ROZHODNUTIA

VYKONÁVACIE ROZHODNUTIE KOMISIE (EÚ) 2020/1025

z 13. júla 2020

o uplatniteľnosti článku 34 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/25/EÚ na železničnú nákladnú dopravu v Slovinsku

[oznámené pod číslom C(2020) 4540]

(Iba slovinské znenie je autentické)

(Text s významom pre EHP)

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na smernicu Európskeho parlamentu a Rady 2014/25/EÚ z 26. februára 2014 o obstarávaní vykonávanom subjektmi pôsobiacimi v odvetviach vodného hospodárstva, energetiky, dopravy a poštových služieb a o zrušení smernice 2004/17/ES ([1]), a najmä na jej článok 35 ods. 3,

po konzultácii s Poradným výborom pre verejné obstarávanie,

keďže:

1. SKUTKOVÝ STAV

(1) Dňa 19. septembra 2019 spoločnosť Slovenske železnice – Freight Transport d.o.o. („žiadateľ“) predložila Komisii listom svoju žiadosť na základe článku 35 ods. 1 smernice 2014/25/EÚ („žiadosť“). Žiadosť je v súlade s článkom 1 ods. 1 vykonávacieho rozhodnutia Komisie (EÚ) 2016/1804 ([2]).

(2) Žiadosť sa týka služieb železničnej nákladnej dopravy v zmysle článku 11 smernice 2014/25/EÚ, ktoré poskytuje žiadateľ na území Slovinska. Dotknuté služby sú v žiadosti opísané takto: Žiadateľ prevádzkuje najmä služby železničnej nákladnej dopravy v členských štátoch (na území Slovinska) a operácie medzinárodnej železničnej nákladnej dopravy.

(3) Sprievodným dokumentom žiadosti je odôvodnené a podložené stanovisko, ktoré 12. júna 2019 prijala slovinská Agentúra na ochranu hospodárskej súťaže („AVK“), ktorá je príslušná vo vzťahu k dotknutým činnostiam. AVK je nezávislý vnútroštátny orgán. AVK dôkladne analyzoval podmienky uplatniteľnosti článku 34 ods. 1 smernice 2014/25/EÚ na dotknuté činnosti v súlade s článkom 34 ods. 2 a 3 uvedenej smernice.

(4) Stanovisko AVK sa opieralo o informácie zhromaždené prostredníctvom žiadostí o informácie a dotazníkov zaslaných licencovaným prevádzkovateľom železničnej nákladnej dopravy a zákazníkom (podniky kupujúce takéto služby, veľkovýrobcovia a logistické spoločnosti). AVK zároveň o informácie požiadal aj slovinský regulačný orgán – agentúru pre komunikačné siete a služby Slovinska („AKOS“) a verejnú agentúru pre železničnú dopravu.

(5) V súlade s bodom 1 písm. a) prílohy IV k smernici 2014/25/EÚ sa vykonávacie akty stanovené v článku 35 uvedenej smernice majú prijať do 90 pracovných dní, keď sa na základe článku 34 ods. 3 prvého pododseku smernice 2014/25/EÚ predpokladá voľný prístup na daný trh. V súlade s tretím odsekom bodu 1 prílohy IV k smernici 2014/25/EÚ má lehota na prijatie vykonávacích aktov začať plynúť v prvý pracovný deň nasledujúci po dni, keď

([1]) Ú. v. EÚ L 94, 28.3.2014, s. 243.

([2]) Vykonávacie rozhodnutie Komisie (EÚ) 2016/1804 z 10. októbra 2016 o podrobných pravidlách uplatňovania článkov 34 a 35 smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/25/EÚ o obstarávaní vykonávanom subjektmi pôsobiacimi v odvetviach vodného hospodárstva, energetiky, dopravy a poštových služieb (Ú. v. EÚ L 275, 12.10.2016, s. 39).

Komisia dostane žiadosť stanovenú v článku 35 ods. 1 uvedenej smernice alebo, ak sú informácie, ktoré sa majú predložiť spolu so žiadosťou, neúplné, v pracovný deň po doručení úplných informácií. Komisia 6. decembra 2019 požiadala žiadateľa o ďalšie informácie. Žiadateľ odpovedal 17. decembra 2019. Komisia 16. decembra 2019 požiadala slovinské orgány o ďalšie informácie. Slovinské orgány odpovedali 25. mája 2020. Žiadateľ predložil dodatočné informácie 31. januára 2020 a 18. marca 2020.

2. **PRÁVNY RÁMEC**

(6) Smernica 2014/25/EÚ sa uplatňuje na zadávanie zákaziek na výkon činností súvisiacich s dopravnými službami v zmysle smernice 2014/25/EÚ s výnimkou prípadu, keď je činnosť oslobodená podľa článku 34 uvedenej smernice.

(7) Podľa smernice 2014/25/EÚ zákazky, ktorých cieľom je umožniť vykonávanie jednej z činností, na ktoré sa vzťahuje smernica 2014/25/EÚ, nepodliehajú uvedenej smernici, ak v členskom štáte, v ktorom sa činnosť vykonáva, je táto činnosť priamo vystavená hospodárskej súťaži na trhoch, na ktoré je neobmedzený prístup. Priame vystavenie hospodárskej súťaži sa posudzuje na základe objektívnych kritérií, ktoré môžu zahŕňať vlastnosti príslušných výrobkov alebo služieb, existenciu alternatívnych výrobkov alebo služieb považovaných za nahraditeľné na strane ponuky alebo dopytu, ceny a skutočnú alebo potenciálnu prítomnosť viac ako jedného dodávateľa výrobkov alebo poskytovateľa príslušných služieb.

3. **POSÚDENIE STAVU**

3.1. **Neobmedzený prístup na trh**

(8) Prístup na trh sa považuje za neobmedzený, ak dotknutý členský štát vykonal a uplatnil príslušné právne predpisy Únie, ktorými sa otvára dané odvetvie alebo jeho časť hospodárskej súťaži. Tieto právne predpisy sú uvedené v prílohe III k smernici 2014/25/EÚ, v ktorej sa v prípade železničnej nákladnej dopravy odkazuje na smernicu Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ ([3]).

(9) Ako vo svojom stanovisku potvrdila agentúra AVK a na základe informácií, ktoré má Komisia k dispozícii, Slovinsko transponovalo smernicu 2012/34/EÚ do vnútroštátneho práva zákonom, ktorým sa mení zákon o železničnej doprave ([4]), a vyhlášky o prideľovaní vlakových trás, poplatkoch za infraštruktúru a režime výkonnosti vo verejnej železničnej infraštruktúre ([5]). Prístup na relevantný trh sa preto považuje za neobmedzený v súlade s článkom 34 ods. 3 smernice 2014/25/EÚ.

3.2. **Priame vystavenie hospodárskej súťaži**

(10) Priame vystavenie hospodárskej súťaži by sa malo posudzovať na základe rôznych ukazovateľov, z ktorých žiaden nie je sám osebe rozhodujúci. Pokiaľ ide o trhy dotknuté týmto rozhodnutím, podiel hlavných účastníkov na danom trhu predstavuje jedno z kritérií, ktoré by sa mali zohľadniť. Keďže podmienky pre jednotlivé činnosti, na ktoré sa vzťahuje žiadosť, sa líšia, pri skúmaní situácie v oblasti hospodárskej súťaže by sa mali zohľadňovať rozdielne pomery na relevantných trhoch.

(11) Týmto rozhodnutím nie je dotknuté uplatňovanie pravidiel hospodárskej súťaže a iných oblastí práva Únie. Treba spomenúť najmä to, že kritériá a metódy používané na posúdenie priameho vystavenia hospodárskej súťaži podľa článku 34 smernice 2014/25/EÚ sa nemusia nevyhnutne zhodovať s kritériami a metódami používanými na vykonanie posúdenia podľa článku 101 alebo 102 Zmluvy o fungovaní Európskej únie alebo podľa nariadenia Rady (ES) č. 139/2004 ([6]), ako to potvrdil Všeobecný súd ([7]).

([3]) Smernica Európskeho parlamentu a Rady 2012/34/EÚ z 21. novembra 2012, ktorou sa zriaďuje jednotný európsky železničný priestor (Ú. v. EÚ L 343, 14.12.2012, s. 32).

([4]) Vnútroštátny transpozičný akt: UL RS č. 84/2015, 6. novembra 2015. Zákon o železničnej doprave bol v roku 2018 ďalej zmenený (UL RS č. 99/15 – oficiálne konsolidované znenie, č. 30/18).

([5]) UL RS č. 44/2016, 24. júna 2016. Vyhláška o prideľovaní vlakových trás, poplatkoch za infraštruktúru a režime výkonnosti vo verejnej železničnej infraštruktúre bola prijatá v roku 2019 (UL RS č. 16/2019, 15. marca 2019).

([6]) Nariadenie Rady (ES) č. 139/2004 z 20. januára 2004 o kontrole koncentrácií medzi podnikmi (nariadenie ES o fúziách) (Ú. v. EÚ L 24, 29.1.2004, s. 1).

([7]) Rozsudok z 27. apríla 2016, Österreichische Post AG/Komisia, T-463/14, EU:T:2016:243, bod 28.

(12) Cieľom tohto rozhodnutia je stanoviť, či sú činnosti, na ktoré sa vzťahuje žiadosť, vystavené úrovni hospodárskej súťaže na trhoch, na ktoré nie je obmedzený prístup v zmysle článku 34 smernice 2014/25/EÚ, čím sa zaručí, že aj v prípade neexistencie disciplíny vyplývajúcej z podrobných pravidiel obstarávania stanovených v smernici 2014/25/EÚ sa obstarávanie na účely vykonávania činností, na ktoré sa vzťahuje žiadosť, bude vykonávať transparentným, nediskriminačným spôsobom založeným na kritériách, ktoré kupujúcim umožnia nájsť riešenie, ktoré bude celkove ekonomicky najvýhodnejšie.

(13) V tejto súvislosti je dôležité poznamenať, že nie všetci účastníci dotknutých trhov podliehajú pravidlám verejného obstarávania. Preto by spoločnosti, ktoré nepodliehajú týmto pravidlám, obvykle mali mať pri pôsobení na týchto trhoch možnosť vyvíjať konkurenčný tlak na účastníkov trhu, ktorí podliehajú pravidlám verejného obstarávania. Na trhoch, na ktoré sa vzťahuje žiadosť, je obstarávateľom v zmysle článku 4 ods. 1 smernice 2014/25/EÚ len žiadateľ, a preto podlieha pravidlám verejného obstarávania.

3.3. **Vymedzenie relevantného trhu/trhov**

(14) Komisia v predchádzajúcich rozhodnutiach konštatovala ([8]), že trh so železničnou nákladnou dopravou je relevantným trhom, no nevylúčila, že by mohol byť rozdelený na segment vnútroštátnej železničnej nákladnej dopravy, segment medzinárodnej železničnej nákladnej dopravy, segment železničnej dopravy v jednotlivých nákladných vozňoch a segment železničnej dopravy v ucelenom vlaku (označovanom aj ako blokový vlak). V žiadosti sa žiadateľ domnieva, že relevantnými produktovými trhmi sú uvedené štyri segmenty. Žiadateľ však vo svojom podaní z 31. januára 2020 tvrdí, že Komisia by mala posúdiť, či má hospodárska súťaž zo strany iných druhov dopravy, najmä cestnej dopravy, vplyv na vymedzenie relevantného trhu.

(15) AVK vo svojom stanovisku uvádza, že služby železničnej nákladnej dopravy nie sú navzájom zameniteľné s inými druhmi služieb nákladnej dopravy a predstavujú samostatný relevantný trh. Hlavným dôvodom je, že cestná nákladná doprava a železničná nákladná doprava sú doplnkové služby. Cestná nákladná doprava je flexibilná, rýchlejšia a najvhodnejšia na malé vzdialenosti, zatiaľ čo nákladná železničná doprava je najvhodnejšia na prepravu veľkých objemov, najmä ak sa súčasne prepravuje veľké množstvo tovaru.

(16) AVK poznamenáva, že podiel vnútroštátnej dopravy je v porovnaní s medzinárodnou dopravou zanedbateľný (v rokoch 2014 až 2018 sa príslušné objemy pohybovali v rozmedzí od 2,67 % do 3,99 % prepravovaného tovaru a od 1,66 % do 2,62 % vykonanej práce). Keďže zákazníci nerozlišujú medzi vnútroštátnou a medzinárodnou železničnou nákladnou dopravou, AVK nevidí dôvod, prečo tieto dva trhy oddeľovať.

(17) Pokiaľ ide o železničnú dopravu v jednotlivých nákladných vozňoch, AVK v bode 36 svojho stanoviska poznamenáva, že žiadateľ je jedinou spoločnosťou, ktorá ponúka túto službu, ktorá je oveľa komplexnejšia a nákladnejšia než doprava v ucelenom vlaku. Jeho konkurenti sa zameriavajú na blokové vlaky, pri ktorých sa zdá, že ide o potenciálne najlukratívnejší druh podnikania. Používatelia služby, ako napríklad výrobcovia alebo logistické spoločnosti, uviedli, že ich rozhodnutie pre jednotlivé nákladné vozne alebo ucelené vlaky závisí od takých faktorov, ako sú druh tovaru, množstvo, požadovaný čas dodania a cena. AVK dospel k záveru, že služby dopravy v jednotlivých nákladných vozňoch a blokových vlakoch sú pre používateľov navzájom zameniteľné a patria na ten istý trh.

(18) AVK následne stanovil, že relevantným trhom je trh železničnej nákladnej dopravy, či už vnútroštátny alebo medzinárodný, a bez rozdielu zahŕňa jednotlivé nákladné vozne i blokové vlaky.

(19) Žiadateľ vo svojom podaní z 31. januára 2020 tvrdí, že v oblasti služieb železničnej nákladnej dopravy je vystavený medzinárodnej hospodárskej súťaži. Odvoláva sa na rad obstarávaní, v rámci ktorých dopravcovia cestnej nákladnej dopravy súťažili so žiadateľom, no neuvádza príslušné sumy alebo či daní cestní dopravcovia v týchto obstarávaniach skutočne vyhrali.

(20) Komisia v minulosti zistila, že existujú silné náznaky toho, že trh s dopravou tovaru po železnici je odlišný od iných druhov dopravy ([9]). V nadväznosti na to a napriek dôkazom, ktoré predložil žiadateľ v súvislosti s vplyvom alternatívnych druhov dopravy, ako je cestná doprava, Komisia nevidí žiadny dôvod odchýliť sa od svojej

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

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

predchádzajúcej praxe. Komisia už v minulosti konštatovala, že nie všetky druhy dopravy sú navzájom nahraditeľné a vo všeobecnosti závisia od geografickej polohy zákazníka a od špecifických vlastností prepravovaného tovaru ([10]). Komisia sa preto domnieva, že rozsah pôsobnosti relevantného trhu nepresahuje rozsah pôsobnosti železničnej nákladnej dopravy.

3.4. **Vymedzenie relevantného geografického trhu**

(21) Vo svojej predchádzajúcej praxi Komisia konštatovala, že vzhľadom na rozdielne technické a regulačné požiadavky sú trhy so službami železničnej nákladnej dopravy rozsahom skôr vnútroštátne, no na určitých trasách, ktoré sú súčasťou určitého koridoru ([11]), by sa mohli stať medzinárodnými. V určitých konkrétnych situáciách Komisia zároveň konštatovala, že najlepším odzrkadlením konkurenčnej situácie môže byť práve prístup založený na koridoroch ([12]).

(22) Pokiaľ ide o geografický trh, žiadateľ zastáva názor, že v dôsledku vysokej úrovne liberalizácie nákladnej železničnej dopravy relevantný geografický trh zahŕňa celé územie Únie. Tvrdí, že sa aktívne podieľa aj na trhoch susedných a iných krajín. Zároveň poznamenáva, že Slovinsko sa nachádza na križovatke dvoch koridorov nákladnej železničnej dopravy (balticko-jadranský koridor a stredomorský koridor), pričom tretí koridor sa nachádza vo fáze výstavby. Spoločnosti to umožňuje zohrávať aktívnu úlohu vo veľkej časti oblasti, ktorú tieto koridory pokrývajú.

(23) Žiadateľ vo svojom podaní z 31. januára 2020 poukazuje na zlý stav slovinskej železničnej siete. Zároveň zdôrazňuje to, že dopravné spojenie cez Slovinsko prechádza cez krajiny bývalej Juhoslávie, spomedzi ktorých nie všetky sú členskými štátmi, zatiaľ čo obchádzková trasa na sever od Slovinska prechádza výlučne členskými štátmi, čo znamená zjednodušené postupy, a teda konkurenčnú výhodu.

(24) V bode 45 svojho stanoviska AVK poznamenáva, že hoci žiadateľ zvýšil mieru svojej prítomnosti v Rakúsku a Chorvátsku, činnosť spoločnosti je stále prevažne vykonávaná v Slovinsku (97,5 % vykonanej práce v čistých tonokilometroch alebo 98 % hrubých príjmov z dopravných služieb). AVK navyše tvrdí, že železničné podniky poskytujú svoje služby najmä v Slovinsku prostredníctvom spoločností registrovaných v Slovinsku a využívajú slovinských rušňovodičov a lokomotívy (ktoré sa zvyčajne menia na hranici s inou krajinou). Na základe týchto prvkov AVK konštatuje, že geografický trh má vnútroštátny rozsah.

(25) Komisia konštatuje, že neexistuje významný prvok na odôvodnenie tvrdenia žiadateľa, že relevantný trh sa vzťahuje na celú Úniu, alebo alternatívne že oblasti súvisiace s balticko-jadranským a stredomorským koridorom železničnej nákladnej dopravy by sa mali považovať za relevantný geografický trh. Komisia poznamenáva, že technické a regulačné požiadavky sú v jednotlivých členských štátoch do veľkej miery odlišné. Európsky dvor audítorov vo svojej osobitnej správe č. 8/2016 nazvanej „Železničná nákladná doprava v EÚ: stále nie na správnej dráhe“ konštatoval, že liberalizácia trhu dosiahla v členských štátoch rôzny pokrok a dosiahnutie jednotného európskeho železničného priestoru je stále ďaleko. Európsky dvor audítorov vo svojej osobitnej správe dospel k záveru, že železničná sieť EÚ je stále systémom samostatných železničných sietí, ktoré nie sú plne interoperabilné.

(26) Na účely posúdenia podľa tohto rozhodnutia a bez toho, aby bolo dotknuté právo hospodárskej súťaže, sa Komisia domnieva, že relevantným geografickým trhom je trh vnútroštátny, ktorý pokrýva územie Slovinska.

([10]) Vec COMP/M.5855 – DB Arriva, bod 144.

([11]) Koridory železničnej nákladnej dopravy boli zavedené nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 913/2010 z 22. septembra 2010 o európskej železničnej sieti pre konkurencieschopnú nákladnú dopravu (Ú. v. EÚ L 276, 20.10.2010, s. 22). V nariadení sú vymedzené ako „všetky určené železničné trate vrátane železničných trajektových tratí na území členských štátov alebo medzi nimi a v prípade potreby v tretích európskych krajinách, ktoré spájajú dva alebo viaceré terminály na hlavnej trase a v prípade potreby na obchádzkových tratiach a úsekoch, ktoré ich prepájajú, vrátane železničnej infraštruktúry a jej vybavenia v súlade s článkom 5 smernice 2001/14/ES.“

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

3.5. **Analýza trhu**

(27) Pokiaľ ide o posúdenie toho, či je činnosť priamo vystavená hospodárskej súťaži, je podľa AVK v súčasnosti pre železničnú nákladnú dopravu v Slovinsku vydaných šesť licencií. Popri žiadateľovi patria medzi jeho ďalších konkurentov najmä spoločnosti Rail Cargo Carrier (dcérska spoločnosť Austrian Railway Group ÖBB) a Adria Transport (dcérska spoločnosť Luka Koper a rakúskej železničnej spoločnosti GKB). Na základe dostupných informácií, ktoré poskytol slovinský regulačný orgán AKOS, je trhový podiel žiadateľa a jeho hlavných konkurentov na trhu takýto:

Železničný podnik	Rok 2014 (%)	Rok 2015 (%)	Rok 2016 (%)	Rok 2017 (%)	Rok 2018 (%)
Nákladná doprava SŽ	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 vo svojom stanovisku zastáva názor, že na účely poskytovania všetkých druhov služieb nákladnej dopravy bol všetkým podnikom železničnej nákladnej dopravy prístup k verejnej železničnej infraštruktúre v Slovinsku poskytnutý na základe spravodlivých, nediskriminačných a transparentných podmienok. Služby na trhu železničnej nákladnej dopravy v súčasnosti poskytujú tri podniky a štyri nové podniky vstupujú na trh. Podniky majú spravodlivý prístup k vlakovým trasám. Nezdá sa, že by pri získavaní licencií alebo bezpečnostných osvedčení, využívaní verejnej železničnej infraštruktúry alebo stanovovaní poplatkov za jej využívanie došlo k akýmkoľvek neodôvodneným problémom.

(29) AVK tvrdí, že hoci je podiel žiadateľa na trhu stále vysoký, jeho dvaja konkurenti svoj podiel na trhu postupne zvyšujú (z 0 % v roku 2008 na 4,68 % v roku 2009 a 8,27 % v roku 2018 v prípade spoločnosti Rail Cargo Carrier a z 0 % v roku 2008 na 2,27 % v roku 2009 a 6,52 % v roku 2018 v prípade spoločnosti Adria Transport). AVK dodáva, že spoločnosti Rail Cargo Carrier a Adria Transport sa zameriavajú na prepravu tovaru z prístavu a do prístavu Koper, zatiaľ čo žiadateľ pokrýva celý trh. Obmedzený rast konkurentov žiadateľa možno pripísať aj obmedzeným zdrojom a problémom s prijímaním zamestnancov. Železničná infraštruktúra Slovinska takisto brzdí rozvoj hospodárskej súťaže.

(30) AVK vo svojom stanovisku konštatuje, že podmienka neobmedzeného prístupu na trh de *iure* i de *facto* bola splnená a že činnosť železničnej nákladnej dopravy v Slovinsku je priamo vystavená hospodárskej súťaži.

(31) Žiadateľ zdôrazňuje, že pri analýze konkurenčného tlaku na relevantnom trhu sú trhové podiely len jedným z ukazovateľov. Zohľadniť by sa mali aj ďalšie kritériá, ako napríklad štruktúra príslušného trhu, skutočná alebo potenciálna hospodárska súťaž zo strany podnikov sídliacich v Únii alebo mimo nej, postavenie dotknutých podnikov na trhu, ako aj ich hospodárska a finančná sila.

(32) Komisia uznáva to, že prístup na slovinský trh železničnej nákladnej dopravy sa nepovažuje za obmedzený, pretože Slovinsko vykonalo a uplatňuje príslušné ustanovenia smernice 2012/34/EÚ, ako sa stanovuje v článku 34 ods. 3 smernice 2014/25/EÚ.

(33) Ak sa pristúpi k analýze priameho vystavenia hospodárskej súťaži, dôležitým prvkom je trhový podiel. To, že po 12 rokoch od liberalizácie trhu má žiadateľ v roku 2018 stále trhový podiel 85,21 % a že jeho pokles od roku 2014 je pomalý, preukazuje, že postavenie žiadateľa na trhu je mimoriadne silné. Podľa stanoviska AVK možno očakávať, že trhový podiel žiadateľa bude naďalej klesať, pretože zákazníci majú tendenciu vyberať si podniky, ktoré pôsobia vo viacerých krajinách.

(34) Podľa šiestej správy Komisie o monitorovaní vývoja železničného trhu ([13]) bol trhový podiel žiadateľa druhý najvyšší zo všetkých etablovaných prevádzkovateľov v členských štátoch, v ktorých bola v roku 2016 aktívna hospodárska súťaž. V rozmedzí rokov 2016 až 2018 sa trhový podiel konkurentov zvýšil z 13,04 % len na 14,79 %, takže konkurenčná situácia na slovinskom trhu železničnej nákladnej dopravy je viac-menej nezmenená.

(35) Komisia navyše poznamenáva, že hoci sa trhový podiel žiadateľa v posledných rokoch znížil, žiadateľ vzhľadom na zvýšenie celkového objemu trhu prepravil viac nákladu.

(36) Aj keby sa uplatnilo alternatívne vymedzenie geografického trhu – teda na základe trasy na území Slovinska ([14]) –, žiadateľ má stále mimoriadne vysoké podiely na trhu. Po tom, ako bol žiadateľ požiadaný, aby poskytol údaje o svojom trhovom podiele podľa trasy, žiadateľ vo svojom liste zo 16. decembra 2019 uviedol svoj trhový podiel na jednotlivých slovinských železničných hraničných priechodoch. Tieto podiely za prvých 10 mesiacov roka 2019 sa pohybujú od […] % (hraničný priechod Sežana meja) do […] % (hraničný priechod Nova Gorica meja).

(37) Žiadateľ a slovinský vnútroštátny orgán na ochranu hospodárskej súťaže AVK sa domnievajú, že keďže trhový podiel žiadateľa sa v budúcnosti zníži, je to ďalší prvok, ktorý treba zohľadniť pri posudzovaní konkurencieschopnosti trhu. Komisia však musí svoje posúdenie založiť na existujúcej trhovej situácii, a nie na prognózach týkajúcich sa vývoja trhových podmienok v nadchádzajúcich rokoch. Komisia sa následne domnieva, že podmienka priameho vystavenia slovinského trhu železničnej nákladnej dopravy hospodárskej súťaži splnená nie je.

(38) Na účely tohto rozhodnutia a bez toho, aby bolo dotknuté právo hospodárskej súťaže, by sa malo stanoviť, že smernica 2014/25/EÚ by sa mala naďalej uplatňovať na zákazky, ktoré majú umožniť vykonávanie činnosti v Slovinsku.

4. **ZÁVER**

(39) Toto rozhodnutie je založené na právnej a skutkovej situácii v období od septembra 2019 do februára 2020, ako to vyplýva z informácií, ktoré predložili žiadateľ a agentúra AVK, a z verejne dostupných informácií,

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

Smernica 2014/25/EÚ sa naďalej uplatňuje na zákazky zadávané obstarávateľmi, ktoré majú umožniť vykonávanie služieb železničnej nákladnej dopravy na území Slovinska.

Článok 2

Toto rozhodnutie je určené Slovinskej republike.

V Bruseli 13. júla 2020

Za Komisiu
Thierry BRETON
člen Komisie

([13]) COM(2019) 51 final zo 6. februára 2019.
([14]) Na účely tohto rozhodnutia sa trasy považujú za rovnocenné s hraničnými priechodmi.