DECIZII

DECIZIA DE PUNERE ÎN APLICARE (UE) 2020/1025 A COMISIEI

din 13 iulie 2020

privind aplicabilitatea articolului 34 din Directiva 2014/25/UE a Parlamentului European și a Consiliului în cazul transportului feroviar de marfă din Slovenia

[notificată cu numărul C(2020) 4540]

(Numai textul în limba slovenă este autentic)

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Directiva 2014/25/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2014 privind achizițiile efectuate de entitățile care își desfășoară activitatea în sectoarele apei, energiei, transporturilor și serviciilor poștale și de abrogare a Directivei 2004/17/CE ([1]), în special articolul 35 alineatul (3),

după consultarea Comitetului consultativ pentru achiziții publice,

întrucât:

1. CONTEXT

(1) La 19 septembrie 2019, Slovenske železnice – Freight Transport d.o.o. („solicitantul") a transmis Comisiei prin intermediul unei scrisori o cerere în temeiul articolului 35 alineatul (1) din Directiva 2014/25/UE (denumită în continuare „cererea"). Cererea este conformă cu articolul 1 alineatul (1) din Decizia de punere în aplicare (UE) 2016/1804 a Comisiei ([2]).

(2) Cererea se referă la servicii de transport feroviar de marfă, astfel cum se menționează la articolul 11 din Directiva 2014/25/UE, furnizate de solicitant pe teritoriul Sloveniei. Serviciile în cauză sunt descrise în cerere după cum urmează: solicitantul exploatează în principal servicii de transport feroviar de marfă în statele membre (pe teritoriul Sloveniei) și desfășoară operațiuni internaționale de transport feroviar de marfă.

(3) Cererea a fost însoțită de o poziție argumentată și motivată, adoptată la 12 iunie 2019 de Agenția pentru Protecția Concurenței din Slovenia („AVK"), care este autoritatea competentă în ceea ce privește activitățile în cauză. AVK este o autoritate națională independentă. AVK a analizat în detaliu condițiile pentru aplicabilitatea articolului 34 alineatul (1) din Directiva 2014/25/UE în cazul activităților respective, în conformitate cu articolul 34 alineatele (2) și (3) din această directivă.

(4) Poziția AVK s-a bazat pe colectarea de informații prin cereri de informații și chestionare trimise operatorilor de transport feroviar de mărfuri autorizați și clienților (întreprinderi care achiziționează astfel de servicii, mari producători și întreprinderi de logistică). De asemenea, AVK a solicitat informații de la organismul de reglementare sloven – Agenția pentru Rețele și Servicii de Comunicații din Slovenia („AKOS") – și de la Agenția Publică de Transport Feroviar.

(5) În conformitate cu punctul 1 litera (a) din anexa IV la Directiva 2014/25/UE, actele de punere în aplicare menționate la articolul 35 din această directivă trebuie adoptate în termen de 90 de zile lucrătoare în cazul în care accesul liber la o anumită piață este prezumat în temeiul articolului 34 alineatul (3) primul paragraf din Directiva 2014/25/UE. În conformitate cu punctul 1 al treilea paragraf din anexa IV la Directiva 2014/25/UE, termenele pentru adoptarea actelor de punere în aplicare încep să curgă din prima zi lucrătoare după data la care Comisia primește cererea

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

([2]) Decizia de punere în aplicare (UE) 2016/1804 a Comisiei din 10 octombrie 2016 privind normele de aplicare a articolelor 34 și 35 din Directiva 2014/25/UE a Parlamentului European și a Consiliului privind achizițiile efectuate de entitățile care își desfășoară activitatea în sectoarele apei, energiei, transporturilor și serviciilor poștale (JO L 275, 12.10.2016, p. 39).

menționată la articolul 35 alineatul (1) din această directivă sau, în cazul în care informațiile care trebuie furnizate împreună cu cererea sunt incomplete, din ziua lucrătoare de după primirea informațiilor complete. La 6 decembrie 2019, Comisia a cerut solicitantului informații suplimentare. Solicitantul a oferit un răspuns la 17 decembrie 2019. La 16 decembrie 2019, Comisia a solicitat informații suplimentare din partea autorităților slovene. Autoritățile slovene au răspuns la 25 mai 2020. Solicitantul a transmis informații suplimentare la 31 ianuarie 2020 și la 18 martie 2020.

2. **CADRUL JURIDIC**

(6) Directiva 2014/25/UE se aplică atribuirii de contracte pentru desfășurarea de activități legate de serviciile de transport în sensul Directivei 2014/25/UE, în afara cazului în care activitatea este exceptată în temeiul articolului 34 din directiva respectivă.

(7) În temeiul Directivei 2014/25/UE, contractele destinate să permită desfășurarea uneia dintre activitățile din domeniul de aplicare al Directivei 2014/25/UE nu trebuie să fie supuse dispozițiilor acestei directive dacă activitatea este expusă direct concurenței pe piețe cu acces nerestricționat în statul membru în care este desfășurată. Expunerea directă la concurență este evaluată pe baza unor criterii obiective, printre care se pot număra caracteristicile produselor sau serviciilor în cauză, existența unor produse sau servicii alternative considerate a fi substituibile din perspectiva cererii sau a ofertei, prețurile, precum și prezența efectivă sau potențială a mai mult de un furnizor al produselor sau serviciilor în cauză.

3. **EVALUARE**

3.1. **Accesul nerestricționat la piață**

(8) Accesul la piață este considerat nerestricționat atunci când statul membru vizat a implementat și a aplicat legislația relevantă a Uniunii, deschizând un anumit sector spre concurență, parțial sau în totalitate. Legislația respectivă este menționată în anexa III la Directiva 2014/25/UE, care include, în ceea ce privește transportul feroviar de marfă, Directiva 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului ([3]).

(9) Astfel cum a confirmat AVK în poziția exprimată și pe baza informațiilor de care dispune Comisia, Slovenia a transpus Directiva 2012/34/UE în dreptul național prin Legea de modificare a Legii privind transportul feroviar ([4]) și prin Decretul privind alocarea traselor de tren, tarifele de infrastructură și regimul de performanță din infrastructura feroviară publică ([5]). Prin urmare, accesul la piața relevantă se consideră nerestricționat în conformitate cu articolul 34 alineatul (3) din Directiva 2014/25/UE.

3.2. **Expunerea directă la concurență**

(10) Expunerea directă la concurență ar trebui evaluată pe baza mai multor indicatori, niciunul dintre aceștia nefiind decisiv în sine. În ceea ce privește piețele vizate de prezenta decizie, cota principalilor actori pe o anumită piață este un criteriu care ar trebui luat în considerare. Deoarece condițiile variază în funcție de diferitele activități care fac obiectul cererii, analiza situației concurențiale ar trebui să ia în considerare diferitele situații de pe piețele relevante.

(11) Prezenta decizie nu aduce atingere nici aplicării normelor în materie de concurență, nici altor domenii ale legislației Uniunii. Mai precis, criteriile și metodologia utilizate pentru evaluarea expunerii directe la concurență în temeiul articolului 34 din Directiva 2014/25/UE nu sunt neapărat identice cu cele utilizate pentru efectuarea unei evaluări în temeiul articolului 101 sau al articolului 102 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene sau în temeiul Regulamentului (CE) nr. 139/2004 al Consiliului ([6]), astfel cum a confirmat Tribunalul ([7]).

([3]) Directiva 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 noiembrie 2012 privind instituirea spațiului feroviar unic european (JO L 343, 14.12.2012, p. 32).

([4]) Actul național de transpunere: UL RS nr. 84/2015, 6 noiembrie 2015. Legea privind transportul feroviar a fost modificată din nou în 2018 (UL RS nr. 99/15 – text oficial consolidat, nr. 30/18).

([5]) UL RS nr. 44/2016, 24 iunie 2016. Decretul de modificare a Decretului privind alocarea rutelor de tren, tarifele de infrastructură și regimul de performanță din infrastructura feroviară publică a fost adoptat în 2019 (UL RS nr. 16/2019, 15 martie 2019).

([6]) Regulamentul (CE) nr. 139/2004 al Consiliului din 20 ianuarie 2004 privind controlul concentrărilor economice între întreprinderi [Regulamentul (CE) privind concentrările economice] (JO L 24, 29.1.2004, p. 1).

([7]) Hotărârea din 27 aprilie 2016, Österreichische Post AG/Comisia, T-463/14, EU:T:2016:243, punctul 28.

(12) Scopul prezentei decizii este de a stabili dacă activitățile la care se referă cererea sunt expuse unui nivel de concurență (pe piețe la care accesul nu este restricționat în sensul articolului 34 din Directiva 2014/25/UE) care să asigure, chiar și în absența disciplinei impuse de normele detaliate privind achizițiile publice stabilite de Directiva 2014/25/UE, că achizițiile publice necesare pentru desfășurarea activităților la care se referă cererea vor fi efectuate în mod transparent și nediscriminatoriu, pe baza unor criterii care să permită cumpărătorilor să identifice soluția cea mai avantajoasă din punct de vedere economic, în ansamblu.

(13) În acest context, este important de reținut că, pe piețele vizate, nu toți actorii de pe piață sunt supuși normelor privind achizițiile publice. Prin urmare, atunci când acționează pe piețele respective, societățile care nu sunt supuse normelor menționate ar avea în mod normal posibilitatea de a exercita o presiune concurențială asupra actorilor de pe piață care sunt supuși normelor privind achizițiile publice. Pe piețele care fac obiectul cererii, numai solicitantul este o entitate contractantă în sensul articolului 4 alineatul (1) din Directiva 2014/25/UE și, prin urmare, numai el face obiectul normelor privind achizițiile publice.

3.3. **Definirea pieței (piețelor) relevante**

(14) Comisia a susținut în deciziile ([8]) anterioare că piața transportului feroviar de marfă este piața relevantă, dar nu a exclus că ar putea fi segmentată în transport feroviar intern de marfă, transport feroviar internațional de marfă, transport feroviar cu un tren format dintr-un singur vagon și transport feroviar cu un tren complet (cunoscut și sub numele de tren bloc). În cadrul cererii, solicitantul consideră că piețele relevante ale produsului sunt cele patru segmente. Cu toate acestea, solicitantul susține, în răspunsul său furnizat la 31 ianuarie 2020, că Comisia ar trebui să evalueze dacă concurența din partea altor moduri de transport, în special transportul rutier, are un impact asupra definirii pieței relevante.

(15) În poziția exprimată, AVK susține că serviciile de transport feroviar de marfă nu sunt interschimbabile cu alte forme de servicii de transport de marfă și că reprezintă o piață relevantă distinctă. Principalul motiv este acela că transportul rutier de marfă și transportul feroviar de marfă sunt servicii complementare. Transportul rutier de marfă este flexibil, mai rapid și cel mai adecvat pentru distanțe scurte, în timp ce transportul feroviar de marfă este cel mai adecvat pentru transporturi mari de mărfuri în vrac, în special în cazul în care sunt transportate în același timp cantități mari de mărfuri.

(16) AVK constată că proporția transportului intern este neglijabilă în comparație cu transportul internațional (situându-se între 2,67 % și 3,99 % din mărfurile transportate și între 1,66 % și 2,62 % din activitatea prestată în perioada 2014-2018). Întrucât clienții nu fac distincția între transportul feroviar intern de marfă și transportul feroviar internațional de marfă, AVK consideră că nu este necesară separarea celor două piețe.

(17) În ceea ce privește transportul feroviar cu trenuri formate dintr-un singur vagon, AVK menționează la punctul 36 din poziția sa că solicitantul este singura întreprindere care furnizează serviciul, care este semnificativ mai complex și mai costisitor decât serviciul de transport cu trenuri complete. Concurenții săi se concentrează pe trenurile bloc, care par a fi probabil cea mai profitabilă activitate comercială. Utilizatorii serviciului, cum ar fi producătorii sau întreprinderile de logistică, au indicat faptul că alegerea lor între trenurile formate dintr-un singur vagon și trenurile complete depinde de factori precum tipul de mărfuri, cantitatea, timpul necesar livrării și prețul. AVK concluzionează că serviciile de transport cu trenuri formate dintr-un singur vagon și cu trenuri bloc sunt interschimbabile pentru utilizatori și aparțin aceleiași piețe.

(18) În consecință, AVK consideră că piața relevantă este piața transportului feroviar de marfă, indiferent dacă acesta este intern sau internațional, și include, în mod nediferențiat, trenurile formate dintr-un singur vagon sau trenurile bloc.

(19) În răspunsul din 31 ianuarie 2020, solicitantul susține că este expus concurenței internaționale în ceea ce privește serviciile de transport feroviar de marfă. Acesta menționează o serie de proceduri de ofertare în cadrul cărora transportatorii rutieri de marfă au concurat cu solicitantul, dar nu indică sumele în cauză sau dacă transportatorii rutieri au fost într-adevăr ofertanții câștigători.

(20) Comisia a constatat anterior că există indicii solide conform cărora piața transportului feroviar de mărfuri este distinctă de piața altor moduri de transport ([9]). Având în vedere acest lucru, în pofida dovezilor prezentate de solicitant cu privire la impactul modurilor alternative de transport, cum ar fi transportul rutier, Comisia nu vede niciun motiv pentru a se îndepărta de practica sa anterioară. Comisia a considerat anterior că nu toate modurile de

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

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

transport sunt substituibile între ele și că, în general, depinde de situarea geografică a clientului și de caracteristicile specifice ale mărfurilor care urmează a fi transportate ([10]). Prin urmare, Comisia consideră că domeniul de aplicare al pieței relevante nu se extinde dincolo de cel al pieței transportului feroviar de marfă.

3.4. **Definirea pieței geografice relevante**

(21) În practica sa anterioară, Comisia a constatat că, având în vedere cerințele tehnice și de reglementare diferite, piețele serviciilor de transport feroviar de marfă aveau un domeniu de aplicare mai degrabă național, dar puteau dobândi o dimensiune internațională pe anumite rute, care fac parte dintr-un coridor ([11]). În anumite situații specifice, Comisia a constatat și că o abordare bazată pe coridoare ar putea reflecta cel mai bine situația concurențială ([12]).

(22) În ceea ce privește piața geografică, solicitantul consideră că, datorită nivelului ridicat de liberalizare a transportului feroviar de marfă, piața geografică relevantă cuprinde întregul teritoriu al Uniunii. Solicitantul susține că este implicat în mod activ și pe piețele din țările învecinate și din alte țări. De asemenea, acesta menționează că Slovenia se află la intersecția a două coridoare feroviare de transport de marfă (coridorul baltic-adriatic și coridorul mediteraneean, în timp ce un al treilea coridor se află în construcție). Acest lucru permite întreprinderii să joace un rol activ în cea mai mare parte a zonei acoperite de aceste coridoare.

(23) În răspunsul din 31 ianuarie 2020, solicitantul se referea la starea proastă a rețelei feroviare din Slovenia. Acesta subliniază, de asemenea, faptul că ruta de transport prin Slovenia traversează țările din fosta Iugoslavie, nu toate fiind state membre, în timp ce ruta de ocolire din nordul Sloveniei traversează în întregime state membre, ceea ce înseamnă proceduri simplificate și, prin urmare, un avantaj competitiv.

(24) La punctul 45 din poziția exprimată, AVK remarcă faptul că, deși solicitantul și-a sporit prezența în Austria și Croația, activitatea întreprinderii se desfășoară, în continuare, într-o măsură covârșitoare în Slovenia (97,5 % din activitatea desfășurată în tone-kilometri nete sau 98 % din venitul său brut provenind din servicii de transport). În plus, AVK susține că întreprinderile feroviare furnizează servicii în principal pe teritoriul Sloveniei prin intermediul întreprinderilor înregistrate în Slovenia, cu mecanici de locomotivă și locomotive din Slovenia (care se schimbă, de regulă, la frontiera cu o altă țară). Pe baza acestor elemente, AVK consideră că piața geografică are un domeniu de aplicare național.

(25) Comisia consideră că nu există niciun element semnificativ care să susțină afirmația solicitantului potrivit căreia piața relevantă ar acoperi întreaga Uniune sau, în mod alternativ, că zonele conectate cu coridoarele baltic-adriatic și mediteraneean de transport feroviar de marfă ar trebui considerate ca fiind piața geografică relevantă. Comisia observă că cerințele tehnice și de reglementare sunt în mare parte diferite între statele membre. În Raportul special nr. 8/2016 intitulat „Transportul feroviar de marfă nu este încă pe calea cea bună”, Curtea de Conturi Europeană a constatat că liberalizarea pieței transportului feroviar de marfă a înregistrat progrese inegale în statele membre și că spațiul feroviar european unic este încă departe de a fi realizat. În acest raport special, Curtea de Conturi Europeană concluzionează că rețeaua feroviară a UE rămâne un sistem de rețele feroviare separate, care nu sunt pe deplin interoperabile.

(26) În scopul evaluării în temeiul prezentei decizii și fără a aduce atingere legislației concurenței, Comisia este de părere că piața geografică relevantă este piața națională care acoperă teritoriul Sloveniei.

([10]) Cazul COMP/M.5855 – DB/Arriva, punctul 144.

([11]) Coridoarele feroviare de transport de marfă au fost stabilite prin Regulamentul (UE) nr. 913/2010 al Parlamentului European și al Consiliului din 22 septembrie 2010 privind rețeaua feroviară europeană pentru un transport de marfă competitiv (JO L 276, 20.10.2010, p. 22). Regulamentul le definește ca fiind „totalitatea liniilor feroviare desemnate, inclusiv liniile de transbordare feroviară de pe teritoriul și, respectiv, dintre statele membre și, dacă este cazul, țări terțe europene, care leagă două sau mai multe terminale de-a lungul unei rute principale și, dacă este cazul, rute ocolitoare și secțiuni care le conectează, inclusiv infrastructura feroviară și echipamentele aferente și serviciile feroviare relevante în conformitate cu articolul 5 din Directiva 2001/14/CE”.

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

3.5. **Analiza pieței**

(27) În ceea ce privește evaluarea măsurii în care activitatea este expusă direct concurenței, potrivit AVK, în prezent există 6 licențe eliberate pentru transportul feroviar de marfă în Slovenia. În afară de solicitant, printre alți concurenți se numără în special Rail Cargo Carrier (filiala Austrian Railway Group ÖBB) și Adria Transport (filiala Luka Koper și întreprinderea feroviară austriacă GKB). Conform informațiilor disponibile furnizate de organismul de reglementare sloven AKOS, cotele de piață ale solicitantului și ale concurenților săi principali de pe piață au fost următoarele:

Întreprinderea feroviară	Anul 2014 (%)	Anul 2015 (%)	Anul 2016 (%)	Anul 2017 (%)	Anul 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) În poziția exprimată, AVK consideră că toate întreprinderile de transport feroviar de marfă beneficiază de acces la infrastructura feroviară publică din Slovenia în condiții echitabile, transparente și nediscriminatorii în scopul furnizării tuturor tipurilor de servicii de transport de marfă. În prezent, trei întreprinderi furnizează servicii pe piața transportului feroviar de marfă, și patru întreprinderi noi pătrund pe piață. Întreprinderile beneficiază de acces echitabil la trase. Se pare că nu au existat probleme nejustificate la obținerea licențelor sau a certificatelor de siguranță, la utilizarea infrastructurii feroviare publice sau la stabilirea taxei de utilizare.

(29) AVK susține că, deși cota de piață a solicitantului rămâne ridicată, cei doi concurenți ai săi și-au majorat treptat propriile cote (de la 0 % în 2008 la 4,68 % în 2009 și 8,27 % în 2018 pentru Rail Cargo Carrier și de la 0 % în 2008 la 2,27 % în 2009 și 6,52 % în 2018 pentru Adria Transport). AVK adaugă că Rail Cargo Carrier și Adria Transport se concentrează pe transportul de mărfuri către și din portul Koper, în timp ce solicitantul acoperă întreaga piață. Creșterea limitată a concurenților solicitantului poate fi, de asemenea, atribuită resurselor limitate și problemelor legate de angajarea personalului. Infrastructura feroviară din Slovenia împiedică, de asemenea, dezvoltarea concurenței.

(30) AVK concluzionează, în poziția exprimată, că a fost îndeplinită condiția accesului nerestricționat la piață *de jure* și *de facto* și că activitatea de transport feroviar de marfă în Slovenia este expusă direct concurenței.

(31) Solicitantul subliniază că, atunci când se analizează presiunea concurențială asupra pieței relevante, cotele de piață reprezintă doar un singur indicator. De asemenea, ar trebui să se țină seama de criterii suplimentare, precum structura pieței în cauză, concurența reală sau potențială din partea întreprinderilor stabilite în Uniune sau în afara acesteia, poziția pe piață a întreprinderilor în cauză, precum și puterea economică și financiară a acestora.

(32) Comisia recunoaște faptul că accesul la piața transportului feroviar de marfă din Slovenia este considerat nerestricționat, întrucât Slovenia a transpus și aplicat dispozițiile relevante din Directiva 2012/34/UE, astfel cum este prevăzut la articolul 34 alineatul (3) din Directiva 2014/25/UE.

(33) În ceea ce privește analizarea expunerii directe la concurență, cota de piață este un element important. Faptul că, după 12 ani de la liberalizarea pieței, solicitantul se bucură în continuare de o cotă de piață de 85,21 % în 2018 și că scăderea acesteia a fost lentă din 2014, demonstrează că poziția solicitantului pe piață este extrem de puternică. Conform poziției AVK, se poate preconiza că, deoarece clienții tind să aleagă întreprinderi care își desfășoară activitatea în mai multe țări în care ei desfășoară operațiuni, cota de piață a solicitantului va continua să scadă.

(34) Conform celui de Al șaselea raport de monitorizare a evoluției pieței feroviare ([13]) al Comisiei, cota de piață a solicitantului a fost pe locul doi în clasamentul cotelor tuturor operatorilor tradiționali din statele membre unde concurența a fost activă în 2016. În perioada 2016-2018, cota de piață a concurenților a crescut doar de la 13,04 % la 14,79 %, astfel încât situația concurențială a pieței transportului feroviar de marfă din Slovenia este în mare măsură neschimbată.

(35) Mai mult, Comisia observă că, deși cota de piață a solicitantului a scăzut în ultimii ani, solicitantul a transportat mai multe mărfuri, având în vedere creșterea volumului total al pieței.

(36) Chiar dacă s-ar adopta definiția alternativă a pieței geografice, în funcție de rută pe teritoriul Sloveniei ([14]), solicitantul are în continuare cote de piață extrem de ridicate. Conform informațiilor furnizate în scrisoarea din 16 decembrie 2019 când i s-a solicitat să prezinte informații cu privire la cotele sale de piață în funcție de rută, solicitantul a indicat cota sa de piață la diferitele puncte feroviare de trecere a frontierei slovene. În primele 10 luni ale anului 2019, aceste cote au variat între […] % (punctul de trecere a frontierei Sežana meja) și […] % (Nova Gorica meja).

(37) Întrucât cota de piață a solicitantului va scădea în viitor, solicitantul și AVK, autoritatea slovenă de concurență, consideră că acest lucru reprezintă un element suplimentar care trebuie luat în considerare pentru a evalua competitivitatea pieței. Cu toate acestea, Comisia trebuie să își întemeieze evaluarea pe situația existentă pe piață, și nu pe previziuni privind evoluția condițiilor de piață pentru anii următori. În consecință, Comisia consideră că nu se îndeplinește condiția expunerii directe la concurență a pieței transportului feroviar de marfă din Slovenia.

(38) În sensul prezentei decizii și fără a aduce atingere legislației concurenței, ar trebui să se stabilească faptul că Directiva 2014/25/UE trebuie să se aplice în continuare în cazul contractelor destinate să permită desfășurarea acestei activități în Slovenia.

4. **CONCLUZIE**

(39) Prezenta decizie se bazează pe situația de drept și de fapt din perioada septembrie 2019-februarie 2020, așa cum reiese din informațiile transmise de către solicitant, de către AVK și din informațiile disponibile publicului,

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Directiva 2014/25/UE se aplică în continuare contractelor atribuite de entitățile contractante și destinate să permită furnizarea serviciilor de transport feroviar de marfă pe teritoriul Sloveniei.

Articolul 2

Prezenta decizie se adresează Republicii Slovenia.

Adoptată la Bruxelles, 13 iulie 2020.

Pentru Comisie
Thierry BRETON
Membru al Comisiei

([13]) COM(2019) 51 final din 6 februarie 2019.
([14]) În sensul prezentei decizii, rutele sunt considerate a fi echivalente cu punctele de trecere a frontierei.