestador dos serviços em questão.

3. **AVALIAÇÃO**

3.1. **Acesso não limitado ao mercado**

(8) O acesso a um mercado é considerado não limitado se o Estado-Membro em causa tiver transposto e aplicar a legislação pertinente da União, abrindo à concorrência um determinado setor ou parte dele. A lista dessa legislação figura no anexo III da Diretiva 2014/25/UE, que inclui, no que se refere ao transporte ferroviário de mercadorias, a Diretiva 2012/34/CE do Parlamento Europeu e do Conselho ([3]).

(9) Tal como confirmado pela AVK na sua posição, e com base nas informações de que a Comissão dispõe, a Eslovénia transpôs a Diretiva 2012/34/UE para o direito nacional mediante uma lei que altera a Lei do Transporte Ferroviário ([4]) e um decreto relativo à atribuição de canais horários, às taxas de utilização da infraestrutura e ao regime de desempenho na infraestrutura ferroviária pública ([5]). Por conseguinte, o acesso ao mercado relevante é considerado sem restrições nos termos do artigo 34.º, n.º 3, da Diretiva 2014/25/UE.

3.2. **Exposição direta à concorrência**

(10) A exposição direta à concorrência deve ser avaliada com base em vários indicadores, não sendo nenhum deles, *per se*, decisivo. No caso dos mercados abrangidos pela presente decisão, um critério a considerar é a quota de mercado dos principais operadores num determinado mercado. Atendendo que as condições variam consoante as diferentes atividades visadas pelo pedido, a análise da situação concorrencial deve ter em conta as diferentes situações nos mercados relevantes.

(11) A presente decisão não prejudica a aplicação das regras relativas à concorrência e a outros domínios do direito da União. Em especial, os critérios e a metodologia adotados para avaliar a exposição direta à concorrência, nos termos do artigo 34.º da Diretiva 2014/25/UE, não são necessariamente idênticos aos utilizados para a avaliação nos termos do artigo 101.º ou 102.° do Tratado sobre o Funcionamento da União Europeia ou do Regulamento (CE) n.º 139/2004 do Conselho ([6]), como confirmado pelo Tribunal Geral ([7]).

([3]) Diretiva 2012/34/UE do Parlamento Europeu e do Conselho, de 21 de novembro de 2012, que estabelece um espaço ferroviário europeu único (JO L 343 de 14.12.2012, p. 32).

([4]) Ato de transposição nacional: UL RS n.º 84/2015, de 6 de novembro de 2015. A Lei do Transporte Ferroviário foi novamente alterada em 2018 (UL RS N.º 99/15 — texto consolidado oficial, n.º 30/18).

([5]) UL RS n.º 44/2016, de 24 de junho de 2016. O decreto que altera o decreto relativo à atribuição de rotas ferroviárias, às taxas de utilização da infraestrutura e ao regime de desempenho na infraestrutura ferroviária pública foi adotado em 2019 (UL RS n.º 16/2019, de 15 de março de 2019).

([6]) Regulamento (CE) n.º 139/2004 do Conselho, de 20 de janeiro de 2004, relativo ao controlo das concentrações de empresas («Regulamento das concentrações comunitárias») (JO L 24 de 29.1.2004, p. 1).

([7]) Acórdão de 27 de abril de 2016, *Österreichische Post AG/Comissão*, T-463/14, Colet., EU:T:2016:243, n.º 28.

(12) O objetivo da presente decisão é determinar se, nos mercados de acesso não limitado na aceção do artigo 34.º da Diretiva 2014/25/UE, as atividades visadas pelo pedido estão expostas a um nível de concorrência que garanta, mesmo na ausência da disciplina decorrente das regras pormenorizadas de contratação pública da Diretiva 2014/25/UE, que os contratos públicos para a execução dessas atividades serão transparentes e não discriminatórios, e baseados em critérios que permitam aos compradores identificar a solução globalmente mais vantajosa em termos económicos.

(13) Neste contexto, é importante referir que, nos mercados em causa, nem todos os agentes do mercado estão sujeitos às regras de contratação pública. Por conseguinte, as empresas não sujeitas a essas regras, ao operar nos referidos mercados, podem exercer uma pressão concorrencial sobre os agentes do mercado que estão sujeitos às regras de contratação pública. Nos mercados objeto deste pedido, apenas o requerente constitui uma entidade adjudicante na aceção do artigo 4.º, n.º 1, da Diretiva 2014/25/UE e, por conseguinte, apenas este está sujeito às referidas regras.

3.3. **Definição do(s) mercado(s) relevante(s)**

(14) A Comissão considerou, em decisões anteriores ([8]), que o mercado do transporte ferroviário de mercadorias era o mercado relevante, mas não excluiu a possibilidade de segmentar este mercado em transporte ferroviário nacional de mercadorias, transporte ferroviário internacional de mercadorias, transporte ferroviário em vagões individuais e transporte ferroviário em comboio completo (comboio-bloco). No pedido, o requerente considera que os mercados do produto relevantes correspondem a estes quatro segmentos. No entanto, na sua comunicação de 31 de janeiro de 2020, o requerente alega que a Comissão deveria avaliar se a concorrência de outros modos de transporte, em especial o transporte rodoviário, tem impacto na definição do mercado relevante.

(15) Na sua posição, a AVK alega que os serviços de transporte ferroviário de mercadorias não são permutáveis com outras formas de serviços de transporte de mercadorias e constituem um mercado relevante distinto. A principal razão reside no facto de o transporte rodoviário de mercadorias e o transporte ferroviário de mercadorias serem serviços complementares. O transporte rodoviário de mercadorias é flexível, mais rápido e mais adequado para pequenas distâncias, ao passo que o transporte ferroviário de mercadorias é o mais adequado para a expedição de grandes volumes a granel, em especial quando são expedidas grandes quantidades de mercadorias ao mesmo tempo.

(16) A AVK observa que a parte do transporte nacional é negligenciável em comparação com o transporte internacional (de 2,67% a 3,99% das mercadorias transportadas e de 1,66% a 2,62% do trabalho realizado entre 2014 e 2018). Uma vez que os clientes não estabelecem uma distinção entre o transporte ferroviário nacional e internacional de mercadorias, a AVK considera que não é necessário separar os dois mercados.

(17) No que se refere ao transporte ferroviário em vagões individuais, no ponto 36 da sua posição, a AVK refere que o requerente é a única empresa que oferece o serviço, que é significativamente mais complexo e dispendioso do que os comboios completos. Os seus concorrentes operam principalmente no segmento dos comboios-bloco, que parece ser o negócio potencialmente mais lucrativo. Os utilizadores do serviço, como os fabricantes ou as empresas de logística, indicaram que a escolha entre vagões individuais e comboios completos dependia de certos fatores como o tipo de mercadorias, a quantidade, o tempo de entrega necessário e o preço. A AVK conclui que os serviços ferroviários em vagões individuais e comboio completo são permutáveis para os utilizadores e pertencem ao mesmo mercado.

(18) Por conseguinte, a AVK considera que o mercado relevante é o mercado do transporte ferroviário de mercadorias, tanto nacional como internacional, e inclui indiferentemente os vagões individuais e os comboios-bloco.

(19) Na sua comunicação de 31 de janeiro de 2020, o requerente alega que está exposto à concorrência internacional no que respeita aos serviços de transporte ferroviário de mercadorias. Refere vários concursos em que os transportadores rodoviários de mercadorias concorreram com o requerente, mas não indica os respetivos montantes nem se esses transportadores obtiveram os contratos.

(20) A Comissão concluiu anteriormente que existem fortes indícios de que o mercado do transporte ferroviário de mercadorias seja distinto dos outros modos de transporte ([9]). Assim, e apesar dos elementos de prova apresentados pelo requerente sobre o impacto dos modos de transporte alternativos, como o transporte rodoviário, a Comissão não vê qualquer razão para se afastar da sua prática anterior. A Comissão considerou anteriormente que nem todos

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

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

os modos de transporte são substituíveis entre si, dependendo em geral da localização geográfica do cliente e das características específicas das mercadorias a transportar ([10]). Por conseguinte, a Comissão considera que o âmbito do mercado relevante não excede o do transporte ferroviário de mercadorias.

3.4. **Definição do mercado geográfico relevante**

(21) Na sua prática anterior, a Comissão considerou que, tendo em conta os diferentes requisitos técnicos e regulamentares, os mercados dos serviços de transporte ferroviário de mercadorias eram essencialmente de âmbito nacional, mas podiam tornar-se internacionais em determinadas rotas que fazem parte de um corredor ([11]). Em determinadas situações, a Comissão considerou igualmente que uma abordagem baseada nos corredores poderia refletir melhor a situação concorrencial ([12]).

(22) No que diz respeito ao mercado geográfico, o requerente considera que, devido ao elevado nível de liberalização do transporte ferroviário de mercadorias, esse mercado engloba todo o território da União. Alega que também está ativamente envolvido nos mercados dos países vizinhos e de outros países. Assinala igualmente que a Eslovénia está localizada na intersecção de dois corredores ferroviários de transporte de mercadorias (corredor báltico-adriático e corredor mediterrânico; um terceiro corredor está em construção). Tal permite à empresa desempenhar um papel ativo na maior parte da área abrangida por esses corredores.

(23) Na sua comunicação de 31 de janeiro de 2020, o requerente refere o mau estado da rede ferroviária eslovena. Sublinha igualmente o facto de a rota de transporte através da Eslovénia atravessar países da antiga Jugoslávia, que não são todos Estados-Membros, ao passo que a rota de desvio a norte da Eslovénia se realiza inteiramente em território de Estados-Membros, garantindo procedimentos simplificados e, por conseguinte, uma vantagem competitiva.

(24) No ponto 45 da posição apresentada, a AVK observa que, embora o requerente tenha aumentado a sua presença na Áustria e na Croácia, a atividade da empresa é ainda predominantemente realizada na Eslovénia (97,5% do trabalho realizado em toneladas-quilómetro líquidas ou 98% das suas receitas brutas provenientes dos serviços de transporte). Além disso, a AVK alega que as empresas ferroviárias prestam os seus serviços principalmente na Eslovénia através de empresas registadas neste país, com maquinistas e locomotivas eslovenos (que, normalmente, mudam na fronteira com outro país). Com base nestes elementos, a AVK considera que o mercado geográfico tem um âmbito nacional.

(25) A Comissão considera que não existe qualquer elemento significativo que permita fundamentar a alegação do requerente de que o mercado relevante abrange toda a União ou, em alternativa, que as áreas ligadas aos corredores de transporte ferroviário de mercadorias báltico-adriático e mediterrânico deviam ser consideradas um mercado geográfico relevante. A Comissão observa que os requisitos técnicos e regulamentares divergem, em grande medida, entre os Estados-Membros. O Tribunal de Contas Europeu, no seu Relatório Especial n.º 8/2016, intitulado «O transporte ferroviário de mercadorias na UE ainda não está no rumo certo», concluiu que a liberalização do mercado alcançou progressos desiguais nos Estados-Membros e que um espaço ferroviário europeu único ainda está longe de ser alcançado. O Tribunal de Contas Europeu, no seu relatório especial, conclui que a rede ferroviária da UE continua a ser um sistema de redes ferroviárias separadas, não totalmente interoperáveis.

(26) Para efeitos da avaliação ao abrigo da presente decisão e sem prejuízo do direito da concorrência, a Comissão considera que o mercado geográfico relevante é nacional e abrange o território da Eslovénia.

([10]) Processo COMP/M.5855 — *DB/Arriva*, n.º 144.

([11]) Os corredores de transporte ferroviário de mercadorias foram criados pelo Regulamento (UE) n.º 913/2010 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 22 de setembro de 2010, relativo à rede ferroviária europeia para um transporte de mercadorias competitivo (JO L 276 de 20.10.2010, p. 22). O regulamento define-os como «o conjunto das linhas férreas designadas, incluindo as linhas ferroviárias de *ferry-boat* no território dos Estados-Membros ou entre os Estados-Membros e, se for caso disso, em países terceiros europeus, que ligam dois ou mais terminais ao longo de um traçado principal e, se for caso disso, traçados e secções alternativos de ligação entre si, incluindo a infraestrutura ferroviária e os elementos que a compõem, bem como os serviços ferroviários relevantes, em conformidade com o artigo 5.º da Diretiva 2001/14/CE».

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

3.5. **Análise do mercado**

(27) No que diz respeito à avaliação da exposição direta da atividade à concorrência, segundo a AVK existem atualmente seis licenças emitidas para o transporte ferroviário de mercadorias na Eslovénia. Além do requerente, outros concorrentes incluem a Rail Cargo Carrier (subsidiária do grupo ferroviário austríaco ÖBB) e a Adria Transport (subsidiária da Luka Koper e da companhia de caminhos de ferro austríaca GKB). De acordo com as informações disponíveis da entidade reguladora eslovena AKOS, a quota de mercado do requerente e dos seus principais concorrentes no mercado era a seguinte:

Empresa ferroviária	Ano 2014 (%)	Ano 2015 (%)	Ano 2016 (%)	Ano 2017 (%)	Ano 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) Na sua posição, a AVK considera que todas as empresas de transporte ferroviário de mercadorias têm acesso à infraestrutura ferroviária pública na Eslovénia em condições equitativas, não discriminatórias e transparentes para a prestação de todos os tipos de serviços de transporte de mercadorias. Atualmente, três empresas prestam serviços no mercado do transporte ferroviário de mercadorias e quatro novas empresas estão a entrar no mercado. As empresas beneficiam de um acesso equitativo aos canais horários. Não parece haver problemas injustificados na obtenção de licenças ou certificados de segurança, utilização da infraestrutura ferroviária pública ou fixação da taxa de utilização.

(29) A AVK alega que, embora a quota de mercado do requerente continue a ser elevada, os seus dois concorrentes aumentaram gradualmente as respetivas quotas (de 0% em 2008 para 4,68% em 2009 e 8,27% em 2018, no caso da Rail Cargo Carrier, e de 0% em 2008 para 2,27% em 2009 e 6,52% em 2018, no caso da Adria Transport). A AVK acrescenta que a Rail Cargo Carrier e a Adria Transport transportam sobretudo mercadorias a partir de e para o porto de Koper, ao passo que o requerente opera em todo o mercado. O crescimento limitado dos concorrentes do requerente também pode ser atribuído aos limitados recursos e a problemas relacionados com a contratação de pessoal. A infraestrutura ferroviária eslovena também dificulta o desenvolvimento da concorrência.

(30) A AVK conclui, na sua posição, que foi respeitada a condição de acesso ao mercado sem restrições *de jure* e *de facto* e que a atividade do transporte ferroviário de mercadorias na Eslovénia está diretamente exposta à concorrência.

(31) O requerente sublinha que as quotas de mercado são apenas um indicador para analisar a pressão concorrencial no mercado relevante. Devem também ser tidos em conta outros critérios, como a estrutura do mercado em causa, a concorrência efetiva ou potencial de empresas situadas dentro ou fora da União, a posição no mercado das empresas em causa e o seu poder económico e financeiro.

(32) A Comissão reconhece que não existem restrições no acesso ao mercado esloveno de transporte ferroviário de mercadorias, uma vez que a Eslovénia implementou e aplicou as disposições pertinentes da Diretiva 2012/34/UE, tal como previsto no artigo 34.º, n.º 3, da Diretiva 2014/25/UE.

(33) Para analisar a exposição direta à concorrência, a parte de mercado é um elemento importante. O facto de, após 12 anos desde a liberalização do mercado, o requerente beneficiar ainda de uma quota de mercado de 85,21% em 2018 e de o seu declínio ter sido lento desde 2014 demonstra que a sua posição no mercado é extremamente forte. De acordo com a posição da AVK, é de esperar que a quota de mercado do requerente continue a diminuir, uma vez que os clientes tendem a escolher empresas que operam em vários países.

(34) De acordo com o sexto relatório sobre o acompanhamento da evolução do mercado ferroviário ([13]) junto da Comissão, a quota de mercado do requerente foi a segunda mais elevada de todos os operadores estabelecidos nos Estados-Membros com concorrência ativa em 2016. Entre 2016 e 2018, a quota de mercado dos concorrentes aumentou apenas de 13,04% para 14,79%, pelo que a situação concorrencial do mercado esloveno de transporte ferroviário de mercadorias se mantém praticamente inalterada.

(35) Além disso, a Comissão observa que, embora a quota de mercado do requerente tenha diminuído nos últimos anos, o requerente transportou mais carga, dado o aumento do volume total do mercado.

(36) Embora tenha sido adotada a definição de mercado geográfico alternativa, por rota no território esloveno ([14]), o requerente continua a ter quotas de mercado extremamente elevadas. De acordo com as informações fornecidas na sua carta de 16 de dezembro de 2019 quando solicitado a fornecer as suas quotas de mercado por rota, o requerente indicou a sua quota de mercado nas diferentes passagens ferroviárias fronteiriças da Eslovénia. Essas quotas, nos primeiros 10 meses de 2019, variaram entre […]% (passagem da fronteira de Sežana meja) e […]% (Nova Gorica meja).

(37) Segundo o requerente e a agência eslovena para a concorrência AVK, uma vez que a quota de mercado do requerente vai diminuir no futuro, este elemento adicional deve ser tido em conta ao avaliar a competitividade do mercado. No entanto, a Comissão tem de basear a sua avaliação na atual situação do mercado e não nas previsões da evolução das condições de mercado para os próximos anos. Por conseguinte, a Comissão considera que a condição de exposição direta à concorrência no mercado esloveno do transporte ferroviário de mercadorias não está cumprida.

(38) Para efeitos da presente decisão e sem prejuízo da legislação relativa à concorrência, há que estabelecer que a Diretiva 2014/25/UE deve continuar a ser aplicável aos contratos que permitem o exercício dessa atividade na Eslovénia.

4. **CONCLUSÃO**

(39) A presente decisão baseia-se na situação *de jure* e *de facto* existente entre setembro de 2019 e fevereiro de 2020, segundo as informações fornecidas pelo requente e pela AVK, assim como na informação pública disponível,

ADOTOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

A Diretiva 2014/25/UE continua a aplicar-se aos contratos adjudicados pelas entidades adjudicantes e destinados a permitir a realização de serviços de transporte ferroviário de mercadorias no território da Eslovénia.

Artigo 2.º

A destinatária da presente decisão é a República da Eslovénia.

Feito em Bruxelas, em 13 de julho de 2020.

Pela Comissão
Thierry BRETON
Membro da Comissão

([13]) COM(2019) 51 final, de 6 de fevereiro de 2019.
([14]) Para efeitos da presente decisão, considera-se que as rotas são equivalentes às passagens fronteiriças.