

# DECYZJE

## DECYZJA WYKONAWCZA KOMISJI (UE) 2020/1025

z dnia 13 lipca 2020 r.

w sprawie stosowania art. 34 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/25/UE do towarowego transportu kolejowego w Słowenii

(notyfikowana jako dokument nr C(2020) 4540)

(Jedynie tekst w języku słoweńskim jest autentyczny)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/25/UE z dnia 26 lutego 2014 r. w sprawie udzielania zamówień przez podmioty działające w sektorach gospodarki wodnej, energetyki, transportu i usług pocztowych, uchylając dyrektywę 2004/17/WE<sup>(1)</sup>, w szczególności jej art. 35 ust. 3,

po zasięgnięciu opinii Komitetu Doradczego ds. Zamówień Publicznych na Roboty Budowlane,

a także mając na uwadze, co następuje:

### 1. STAN FAKTYCZNY

- (1) W dniu 19 września 2019 r. przedsiębiorstwo Slovenske železnice – Freight Transport d.o.o. („wnioskodawca”) przedłożyło Komisji przesłany pismem wniosek zgodnie z art. 35 ust. 1 dyrektywy 2014/25/UE („wniosek”). Wniosek jest zgodny z art. 1 ust. 1 decyzji wykonawczej Komisji (UE) 2016/1804<sup>(2)</sup>.
- (2) Wniosek dotyczy usług towarowego transportu kolejowego, o których mowa w art. 11 dyrektywy 2014/25/UE, świadczonych przez wnioskodawcę na terytorium Słowenii. Usługi, których dotyczy wniosek, są opisane we wniosku w następujący sposób: wnioskodawca świadczy głównie usługi towarowego transportu kolejowego na obszarze państw członkowskich (na terytorium Słowenii) oraz prowadzi działalność w zakresie międzynarodowych kolejowych przewozów towarowych.
- (3) Do wniosku dołączono uzasadnione i poparte dowodami stanowisko przyjęte w dniu 12 czerwca 2019 r. przez słoweńską Agencję Ochrony Konkurencji („AVK”), która jest właściwym organem do spraw rodzajów działalności, których dotyczy wniosek. AVK jest niezależnym organem krajowym. AVK przeprowadziła dokładną analizę warunków stosowalności art. 34 ust. 1 dyrektywy 2014/25/UE do rodzajów działalności, których dotyczy wniosek, zgodnie z art. 34 ust. 2 i 3 tej dyrektywy.
- (4) AVK wypracowała swoje stanowisko na podstawie informacji zgromadzonych w drodze wystosowanych wezwań do udzielenia informacji i kwestionariuszy przesyłanych licencjonowanym operatorom towarowego transportu kolejowego oraz klientom (przedsiębiorstwom nabywającym tego rodzaju usługi, dużym producentom i przedsiębiorstwom logistycznym). AVK wystąpiła z wnioskiem o udzielenie informacji również do słoweńskiego organu regulacyjnego – Agencji ds. Sieci i Usług Komunikacji Słowenii („AKOS”) oraz do Publicznej Agencji Transportu Kolejowego.
- (5) Zgodnie z pkt 1 lit. a) załącznika IV do dyrektywy 2014/25/UE akty wykonawcze, o których mowa w art. 35 tej dyrektywy, przyjmuje się w terminie 90 dni roboczych, jeżeli zakłada się swobodny dostęp do danego rynku na podstawie art. 34 ust. 3 akapit pierwszy dyrektywy 2014/25/UE. Zgodnie z pkt 1 akapit trzeci załącznika IV do dyrektywy 2014/25/UE bieg terminów przyjęcia aktów wykonawczych rozpoczyna się pierwszego dnia roboczego następującego po dacie otrzymania przez Komisję wniosku, o którym mowa w art. 35 ust. 1 tej dyrektywy, lub, jeżeli

<sup>(1)</sup> Dz.U. L 94 z 28.3.2014, s. 243.

<sup>(2)</sup> Decyzja wykonawcza Komisji (UE) 2016/1804 z dnia 10 października 2016 r. dotycząca szczegółowych zasad stosowania art. 34 i 35 dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/25/UE w sprawie udzielania zamówień przez podmioty działające w sektorach gospodarki wodnej, energetyki, transportu i usług pocztowych (Dz.U. L 275 z 12.10.2016, s. 39).

informacje przekazywane wraz z wnioskiem są niepełne, w dniu roboczym następującym po otrzymaniu pełnych informacji. W dniu 6 grudnia 2019 r. Komisja zwróciła się do wnioskodawcy o przekazanie dodatkowych informacji. Wnioskodawca udzielił odpowiedzi w dniu 17 grudnia 2019 r. W dniu 16 grudnia 2019 r. Komisja zwróciła się do władz słoweńskich o przekazanie dodatkowych informacji. Władze słoweńskie udzieliły odpowiedzi w dniu 25 maja 2020 r. Wnioskodawca przedłożył dodatkowe uwagi w dniach 31 stycznia 2020 r. i 18 marca 2020 r.

## 2. RAMY PRAWNE

- (6) Dyrektywa 2014/25/UE ma zastosowanie do udzielania zamówień na prowadzenie działalności związanej z usługami transportowymi w rozumieniu dyrektywy 2014/25/UE, chyba że działalność ta jest wyłączona zgodnie z art. 34 tej dyrektywy.
- (7) Na podstawie dyrektywy 2014/25/UE zamówienia mające na celu umożliwienie prowadzenia jednego z rodzajów działalności, do których ma zastosowanie dyrektywa 2014/25/UE, nie podlegają tej dyrektywie, jeżeli w państwie członkowskim, w którym ta działalność jest wykonywana, bezpośrednio podlega ona konkurencji na rynkach, do których dostęp nie jest ograniczony. Bezpośrednie podleganie konkurencji ocenia się na podstawie obiektywnych kryteriów, które mogą obejmować cechy danych produktów lub usług, istnienie alternatywnych produktów lub usług uznanych za odpowiednie po stronie podaży lub popytu, ceny oraz rzeczywistą lub potencjalną obecność większej liczby dostawców danych produktów lub usług niż jeden.

## 3. OCENA

### 3.1. Nieograniczony dostęp do rynku

- (8) Dostęp do rynku uznaje się za nieograniczony, jeżeli dane państwo członkowskie wdrożyło i stosuje odpowiednie przepisy Unii otwierające dany sektor lub jego część na konkurencję. Właściwe akty prawne wymieniono w załączniku III do dyrektywy 2014/25/UE, w którym w przypadku usług towarowego transportu kolejowego uwzględniono dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE<sup>(3)</sup>.
- (9) Jak potwierdziła AVK w swoim stanowisku, a także uwzględniając dostępne Komisji informacje, Słowenia dokonała transpozycji dyrektywy 2012/34/UE do prawa krajowego ustawą zmieniającą ustawę o transporcie kolejowym<sup>(4)</sup> oraz dekretem w sprawie przydzielania tras pociągów, opłat za korzystanie z infrastruktury i systemu skuteczności działania publicznej infrastruktury kolejowej<sup>(5)</sup>. Dostęp do rynku właściwego uznaje się zatem za nieograniczony zgodnie z art. 34 ust. 3 dyrektywy 2014/25/UE.

### 3.2. Bezpośrednie podleganie konkurencji

- (10) Oceny, czy działalność bezpośrednio podlega konkurencji, należy dokonać na podstawie różnych wskaźników, z których żaden nie jest sam w sobie decydujący. W odniesieniu do rynków objętych niniejszą decyzją jednym z kryteriów, które należy uwzględnić, jest udział w rynku najważniejszych podmiotów działających na danym rynku. Jako że warunki różnią się w odniesieniu do poszczególnych rodzajów działalności, których dotyczy wniosek, analiza sytuacji konkurencyjnej powinna uwzględnić różnice pomiędzy poszczególnymi rynkami właściwymi.
- (11) Niniejsza decyzja pozostaje bez uszczerbku dla stosowania reguł konkurencji i dla innych obszarów prawa Unii. W szczególności kryteria i metodyka wykorzystane do celów oceny bezpośredniego podlegania konkurencji zgodnie z art. 34 dyrektywy 2014/25/UE nie zawsze są identyczne z tymi stosowanymi do celów oceny dokonywanej na podstawie art. 101 lub 102 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej lub rozporządzenia Rady (WE) nr 139/2004<sup>(6)</sup>, co potwierdził Sąd<sup>(7)</sup>.

<sup>(3)</sup> Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady 2012/34/UE z dnia 21 listopada 2012 r. w sprawie utworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego (Dz.U. L 343 z 14.12.2012, s. 32).

<sup>(4)</sup> Krajowy akt prawny transponujący: UL RS nr 84/2015 z dnia 6 listopada 2015 r. Ustawa o transporcie kolejowym została następnie zmieniona w 2018 r. (UL RS nr 99/15 – oficjalny tekst jednolity, nr 30/18).

<sup>(5)</sup> UL RS nr 44/2016 z dnia 24 czerwca 2016 r. Dekret zmieniający dekret w sprawie przydzielania tras pociągów, opłat za korzystanie z infrastruktury i systemu skuteczności działania publicznej infrastruktury kolejowej przyjęto w 2019 r. (UL RS nr 16/2019 z dnia 15 marca 2019 r.).

<sup>(6)</sup> Rozporządzenie Rady (WE) nr 139/2004 z dnia 20 stycznia 2004 r. w sprawie kontroli koncentracji przedsiębiorstw („rozporządzenie WE w sprawie kontroli łączenia przedsiębiorstw”) (Dz.U. L 24 z 29.1.2004, s. 1).

<sup>(7)</sup> Wyrok z dnia 27 kwietnia 2016 r., Österreichische Post AG przeciwko Komisji, T-463/14, EU:T:2016:243, pkt 28.

- (12) Celem niniejszej decyzji jest ustalenie, czy rodzaje działalności, których dotyczy wnioski, podlegają konkurencji na rynkach, do których dostęp jest nieograniczony w rozumieniu art. 34 dyrektywy 2014/25/UE, w takim stopniu, że zapewnione zostanie – również w przypadku zwolnienia z obowiązku stosowania szczegółowych przepisów dotyczących zamówień określonych w dyrektywie 2014/25/UE – przejrzyste i niedyskryminacyjne udzielanie zamówień związanych z prowadzeniem rodzajów działalności objętych wnioskiem na podstawie kryteriów umożliwiających nabywcom znalezienie rozwiązania, które w ujęciu ogólnym jest najbardziej korzystne ekonomicznie.
- (13) W tym kontekście należy wspomnieć, że na rynkach objętych niniejszą decyzją nie wszyscy uczestnicy rynku podlegają przepisom dotyczącym zamówień publicznych. W związku z tym przedsiębiorstwa niepodlegające tym przepisom, działając na tych rynkach, miałyby zwykle możliwość wywierania presji konkurencyjnej na tych uczestników rynku, którzy podlegają przepisom dotyczącym zamówień publicznych. Na rynkach będących przedmiotem wniosku jedynie wnioskodawca jest podmiotem zamawiającym w rozumieniu art. 4 ust. 1 dyrektywy 2014/25/UE, a zatem podlega przepisom dotyczącym zamówień publicznych.

### 3.3. Definicja rynku właściwego

- (14) W poprzednich decyzjach <sup>(8)</sup> Komisja uznała, że rynek towarowego transportu kolejowego jest rynkiem właściwym, ale nie wykluczyła możliwości jego podziału na krajowy towarowy transport kolejowy, międzynarodowy towarowy transport kolejowy, transport kolejowy ładunków rozproszonych i transport kolejowy w pełnym składzie pociągu (określany również jako przewozy całopociągowe). We wniosku wnioskodawca twierdzi, że właściwymi rynkami produktowymi są wymienione cztery segmenty. W swoich uwagach z dnia 31 stycznia 2020 r. wnioskodawca utrzymuje jednak, że Komisja powinna ocenić wpływ konkurencji ze strony innych rodzajów transportu, w szczególności transportu drogowego, na definicję rynku właściwego.
- (15) W swoim stanowisku AVK twierdzi, że usługi towarowego transportu kolejowego nie są zamienne z innymi formami usług transportu towarowego i stanowią odrębny rynek właściwy. Głównym powodem jest fakt, że drogowy przewóz towarów i towarowy transport kolejowy są uzupełniającymi się usługami. Drogowy przewóz towarów jest elastyczny, szybszy i najlepiej sprawdza się na niewielkich odległościach, natomiast towarowy transport kolejowy najlepiej sprawdza się w przypadku dużych przesyłek masowych, w szczególności gdy w tym samym czasie przewożone są duże ilości towarów.
- (16) AVK zauważa, że odsetek przewozów krajowych jest znikomy w porównaniu z przewozami międzynarodowymi (odpowiada 2,67–3,99 % przewożonych towarów i 1,66–2,62 % prac zrealizowanych w latach 2014–2018). Klienci nie dokonują rozróżnienia między krajowym a międzynarodowym towarowym transportem kolejowym, w związku z czym AVK nie widzi potrzeby rozdzielania tych dwóch rynków.
- (17) Jeżeli chodzi o przewozy ładunków rozproszonych, w pkt 36 swojego stanowiska AVK zauważa, że wnioskodawca jest jedynym przedsiębiorstwem oferującym przedmiotową usługę, która jest znacznie bardziej złożona i kosztowna niż przewozy całopociągowe. Jego konkurencji skupiają się na przewozach całopociągowych, które wydają się potencjalnie najbardziej dochodowym obszarem działalności. Użytkownicy przedmiotowej usługi, m.in. producenci lub przedsiębiorstwa logistyczne, wskazali, że dokonywali wyboru pomiędzy przewozem ładunków rozproszonych a przewozem całopociągowym w zależności od takich czynników, jak: rodzaj towarów, ich ilość, wymagany czas dostawy oraz cena. AVK podsumowuje, że usługi w zakresie przewozu ładunków rozproszonych i przewozu całopociągowego są zamienne z punktu widzenia użytkowników oraz należą do tego samego rynku.
- (18) W związku z tym AVK uważa, że rynkiem właściwym jest rynek towarowego transportu kolejowego, zarówno krajowego, jak i międzynarodowego, i nie wprowadza rozróżnienia między przewozami ładunków rozproszonych a przewozami całopociągowymi.
- (19) W swoich uwagach z dnia 31 stycznia 2020 r. wnioskodawca twierdzi, że jest podmiotem podlegającym międzynarodowej konkurencji w zakresie usług kolejowych przewozów towarowych. Wspomina on o serii przetargów, w których drogowi przewoźnicy towarów konkurowali z wnioskodawcą, ale nie podaje kwot, których dotyczyły przetargi, ani nie wskazuje, czy drogowi przewoźnicy towarów faktycznie wygrali te przetargi.
- (20) Komisja ustaliła wcześniej, że istnieją wyraźne wskazówki, by uznać, że rynek kolejowego transportu towarów różni się od innych rodzajów transportu <sup>(9)</sup>. Wobec powyższego, pomimo przedstawionych przez wnioskodawcę dowodów wskazujących na wpływ alternatywnych rodzajów transportu, m.in. transportu drogowego, Komisja nie widzi powodu, aby odstąpić od swojej dotychczasowej praktyki. Komisja uznała uprzednio, że nie wszystkie rodzaje trans-

<sup>(8)</sup> Sprawa COMP/M.4746 – Deutsche Bahn/English Welsh & Scottish Railway Holdings (EWS); sprawa COMP/M.5096 – RCA/MAV Cargo; sprawa COMP/M.5855 – DB/Arriva.

<sup>(9)</sup> Sprawa COMP/M.5855 – DB/Arriva, pkt 145; sprawa COMP/M.5480 – DB/PCC, pkt 22; sprawa COMP/M.4746 – Deutsche Bahn/EWS, pkt 17; sprawa AT.39678 – DB I, pkt 32; sprawa AT.39813 – Baltic Rail, pkt 150.

portu są wzajemnie zastępowalne i zasadniczo wspomniana zastępowalność zależy od położenia geograficznego klienta i konkretnych cech przewożonego towaru <sup>(10)</sup>. Komisja uważa zatem, że zakres rynku właściwego nie wykracza poza zakres kolejowego przewozu towarowego.

### 3.4. Definicja właściwego rynku geograficznego

- (21) Stosując dotychczasową praktykę, Komisja stwierdziła, że ze względu na różne wymogi techniczne i regulacyjne rynki usług kolejowego przewozu towarowego mają raczej zasięg krajowy, ale mogą stać się rynkami międzynarodowymi na niektórych trasach, które stanowią część korytarza <sup>(11)</sup>. W niektórych szczególnych sytuacjach Komisja uznawała również, że podejście oparte na korytarzach może najlepiej odzwierciedlać sytuację w zakresie konkurencji <sup>(12)</sup>.
- (22) Jeśli chodzi o rynek geograficzny, wnioskodawca uważa, że ze względu na wysoki stopień liberalizacji kolejowych przewozów towarowych właściwy rynek geograficzny obejmuje całe terytorium Unii. Utrzymuje on, że prowadzi on również aktywną działalność na rynkach państw sąsiadujących i innych państw. Wnioskodawca zauważa również, że Słowenia znajduje się na skrzyżowaniu dwóch kolejowych korytarzy towarowych (korytarza Bałtyk–Adriatyk i korytarza Morze Śródziemne, przy czym trzeci korytarz jest w budowie). Umożliwia to przedsiębiorstwu odgrywanie czynnej roli na znacznej części obszaru objętego tymi korytarzami.
- (23) W swoich uwagach z dnia 31 stycznia 2020 r. wnioskodawca powołuje się na zły stan słoweńskiej sieci kolejowej. Podkreśla również fakt, że trasa transportowa przez Słowenię przebiega przez kraje byłej Jugosławii, z których nie wszystkie są państwami członkowskimi, natomiast trasa objazdowa na północ od Słowenii przebiega w całości przez terytoria państw członkowskich, co oznacza uproszczone procedury, a tym samym – przewagę konkurencyjną.
- (24) W pkt 45 swojego stanowiska AVK zauważa, że wnioskodawca zwiększył swoją obecność w Austrii i Chorwacji, ale działalność przedsiębiorstwa jest nadal w przeważającej mierze prowadzona w Słowenii (97,5 % wykonywanych prac w tonokilometrach netto lub 98 % przychodów brutto z usług transportowych). Ponadto AVK twierdzi, że przedsiębiorstwa kolejowe świadczą swoje usługi głównie na terenie Słowenii za pośrednictwem zarejestrowanych w Słowenii przedsiębiorstw, zatrudniając słoweńskich maszynistów i korzystając ze słoweńskich lokomotyw (które zazwyczaj zmieniają się na granicy z innym krajem). Na podstawie tych elementów AVK stwierdza, że rynek geograficzny ma zasięg krajowy.
- (25) Komisja stwierdza, że nie ma żadnego istotnego elementu uzasadniającego twierdzenie wnioskodawcy, że rynek właściwy obejmuje całą Unię lub, ewentualnie, że za właściwy rynek geograficzny należy uznać obszary połączone kolejowymi korytarzami towarowymi Bałtyk–Adriatyk i Morze Śródziemne. Komisja odnotowuje, że wymogi techniczne i regulacyjne znacząco różnią się w poszczególnych państwach członkowskich. Europejski Trybunał Obrachunkowy w swoim sprawozdaniu specjalnym nr 8/2016 zatytułowanym „Kolejowy transport towarowy w UE: wciąż nie na właściwym torze” ustalił, że w poszczególnych państwach członkowskich liberalizacja rynku postępowała w nierównym tempie, a ponadto wciąż jeszcze daleko do stworzenia jednolitego europejskiego obszaru kolejowego. Europejski Trybunał Obrachunkowy w swoim sprawozdaniu specjalnym stwierdza, że unijna sieć kolejowa to nadal system składający się z odrębnych sieci krajowych, które nie są w pełni interoperacyjne.
- (26) Do celów oceny w ramach niniejszej decyzji i bez uszczerbku dla prawa konkurencji Komisja uznaje, że właściwy rynek geograficzny jest rynkiem krajowym, obejmującym terytorium Słowenii.

<sup>(10)</sup> Sprawa COMP/M.5855 – DB/Arriva, pkt 144.

<sup>(11)</sup> Kolejowe korytarze towarowe ustanowiono rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 913/2010 z dnia 22 września 2010 r. w sprawie europejskiej sieci kolejowej ukierunkowanej na konkurencyjny transport towarowy (Dz.U. L 276 z 20.10.2010, s. 22). W rozporządzeniu zdefiniowano je jako „wszystkie wyznaczone linie kolejowe, w tym kolejowe linie promowe, na terytorium państw członkowskich lub pomiędzy nimi i – w stosownych przypadkach – europejskimi państwami trzecimi, łączące dwa lub więcej terminali położonych na głównej trasie i, w stosownych przypadkach, trasy objazdowe i odcinki je łączące, w tym infrastrukturę kolejową i należące do niej urządzenia oraz odpowiednie usługi kolejowe zgodnie z art. 5 dyrektywy 2001/14/WE”.

<sup>(12)</sup> Sprawa COMP/M.5877 – Geodis/Giraud, pkt 14, 15 i 16; sprawa COMP/M.5480 – Deutsche Bahn/PCC Logistics, pkt 29; sprawa COMP/M.5096 – RCA/MAV Cargo, pkt 21; sprawa M.3150 – SNCF/Trenitalia, pkt 29; sprawa M.4746 – DB/EWS, pkt 32; sprawa M.4786 – DB/Transfesa, pkt 58; sprawa M.5855 – DB/Arriva, pkt 162; sprawa AT.39678 – DB I, pkt 35; sprawa AT.39813 – Baltic Rail, pkt 158.

### 3.5. Analiza rynkowa

- (27) Jeśli chodzi o ocenę, czy przedmiotowa działalność bezpośrednio podlega konkurencji, według AVK na towarowy transport kolejowy w Słowenii wydanych jest obecnie sześć licencji. Poza wnioskodawcą do innych konkurentów należą w szczególności Rail Cargo Carrier (spółka zależna austriackiej grupy kolejowej ÖBB) oraz Adria Transport (spółka zależna przedsiębiorstwa Luka Koper i austriackiego przedsiębiorstwa kolejowego GKB). Zgodnie z informacjami uzyskanymi od słoweńskiego organu regulacyjnego AKOS udział wnioskodawcy i jego głównych konkurentów w rynku przedstawiał się następująco:

Przedsiębiorstwo kolejowe	Rok 2014 (%)	Rok 2015 (%)	Rok 2016 (%)	Rok 2017 (%)	Rok 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) W swoim stanowisku AVK wyraża przekonanie, że wszystkim przedsiębiorstwom zajmującym się towarowym transportem kolejowym do celów świadczenia wszelkiego rodzaju usług w zakresie transportu towarowego przyznano dostęp do publicznej infrastruktury kolejowej w Słowenii na sprawiedliwych, niedyskryminujących i przejrzystych warunkach. Obecnie trzy przedsiębiorstwa świadczą usługi na rynku towarowego transportu kolejowego, a cztery nowe przedsiębiorstwa wchodzi na ten rynek. Przedsiębiorstwa te mają równy dostęp do tras kolejowych. Nie stwierdzono żadnych nieuzasadnionych problemów z uzyskaniem licencji lub certyfikatów bezpieczeństwa, korzystaniem z publicznej infrastruktury kolejowej lub ustalaniem opłaty za korzystanie z infrastruktury.
- (29) Zdaniem AVK mimo że udział wnioskodawcy w rynku pozostaje wysoki, jego dwaj konkurenci stopniowo zwiększają swoje udziały w rynku (z 0 % w 2008 r. do 4,68 % w 2009 r. i 8,27 % w 2018 r. w przypadku Rail Cargo Carrier oraz z 0 % w 2008 r. do 2,27 % w 2009 r. i 6,52 % w 2018 r. w przypadku Adria Transport). AVK dodaje, że Rail Cargo Carrier i Adria Transport koncentrują się na transporcie towarów do portu w Koprze i z tego portu, natomiast działalność wnioskodawcy obejmuje cały rynek. Ograniczony wzrost konkurentów wnioskodawcy można również przypisać ograniczonym zasobom i problemom z zatrudnianiem pracowników. Infrastruktura kolejowa Słowenii również utrudnia rozwój konkurencji.
- (30) W swoim stanowisku AVK stwierdza, że warunek nieograniczonego dostępu do rynku *de iure* i *de facto* został spełniony oraz że działalność w zakresie towarowego transportu kolejowego w Słowenii bezpośrednio podlega konkurencji.
- (31) Wnioskodawca podkreśla, że udziały w rynku są tylko jednym ze wskaźników przy analizie presji konkurencyjnej na rynku właściwym. Należy również wziąć pod uwagę inne kryteria, takie jak struktura danego rynku, rzeczywista lub potencjalna konkurencja ze strony przedsiębiorstw mających siedzibę w Unii lub poza nią, pozycja rynkowa zainteresowanych przedsiębiorstw oraz ich potencjał gospodarczy i finansowy.
- (32) Komisja uznaje fakt, że dostęp do słoweńskiego rynku towarowego transportu kolejowego nie jest ograniczony, ponieważ Słowenia wdrożyła odpowiednie przepisy dyrektywy 2012/34/UE i stosuje je zgodnie z art. 34 ust. 3 dyrektywy 2014/25/UE.
- (33) W przypadku analizy bezpośredniego wystawienia na konkurencję ważnym elementem jest udział w rynku. Fakt, że w 2018 r. – 12 lat od czasu liberalizacji rynku – udział wnioskodawcy w rynku nadal wynosi 85,21 %, a od 2014 r. jego spadki są niewielkie, świadczy o tym, że pozycja wnioskodawcy na rynku jest niezwykle silna. Zgodnie ze stanowiskiem AVK można oczekiwać, że udział wnioskodawcy w rynku będzie nadal spadał, ponieważ klienci mają tendencję do wybierania przedsiębiorstw prowadzących działalność w kilku państwach.

- (34) Zgodnie z szóstym sprawozdaniem Komisji w sprawie monitorowania rozwoju rynku przewozów kolejowych <sup>(13)</sup> udział wnioskodawcy w rynku był drugim co do wielkości spośród wszystkich podmiotów zasiedziających w państwach członkowskich, w których w 2016 r. prowadzono działalność konkurencyjną. W latach 2016–2018 udział konkurentów w rynku wzrósł jedynie z 13,04 % do 14,79 %, a zatem sytuacja konkurencyjna na słoweńskim rynku towarowego transportu kolejowego pozostaje w dużej mierze bez zmian.
- (35) Ponadto Komisja zauważa, że chociaż udział wnioskodawcy w rynku zmniejszył się w ostatnich latach, to ze względu na wzrost całkowitej wielkości rynku wnioskodawca dokonał większych przewozów towarowych.
- (36) Nawet gdyby przyjąć alternatywną definicję rynku geograficznego, z podziałem na trasy na terytorium Słowenii <sup>(14)</sup>, wnioskodawca nadal miałby niezwykle duże udziały w rynku. Zgodnie z informacjami przedstawionymi w piśmie wnioskodawcy z dnia 16 grudnia 2019 r., kiedy został poproszony o przedstawienie swoich udziałów w rynku w podziale na trasy, wnioskodawca wskazał swój udział w rynku na poszczególnych słoweńskich kolejowych przejściach granicznych. Przez dziesięć pierwszych miesięcy 2019 r. udziały te wahały się od [...] % (przejście graniczne Sežana Meja) do [...] % (przejście graniczne Nova Gorica Meja).
- (37) Wnioskodawca i słoweński krajowy organ ochrony konkurencji AVK uważają, że w przyszłości udział wnioskodawcy w rynku zmniejszy się, co stanowi kolejny element, który należy wziąć pod uwagę przy ocenie konkurencyjności rynku. Komisja musi jednak oprzeć swoją ocenę na aktualnej sytuacji rynkowej, a nie na prognozach dotyczących zmian warunków rynkowych w nadchodzących latach. W związku z tym Komisja uznaje warunek bezpośredniego podlegania konkurencji na słoweńskim rynku kolejowych przewozów towarowych za niespełniony.
- (38) Do celów niniejszej decyzji i bez uszczerbku dla prawa konkurencji należy stwierdzić, że dyrektywa 2014/25/UE nadal powinna mieć zastosowanie do zamówień mających na celu umożliwienie prowadzenia przedmiotowej działalności w Słowenii.

#### 4. PODSUMOWANIE

- (39) Niniejsza decyzja została podjęta w oparciu o stan prawny i faktyczny w okresie od września 2019 r. do lutego 2020 r., ustalony na podstawie informacji przedłożonych przez wnioskodawcę, AVK oraz na podstawie publicznie dostępnych informacji.

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

#### Artykuł 1

Dyrektywa 2014/25/UE nadal ma zastosowanie do zamówień udzielanych przez podmioty zamawiające, mających na celu umożliwienie świadczenia usług towarowego transportu kolejowego na terytorium Słowenii.

#### Artykuł 2

Niniejsza decyzja skierowana jest do Republiki Słowenii.

Sporządzono w Brukseli dnia 13 lipca 2020 r.

W imieniu Komisji  
Thierry BRETON  
Członek Komisji

<sup>(13)</sup> COM(2019) 51 final z dnia 6 lutego 2019 r.

<sup>(14)</sup> Do celów niniejszej decyzji trasy uważa się za równorzędne z przejściami granicznymi.