III

(Jiné akty)

EVROPSKÝ HOSPODÁŘSKÝ PROSTOR

ROZHODNUTÍ KONTROLNÍHO ÚŘADU ESVO V PŘENESENÉ PRAVOMOCI

č. 42/19/COL

ze dne 17. června 2019

o vynětí provozování veřejné autobusové dopravy v Norsku z uplatňování směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/25/EU [2019/…]

KONTROLNÍ ÚŘAD ESVO,

s ohledem na akt uvedený v bodě 4 přílohy XVI Dohody o EHP, kterým se stanoví postupy pro zadávání veřejných zakázek v odvětví veřejných služeb (směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/25/EU ze dne 26. února 2014 o zadávání zakázek subjekty působícími v odvětví vodního hospodářství, energetiky, dopravy a poštovních služeb a o zrušení směrnice 2004/17/ES ([1]) (dále jen „směrnice“)), a zejména na články 34 a 35 uvedené směrnice,

s ohledem na Dohodu mezi státy ESVO o zřízení Kontrolního úřadu a Soudního dvora (dále jen „Dohoda o Kontrolním úřadu a Soudním dvoru“), a zejména na články 1 a 3 protokolu 1 k této dohodě,

po konzultaci výboru ESVO pro veřejné zakázky,

vzhledem k těmto důvodům:

1. SKUTEČNOSTI

(1) Po diskusích před podáním oznámení obdržel Kontrolní úřad ESVO (dále jen „Kontrolní úřad“) dne 27. listopadu 2018 od podniku Nettbuss AS, nyní Vy Buss AS (dále jen „žadatel“), žádost podle čl. 35 odst. 1 směrnice 2014/25/EU (dále jen „žádost“) ([2]).

(2) Žádost se týká provozování veřejné autobusové dopravy v Norsku. Žádost se netýká činností v oblasti řízení veřejné dopravy, které v praxi vykonávají orgány veřejné dopravy ([3]).

(3) Žadatel je „veřejným podnikem“ ve smyslu směrnice, jelikož norské ministerstvo dopravy a spojů drží nepřímo 100 % jeho upsaného kapitálu, a to prostřednictvím vlastnictví podniku NSB AS, nyní Vygruppen AS (skupina působící v odvětví dopravy, jejíž součástí je i žadatel) ([4]).

(4) Žadatel vykonává jednu z činností spadajících do oblasti působnosti směrnice, a je tedy „zadavatelem“ ve smyslu směrnice.

([1]) Úř. věst. L 94 28.3.2014, s. 243. Začleněna do Dohody o EHP rozhodnutím Smíšeného výboru č. 97/2016 (Úř. věst. L 300, 16.11.2017, s. 49 a dodatek EHP č. 73, 16.11.2017, s. 53).
([2]) Dokument č. 1040381.
([3]) Tato žádost by se netýkala například zadání veřejné zakázky na provozování autobusové dopravy provozovateli autobusové dopravy ze strany obce. Naopak zakázka, kterou tento provozovatel zadal (například) úklidové společnosti za účelem úklidu autobusů nebo společnosti, která provozovateli poskytuje autobusy k používání, by do oblasti působnosti žádosti spadala. Tento rozdíl objasnil Soudní dvůr EU v rozsudku ve věci SJ, C-388/17, EU:C:2019:161 (dále jen „rozsudek ve věci SJ“), bod 53 (blíže viz 31. bod odůvodnění). V tomto rozhodnutí bude Kontrolní úřad odkazovat na pojem „činnost“ objasněný ve směrnici 2014/25/EU.
([4]) Strana 3 žádosti.

(5) Podle § 2–9 norského předpisu č. 975 ze dne 12. srpna 2016 o zadávání zakázek subjekty působícími v odvětví vodního hospodářství, energetiky, dopravy a poštovních služeb ([5]) mohou zadavatelé podávat žádosti podle článku 35 směrnice.

(6) Žádost byla doprovázena odůvodněným a podloženým stanoviskem norského orgánu pro hospodářskou soutěž ze dne 29. června 2018, v němž byl vyvozen závěr, že žadatel je při poskytování služeb veřejné autobusové dopravy přímo vystaven hospodářské soutěži a že přístup na trh pro zadávání zakázek na provozování veřejné autobusové dopravy v Norsku není omezený ([6]).

(7) Kontrolní úřad informoval Norsko o přijetí žádosti dne 30. listopadu 2018 ([7]).

(8) V souladu s bodem 1 přílohy IV směrnice 2014/25/EU má Kontrolní úřad 130 pracovních dnů na to, aby o žádosti rozhodl, a to do 18. června 2019 ([8]).

(9) Podle rozhodnutí v přenesené pravomoci č. 037/19/COL ze dne 23. dubna 2019 ([9]) požádal Kontrolní úřad výbor ESVO pro veřejné zakázky o vydání stanoviska v rámci poradního postupu stanoveného v článku 2 rozhodnutí Stálého výboru č. 3/2012 ([10]).

(10) Výbor ESVO pro veřejné zakázky přijal jednomyslně kladné stanovisko k návrhu rozhodnutí Kontrolního úřadu písemným postupem dne 22. května 2019 ([11]).

2. **PRÁVNÍ RÁMEC**

(11) Směrnice se vztahuje mimo jiné na zadávání veřejných zakázek za účelem výkonu činností souvisejících s poskytováním nebo provozem sítí určených k poskytování služeb veřejnosti v oblasti autobusové dopravy ([12]).

(12) Podle článku 11 druhého pododstavce směrnice se má za to, že síť existuje tam, kde je služba poskytována podle provozních podmínek stanovených příslušným orgánem státu, jako jsou podmínky pro obsluhované trasy, kapacita, která má být k dispozici, nebo četnost služeb.

(13) V rozsudku ve věci SJ ([13]) Soudní dvůr při výkladu ustanovení čl. 5 odst. 1 směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/17/ES ([14]) (jehož znění je totožné s článkem 11 směrnice) v souvislosti se železničními sítěmi uvedl, že „*… je třeba učinit závěr, že činnost týkající se „provozu sítí“ odkazuje na výkon práva na využívání železniční sítě za účelem poskytování dopravních služeb, kdežto činnost týkající se „poskytování sítí“ odkazuje na správu sítě*“ ([15]). Soudní dvůr dospěl k závěru, že *„čl. 5 odst. 1 první pododstavec směrnice 2004/17 musí být vykládán v tom smyslu, že činnost provozovaná železničním podnikem, která spočívá v poskytování dopravních služeb veřejnosti při výkonu práva na využívání železniční sítě, je „provozem sítí“ ve smyslu této směrnice*“ ([16]). „Provozování veřejné autobusové dopravy“ v Norsku je v oblasti autobusové dopravy ekvivalentem činnosti železničního podniku, na niž se odkazuje v rozsudku ve věci SJ v oblasti železniční dopravy, jedná se tudíž o činnost, na kterou se vztahuje směrnice.

([5]) Forskrift om innkjøpsregler i forsyningssektorene (forsyningsforskriften) https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2016-08-12-975
([6]) Dokument č. 1040380.
([7]) Dokument č. 935075.
([8]) Podle nařízení Rady (EHS, Euratom) č. 1182/71 ze dne 3. června 1971, kterými se určují pravidla pro lhůty, data a termíny (Úř. věst. L 124, 8.6.1971, s. 1), se do této lhůty nezapočítávají svátky. Viz svátky v letech 2018 a 2019: státy ESVO EHP a orgány EHP, Úř. věst. C 429, 14.12.2017, s. 25 a dodatek EHP č. 81, 14.12.2017, s. 1 a Úř. věst. C 422, 22.11.2018, s. 7 a dodatek EHP č. 77, 22.11.2018, s. 1.
([9]) Dokument č. 1056012.
([10]) V souladu s článkem 4 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 182/2011 ze dne 16. února 2011, kterým se stanoví pravidla a obecné zásady způsobu, jakým členské státy kontrolují Komisi při výkonu prováděcích pravomocí (Úř. věst. L 55, 28.2.2011, s. 13), v upraveném znění.
([11]) Viz dokument č. 1070910 o výsledku písemného postupu.
([12]) Článek 11 směrnice.
([13]) Citováno v pozn. pod čarou č. 3.
([14]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/17/ES ze dne 31. března 2004 o koordinaci postupů při zadávání zakázek subjekty působícími v odvětví vodního hospodářství, energetiky, dopravy a poštovních služeb (Úř. věst. L 134, 30.4.2004, s. 1), začleněna do Dohody o EHP rozhodnutím Smíšeného výboru č. 68/2006 (Úř. věst. L 245, 7.9.2006, s. 22 a dodatek EHP č. 44, 7.9.2006, s. 18).
([15]) Rozsudek ve věci SJ, bod 53.
([16]) Rozsudek ve věci SJ, bod 54 a bod 2 výroku.

(14) V článku 34 směrnice je stanoveno, že zakázky, jejichž účelem je umožnit výkon jedné z činností, na něž se směrnice vztahuje, se směrnicí neřídí, pokud je ve státě, ve kterém má být činnost vykonávána, tato činnost přímo vystavena hospodářské soutěži na trzích, na které není omezen přístup. Přímé vystavení hospodářské soutěži se posuzuje na základě objektivních kritérií s přihlédnutím ke zvláštnostem dotyčného odvětví.

(15) V článku 35 směrnice je uveden postup pro stanovení, zda je použitelná výjimka uvedená v článku 34. V upraveném znění je uvedeno, že stát, nebo stanoví-li tak právní předpisy dotčeného státu, zadavatel může podat Kontrolnímu úřadu žádost, aby stanovil, že se směrnice nevztahuje na zadávání zakázek nebo organizaci soutěží o návrh ve vztahu k dané činnosti. Kontrolní úřad přijme rozhodnutí o tom, zda je činnost přímo vystavena hospodářské soutěži na trzích, na které není omezen přístup (na základě kritérií stanovených v článku 34).

(16) Tímto rozhodnutím není dotčeno použití předpisů o hospodářské soutěži ([17]) ani jiných oblastí práva EHP. Kritéria a metodika použité k posouzení přímého vystavení hospodářské soutěži podle článku 34 směrnice 2014/25/EU nejsou nutně totožné s kritérii a metodikou používanými k posouzení podle článků 53 nebo 54 Dohody o EHP nebo nařízení Rady (ES) č. 139/2004 ([18]), ve znění začleněném do Dohody o EHP ([19]).

(17) Cílem tohoto rozhodnutí je stanovit, zda je činnost, jíž se žádost týká, vystavena takové míře hospodářské soutěže (na trzích, na které není omezen přístup ve smyslu článku 34 směrnice), která zajistí, že i v případě neuplatňování podrobných pravidel pro zadávání veřejných zakázek stanovených ve směrnici bude zadávání veřejných zakázek za účelem výkonu dotyčné činnosti probíhat transparentním a nediskriminačním způsobem založeným na kritériích, která kupujícím umožňují určit řešení, jež je z celkového hlediska ekonomicky nejvýhodnější.

3. **POSOUZENÍ**

3.1. **Volný přístup na trh**

(18) V daném případě je příslušnou činností provozování veřejné autobusové dopravy. Tato činnost je vykonávána na základě zakázek zadaných orgány veřejné dopravy. V Norsku existují různé druhy služeb autobusové dopravy (viz 41. bod odůvodnění) a na příslušnou činnost se na vnitrostátní úrovni odkazuje jako na provozování pravidelné autobusové dopravy.

(19) Co se týká provozování veřejné autobusové dopravy, neexistují příslušné právní předpisy EHP, na jejichž základě lze předpokládat volný přístup na trh podle čl. 34 odst. 3 směrnice. Proto je nezbytné provést příslušné posouzení na základě regulačního rámce a praxe orgánů veřejné dopravy, jež by mělo prokázat, že přístup na trh je volný fakticky i právně.

(20) Je třeba mít na paměti, že cílem tohoto rozhodnutí je stanovit, zda je činnost, jíž se žádost týká, vystavena takové míře hospodářské soutěže (na trzích, na které není omezen přístup ve smyslu článku 34 směrnice), která zajistí, že i v případě neuplatňování podrobných pravidel pro zadávání veřejných zakázek stanovených ve směrnici bude zadávání veřejných zakázek za účelem výkonu dotyčné činnosti probíhat transparentním a nediskriminačním způsobem založeným na kritériích, která kupujícím umožňují určit řešení, jež je z celkového hlediska ekonomicky nejvýhodnější. Posouzení provedené za tímto účelem neznamená přezkum toho, zda byla každá jednotlivá zakázka na provozování veřejné autobusové dopravy zadána zcela v souladu s právem EHP, nýbrž ověření, zda regulační rámec a/nebo praxe orgánů veřejné dopravy fakticky nebo právně omezují přístup na trh.

([17]) Ustanovení čl. 34 odst. 1 směrnice. Viz rovněž 44. bod odůvodnění směrnice.
([18]) Nařízení Rady (ES) č. 139/2004 ze dne 20. ledna 2004 o kontrole spojování podniků (Nařízení ES o spojování) (Úř. věst. L 24, 29.1.2004, s. 1).
([19]) Viz rozsudek ve věci Österreichische Post AG v. Komise, T-463/14, EU:T:2016:243, bod 28.

(21) Co se týče případných právních omezení přístupu na trh provozování veřejné autobusové dopravy, Kontrolní úřad podotýká, že existují požadavky týkající se povolení a že služby jsou poskytovány na základě smlouvy. V žádosti však žadatel zastával názor, že požadavky týkající se povolení nemohou představovat omezení přístupu na trh ([20]) a že s povolením nejsou mimoto spojena žádná zvláštní nebo výlučná práva ([21]). Žadatel rovněž uvedl, že nabídková řízení jsou v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ([22]) a směrnicí, a že proto fakticky ani právně neomezují přístup na trh ([23]).

(22) Podle ustálené judikatury nemůže systém předchozího správního povolení ospravedlnit zcela volné uvážení vnitrostátních orgánů, kterým by byl popřen užitečný účinek ustanovení předpisů EHP ([24]). Aby byl systém předchozího správního povolení odůvodněný, přestože představuje odchylku od základní svobody poskytovat služby, je třeba, aby byl založen na objektivních, nediskriminačních a předem známých kritériích, tak, aby byl stanoven rámec výkonu posuzovací pravomoci vnitrostátními orgány, aby tato pravomoc nebyla vykonávána svévolně ([25]).

(23) Pravidelná autobusová doprava v Norsku je upravena zákonem č. 45 ze dne 21. června 2002 o profesionální přepravě motorovými vozidly nebo plavidly ([26]) (dále jen „zákon o profesionální přepravě“) a předpisem o profesionální přepravě přijatým na základě tohoto zákona ([27]).

(24) V § 4 zákona o profesionální přepravě se vyžaduje, aby společnosti, které mají v úmyslu provozovat veřejnou autobusovou dopravu, získaly obecné povolení („transportløyve“) vydané Norskou správou silnic (Statens vegvesen) ([28]). Ačkoliv znění zákona o profesionální přepravě naznačuje možnost volného uvážení na straně Norské správy silnic, jelikož používá slovo „může“, v norských právních předpisech se toto slovo používá běžně, ačkoliv v praxi existuje jen malý či žádný prostor pro uvážení. Z přípravných prací v souvislosti s tímto zákonem vyplývá, že režim povolení je nástrojem pro kontrolu kvality poskytovaných služeb ([29]). V § 4 předpisu o profesionální přepravě je objasněno, že neexistují-li zvláštní důvody, může být povolení vydáno jakémukoli žadateli, který splňuje požadavky. Norský orgán pro hospodářskou soutěž uvedl, že toto povolení je vydáno každému, kdo splňuje objektivní podmínky ([30]). Kontrolní úřad neobdržel žádné informace, které by byly s výše uvedenými zjištěními v rozporu.

(25) Pro provozování pravidelné autobusové dopravy se mimoto obecně vyžaduje povolení podle § 6 odst. 1 zákona o profesionální přepravě, které vydávají příslušné obce ve správních oblastech ([31]). Společnosti spravující infrastrukturu jsou od požadavku na povolení osvobozeny, a je-li společností spravující infrastrukturu orgán veřejné dopravy, který je odpovědný veřejnosti, a provozovatel jedná jako jeho subdodavatel, povolení se nevyžaduje, jelikož se výjimka pro společnosti spravující infrastrukturu vztahuje i na provozovatele ([32]).

(26) V § 8 zákona o profesionální přepravě je stanoveno, že povolení pro dopravní služby, na něž se vztahují vyrovnávací platby nebo výlučné právo, jsou udělována v nabídkovém řízení, pokud to ukládá zákon o profesionální přepravě, zákon o veřejných zakázkách nebo příslušné předpisy přijaté na základě některého z těchto aktů. Vyžaduje-li se povolení podle § 6, je uděleno vítězi nabídkového řízení ([33]).

([20]) Viz např. strana 40 žádosti.
([21]) Strana 11 žádosti.
([22]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70 (Úř. věst. L 315, 3.12.2007, s. 1), začleněno do Dohody o EHP rozhodnutím Smíšeného výboru č. 85/2008 (Úř. věst. L 280, 23.10.2008, s. 20 a dodatek EHP č. 64, 23.10.2008, s. 13).
([23]) Strana 30 žádosti.
([24]) Rozsudky ve věci Smits a Peerbooms, C-157/99, EU:C:2001:404, bod 90; ve věci Müller-Fauré a van Riet, C-385/99, EU:C:2003:270, bod 84; ve věci Watts, C-372/04, EU:C:2006:325, bod 115; stanovisko generálního advokáta ve věci Watts, C-372/04, EU:C:2005:784, bod 70.
([25]) Rozsudky ve věci Analir a další, C-205/99, EU:C:2001:107, bod 38; ve věci Watts, C-372/04, EU:C:2006:325 bod 116.
([26]) Yrkestransportloven.
([27]) Předpis o profesionální přepravě č. 401 ze dne 26. března 2003 („yrkestransportforskriften“).
([28]) Zákon o profesionální přepravě, § 4 a předpis o profesionální přepravě, § 3.
([29]) Ot.prp. nr. 74 (2001-2002), kapitola 2.
([30]) Strana 4 stanoviska norského orgánu pro hospodářskou soutěž o podmínkách pro použitelnost čl. 34 odst. 1 směrnice 2014/25/EU.
([31]) Zákon o profesionální přepravě, § 6 a předpis o profesionální přepravě, § 3.
([32]) Zákon o profesionální přepravě, § 6 odst. 2.
([33]) Strana 4 stanoviska norského orgánu pro hospodářskou soutěž o podmínkách pro použitelnost čl. 34 odst. 1 směrnice 2014/25/EU.

(27) V praxi spadá veřejná autobusová doprava do oblasti působnosti směrnice tehdy, je-li provozována na základě zakázek zadaných orgány veřejné dopravy. Na tyto zakázky se vztahují pravidla EHP pro zadávání veřejných zakázek, konkrétně ([34]):

a) nařízení (ES) č. 1370/2007;

b) směrnice 2014/25/EU a/nebo

c) směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/24/EU ([35]).

(28) Směrnice 2014/24/EU a 2014/25/EU vstoupily v EHP v platnost dne 1. ledna 2017. Předtím byly použitelné směrnice 2004/17/ES a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/18/ES ([36]).

(29) Všechny tři stávající nástroje obvykle vyžadují otevřené, transparentní a nediskriminační nabídkové řízení s omezenými výjimkami. Zakázky a povolení vztahující se na pravidelnou veřejnou autobusovou dopravu musí být proto zadány prostřednictvím nabídkového řízení, pokud se na ně nevztahuje výjimka podle příslušného aktu EHP nebo pokud není hodnota zakázky nižší než finanční limity pro použití příslušného aktu. Totéž platilo podle předchozích směrnic.

(30) Podle žádosti využívají orgány veřejné dopravy při udělování zakázek na provozování autobusové dopravy v rostoucí míře nabídková řízení. Zatímco v roce 2010 bylo na základě nabídkového řízení zadáno pouze 43 procent zakázek na provozování pravidelné autobusové dopravy, v roce 2018 tento podíl vzrostl na více než 98 procent a do 3. prosince 2019 bude činit téměř 100 procent ([37]). Žadatel rovněž uvedl, že se odchylky od nabídkového řízení využívají jen ojediněle, že žádný orgán veřejné dopravy neprovozuje veřejnou autobusovou dopravu sám na základě výjimky stanovené v čl. 5 odst. 2 nařízení (ES) č. 1370/2007 a že přímé zadávání zakázek s hodnotou nižší než finanční limity podle čl. 5 odst. 4 nařízení (ES) č. 1370/2007 je využíváno jen ve velmi omezené míře.

(31) Kontrolní úřad porovnal informace poskytnuté žadatelem s ohledem na situaci v roce 2018 s informacemi, které Kontrolní úřad obdržel od norské vlády dne 9. listopadu 2018 ([38]) v souvislosti s obecným posouzením smluv týkajících se závazku veřejné služby na základě nařízení (ES) č. 1370/2007 ([39]). Toto posouzení obecně potvrdilo informace, které předložil žadatel. Norská vláda poskytla podrobné informace o celkem 27 přímo zadaných zakázkách, z nichž třináct mělo být v průběhu roku 2019 nahrazeno zakázkami, které již jsou předmětem nabídkového řízení. Celková roční hodnota přímo zadaných zakázek byla stanovena přibližně na 275 milionů NOK, což představuje pouze zlomek celkové hodnoty zakázek týkajících se závazku veřejné služby v oblasti veřejné dopravy v Norsku (v roce 2017 odhadovaná částka ve výši 11,6 miliardy NOK). Jedinými přímo zadanými zakázkami, u nichž se předpokládá, že budou platné po 10. srpnu 2019, jsou zakázky splňující podmínky ustanovení čl. 5 odst. 4 nařízení (ES) č. 1370/2007 (jež umožňuje přímé zadávání zakázek v rámci určitých limitů týkajících se hodnoty nebo vzdálenosti).

(32) Přezkum právních předpisů vztahujících se na zadávání veřejných zakázek a udělování povolení k provozování veřejné autobusové dopravy v Norsku prokazuje, že tyto zakázky a povolení jsou v současnosti udělovány na nediskriminačním základě. Postupy pro udělování povolení a zadávání zakázek a příslušná kritéria jsou pro všechny účastníky trhu stejné, nemohou proto představovat omezení přístupu na trh pro účely tohoto rozhodnutí.

(33) Volný přístup k této činnosti potvrdil rovněž norský orgán pro hospodářskou soutěž ([40]).

([34]) To, který nástroj se použije, závisí mimo jiné na povaze zadané zakázky a na tom, zda jsou splněny podmínky článku 11 směrnice 2014/25/EU ohledně poskytování nebo provozu sítě. Žadatel uvedl, že při zadávání zakázek na provozování veřejné autobusové dopravy se orgány veřejné dopravy obvykle řídí směrnicí 2014/25/EU, některé orgány veřejné dopravy však zadaly zakázky podle směrnice 2014/24/EU a na některé zakázky se mohou vztahovat požadavky na nabídkové řízení podle nařízení (ES) č. 1370/2007.

([35]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/24/EU ze dne 26. února 2014 o zadávání veřejných zakázek a o zrušení směrnice 2004/18/ES (Úř. věst. L 94, 28.3.2014, s. 65), začleněna do Dohody o EHP rozhodnutím Smíšeného výboru č. 97/2016 (Úř. věst. L 300, 16.11.2017, s. 49 a dodatek EHP č. 73, 16.11.2017, s. 53).

([36]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/18/ES ze dne 31. března 2004 o koordinaci postupů při zadávání veřejných zakázek na stavební práce, dodávky a služby (Úř. věst. L 134, 30.4.2004, s. 114), začleněna do Dohody o EHP rozhodnutím Smíšeného výboru č. 68/2006 (Úř. věst. L 245, 7.9.2006, s. 22 a dodatek EHP č. 44, 7.9.2006, s. 18).

([37]) Strana 6 žádosti.

([38]) Dokument č. 1037921, dopis norské vlády ze dne 9. listopadu 2018.

([39]) Věc č. 74680, posouzení smluv týkajících se závazku veřejné služby na základě nařízení (ES) č. 1370/2007.

([40]) Strana 4 stanoviska norského orgánu pro hospodářskou soutěž o podmínkách pro použitelnost čl. 34 odst. 1 směrnice 2014/25/EU.

(34) Kontrolní úřad dospěl k závěru, že provozování veřejné autobusové dopravy v Norsku je organizováno převážně na základě veřejných nabídkových řízení, kterých se účastní rovněž dostatečný počet uchazečů s průměrně 3,8 uchazeči ([41]). Účast v těchto nabídkových řízeních je možná na nediskriminačním základě.

(35) Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem lze za účelem posouzení podmínek stanovených v článku 34 směrnice, a aniž by bylo dotčeno použití právních předpisů o hospodářské soutěži, schopnost Kontrolního úřadu ověřit dodržování nařízení (ES) č. 1370/2007, směrnice 2014/24/EU, směrnice 2014/25/EU či jakéhokoli jiného ustanovení právních předpisů EHP v oblasti zadávání veřejných zakázek ze strany Norska v rámci jeho obecných povinnosti v oblasti dohledu nebo použití jiné oblasti práva EHP, mít za to, že přístup na trh pro provozování veřejné autobusové dopravy je volný fakticky i právně.

3.2. **Přímé vystavení hospodářské soutěži**

(36) Za účelem posouzení, zda je splněna druhá podmínka pro udělení výjimky, tj. zda je činnost, na kterou se žádost vztahuje a která splňuje podmínku týkající se právně i fakticky volného přístupu na trh, přímo vystavena hospodářské soutěži, je vymezen relevantní produktový a zeměpisný trh a na tomto základě je provedena analýza trhu.

(37) Přímé vystavení hospodářské soutěži by mělo být posouzeno na základě různých ukazatelů, z nichž žádný není sám o sobě rozhodující. Pokud jde o trhy, jichž se toto rozhodnutí týká, jedním z kritérií, která je nutno vzít v úvahu, je podíl hlavních účastníků na daném trhu. Vzhledem k charakteristice dotčených trhů jako nabídkových trhů by měla být zohledněna i další kritéria, jako je struktura nabídek nebo schopnost a ochota účastníků trhu podat nabídky v rámci současných a budoucích nabídkových řízení.

(38) Toto rozhodnutí má stanovit, zda jsou služby, jichž se žádost týká, vystaveny (na trzích, na které není omezen přístup ve smyslu článku 34 směrnice) takové míře hospodářské soutěže, která zajistí, že i v případě neuplatňování podrobných pravidel pro zadávání veřejných zakázek stanovených ve směrnici bude zadávání veřejných zakázek za účelem výkonu dotyčné činnosti probíhat transparentním a nediskriminačním způsobem založeným na kritériích, která kupujícím umožňují určit řešení, jež je z celkového hlediska ekonomicky nejvýhodnější.

(39) V této souvislosti je důležité mít na paměti, že na dotyčném trhu se pravidla pro zadávání veřejných zakázek nevztahují na všechny účastníky trhu ([42]), Společnosti, na něž se při působení na těchto trzích zmíněná pravidla nevztahují, mají proto v zásadě možnost vyvíjet konkurenční tlak na ostatní účastníky trhu, kteří se řídí pravidly pro zadávání veřejných zakázek.

(40) Kontrolní úřad musí určit, zda jsou dotyčné činnosti přímo vystaveny hospodářské soutěži. Za tímto účelem posoudil důkazy předložené žadatelem, jakož i informace, které poskytl norský orgán pro hospodářskou soutěž. Při posuzování podílů na trhu a úrovní koncentrace vycházel Kontrolní úřad především z údajů o trhu, které poskytl žadatel a norský orgán pro hospodářskou soutěž. Kromě informací poskytnutých žadatelem se norský orgán pro hospodářskou soutěž opíral rovněž o informace od jiných společností provozujících autobusovou dopravu v Norsku a od devíti orgánů veřejné dopravy ([43]).

([41]) Viz strana 14 žádosti.
([42]) Kromě žadatele se pravidla pro zadávání veřejných zakázek vztahují i na podnik Unibuss AS. Další provozovatelé, jako jsou podniky Torghatten ASA, Tide AS, Boreal Bus AS nebo Nobina Norge AS, jsou soukromými provozovateli, kteří (jak se zdá) nesplňují podmínky pro to, aby byli vázáni pravidly EHP pro zadávání veřejných zakázek.
([43]) Strana 3 stanoviska norského orgánu pro hospodářskou soutěž o podmínkách pro použitelnost čl. 34 odst. 1 směrnice 2014/25/EU.

3.2.1. *Vymezení produktového trhu*

(41) V žádosti vymezil žadatel relevantní produktový trh jako trh pro zadávání zakázek na provozování veřejné autobusové dopravy ([44]). Žadatel vyjádřil rovněž názor, že se komerční dálková autobusová doprava (např. expresní autobusová doprava), komerční autobusová doprava na krátké vzdálenosti (např. expresní doprava na letiště) a dálková autokarová doprava liší od sjednaných služeb veřejné autobusové dopravy ([45]). Komerční autobusová doprava se řídí pouze potřebou trhu a není financována ze státních prostředků. Veškeré služby komerční autobusové dopravy soutěží na trhu na základě ceny, kapacity, četnosti či jiných charakteristik služby. Naopak hospodářská soutěž mezi provozovateli veřejné autobusové dopravy se uskutečňuje na úrovni nabídkových řízení, tj. na trhu pro zadávání zakázek na provozování veřejné autobusové dopravy, a nikoli posléze na trhu na základě ceny, kapacity, četnosti či jiných charakteristik služby. Žadatel uvedl, že v souladu s tím provozovatelé autobusové dopravy působící na základě smlouvy s orgánem veřejné dopravy mají obvykle velmi malý vliv na základní parametry soutěže o cestující, jako je četnost, včetně jízdních řádů, jízdné nebo pohodlí cestujících, jelikož tyto charakteristiky obvykle určuje orgán veřejné dopravy, který zakázku zadává ([46]).

(42) Podle názoru žadatele nejsou různé požadavky orgánů veřejné dopravy dostatečně specifické, aby bylo možno vyvodit závěr ohledně samostatných produktových trhů pro zadávání zakázek na provozování veřejné autobusové dopravy ([47]). Za účelem udělení zakázky na provozování autobusové dopravy na úrovni obce nebo regionu musí provozovatelé autobusové dopravy v zásadě dodržovat stejný regulační rámec a mohou svou nabídku přizpůsobit požadavkům příslušného orgánu veřejné dopravy. Podle žadatele struktura nabídek hlavních provozovatelů autobusové dopravy prokazuje schopnost a ochotu těchto provozovatelů autobusové dopravy přizpůsobit své nabídky individuálním požadavkům, které stanoví jednotlivé orgány veřejné dopravy, jelikož tito provozovatelé obvykle soutěží o veškeré zakázky, které jsou předmětem veřejných nabídkových řízení v Norsku, bez ohledu na případné rozdíly mezi nimi ([48]).

(43) Norský orgán pro hospodářskou soutěž se domníval, že relevantní produktový trh navržený žadatelem je v souladu se zavedenými postupy daného odvětví v Norsku, a provedl posouzení na základě vymezení trhu, jak je navrhl žadatel ([49]).

(44) Komise v předchozích rozhodnutích týkajících se veřejné dopravy (včetně autobusové dopravy) konstatovala, že lze určit konkrétní trhy pro zadávání zakázek na provozování veřejné autobusové dopravy ([50]). Komise rovněž uvedla, že v rámci služeb veřejné autobusové dopravy, které jsou předmětem koncesí (smluv), nelze rozlišovat mezi sjednanými službami městské, meziměstské a dálkové dopravy, jelikož je obvykle upravuje stejný regulační rámec a požadavky orgánů veřejné dopravy mají jen málo odlišných znaků, které souvisejí s technickými specifikacemi ([51]).

(45) Praxe Komise rovněž potvrzuje názor, že služby komerční autobusové dopravy a (sjednané) služby veřejné autobusové dopravy jsou součástí různých produktových trhů kvůli rozdílům v povaze hospodářské soutěže. Hospodářská soutěž mezi provozovateli veřejné autobusové dopravy se uskutečňuje na úrovni nabídkových řízení na veřejné zakázky, a to na trhu pro zadávání zakázek na provozování veřejné autobusové dopravy, a nikoli následně na trhu na základě ceny, kapacity, četnosti nebo jiných charakteristik služeb ([52]). V porovnání s komerční dopravou mají provozovatelé (sjednaných) služeb veřejné autobusové dopravy obvykle velmi malý vliv na základní parametry hospodářské soutěže, jako je četnost, jízdné nebo pohodlí cestujících, jelikož tyto charakteristiky stanoví orgány veřejné dopravy, které zakázku na poskytování služby zadávají. Provozovatelé autobusové dopravy mají povinnost poskytovat služby podle smlouvy uzavřené s orgánem veřejné dopravy a nemohou své služby přizpůsobit potřebám cestujících, jak to obvykle činí provozovatelé komerční dopravy ([53]).

([44]) Strana 25 žádosti.
([45]) Strana 26 žádosti.
([46]) Tamtéž.
([47]) Tamtéž.
([48]) Tamtéž.
([49]) Strana 3 stanoviska norského orgánu pro hospodářskou soutěž o podmínkách pro použitelnost čl. 34 odst. 1 směrnice 2014/25/EU.
([50]) Viz v tomto ohledu rozhodnutí ve věci COMP/M.1768 – Schoyens/Goldman Sachs/Swebus, 10. a 14. bod odůvodnění; ve věci COMP/M.5557 – SNCF-P/CDPQ/Keolis/EFFIA, 16.–23. bod odůvodnění; ve věci COMP/M.5855 – DB/Arriva, 21. bod odůvodnění; ve věci COMP/M.6794 – Caisse des Depots et Consignations/Veolia Transdev, 19.–21. bod odůvodnění; ve věci COMP/M.6818 – DB/Veolia, 19. a 56. bod odůvodnění.
([51]) Rozhodnutí ve věci COMP/M.6818 – DB/Veolia, 19.–21. bod odůvodnění; ve věci COMP/M.5855 – DB/Arriva, 23.–24. bod odůvodnění.
([52]) Rozhodnutí ve věci COMP/M.5557 – SNCF-P/CDPQ/Keolis/EFFIA, 17. bod odůvodnění; ve věci COMP/M.6818 – DB/Veolia, 22. a 58. bod odůvodnění; ve věci COMP/M.5855 – DB/Arriva, 22. bod odůvodnění.
([53]) Rozhodnutí ve věci COMP/M.6818 – DB/Veolia, 23. bod odůvodnění; ve věci COMP/M.5855 – DB/Arriva, 22. bod odůvodnění.

(46) S ohledem na zvláštnosti norského trhu autobusové dopravy, jak je uvedeno v 41. až 42. bodě odůvodnění, se za účelem posouzení podmínek stanovených v článku 34 směrnice 2014/25/EU, a aniž by bylo dotčeno použití právních předpisů o hospodářské soutěži, relevantní výrobkový trh vymezuje jako trh pro zadávání zakázek na provozování veřejné autobusové dopravy. Kontrolní úřad v tomto konkrétním případě nezjistil pro výše uvedené účely žádné okolnosti, které by odůvodňovaly určení konkrétních nabídkových řízení orgánů veřejné dopravy jako samostatných relevantních trhů.

3.2.2. *Vymezení zeměpisného trhu*

(47) Co se týká zeměpisného trhu, žadatel se domníval, že relevantní trh pro zadávání zakázek na provozování veřejné autobusové dopravy je co do rozsahu přinejmenším vnitrostátní a zahrnuje veškeré sjednané služby autobusové dopravy v Norsku ([54]). Žadatel tvrdil, že zákon o profesionální přepravě stanoví společný regulační rámec pro nabídková řízení na služby autobusové dopravy v celém Norsku ([55]). Žadatel rovněž uvedl, že prakticky veškeré stávající zakázky na provozování veřejné autobusové dopravy (98 procent) byly zadány na základě nabídkového řízení a že se většinou jedná o smlouvy s hrubým vyrovnáním, které mají stejné hlavní charakteristiky ([56]). Případné rozdíly v nabídkových řízeních a zakázkách jednotlivých orgánů veřejné dopravy jsou proto nepodstatné a společnosti provozující autobusovou dopravu je mohou snadno překonat.

(48) Žadatel zdůraznil, že se existence společného regulačního rámce pro nabídková řízení na služby autobusové dopravy v celém Norsku projevuje i ve struktuře nabídek společností provozujících autobusovou dopravy, jež v současnosti působí na trhu ([57]). Provozovatelé autobusové dopravy, podniky Torghatten, Boreal a Nobina, působí na celostátní úrovni a ostatním společnostem provozujícím autobusovou dopravu nic nebrání v tom, aby soutěžily o veškeré zakázky. Žadatel tvrdil, že až na několik málo výjimek existovala u všech zakázek na provozování autobusové dopravy zadaných od 1. ledna 2015 značná konkurence bez ohledu na případnou stávající přítomnost v daném regionu ([58]).

(49) Žadatel však dospěl k závěru, že pro účely žádosti lze otázku přesného vymezení zeměpisného trhu ponechat otevřenou ([59]). Podle jeho názoru není při jakémkoli možném vymezení zeměpisného trhu, na němž má žadatel uzavřené smlouvy a/nebo se uchází o zakázky, přístup na trh omezený a je plně vystaven hospodářské soutěži.

(50) Norský orgán pro hospodářskou soutěž konstatoval, že otázku přesného vymezení relevantního zeměpisného trhu lze ponechat otevřenou, jelikož výsledek analýzy je týž bez ohledu na to, zda je založena na úzké nebo široké definici trhu ([60]).

(51) Stanovisko žadatele je v souladu s praxí Komise. V předchozích rozhodnutích Komise sice většinou ponechala otázku přesného vymezení zeměpisného trhu otevřenou, domnívala se však, že relevantní zeměpisný trh pro zadávání zakázek na provozování veřejné autobusové dopravy představuje oblast, v níž existuje společný regulační rámec pro nabídkové řízení týkající se zakázek na provozování autobusové dopravy ([61]).

(52) Za účelem posouzení podmínek stanovených v článku 34 směrnice, a aniž by bylo dotčeno použití právních předpisů o hospodářské soutěži či jakékoli jiné oblasti práva EHP, se Kontrolní úřad domnívá, že relevantní zeměpisný rozsah relevantního produktového trhu je přinejmenším vnitrostátní. Důvodem je existence společného regulačního rámce, pouze nepodstatné rozdíly v nabídkových řízeních orgánů veřejné dopravy a schopnost a ochota provozovatelů autobusové dopravy účastnit se zadávacích řízení v celém Norsku.

([54]) S. 28 žádosti.
([55]) Tamtéž.
([56]) Tamtéž.
([57]) Tamtéž.
([58]) Tamtéž.
([59]) Strana 29 žádosti.
([60]) Strana 3 stanoviska norského orgánu pro hospodářskou soutěž o podmínkách pro použitelnost čl. 34 odst. 1 směrnice 2014/25/EU.
([61]) Rozhodnutí ve věci COMP/M.6818 – DB/Veolia, 29. bod odůvodnění; ve věci COMP/M.5855 – DB/Arriva, 27. bod odůvodnění. Viz rovněž rozhodnutí ve věci COMP/M.5557 – SNCF-P/CDPQ/Keolis/EFFIA a ve věci COMP/M.6794 – Caisse des Depots et Consignations/Veolia Transdev, 31. bod odůvodnění.

3.2.3. *Analýza trhu*

(53) Má se za to, že s ohledem na trh pro zadávání veřejných zakázek na provozování veřejné autobusové dopravy je jedním z ukazatelů míry hospodářské soutěže podíl největšího provozovatele na trhu a celkový podíl nejdůležitějších provozovatelů na trhu. Podle údajů, které žadatel uvedl ve své žádosti, má největší podíl na relevantním trhu s [25–30 %] na základě obratu a 28 % na základě objemu ([62]). Existuje však několik silných konkurentů s dvoucifernými podíly na trhu na základě obratu, například Torghatten [15–20 %], Tide [15–20 %] nebo Unibuss [12–17 %], za nimiž následují menší, nikoli však nevýznamní účastníci trhu, jako je Boreal [5–10 %] a Nobina [5–10 %] ([63]). Zbývající podíl na trhu je rozdělen mezi 29 menších provozovatelů autobusové dopravy. Údaje o podílu na trhu poskytnuté žadatelem jsou v souladu s výpočty norského orgánu pro hospodářskou soutěž ([64]).

(54) Jak je objasněno v 45. bodě odůvodnění, povaha hospodářské soutěže se v případě veřejné autobusové dopravy liší, jelikož společnosti soutěží o trh, a nikoli na trhu na základě ceny, jízdních řádů nebo kvality služeb. Na norském trhu pro zadávání zakázek na provozování veřejné autobusové dopravy se o zakázky soutěží ve formě veřejných nabídkových řízení, která organizují orgány veřejné dopravy. Podle žadatele bylo 98 % veškerých stávajících zakázek zadáno prostřednictvím nabídkového řízení a do 3. prosince 2019 se tento údaj přiblíží 100 % ([65]). Vzhledem k těmto okolnostem je v rámci posouzení hospodářské soutěže a analýzy trhu nutné přezkoumat strukturu nabídek a schopnost a ochotu účastníků trhu soutěžit v rámci stávajících a budoucích nabídkových řízení.

(55) Nejdůležitějšími konkurenty žadatele jsou velké společnosti, které jsou často součástí dopravních společností působících na nadnárodní úrovni. Podnik Torghatten je jednou z největších dopravních společností v Norsku, která provozuje veřejnou trajektovou, expresní lodní, autobusovou a leteckou dopravu. Poskytuje rovněž služby komerční autobusové dopravy a má celkové konsolidované výnosy přesahující 9 miliard NOK. Podnik Tide je součástí skupiny DSD působící v odvětví dopravy, která provozuje veřejnou i komerční autobusovou dopravu v Norsku a má přítomnost také v Dánsku. Konsolidované výnosy skupiny DSD činí téměř 6 miliard NOK. Unibuss vlastní město Oslo. Skupina Unibuss nabízí veřejnou i komerční dopravu v několika norských městech. Podnik Boreal Buss je součástí skupiny Boreal s rozsáhlou činností v oblasti veřejné i komerční dopravy. Stávajícím konečným vlastníkem podniku Boreal je soukromý kapitálový fond z Hongkongu, který se zaměřuje na možnosti investic do infrastruktury v celosvětovém měřítku. Konsolidované výnosy skupiny Boreal činí téměř 3 miliardy NOK. Podnik Nobina je součástí švédské skupiny Nobina, která poskytuje služby veřejné dopravy v celé Skandinávii. Tyto společnosti se účastní nabídkových řízení v celém Norsku a mají potřebné schopnosti a zkušenosti, aby mohly podat nabídky v jakémkoli norském nabídkovém řízení.

(56) Žadatel uvedl, že od 1. ledna 2015 podalo v 58 nabídkových řízeních v Norsku nabídky v průměru 3,8 uchazečů ([66]). Tento údaj potvrdily odhady vyhotovené norským orgánem pro hospodářskou soutěž ([67]). Ačkoliv se počet provozovatelů mezi jednotlivými zakázkami značně liší, a to od jednoho do osmi u 46 zakázek, které norský orgán pro hospodářskou soutěž přezkoumal, norský orgán pro hospodářskou soutěž rovněž zjistil, že orgány veřejné dopravy jsou s ohledem na počet provozovatelů obecně spokojeny ([68]). Žadatel poskytl také podrobné informace o nabídkových řízeních norských orgánů veřejné dopravy v různých regionech, které potvrzují konkurenční povahu zadávání zakázek na provozování veřejné autobusové dopravy v Norsku ([69]). Podrobné informace a interní údaje žadatele rovněž prokázaly, že přibližně u 40 % všech zakázek, které byly předmětem nabídkového řízení, došlo ke změně provozovatele ([70]). To potvrzuje schopnost jednotlivých provozovatelů účinně soutěžit.

([62]) S. 30 žádosti.
([63]) Tamtéž.
([64]) Strana 5 stanoviska norského orgánu pro hospodářskou soutěž o podmínkách pro použitelnost čl. 34 odst. 1 směrnice 2014/25/EU.
([65]) Strana 6 žádosti. Viz rovněž postup Kontrolního úřadu zmíněný v 31. bodě odůvodnění.
([66]) Strana 14 žádosti.
([67]) Strana 5 stanoviska norského orgánu pro hospodářskou soutěž o podmínkách pro použitelnost čl. 34 odst. 1 směrnice 2014/25/EU.
([68]) Tamtéž.
([69]) Viz strany 14 až 24 žádosti.
([70]) Strana 24 žádosti.

(57) Žadatel také uvedl, že se trh pro zadávání zakázek na provozování veřejné autobusové dopravy v Norsku vyznačuje nízkými překážkami vstupu na trh a rozšíření činnosti, a toto zjištění potvrdilo posouzení norského orgánu pro hospodářskou soutěž ([71]). Toto zjištění se zakládalo na stálém a předvídatelném příjmu ze smluv uzavřených s orgány veřejné dopravy a snadném přístupu k potřebným informacím a infrastruktuře, jelikož orgány veřejné dopravy poskytují nezbytnou infrastrukturu kromě autobusů ([72]). Zaměstnanci podniku, jemuž byla zadána předchozí zakázka, mají mimoto právo být převedeni do podniku, který získal novou zakázku. Jelikož specifikace pro nabídky stanovené orgány veřejné dopravy obvykle vyžadují nový vozový park autobusů, nejsou potenciální noví provozovatelé při pořizování autobusů významně znevýhodněni s ohledem na náklady ([73]).

(58) Pro účely tohoto rozhodnutí, a aniž by bylo dotčeno použití právních předpisů o hospodářské soutěži, je nutno považovat faktory uvedené v 53. až 57. bodě odůvodnění za projev vystavení hospodářské soutěži při provozování veřejné autobusové dopravy v Norsku. To je rovněž v souladu se stanoviskem norského orgánu pro hospodářskou soutěž. Je pravděpodobné, že společnosti působící na tomto trhu jsou vystaveny dostatečnému konkurenčnímu tlaku. Nic nenasvědčuje tomu, že odvětví nefunguje podle zásad trhu. Kontrolní úřad proto vyvozuje závěr, že trh pro zadávání veřejných zakázek na provozování veřejné autobusové dopravy je přímo vystaven hospodářské soutěži ve smyslu směrnice.

(59) Kontrolní úřad bere na vědomí skutečnost, že stávající konkurenční tlak na trhu pro zadávání zakázek na provozování veřejné autobusové dopravy je v zásadě založen na zavedeném regulačním rámci a orgánech veřejné dopravy, které organizují zadávací řízení, a nikoli na poskytování služeb interně nebo na využívání výjimek týkajících se přímého zadávání zakázek, jak je stanoveno v příslušných pravidlech EHP pro zadávání veřejných zakázek, vyjma omezeného využívání přímého zadávání zakázek nízké hodnoty a/nebo zakázek na dopravu na krátké vzdálenosti. To znamená, že změny těchto zásad nebo postupů mohou změnit dynamiku trhu a celkový konkurenční tlak na zadavatele vykonávající činnost v oblasti provozování veřejné autobusové dopravy, jíž se toto rozhodnutí týká.

4. **ZÁVĚRY**

(60) Pro účely tohoto rozhodnutí, a aniž by bylo dotčeno použití právních předpisů o hospodářské soutěži, by se zjištění vyplývající z analýzy trhu uvedená v 53. až 57. bodě odůvodnění měla považovat za projev vystavení činnosti v oblasti provozování veřejné autobusové dopravy v Norsku hospodářské soutěži ve smyslu článku 34 směrnice. Jelikož jsou splněny podmínky stanovené v článku 34 směrnice 2014/25/EU, je třeba stanovit, že se směrnice 2014/25/EU nevztahuje na zakázky, které mají umožnit výkon této činnosti v Norsku.

(61) Toto rozhodnutí se zakládá na platných právních předpisech a skutkové situaci v období od ledna 2015 do června 2019, jak vyplývá z informací poskytnutých žadatelem a norským orgánem pro hospodářskou soutěž. Kontrolní úřad si vyhrazuje právo toto rozhodnutí revidovat, pokud by již nebyly splněny podmínky pro použitelnost článku 34 směrnice 2014/25/EU, nebo v případě významných změn právní či skutkové situace,

PŘIJAL TOTO ROZHODNUTÍ:

1. Akt uvedený v bodě 4 přílohy XVI Dohody o EHP, kterým se stanoví postupy pro zadávání veřejných zakázek v odvětví veřejných služeb (směrnice 2014/25/EU), se nevztahuje na zakázky zadané zadavateli, kteří vykonávají nebo mají jako jednu ze svých činností provozování veřejné autobusové dopravy, nebo na soutěže o návrh organizované těmito zadavateli, pokud jim tyto zakázky nebo soutěže o návrh mají umožnit provozování veřejné autobusové dopravy v Norsku (činnost související s provozem sítě a poskytováním služeb veřejnosti v oblasti autobusové dopravy).

2. Toto rozhodnutí je určeno Norskému království.

3. Toto rozhodnutí je závazné v anglickém znění.

([71]) Strana 31 žádosti a strana 5 stanoviska norského orgánu pro hospodářskou soutěž o podmínkách pro použitelnost čl. 34 odst. 1 směrnice 2014/25/EU.
([72]) Tamtéž.
([73]) Strana 31 žádosti.

V Bruselu dne 17. června 2019.

Za Kontrolní úřad ESVO, který jedná na základě rozhodnutí o pověření č. 019/19/COL

Högni S. KRISTJÁNSSON
odpovědný člen kolegia

Carsten ZATSCHLER
spolupodepisující jako ředitel pro právní a výkonné záležitosti