

PÄÄTÖKSET

KOMISSION TÄYTÄNTÖÖNPANOPÄÄTÖS (EU) 2020/1025,

annettu 13 päivänä heinäkuuta 2020,

Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/25/EU 34 artiklan soveltamisesta rautateiden rahtiliikenteeseen Sloveniassa

(tiedoksiannettu numerolla C(2020) 4540)

(Ainoastaan sloveeninkielinen teksti on todistusvoimainen)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen,

ottaa huomioon vesi- ja energiahuollon sekä liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankinnoista ja direktiivin 2004/17/EY kumoamisesta 26 päivänä helmikuuta 2014 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/25/EU ⁽¹⁾ ja erityisesti sen 35 artiklan 3 kohdan,

on kuullut julkisia hankintoja käsittelevää neuvoa-antavaa komiteaa,

sekä katsoo seuraavaa:

1. TOSISEIKAT

- (1) Slovenske železnice – Freight Transport d.o.o., jäljempänä 'pyynnön esittäjä', toimitti 19 päivänä syyskuuta 2019 komissiolle kirjeitse direktiivin 2014/25/EU 35 artiklan 1 kohdassa tarkoitetun pyynnön, jäljempänä 'pyyntö'. Pyyntö on komission täytäntöönpanopäätöksen (EU) 2016/1804 ⁽²⁾ 1 artiklan 1 kohdan mukainen.
- (2) Pyyntö koskee direktiivin 2014/25/EU 11 artiklassa tarkoitettuja rautateiden rahtiliikennepalveluja, joita pyynnön esittäjä tarjoaa Slovenian alueella. Pyyntöissä mainitaan palveluista seuraavaa: Pynnön esittäjä tarjoaa pääasiassa jäsenvaltioiden sisäisiä rautateiden rahtiliikennepalveluja (Slovenian alueella) ja kansainvälisiä rahtikuljetuksia.
- (3) Pynnön mukana oli 12 päivänä kesäkuuta 2019 päivätty yksityiskohtainen ja perusteltu lausunto Slovenian kilpailuvirastolta, jäljempänä 'AVK', joka on kyseisen toiminnan suhteen toimivaltainen. AVK on riippumaton kansallinen viranomainen. AVK on analysoinut perusteellisesti edellytykset soveltaa kyseiseen toimintaan direktiivin 2014/25/EU 34 artiklan 1 kohtaa mainitun direktiivin 34 artiklan 2 ja 3 kohdan mukaisesti.
- (4) AVK:n lausunto perustuu tietoihin, joita kerättiin toimiluvan saaneille rautateiden rahtiliikenteen harjoittajille ja heidän asiakkailleen (kyseisiä palveluja ostavat yritykset, suuret valmistajat ja logistiikkayritykset) lähetettyjen tietopyyntöjen ja kyselyjen avulla. AVK pyysi tietoja myös virastolta, joka on Slovenian viestintäverkoista ja -palveluista vastaava sääntelyelin, jäljempänä 'AKOS', ja rautatievirastolta.
- (5) Direktiivin 2014/25/EU liitteessä IV olevan 1 kohdan a alakohdan mukaisesti kyseisen direktiivin 35 artiklassa tarkoitetut täytäntöönpanosäädökset on annettava 90 työpäivän kuluessa, jos tietyille markkinoille pääsyn oletetaan olevan vapaata direktiivin 2014/25/EU 34 artiklan 3 kohdan ensimmäisen alakohdan perusteella. Direktiivin 2014/25/EU liitteessä IV olevan 1 kohdan kolmannen alakohdan mukaisesti täytäntöönpanosäädöksen antamisen määräaika alkaa sen päivän jälkeisenä ensimmäisenä työpäivänä, jona komissio vastaanottaa 35 artiklan 1 kohdassa

⁽¹⁾ EUVL L 94, 28.3.2014, s. 243.

⁽²⁾ Komission täytäntöönpanopäätös (EU) 2016/1804, annettu 10 päivänä lokakuuta 2016, vesi- ja energiahuollon sekä liikenteen ja postipalvelujen alalla toimivien yksiköiden hankinnoista annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2014/25/EU 34 ja 35 artiklan yksityiskohtaisista soveltamissäännöistä (EUVL L 275, 12.10.2016, s. 39).

tarkoitettua pyynnön tai, jos pyynnön mukana toimitettavat tiedot ovat epätäydellisiä, sen päivän jälkeisenä työpäivänä, jona täydelliset tiedot on vastaanotettu. Komissio pyysi 6 päivänä joulukuuta 2019 lisätietoja pyynnön esittäjältä. Pynnön esittäjä vastasi 17 päivänä joulukuuta 2019. Joulukuun 16 päivänä 2019 komissio pyysi Slovenian viranomaisilta lisätietoja. Slovenian viranomaiset vastasivat 25. toukokuuta 2020. Pynnön esittäjä toimitti lisätietoja 31 päivänä tammikuuta 2020 ja 18 päivänä maaliskuuta 2020.

2. OIKEUDELLINEN KEHYS

- (6) Direktiiviä 2014/25/EU sovelletaan hankintasopimuksiin, jotka koskevat kyseisessä direktiivissä tarkoitettuja kuljetuspalveluja, jollei toimintaa ole vapautettu direktiivin soveltamisesta sen 34 artiklan nojalla.
- (7) Direktiivissä 2014/25/EU säädetään, ettei direktiiviä sovelleta hankintasopimuksiin, jotka tehdään jonkin kyseisessä direktiivissä tarkoitettua toiminnan suorittamiseksi, jos toimintaan siinä jäsenvaltiossa, jossa se toteutetaan, kohdistuu suoraa kilpailua markkinoilla, joille pääsyä ei ole rajoitettu. Se, kohdistuuko toimintaan suoraa kilpailua, on arvioitava objektiivisilla perusteilla, joihin voivat kuulua tuotteiden tai palvelujen ominaisuudet, sellaisten vaihtoehtoisten tuotteiden tai palvelujen olemassaolo, joiden katsotaan voivan korvata tuotteet ja palvelut kysyntä- tai tarjontapuolella, hinnat ja useamman kuin yhden tavarant- tai palveluntoimittajan tosiasiallinen tai mahdollinen olemassaolo.

3. ARVIOINTI

3.1 Rajoittamaton pääsy markkinoille

- (8) Markkinoille pääsyä pidetään rajoittamattomana, jos asianomainen jäsenvaltio on pannut täytäntöön unionin säädökset, joilla avataan tietty ala tai sen osa kilpailulle, ja soveltaa niitä. Kyseiset säädökset luetaan direktiivin 2014/25/EU liitteessä III, jossa rautateiden rahtiliikenteen osalta viitataan Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiiviin 2012/34/EU⁽³⁾.
- (9) Kuten AVK lausunnossaan vahvistaa ja komission käytettävissä olevista tiedoista käy ilmi, Slovenia on saattanut direktiivin 2012/34/EU osaksi kansallista lainsäädäntöään antamalla asetuksen rautatieasetuksen muuttamisesta⁽⁴⁾ ja asetuksen rautatiereittien jakamisesta, infrastruktuurin käyttömaksuista ja julkisen rautatieinfrastruktuurin suorituskykyjärjestelmästä⁽⁵⁾. Sen vuoksi merkityksellisille markkinoille pääsyä pidetään rajoittamattomana direktiivin 2014/25/EU 34 artiklan 3 kohdan mukaisesti.

3.2 Toimintaan suoraan kohdistuva kilpailu

- (10) Toimintaan suoraan kohdistuvaa kilpailua olisi arvioitava useiden tekijöiden perusteella, joista yksikään ei ole ratkaiseva sellaisenaan. Tässä päätöksessä tarkoitettujen markkinoiden osalta olisi yhtenä perusteena otettava huomioon tärkeimpien toimijoiden markkinaosuudet tarkastelluilla markkinoilla. Koska pyynnössä tarkoitettujen eri toimintojen markkinoille pääsyn edellytykset vaihtelevat, kilpailutilanteen arvioinnissa olisi otettava huomioon merkityksellisten markkinoiden erilaiset tilanteet.
- (11) Tämän päätöksen soveltaminen ei rajoita kilpailusääntöjen ja unionin lainsäädännön muiden alojen säännösten soveltamista. Etenkään vaatimukset ja menetelmät, joilla arvioidaan direktiivin 2014/25/EU 34 artiklan mukaisesti, onko toiminta suoraan kilpailun kohteena, eivät ole välttämättä samat, joita käytetään tehtäessä Euroopan unionista tehdyn sopimuksen 101 tai 102 artiklan tai neuvoston asetuksen (EY) N:o 139/2004⁽⁶⁾ mukainen arviointi. Unionin yleinen tuomioistuin on vahvistanut tämän⁽⁷⁾.

⁽³⁾ Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi 2012/34/EU, annettu 21 päivänä marraskuuta 2012, yhtenäisestä eurooppalaisesta rautatiealueesta (EUVL L 343, 14.12.2012, s. 32).

⁽⁴⁾ Kansallinen täytäntöönpanosäädös: Slovenian tasavallan virallinen lehti nro 84/2015, 6. marraskuuta 2015. Rautatieasetusta muutettiin vielä vuonna 2018 (Slovenian tasavallan virallinen lehti nro 99/15 – virallinen konsolidoitu teksti, nro 30/18).

⁽⁵⁾ Slovenian tasavallan virallinen lehti nro 44/2016, 24. kesäkuuta 2016. Asetus rautatiereittien jakamista, infrastruktuurin käyttömaksuja ja julkisen rautatieinfrastruktuurin suorituskykyjärjestelmää koskevan asetuksen muuttamisesta hyväksyttiin vuonna 2019 (Slovenian tasavallan virallinen lehti nro 16/2019, 15. maaliskuuta 2019).

⁽⁶⁾ Neuvoston asetus (EY) N:o 139/2004, annettu 20 päivänä tammikuuta 2004, yrityskeskittymien valvonnasta ("EY:n sulautuma-asetus") (EUVL L 24, 29.1.2004, s. 1).

⁽⁷⁾ Tuomio 27.4.2016, Österreichische Post AG v. komissio, T-463/14, EU:T:2016:243, 28 kohta.

- (12) Tämän päätöksen tavoitteena on selvittää, kohdistuuko pyynnön kohteena olevaan toimintaan kilpailua (sellaisilla markkinoilla, joille pääsyä ei ole rajoitettu direktiivin 2014/25/EU 34 artiklassa tarkoitetulla tavalla) siinä määrin, että hankinnat pyyntöön sisältyvien asianomaisten toimintojen suorittamiseksi toteutetaan varmasti – myös ilman direktiivissä 2014/25/EU säädettyjä tiukkoja yksityiskohtaisia hankintasääntöjä – avoimella ja syrjimättömällä tavalla sellaisin perustein, joilla ostajat voivat löytää kokonaisuudessaan taloudellisesti edullisimman ratkaisun.
- (13) Tässä yhteydessä on tärkeää mainita, että julkisia hankintoja koskevia sääntöjä ei sovelleta kyseisillä markkinoilla kaikkiin markkinatoimijoihin. Näin ollen yritykset, joihin sääntöjä ei sovelleta, voivat yleensä aiheuttaa näillä markkinoilla kilpailupainetta markkinatoimijoille, joihin niitä sovelletaan. Markkinoilla, joita tämä pyyntö koskee, ainoastaan pyynnön esittäjä on direktiivin 2014/25/EU 4 artiklan 1 kohdassa tarkoitettu hankintayksikkö, johon näin ollen sovelletaan julkisia hankintoja koskevia sääntöjä.

3.3 Merkityksellisten markkinoiden määritelmä

- (14) Komissio on aiemmissa päätöksissään⁽⁸⁾ pitänyt rautateiden rahtiliikennemarkkinoita merkityksellisinä markkinoina, muttei ole sulkenut pois mahdollisuutta jakaa nämä markkinat kansalliseen rautateiden rahtiliikenteeseen, kansainväliseen rautateiden rahtiliikenteeseen, yksittäisvaunukuljetuksiin ja kokojunakuljetuksiin. Pynnön esittäjä pitää pyynnössään merkityksellisinä markkinoina näitä neljää segmenttiä. Pynnön esittäjä toteaa kuitenkin 31 päivänä tammikuuta 2020 toimittamissaan asiakirjoissa, että komission olisi arvioitava, vaikuttaako muiden kuljetusmuotojen, erityisesti maantiekuljetusten, kanssa käytävä kilpailu merkityksellisten markkinoiden määritelmään.
- (15) AVK toteaa lausunnossaan, etteivät rautateiden rahtiliikennepalvelut ole korvattavissa muilla rahtiliikennepalvelun muodoilla ja että ne muodostavat erilliset merkitykselliset markkinat. Pääasiallinen perustelu on, että maanteiden rahtiliikenne ja rautateiden rahtiliikenne ovat toisiaan täydentäviä palveluja. Maanteiden rahtiliikenne on joustavaa, nopeampaa ja sopii parhaiten lyhyille matkoille, kun taas rautateiden rahtiliikenne sopii parhaiten kappaletavara-alueille ja erityisesti suurten tavaramäärien kuljettamiseen kerralla.
- (16) AVK toteaa, että kansainvälisiin kuljetuksiin verrattuna kansallisten kuljetusten osuus on merkityksellisen (2,67–3,99 prosenttia kuljetetuista tavaroista ja 1,66–2,62 prosenttia tehdyistä töistä vuosina 2014–2018). Koska asiakkaat eivät tee eroa kansallisen ja kansainvälisen rautateiden rahtiliikenteen välillä, ei AVK pidä tarpeellisena erottaa näitä markkinoita toisistaan.
- (17) Yksittäisvaunukuljetuksista AVK toteaa lausuntonsa 36 kohdassa, että pyynnön esittäjä on ainoa yritys, joka tarjoaa tätä huomattavasti kokojunakuljetuksia monimutkaisempaa ja kalliimpaa palvelua. Sen kilpailijat keskittyvät kokojunakuljetuksiin, joilla näyttäisi olevan parhaat edellytykset olla kannattavaa liiketoimintaa. Palvelun käyttäjät, kuten valmistajat tai logistiikkayritykset, kertovat valitsevansa yksittäisvaunukuljetuksen ja kokojunakuljetuksen välillä esimerkiksi tavaroiden tyyppin ja määrän, toimitusajan ja hinnan perusteella. AVK toteaa, että yksittäisvaunukuljetukset ja kokojunakuljetukset ovat asiakkaiden näkökulmasta keskenään vaihdettavissa olevia palveluja ja kuuluvat samaan markkinasegmenttiin.
- (18) Näin ollen AVK pitää merkityksellisinä markkinoina rautateiden rahtiliikennemarkkinoita eikä tee eroa kansallisten ja kansainvälisten kuljetusten eikä yksittäisvaunu- ja kokojunakuljetusten välille.
- (19) Pynnön esittäjä toteaa 31 päivänä tammikuuta 2020 toimittamissaan asiakirjoissa olevansa kansainvälisen kilpailun kohteena rautateiden rahtiliikennepalvelujen alalla. Pynnön esittäjä mainitsee useita tarjouskilpailuja, joihin se on osallistunut ja joissa kilpailijoina on ollut maanteiden rahtiliikenteen harjoittajia, muttei kerro, millaisista summista on ollut kyse tai ovatko maanteliikenteen harjoittajat voittaneet näissä tarjouskilpailuissa.
- (20) Komissio on pannut aiemmin merkille, että rautateiden tavarankuljetusmarkkinat vaikuttavat selvästi olevan markkinoina muista kuljetusmuodoista erilliset⁽⁹⁾. Näin ollen ja huolimatta pyynnön esittäjän toimittamasta näytöstä, joka koskee maantiekuljetuksen ja muiden kuljetusmuotojen vaikutusta, komissio ei näe syytä poiketa aiemmasta käytännöstään. Komissio on aiemmin katsonut, etteivät kaikki kuljetusmuodot ole korvattavissa

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

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

keskenään ja että korvattavuus riippuu tavallisesti asiakkaan maantieteellisestä sijainnista ja kuljetettavien tavaroiden erityispiirteistä ⁽¹⁰⁾. Näin ollen komissio katsoo, etteivät merkitykselliset markkinat ulotu rautateiden rahtiliikenteen ulkopuolelle.

3.4 Merkityksellisten maantieteellisten markkinoiden määritelmä

- (21) Komissio on aiemmassa käytännössään havainnut, että teknisten ja sääntelyä koskevien vaatimusten osalta rautateiden rahtiliikennepalvelujen markkinat ovat kansallisesti painottuneet, mutta voisivat muuttua kansainväliemmiksi tietyillä liikennekäytäviin kuuluvilla väylillä ⁽¹¹⁾. Komissio pani lisäksi merkille, että liikennekäytäviin perustuva lähestymistapa voisi tietyissä erityistilanteissa kuvata kilpailutilannetta parhaiten ⁽¹²⁾.
- (22) Maantieteellisten markkinoiden osalta pyynnön esittäjä katsoo, että koska rautateiden rahtiliikenne on pitkälti vapautettu, merkitykselliset maantieteelliset markkinat kattavat koko unionin alueen. Pynnön esittäjä toteaa olevansa aktiivisesti mukana myös naapuri- ja muiden maiden markkinoilla. Lisäksi se huomauttaa, että Slovenia sijaitsee kahden rautateiden tavaraliikennekäytävän risteyskohdassa (Itämeri–Adrianmeri ja Välimeri, ja lisäksi kolmatta liikennekäytävää rakennetaan parhaillaan). Tämän ansiosta yritys voi toimia aktiivisesti suurimmassa osassa näiden liikennekäytävien kattamaa aluetta.
- (23) Pynnön esittäjä viittaa 31 päivänä tammikuuta 2020 toimittamissaan asiakirjoissa Slovenian rautatieverkon huonoon kuntoon. Asiakirjassa painotetaan myös, että Slovenian läpi kulkeva kuljetusreitti kulkee entisen Jugoslavian maiden kautta, joista kaikki eivät ole EU:n jäsenvaltioita, kun taas Pohjois-Slovenian läpi kulkeva kiertoreitti on kokonaisuudessaan EU:n alueella, jolloin sovelletaan yksinkertaistettuja menettelyjä, mistä saadaan kilpailuetua.
- (24) Lausuntonsa 45 kohdassa AVK toteaa, että vaikka pyynnön esittäjä on lisännyt läsnäoloaan Itävallassa ja Kroatiassa, yrityksen toiminnasta valtaosa tapahtuu yhä Sloveniassa (97,5 prosenttia tehdystä työstä nettotonnikilometreinä tai 98 prosenttia kuljetuspalveluista saaduista kokonaisbruttotuloista). Lisäksi AVK toteaa, että rautatieyritykset tarjoavat palvelujaan pääasiassa Sloveniassa sellaisten yritysten kautta, jotka on rekisteröity Sloveniassa ja jotka käyttävät slovenialaisia veturinkuljettajia ja moottoreita (jotka yleensä vaihdetaan maan rajalla). Näiden seikkojen perusteella AVK katsoo, että maantieteelliset markkinat ovat laajuudeltaan kansalliset.
- (25) Komissio katsoo, ettei mikään merkittävä seikka tue pyynnön esittäjän väitettä siitä, että merkitykselliset markkinat kattaisivat koko unionin tai että merkityksellisinä markkinoina olisi vaihtoehtoisesti pidettävä Itämeri–Adrianmeri- ja Välimeri-tavaraliikennekäytäviin liittyviä alueita. Komissio panee merkille, että teknisissä ja sääntelyä koskeissa vaatimuksissa on merkittäviä eroja jäsenvaltioiden välillä. Euroopan tilintarkastustuomioistuin katsoi erityiskertomuksessaan nro 8/2016 ”EU:n rautateiden tavaraliikenne ei ole vielä oikeilla raiteilla”, että markkinoiden vapauttaminen on edistynyt jäsenvaltioissa epätasaisesti ja että yhtenäisen eurooppalaisen rautatiealueen saavuttamisesta ollaan vielä kaukana. Erityiskertomuksessaan Euroopan tilintarkastustuomioistuin toteaa, että EU:n rautatieverkko on edelleen erillisten rataverkkojen järjestelmä, jonka osat eivät ole täysin yhteentoimivia.
- (26) Tätä päätöstä varten tehtävässä arvioinnissa voidaan todeta, että komissio katsoo, että merkitykselliset markkinat ovat Slovenian alueen kattavat kansalliset markkinat, sanotun kuitenkin rajoittamatta kilpailulainsäädännön soveltamista.

⁽¹⁰⁾ Asia COMP/M.5855 – DB/Arriva, 144 kohta.

⁽¹¹⁾ Rautateiden tavaraliikennekäytävät perustettiin kilpailukyisen tavaraliikenteen eurooppalaisesta rautatieverkosta 22 päivänä syyskuuta 2010 annetulla Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksella (EU) N:o 913/2010 (EUVL L 276, 20.10.2010, s. 22). Asetuksessa tavaraliikennekäytävällä tarkoitetaan ”kaikkia jäsenvaltioiden ja tilanteen mukaan kolmansien Euroopan maiden alueella tai välillä olevia määritettyjä rautateitä, myös junalauttayhteyksiä, jotka yhdistävät vähintään kaksi terminaalialueita ja tilanteen mukaan kiertoreittien ja niitä yhdistävien reittiosuuksien varrella, mukaan lukien rautatieinfrastruktuuri ja sen laitteisto sekä asiaankuuluvat rautatieliikennepalvelut direktiivin 2001/14/EY 5 artiklan mukaisesti”.

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

3.5 Markkina-analyysi

- (27) Sen arviointia varten, onko toiminta suoraan kilpailun kohteena, todettakoon, että Sloveniassa on AVK:n mukaan tällä hetkellä kuusi toimiluvan saanutta rautateiden rahtiliikenteen harjoittajaa. Pyynnön esittäjän lisäksi merkittäviä kilpailijoita ovat esimerkiksi Rail Cargo Carrier (itävaltalaisen rautatiekonsernin ÖBB:n tytäryhtiö) ja Adria Transport (Luka Koperin ja itävaltalaisen rautatieyhtiön GKB:n tytäryhtiö). Slovenian sääntelyelimen AKOS:n julkistamien tietojen mukaan pyynnön esittäjän ja sen tärkeimpien kilpailijoiden markkinaosuudet ovat seuraavat:

Rautatieyritys	Vuosi 2014 (%)	Vuosi 2015 (%)	Vuosi 2016 (%)	Vuosi 2017 (%)	Vuosi 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) AVK:n lausunnossaan esittämä näkemys on, että kaikki rautateiden rahtiliikenneyritykset saavat käyttää oikeudenmukaisin, syrjimättömin ja avoimin ehdoin Slovenian julkista rautatieinfrastruktuuria voidakseen tarjota kaikenlaisia rahtiliikennepalveluja. Tällä hetkellä rautateiden rahtiliikennemarkkinoilla toimii kolme palveluntarjoajaa, ja markkinoille on tulossa neljä uutta yritystä. Kaikilla yrityksillä on tasapuoliset mahdollisuudet käyttää rautatiereittejä. Toimilupien tai turvallisuustodistusten saamisessa, julkisen rautatieinfrastruktuurin käytössä tai käyttömaksujen asettamisessa ei vaikuta esiintyneen perusteettomia ongelmia.
- (29) AVK:n mukaan pyynnön esittäjällä on yhä suuri markkinaosuus, mutta sen kilpailijoista kaksi on kasvattanut omaa osuuttaan vähitellen (Rail Cargo Carrierin osuus oli 0 % vuonna 2008, 4,68 % vuonna 2009 ja 8,27 % vuonna 2018, ja Adria Transportin osuus oli 0 % vuonna 2008, 2,27 % vuonna 2009 ja 6,52 % vuonna 2018). AVK huomauttaa, että Rail Cargo Carrier ja Adria Transport keskittyvät tavaroiden kuljettamiseen Koperin satamaan ja sieltä pois, kun taas pyynnön esittäjä toimii kaikilla markkinoiden osa-alueilla. Kilpailijoiden markkinaosuuden maltillinen kasvu voi johtua myös rajallisista resursseista ja rekrytointivaikeuksista. Lisäksi Slovenian rautatieinfrastruktuuri vaikeuttaa kilpailun kehittymistä.
- (30) AVK:n lausunnon päätelmä on, että rajoittamatonta markkinoille pääsyä koskeva ehto täyttyy oikeudellisesti ja tosiasiallisesti ja että rautateiden rahtiliikennetoiminta Sloveniassa on suoraan kilpailun kohteena.
- (31) Pynnön esittäjä korostaa, että merkityksellisten markkinoiden kilpailupainetta analysoitaessa markkinaosuudet ovat vain yksi indikaattori. Niiden lisäksi olisi ottava huomioon muitakin kriteerejä, kuten asianomaisten markkinoiden rakenne, tosiasiallinen ja potentiaalinen kilpailu unionissa tai sen ulkopuolella sijaitsevien yritysten kanssa sekä asianomaisten yritysten markkina-asema ja niiden taloudellinen ja rahoituksellinen valta.
- (32) Komissio on tietoinen siitä, että Slovenian markkinoille pääsyä pidetään rajoittamattomana, koska Slovenia on pannut täytäntöön direktiivin 2012/34/EU asiaa koskevat säännökset direktiivin 2014/25/EU 34 artiklan 3 kohdan mukaisesti ja soveltaa niitä.
- (33) Markkinaosuus on tärkeä tekijä, kun arvioidaan, onko toiminta suoraan kilpailun kohteena. Se, että 12 vuotta markkinoiden vapauttamisen jälkeen pyynnön esittäjän markkinaosuus oli vuonna 2018 yhä 85,21 prosenttia ja että osuus on pienentynyt hitaasti vuodesta 2014, osoittaa pyynnön esittäjän markkina-aseman olevan erittäin vahva. AVK:n lausunnon mukaan pyynnön esittäjän markkinaosuuden voi odottaa edelleen pienenevän, sillä asiakkaat tapaavat suosia yrityksiä, jotka toimivat useissa maissa.

- (34) Komission laatimasta kuudennesta kertomuksesta rautatiemarkkinoiden kehityksen seurannasta ⁽¹³⁾ käy ilmi, että kaikissa niissä EU-maissa, joissa alalla oli kilpailua vuonna 2016, pyynnön esittäjän markkinaosuus oli toiseksi suurin. Vuosina 2016–2018 kilpailijoiden markkinaosuus kasvoi vain vähän, 13,04 prosentista 14,79 prosenttiin, joten Slovenian rautateiden rahtiliikennemarkkinoiden kilpailutilanne on pitkälti ennallaan.
- (35) Lisäksi komissio toteaa, että vaikka pyynnön esittäjän markkinaosuus on pienentynyt viime vuosina, sen kuljettaman rahdin määrä on kasvanut markkinoiden kokonaisvolyymin kasvun myötä.
- (36) Vaikka sovellettaisiin Slovenian alueen reitteihin ⁽¹⁴⁾ perustuvaa vaihtoehtoista maantieteellisten markkinoiden määritelmää, pyynnön esittäjän markkinaosuudet ovat erittäin suuret. Kirjeessä, jonka pyynnön esittäjä toimitti 16 päivänä joulukuuta 2019 sen jälkeen, kun sitä oli pyydetty kertomaan reittikohtaiset markkinaosuutensa, pyynnön esittäjä ilmoitti markkinaosuutensa Slovenian eri rautatierajanylityspaikoilla. Vuoden 2019 ensimmäisten kymmenen kuukauden aikana nämä osuudet vaihtelivat [...] prosentista (Sežanan rajanylityspaikka) [...] prosenttiin (Nova Gorican rajanylityspaikka).
- (37) Pynnön esittäjä ja Slovenian kilpailuvirasto AVK toteavat, että pyynnön esittäjän markkinaosuus pienenee tulevaisuudessa, ja tämä on niiden mielestä otettava huomioon arvioitaessa markkinoiden kilpailukykyä. Komission arvion on kuitenkin perustuttava tämänhetkiseen markkinatilanteeseen eikä ennusteisiin markkinaolosuhteiden lähivuosien kehityksestä. Näin ollen komissio katsoo, ettei edellytys, joka koskee kilpailun suoraa kohdistumista toimintaan, täyty Slovenian rautateiden rahtiliikennemarkkinoiden tapauksessa.
- (38) Tätä päätöstä sovellettaessa olisi vahvistettava, että direktiiviä 2014/25/EU sovelletaan edelleen hankintasopimuksiin, jotka tehdään kyseisen toiminnan harjoittamiseksi Sloveniassa, sanotun kuitenkin rajoittamatta kilpailulainsäädännön soveltamista.

4. PÄÄTELMÄT

- (39) Tämä päätös perustuu oikeudelliseen ja tosiasialliseen tilanteeseen syyskuusta 2019 helmikuuhun 2020, sellaisena kuin se käy ilmi pyynnön esittäjän ja AVK:n toimittamista tiedoista ja julkisista tiedoista.

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Direktiiviä 2014/25/EU sovelletaan edelleen hankintayksiköiden tekemiin hankintasopimuksiin, joiden tarkoituksena on mahdollistaa rautateiden rahtiliikennepalvelujen toteuttaminen Slovenian alueella.

2 artikla

Tämä päätös on osoitettu Slovenian tasavallalle.

Tehty Brysselissä 13 päivänä heinäkuuta 2020.

Komission puolesta
Thierry BRETON
Komission jäsen

⁽¹³⁾ COM(2019) 51 lopullinen, 6. helmikuuta 2019.

⁽¹⁴⁾ Tässä päätöksessä reiteillä tarkoitetaan rajanylityspaikkoja.