DECISIONES

DECISIÓN DE EJECUCIÓN (UE) 2020/1025 DE LA COMISIÓN

de 13 de julio de 2020

sobre la aplicabilidad del artículo 34 de la Directiva 2014/25/UE del Parlamento Europeo y del Consejo al transporte de mercancías por ferrocarril en Eslovenia

[notificada con el número C(2020) 4540]

(El texto en lengua eslovena es el único auténtico)

(Texto pertinente a efectos del EEE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Vista la Directiva 2014/25/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 26 de febrero de 2014, relativa a la contratación por entidades que operan en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales y por la que se deroga la Directiva 2004/17/CE ([1]), y en particular su artículo 35, apartado 3,

Previa consulta al Comité Consultivo para los Contratos Públicos,

Considerando lo siguiente:

1. **HECHOS**

(1) El 19 de septiembre de 2019, Slovenske železnice (transporte de mercancías), d.o.o. (en lo sucesivo, «solicitante»), presentó una solicitud por carta ante la Comisión (en lo sucesivo, «solicitud») con arreglo al artículo 35, apartado 1, de la Directiva 2014/25/UE. La solicitud se ajusta a lo dispuesto en el artículo 1, apartado 1, de la Decisión de Ejecución (UE) 2016/1804 de la Comisión ([2]).

(2) La solicitud se refiere a los servicios de transporte de mercancías por ferrocarril mencionados en el artículo 11 de la Directiva 2014/25/UE y que el solicitante presta en el territorio de Eslovenia. Los servicios en cuestión se describen en la solicitud como sigue: el solicitante presta principalmente servicios de transporte de mercancías por ferrocarril en los Estados miembros (en el territorio de Eslovenia) y en operaciones internacionales de transporte de mercancías por ferrocarril.

(3) La solicitud iba acompañada de una posición motivada y justificada, que había adoptado el 12 de junio de 2019 la Agencia de Defensa de la Competencia Eslovena («AVK»), la cual es competente en relación con las actividades en cuestión. La AVK, que es una autoridad nacional independiente, analizó en profundidad las condiciones de aplicabilidad del artículo 34, apartado 1, de la Directiva 2014/25/UE a las actividades en cuestión, de conformidad con el artículo 34, apartados 2 y 3, de la citada Directiva.

(4) La posición de la AVK se basó en la recopilación de información a través de solicitudes de información y cuestionarios enviados a operadores de transporte de mercancías por ferrocarril con licencia y a clientes (empresas que compran tales servicios, grandes fabricantes y empresas de logística). La AVK solicitó asimismo información al organismo regulador esloveno (la Agencia para las Redes y los Servicios de Comunicación de Eslovenia, «AKOS») y a la Agencia Pública para el Transporte Ferroviario.

(5) De conformidad con el anexo IV, punto 1, letra a), de la Directiva 2014/25/UE, los actos de ejecución a que se refiere el artículo 35 de dicha Directiva deben adoptarse en un plazo de noventa días hábiles en caso de que, con arreglo al artículo 34, apartado 3, párrafo primero, de la Directiva 2014/25/UE se suponga que el acceso a un mercado determinado no está limitado. De conformidad con el anexo IV, punto 1, párrafo tercero, de la Directiva 2014/25/UE, el plazo de adopción de los actos de ejecución debe comenzar el primer día hábil siguiente a la fecha

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

([2]) Decisión de Ejecución (UE) 2016/1804 de la Comisión, de 10 de octubre de 2016, sobre las modalidades de aplicación de los artículos 34 y 35 de la Directiva 2014/25/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, relativa a la contratación por entidades que operan en los sectores del agua, la energía, los transportes y los servicios postales (DO L 275 de 12.10.2016, p. 39).

en que la Comisión reciba la solicitud a que se refiere el apartado 35, apartado 1, o bien, si la información que debe facilitarse en la solicitud estuviera incompleta, el día hábil siguiente a la recepción de la información completa. El 6 de diciembre de 2019, la Comisión solicitó información adicional al solicitante. El solicitante respondió el 17 de diciembre de 2019. El 16 de diciembre de 2019, la Comisión solicitó información adicional a las autoridades eslovenas. Estas respondieron el 25 de mayo de 2020. El solicitante presentó sendos escritos adicionales el 31 de enero de 2020 y el 18 de marzo de 2020.

2. **MARCO JURÍDICO**

(6) La Directiva 2014/25/UE es aplicable a la adjudicación de contratos para la realización de actividades relacionadas con los servicios de transporte mencionados en la Directiva 2014/25/UE, salvo que la actividad en cuestión esté exenta en virtud del artículo 34 de dicha Directiva.

(7) De conformidad con la Directiva 2014/25/UE, esta no es aplicable a los contratos destinados a hacer posible la prestación de una actividad contemplada en la Directiva 2014/25/UE si en el Estado miembro en el que se lleva a cabo dicha actividad esta está directamente sometida a la competencia en mercados cuyo acceso no esté limitado. La exposición directa a la competencia se determina sobre la base de criterios objetivos, que pueden incluir las características de los productos o servicios de que se trate, la existencia de productos o servicios alternativos considerados sustitutivos en el lado de la oferta o en el de la demanda, los precios y la presencia real o potencial de más de un proveedor de los productos o servicios de que se trate.

3. **EVALUACIÓN**

3.1. **Acceso no limitado al mercado**

(8) Se considera que el acceso a un mercado no está limitado cuando el Estado miembro en cuestión ha incorporado a su legislación nacional y ha aplicado las disposiciones pertinentes de la legislación de la Unión que liberalizan un sector determinado o parte de este. Dichas disposiciones se enumeran en el anexo III de la Directiva 2014/25/UE, la cual incluye, en lo relativo al transporte de mercancías por ferrocarril, la Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo ([3]).

(9) Como ha confirmado la AVK en su posición, y sobre la base de la información puesta a disposición de la Comisión, Eslovenia ha transpuesto la Directiva 2012/34/UE a la legislación nacional mediante una ley que modifica la Ley del Transporte Ferroviario ([4]) y un decreto sobre la asignación de surcos ferroviarios, los cánones por el uso de las infraestructuras y el régimen de prestaciones en la infraestructura ferroviaria pública ([5]). Por consiguiente, se considera que el acceso al mercado de referencia no está limitado, de conformidad con el artículo 34, apartado 3, de la Directiva 2014/25/UE.

3.2. **Exposición directa a la competencia**

(10) La exposición directa a la competencia debe evaluarse con arreglo a distintos indicadores, ninguno de los cuales es decisivo por sí mismo. Por lo que se refiere a los mercados objeto de la presente Decisión, un criterio que ha de tenerse en cuenta es la cuota de mercado de los principales operadores en un mercado determinado. Dado que cada una de las actividades objeto de la solicitud se realiza en condiciones distintas, al evaluar las condiciones de la competencia ha de tenerse en cuenta la diversidad de situaciones en los diferentes mercados.

(11) La presente Decisión se entiende sin perjuicio de la aplicación de las normas en materia de competencia y de otros ámbitos del Derecho de la Unión. En particular, los criterios y métodos utilizados para evaluar la exposición directa a la competencia con arreglo al artículo 34 de la Directiva 2014/25/UE no son necesariamente idénticos a los utilizados para realizar una evaluación con arreglo a los artículos 101 o 102 del Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea o al Reglamento (CE) n.º 139/2004 del Consejo ([6]), como ha confirmado el Tribunal General ([7]).

([3]) Directiva 2012/34/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 21 de noviembre de 2012, por la que se establece un espacio ferroviario europeo único (DO L 343 de 14.12.2012, p. 32).

([4]) Ley nacional de transposición: UL RS n.º 84/2015, de 6 de noviembre de 2015. La Ley de Transporte Ferroviario fue modificada posteriormente en 2018 (UL RS n.º 99/15; texto oficial consolidado n.º 30/18).

([5]) UL RS n.º 44/2016, de 24 de junio de 2016. En 2019 se adoptó el Decreto por el que se modifica el Decreto relativo a la asignación de rutas ferroviarias, los cánones por el uso de las infraestructuras y el régimen de prestaciones en la infraestructura ferroviaria pública (UL RS n.º 16/2019, de 15 de marzo de 2019).

([6]) Reglamento (CE) n.º 139/2004 del Consejo, de 20 de enero de 2004, sobre el control de las concentraciones entre empresas («Reglamento comunitario de concentraciones») (DO L 24 de 29.1.2004, p. 1).

([7]) Sentencia del Tribunal General de 27 de abril de 2016, Österreichische Post AG/Comisión, T-463/14, ECLI:EU:T:2016:243, apartado 28.

(12) El objetivo de la presente Decisión es determinar si las actividades a las que se refiere la solicitud están sometidas, en mercados cuyo acceso no esté limitado a tenor del artículo 34 de la Directiva 2014/25/UE, a un nivel de competencia tal que garantice que, incluso en ausencia de la disciplina introducida por las disposiciones pormenorizadas que establece en materia de contratación pública la Directiva 2014/25/UE, la contratación pública para el ejercicio de las actividades consideradas se realice de forma transparente y no discriminatoria y sobre la base de unos criterios que permitan a los compradores encontrar la solución que, en conjunto, sea más ventajosa desde el punto de vista económico.

(13) En este contexto, es importante mencionar que, en los mercados en cuestión, no todos los operadores están sujetos a una normativa de contratación pública. Por consiguiente, las empresas que no están sujetas a dicha normativa, cuando operan en estos mercados, en condiciones normales tendrían la posibilidad de ejercer una presión competitiva sobre los operadores del mercado que sí están sujetos a ella. En los mercados objeto de la solicitud, solo el solicitante es una entidad adjudicadora en el sentido del artículo 4, apartado 1, de la Directiva 2014/25/UE y, por tanto, está sujeto a las normas de contratación pública.

3.3. **Definición del mercado o de los mercados de referencia**

(14) La Comisión ha sostenido en decisiones anteriores ([8]) que el mercado del transporte de mercancías por ferrocarril era el mercado de referencia, pero no excluía que pudiera segmentarse en transporte nacional, transporte internacional, transporte en vagones únicos y transporte en tren completo (también conocido como «tren bloque») de mercancías por ferrocarril. En la solicitud, el solicitante considera que los mercados de producto de referencia son los cuatro segmentos citados. No obstante, el solicitante alega, en su escrito presentado el 31 de enero de 2020, que la Comisión debería evaluar si la competencia de otros modos de transporte, en particular el transporte por carretera, incide en la definición del mercado de referencia.

(15) En su posición, la AVK sostiene que los servicios de transporte de mercancías por ferrocarril no son intercambiables con otras modalidades de transporte de mercancías y constituyen un mercado de referencia diferenciado. La principal razón es que el transporte de mercancías por carretera y el transporte de mercancías por ferrocarril son servicios complementarios. El transporte de mercancías por carretera es flexible, más rápido y mejor adaptado a las pequeñas distancias, mientras que el transporte de mercancías por ferrocarril es el más adecuado para envíos masivos a granel, en particular cuando se transportan grandes cantidades de mercancías al mismo tiempo.

(16) La AVK señala que la proporción del transporte nacional es insignificante en comparación con el transporte internacional (entre el 2,67 % y el 3,99 % de las mercancías transportadas y entre el 1,66 % y el 2,62 % del trabajo realizado entre 2014 y 2018). Como los clientes no distinguen entre transporte ferroviario nacional e internacional, la AVK no ve la necesidad de diferenciar ambos mercados.

(17) En cuanto al transporte ferroviario en vagones únicos, la AVK señala en el punto 36 de su posición que el solicitante es la única empresa que ofrece el servicio, el cual es considerablemente más complejo y costoso que el de los trenes completos. Sus competidores se centran en los trenes bloque, que se presentan como el negocio potencialmente más lucrativo. Los usuarios del servicio, por ejemplo los fabricantes o las empresas de logística, indicaron que su elección entre vagones únicos y trenes completos dependía de factores como el tipo de mercancías, la cantidad, el plazo para la entrega y el precio. La AVK llega a la conclusión de que los servicios de vagones únicos y de trenes bloque son intercambiables para los usuarios y pertenecen al mismo mercado.

(18) Por consiguiente, la AVK considera que el mercado de referencia es el mercado del transporte de mercancías por ferrocarril, ya sea nacional o internacional, e incluye indistintamente a los vagones únicos y a los trenes bloque.

(19) En su escrito de 31 de enero de 2020, el solicitante alega que está sometido a la competencia internacional en los servicios de transporte de mercancías por ferrocarril. Menciona una serie de licitaciones en las que compiten con el solicitante transportistas de mercancías por carretera, pero no indica los importes en juego ni si las compañías de transporte por carretera han ganado realmente estas licitaciones.

(20) La Comisión ya había llegado a la conclusión de que existen fuertes indicios de un mercado para el transporte de mercancías por ferrocarril distinto del de otros modos de transporte ([9]). En vista de ello, a pesar de las pruebas presentadas por el solicitante sobre el impacto de los modos de transporte alternativos, como el transporte por carretera, la Comisión no ve razón alguna para apartarse de su práctica anterior. La Comisión ya consideraba que

([8]) Asunto COMP/M.4746, Deutsche Bahn/English Welsh & Scottish Railway Holdings (EWS); asunto COMP/M.5096, RCA/MAV Cargo, y asunto COMP/M.5855, DB/Arriva.

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

no todos los modos de transporte son sustituibles entre sí y, por lo general, todo depende de la ubicación geográfica del cliente y de las características específicas de los productos que van a transportarse ([10]). Por consiguiente, la Comisión considera que el ámbito de aplicación del mercado de referencia no se extiende más allá del transporte de mercancías por ferrocarril.

3.4. **Definición del mercado geográfico de referencia**

(21) En su práctica anterior, la Comisión constató que, a la vista de los diferentes requisitos técnicos y reglamentarios, los mercados de servicios de transporte de mercancías por ferrocarril eran principalmente de ámbito nacional, pero podían convertirse en internacionales en determinadas rutas que forman parte de un corredor ([11]). En algunas situaciones concretas, la Comisión también consideró que un enfoque basado en los corredores podría reflejar mejor la situación competitiva ([12]).

(22) Por lo que se refiere al mercado geográfico, el solicitante considera que, debido al alto nivel de liberalización del transporte de mercancías por ferrocarril, el mercado geográfico de referencia abarca todo el territorio de la Unión. Alega que también participa activamente en los mercados de los países vecinos y de otros países. También señala que Eslovenia está situada en la intersección de dos corredores ferroviarios de mercancías (el corredor Báltico-Adriático y el corredor Mediterráneo, mientras que un tercer corredor está en construcción). Esto permite a la empresa desempeñar un papel activo en la mayor parte de la zona cubierta por estos corredores.

(23) En su escrito de 31 de enero de 2020, el solicitante se refiere al mal estado de la red ferroviaria eslovena. También subraya el hecho de que la ruta de transporte a través de Eslovenia discurre por países de la antigua Yugoslavia, algunos de los cuales no son Estados miembros, mientras que la ruta de desvío al norte de Eslovenia discurre en su totalidad por Estados miembros, lo que supone una simplificación de los procedimientos y, por lo tanto, una ventaja competitiva.

(24) En el punto 45 de su posición, la AVK señala que, si bien el solicitante ha aumentado su presencia en Austria y Croacia, la actividad de la empresa se sigue practicando en su inmensa mayoría en Eslovenia (el 97,5 % del trabajo realizado en toneladas-kilómetro netas, o el 98 % de sus ingresos brutos por servicios de transporte). Además, la AVK alega que las empresas ferroviarias prestan sus servicios principalmente en Eslovenia a través de compañías registradas en Eslovenia, con maquinistas y locomotoras de Eslovenia (que suelen cambiar en la frontera con otro país). Basándose en estos elementos, la AVK considera que el mercado geográfico es de ámbito nacional.

(25) La Comisión considera que no existe ningún elemento significativo que respalde la alegación del solicitante de que el mercado de referencia abarca toda la Unión o, alternativamente, que las zonas conectadas por los corredores ferroviarios de mercancías Báltico-Adriático y Mediterráneo deben considerarse un mercado geográfico de referencia. La Comisión observa que los requisitos técnicos y reglamentarios son en gran medida diferentes entre los Estados miembros. El Tribunal de Cuentas Europeo, en su Informe Especial n.º 8/2016 titulado *Transporte de mercancías por ferrocarril en la UE: todavía no avanza por la buena vía* constató que la liberalización del mercado ha avanzado de manera desigual en los Estados miembros, y el espacio ferroviario europeo único aún dista mucho de ser una realidad. En su informe, el Tribunal concluye que la red ferroviaria de la UE sigue siendo un sistema de redes ferroviarias independientes, que no son plenamente interoperables.

(26) A efectos de la valoración, con arreglo a la presente Decisión y sin perjuicio de lo dispuesto en el Derecho de la competencia, la Comisión considera que el mercado geográfico de referencia es nacional y que cubre el territorio de Eslovenia.

([10]) Asunto COMP/M.5855, DB/Arriva, apartado 144.

([11]) Los corredores ferroviarios de mercancías fueron creados por el Reglamento (UE) n.º 913/2010 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de septiembre de 2010, sobre una red ferroviaria europea para un transporte de mercancías competitivo (DO L 276 de 20.10.2010, p. 22). El Reglamento los define como «todas las líneas ferroviarias, incluidas las líneas de transbordador de ferrocarriles, designadas en el territorio de los Estados miembros o entre Estados miembros y, en su caso, en terceros países europeos, que enlacen dos o más terminales a lo largo de una ruta principal y, cuando proceda, rutas de desvío y los tramos que las conectan, incluidas las infraestructuras ferroviarias y sus equipos y los servicios ferroviarios pertinentes, con arreglo al artículo 5 de la Directiva 2001/14/CE».

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

3.5. **Análisis del mercado**

(27) En lo que respecta a la valoración de si la actividad está sometida directamente a la competencia, en la actualidad, según la AVK, existen seis licencias expedidas para el transporte de mercancías por ferrocarril en Eslovenia. Además del solicitante, otros competidores son, en particular, Rail Cargo Carrier (filial del grupo ferroviario austriaco ÖBB) y Adria Transport (filial de Luka Koper y la empresa ferroviaria austriaca GKB). Según la información que proporciona el organismo regulador esloveno AKOS, la cuota de mercado del solicitante y las de sus principales competidores en el mercado fueron las siguientes:

Empresa ferroviaria	Año 2014 (%)	Año 2015 (%)	Año 2016 (%)	Año 2017 (%)	Año 2018 (%)
Slovenske železnice	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) La AVK considera, en su posición, que a todas las empresas de transporte de mercancías por ferrocarril se les concede acceso a la infraestructura ferroviaria pública de Eslovenia en condiciones equitativas, no discriminatorias y transparentes, con el fin de prestar todos los tipos de servicios de transporte de mercancías. En la actualidad, tres empresas prestan servicios en el mercado del transporte de mercancías por ferrocarril, y se están introduciendo en el mercado cuatro nuevas empresas. Las empresas disfrutan de un acceso equitativo a los surcos ferroviarios. No parece que haya habido problemas injustificados para obtener licencias o certificados de seguridad, utilizar la infraestructura pública de ferrocarriles o establecer el canon por el uso.

(29) La AVK sostiene que, si bien la cuota de mercado del solicitante sigue siendo elevada, las de sus dos competidores se han incrementado gradualmente (del 0 % en 2008 al 4,68 % en 2009 y al 8,27 % en 2018 en el caso de Rail Cargo Carrier, y del 0 % en 2008 al 2,27 % en 2009 y al 6,52 % en 2018 en el caso de Adria Transport). La AVK añade que Rail Cargo Carrier y Adria Transport se centran en el transporte de mercancías hacia y desde el puerto de Koper, mientras que el solicitante abarca todo el mercado. El crecimiento limitado de los competidores del solicitante también puede atribuirse a recursos limitados y a problemas relacionados con la contratación de personal. La infraestructura ferroviaria de Eslovenia también dificulta el desarrollo de la competencia.

(30) La AVK concluye en su posición que se cumple la condición de un acceso ilimitado al mercado *de iure* y *de facto* y que la actividad de transporte de mercancías por ferrocarril en Eslovenia está sometida directamente a la competencia.

(31) El solicitante subraya que las cuotas de mercado son solo uno de los indicadores para analizar la presión competitiva en el mercado de referencia. También deben tenerse en cuenta otros criterios, como la estructura del mercado afectado, la competencia real o potencial de empresas establecidas dentro o fuera de la Unión, la posición de mercado de las empresas afectadas así como su poder económico y financiero.

(32) La Comisión reconoce el hecho de que el acceso al mercado esloveno del transporte de mercancías por ferrocarril no se considera limitado, ya que Eslovenia ha incorporado a su legislación nacional y aplicado las disposiciones pertinentes de la Directiva 2012/34/UE, conforme a lo dispuesto en el artículo 34, apartado 3, de la Directiva 2014/25/UE.

(33) Cuando se trata de analizar la exposición directa a la competencia, la cuota de mercado es un elemento importante. El hecho de que, doce años después de la liberalización del mercado, el solicitante siga disfrutando de una cuota de mercado del 85,21 % en 2018, y que su disminución desde 2014 se haya producido lentamente, demuestra que la posición del solicitante en el mercado es de una enorme solidez. Según la posición de la AVK, cabe esperar que la cuota de mercado del solicitante siga disminuyendo, ya que los clientes tienden a elegir empresas que operan en varios países de explotación.

(34) Según el *Sexto informe de seguimiento de la evolución del mercado ferroviario* ([13]) de la Comisión, la cuota de mercado del solicitante fue la segunda más alta de todas las empresas titulares en los Estados miembros donde la competencia estaba activa en 2016. Entre 2016 y 2018, la cuota de mercado de los competidores solo ha aumentado del 13,04 al 14,79 %, por lo que la situación competitiva del mercado esloveno del transporte de mercancías por ferrocarril se mantiene prácticamente sin cambios.

(35) Por otra parte, la Comisión señala que, aunque la cuota de mercado del solicitante haya disminuido en los últimos años, el solicitante ha transportado más mercancías, dado el aumento del volumen total del mercado.

(36) Aunque se adoptara la definición de mercado geográfico alternativa, por cada ruta dentro del territorio de Eslovenia ([14]), el solicitante aún dispondría de cuotas de mercado sumamente elevadas. Según la información facilitada en su carta de 16 de diciembre de 2019, cuando se le pidió que facilitara sus cuotas de mercado por ruta el solicitante indicó su cuota de mercado en los diferentes pasos fronterizos ferroviarios eslovenos. Estas cuotas, para los diez primeros meses de 2019, varían entre el […] % (en el paso fronterizo de Sežana meja) y el […] % (Nova Gorica meja).

(37) El solicitante y la agencia nacional eslovena para la competencia, AVK, consideran que, dado que la cuota de mercado del solicitante va a disminuir en el futuro, este hecho constituye otro elemento que debe tenerse en cuenta para evaluar la competitividad del mercado. Sin embargo, la Comisión tiene que basar su evaluación en la situación actual del mercado y no en previsiones de la evolución de las condiciones del mercado para los próximos años. Por consiguiente, la Comisión considera que no se cumple el requisito relativo a la exposición directa a la competencia del mercado esloveno del transporte de mercancías por ferrocarril.

(38) A efectos de la presente Decisión, y sin perjuicio del Derecho de la competencia, debe establecerse que la Directiva 2014/25/UE siga siendo aplicable a los contratos destinados a hacer posible esta actividad en Eslovenia.

4. **CONCLUSIÓN**

(39) La presente Decisión se basa en la situación de hecho y de Derecho existente entre septiembre de 2019 y febrero de 2020, según la información presentada por el solicitante y por la AVK, y la información pública disponible.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

La Directiva 2014/25/UE continuará siendo aplicable a los contratos adjudicados por las entidades adjudicadoras y destinados a posibilitar los servicios de transporte de mercancías por ferrocarril en el territorio de Eslovenia.

Artículo 2

El destinatario de la presente Decisión es la República de Eslovenia.

Hecho en Bruselas, el 13 de julio de 2020.

Por la Comisión
Thierry BRETON
Miembro de la Comisión

([13]) COM(2019) 51 final, de 6 de febrero de 2019.
([14]) A efectos de la presente Decisión, las rutas se consideran equivalentes a puestos fronterizos.