III

(Muud aktid)

EUROOPA MAJANDUSPIIRKOND

EFTA JÄRELEVALVEAMETI DELEGEERITUD OTSUS

nr 42/19/COL,

17. juuni 2019,

teha avalike bussiveoteenuste osutamisel Norras erand Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2014/25/EL kohaldamisest [2019/…]

EFTA JÄRELEVALVEAMET,

võttes arvesse EMP lepingu XVI lisa punktis 4 osutatud õigusakti, milles sätestatakse kord riigihankelepingute sõlmimiseks kommunaalteenuste sektoris (Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2014. aasta direktiiv 2014/25/EL, milles käsitletakse vee-, energeetika-, transpordi- ja postiteenuste sektoris tegutsevate üksuste riigihankeid ja millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2004/17/EÜ ([1]) (edaspidi „direktiiv")), eriti selle artikleid 34 ja 35,

võttes arvesse EFTA riikDide vahel järelevalveameti ja kohtu asutamise kohta sõlmitud lepingut (edaspidi „järelevalve- ja kohtuleping"), eriti selle protokolli 1 artikleid 1 ja 3,

olles konsulteerinud EFTA riigihangete komiteega

ning arvestades järgmist:

1. **ASJAOLUD**

(1) EFTA järelevalveamet (edaspidi „järelevalveamet") sai 27. novembril 2018 pärast teatamiseelseid arutelusid kooskõlas direktiivi 2014/25/EL artikli 35 lõikega 1 taotluse (edaspidi „taotlus") ettevõtjalt Nettbuss AS, kes kannab nüüd nime Vy Buss AS (edaspidi „taotluse esitaja") ([2]).

(2) Taotlus on seotud avalike bussiveoteenuste osutamisega Norras. Taotlus ei hõlma ühistransporti korraldavate asutuste tegevust ühistranspordi haldamise vallas ([3]).

(3) Taotluse esitaja on avalik-õiguslik äriühing direktiivi tähenduses, kuna kogu tema märgitud kapital kuulub kaudselt Norra transpordi- ja kommunikatsiooniministeeriumile, kelle omandis on NSB AS (nüüd Vygruppen AS) ehk transpordikontsern, kuhu taotluse esitaja kuulub ([4]).

(4) Taotluse esitaja tegeleb ühe direktiivi alla kuuluva tegevusega ja on seetõttu hankija direktiivi tähenduses.

([1]) ELT L 94, 28.3.2014, lk 243; inkorporeeritud EMP lepingusse ühiskomitee otsusega nr 97/2016 (ELT L 300, 16.11.2017, lk 49, ja EMP kaasanne nr 73, 16.11.2017, lk 53).
([2]) Dokument nr 1040381.
([3]) Näiteks ei hõlma taotlus olukorda, kus omavalitsus sõlmib bussiettevõtjaga hankelepingu bussiteenuste osutamiseks. Seevastu hankeleping, mille see bussiettevõtja sõlmib (näiteks) puhastusettevõtjaga busside puhastamiseks või ettevõtjaga, kes varustab teda bussidega, oleks taotlusega hõlmatud. Euroopa Liidu Kohus on selgitanud seda vahet kohtuasjas C-388/17 SJ, EU:C:2019:161 tehtud otsuse punktis 53 (vt lisaks allpool põhjendus 31). Järelevalveamet kasutab käesolevas otsuses mõistet „tegevus" nii, nagu see on sätestatud direktiivis 2014/25/EL.
([4]) Taotluse lk 3.

(5) Kooskõlas Norra 12. augusti 2016. aasta määruse nr 975 ([5]) II osa 9. peatükiga, milles käsitletakse vee-, energia-, tarnspordi- ja postiteenuste sektoris tegutsevate üksuste hankeid, võivad hankijad esitada direktiivi artikli 35 alusel taotluseid.

(6) Taotlusele oli lisatud 29. juunil 2018 vastu võetud Norra konkurentsiameti põhjendatud seisukoht, ([6]) milles oli jõutud järeldusele, et taotluse esitaja puutus avalike bussiveoteenuste osutamisel otseselt kokku konkurentsiga ning et juurdepääs avalike bussiveoteenuste osutamiseks hankelepingute sõlmimise turule ei olnud Norras piiratud.

(7) Järelevalveamet teavitas Norrat taotluse vastuvõtmisest 30. novembril 2018 ([7]).

(8) Vastavalt direktiivi 2014/25/EL IV lisa punktile 1 on järelevalveametil taotluse kohta otsuse vastuvõtmiseks 130 tööpäeva, seega oli tähtaeg 18. juuni 2019 ([8]).

(9) Järelevalveamet palus kooskõlas 23. aprilli 2019. aasta delegeeritud otsusega 37/19/COL, ([9]) et EFTA riigihangete komitee esitaks alalise komitee otsuse nr 3/2012 artiklis 2 sätestatud nõuandemenetluse kohaselt oma arvamuse ([10]).

(10) EFTA riigihangete komitee esitas 22. mail 2019 kirjalikus menetluses järelevalveameti otsuse kohta ühehäälselt positiivse arvamuse ([11]).

2. **ÕIGUSRAAMISTIK**

(11) Direktiivi kohaldatakse muu hulgas hankelepingute sõlmimisel tegevuse suhtes, mis on seotud teenuste pakkumise või võrgustike käitamisega avalike bussivedude valdkonnas ([12]).

(12) Direktiivi artikli 11 teise lõigu kohaselt on võrgustik olemas siis, kui teenust osutatakse vastavalt liikmesriigi pädeva asutuse kehtestatud tegevustingimustele, nagu teenindusmarsruutide tingimused, pakutav läbilaskevõime või teenindussagedus.

(13) Euroopa Kohus sedastas kohtuasjas C-388/17, ([13]) tõlgendades Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2004/17/EÜ ([14]) artikli 5 lõiget 1 (mille sõnastus on identne direktiivi 2014/25/EL artikli 11 omaga) seoses raudteevõrkudega, et „… tuleb asuda seisukohale, et „võrkude käitamise“ tegevus viitab õiguse teostamisele kasutada raudteevõrku veoteenuste osutamiseks, „võrkude pakkumise“ tegevus aga viitab võrgu majandamisele” ([15]). Kohus jõudis järeldusele, et „[d]irektiivi 2004/17 artikli 5 lõike 1 esimest lõiku tuleb tõlgendada nii, et raudteeveo-ettevõtja tegevus, mis seisneb avalikkusele veoteenuste osutamises, teostades õigust kasutada raudteevõrgustikku, kujutab endast „võrgu käitamist“ selle direktiivi tähenduses” ([16]). Avalike bussiveoteenuste osutamine Norras on bussivedude valdkonnas toimuv tegevus, mis on samaväärne raudteevedude valdkonnas toimuva raudteeveo-ettevõtjate tegevusega, millele on osutatud kohtuasjas C-388/17, seega on see tegevus, mille suhtes kohaldatakse direktiivi.

([5]) Forskrift om innkjøpsregler i forsyningssektorene (forsyningsforskriften), https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2016-08-12-975.
([6]) Dokument nr 1040380.
([7]) Dokument nr 935075.
([8]) Kooskõlas nõukogu 3. juuni 1971. aasta määrusega (EMÜ, Euratom) nr 1182/71, millega määratakse kindlaks ajavahemike, kuupäevade ja tähtaegade suhtes kohaldatavad eeskirjad (EÜT L 124, 8.6.1971, lk 1), ei võeta tähtaja arvutamisel arvesse riigipühi. Teavet 2018. ja 2019. aasta riigipühade kohta EMP EFTA riikides ja EMP institutsioonides leiab *Euroopa Liidu Teatajast* (ELT C 429, 14.12.2017, lk 25) ning EMP kaasannetest nr 81 (14.12.2017, lk 1, ja ELT C 422, 22.11.2018, lk 7) ja nr 77 (22.11.2018, lk 1).
([9]) Dokument nr 1056012.
([10]) Kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu 16. veebruari 2011. aasta määruse (EL) nr 182/2011, millega kehtestatakse eeskirjad ja üldpõhimõtted, mis käsitlevad liikmesriikide läbiviidava kontrolli mehhanisme, mida kohaldatakse komisjoni rakendamisvolituste teostamise suhtes (muudetud kujul), artikliga 4 (ELT L 55, 28.2.2011, lk 13).
([11]) Vt dokument nr 1070910 kirjaliku menetluse tulemuse kohta.
([12]) Direktiivi artikkel 11.
([13]) Viidatud eespool joonealuses märkuses 3.
([14]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 31. märtsi 2004. aasta direktiiv 2004/17/EÜ, millega kooskõlastatakse vee-, energeetika-, transpordi- ja postiteenuste sektoris tegutsevate ostjate hankemenetlused (ELT L 134, 30.4.2004, lk 1), mis on inkorporeeritud EMP lepingusse ühiskomitee otsusega nr 68/2006 (ELT L 245, 7.9.2006, lk 22, ja EMP kaasanne nr 44, 7.9.2006, lk 18).
([15]) Otsus kohtuasjas C-388/17, punkt 53.
([16]) Otsus kohtuasjas C-388/17, punkt 54 ja resolutiivosa lõige 2.

(14) Direktiivi artiklis 34 on sätestatud, et direktiivi ei kohaldata direktiiviga hõlmatud tegevuse võimaldamiseks sõlmitud lepingute suhtes, kui riigis, kus tegevust ellu viiakse, on see tegevus otseselt avatud konkurentsile turgudel, millele juurdepääs ei ole piiratud. Otsest avatust konkurentsile hinnatakse objektiivsete kriteeriumide alusel, võttes arvesse asjaomase sektori eripära.

(15) Direktiivi artiklis 35 on sätestatud menetlus, millega tehakse kindlaks artikliga 34 ette nähtud erandi kohaldatavus. Selle muudetud versioonis on sätestatud, et riik või – kui see on ette nähtud asjaomase riigi õigusaktidega – hankija võib esitada järelevalveametile taotluse, et direktiivi ei kohaldataks kõnealuse tegevuse teostamiseks sõlmitavate hankelepingute või korraldatavate ideekonkursside suhtes. Järelevalveamet peab tegema otsuse selle kohta, kas asjaomane tegevus on otseselt avatud konkursile piiramata juurdepääsuga turgudel (artiklis 34 sätestatud kriteeriumide alusel).

(16) Käesolev otsus ei piira konkurentsieeskirjade ([17]) kohaldamist ega mõjuta muid EMP õiguse valdkondi. Eriti tuleks silmas pidada, et kriteeriumid ja metoodika, mille alusel hinnatakse otsest avatust konkurentsile vastavalt direktiivi 2014/25/EL artiklile 34, ei pruugi olla samad, mida kasutatakse EMP lepingu artikli 53 või 54 või nõukogu määruse (EÜ) nr 139/2004 ([18]) (mida on kohandatud EMP lepingule) kohasel hindamisel ([19]).

(17) Käesoleva otsuse eesmärk on teha kindlaks, kas taotluses käsitletud tegevus on avatud konkurentsile (turgudel, kuhu juurdepääs ei ole direktiivi artikli 34 tähenduses piiratud) sel määral, et ka direktiivis sätestatud üksikasjalikel hanke-eeskirjadel põhineva korra kohaldamiseta on tagatud, et asjaomase tegevuse jaoks vajalikud riigihanked korraldatakse läbipaistval, mittediskrimineerival viisil, tuginedes kriteeriumidele, mis võimaldavad kindlaks teha majanduslikult kõige soodsama pakkumuse.

3. **HINDAMINE**

3.1. **Vaba juurdepääs turule**

(18) Käesoleval juhul on asjakohane tegevus avalike bussiveoteenuste osutamine. Seda tegevust viiakse ellu ühistransporti korraldavate asutustega sõlmitud hankelepingute alusel. Norras pakutakse eri liiki bussiteenuseid (vt allpool põhjendus 41) ja asjakohast tegevust nimetatakse riigi tasandil liinibussiteenuste osutamiseks.

(19) Avalike bussiveoteenuste osutamisega seoses ei ole asjakohast EMP õigusakti, mille põhjal saaks eeldada vastavalt direktiivi artikli 34 lõikele 3, et juurdepääs turule on vaba. Seepärast tuleb teha õigusraamistikust ja ühistransporti korraldavate asutuste tavadest lähtuv asjakohane hindamine tõendamaks, et juurdepääs turule on vaba nii *de facto* kui ka *de jure*.

(20) Tuleks meeles pidada, et käesoleva otsuse eesmärk on teha kindlaks, kas taotluses käsitletud tegevus on avatud konkurentsile (turgudel, kuhu juurdepääs ei ole direktiivi artikli 34 tähenduses piiratud) sel määral, et ka direktiivis sätestatud üksikasjalikel hanke-eeskirjadel põhineva korra kohaldamiseta on tagatud, et asjaomase tegevuse jaoks vajalikud riigihanked korraldatakse läbipaistval, mittediskrimineerival viisil, tuginedes kriteeriumidele, mis võimaldavad kindlaks teha majanduslikult kõige soodsama pakkumuse. Neil eesmärkidel tehtava hindamise raames ei vaadelda seda, kas iga hankeleping avalike bussiveoteenuste osutamiseks on sõlmitud igati kooskõlas EMP õigusega, vaid pigem seda, kas õigusraamistik ja/või ühistransporti korraldavate asutuste tavad piiravad juurdepääsu turule *de facto* või *de jure*.

([17]) Direktiivi artikli 34 lõige 1. Vt ka direktiivi põhjendus 44.
([18]) Nõukogu 20. jaanuari 2004. aasta määrus (EÜ) nr 139/2004 kontrolli kehtestamise kohta ettevõtjate koondumiste üle (EÜ ühinemismäärus) (ELT L 24, 29.1.2004, lk 1).
([19]) Vt kohtuotsus, Österreichische Post AG *vs.* komisjon, T-463/14, EU:T:2016:243, punkt 28.

(21) Seoses võimalike õiguslike piirangutega juurdepääsul avalike bussiveoteenuste osutamise turule märgib järelevalveamet, et on olemas litsentsinõuded ja teenuseid osutatakse hankelepingu alusel. Samas väljendas taotluse esitaja taotluses oma seisukohta, et litsentsinõuded ei tähenda piirangut juurdepääsul turule ([20]) ning litsentsidega ei kaasnenud mingeid eri- ega ainuõigusi ([21]). Veel väitis taotluse esitaja, et pakkumused on kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EÜ) nr 1370/2007 ([22]). Seetõttu ei piira (määrus (EÜ) nr 1370/2007 ja) direktiiv turulepääsu ei *de jure* ega *de facto* ([23]).

(22) Väljakujunenud kohtupraktikast tuleneb, et eelneva loa andmise kord ei saa õigustada siseriiklike võimude diskretsioonilisi otsustusi, mis jätavad EMP sätted ilma nende kasulikust mõjust ([24]). Selleks et eelneva loa andmise kord oleks õigustatud isegi juhul, kui see näeb ette erandi põhivabadusest osutada teenuseid, peab see põhinema objektiivsetel, mittediskrimineerivatel ja varem teada olevatel kriteeriumidel, nii et siseriiklike võimude kaalutlusõigusel oleksid piirid ja seda ei saaks meelevaldselt kasutada ([25]).

(23) Liinibussiteenuste osutamine Norras on reguleeritud 21. juuni 2002. aasta seadusega nr 45 professionaalse mootorsõiduki- või laevatranspordi kohta ([26]) (edaspidi „professionaalse transpordi seadus“) ja selle seaduse põhjal vastu võetud professionaalse transpordi määrusega ([27]).

(24) Professionaalse transpordi seaduse 4. peatükis nõutakse ettevõtjatelt, kellel on kavas osutada avalikke bussiveoteenuseid, Norra maanteeameti (Statens vegvesen) väljastatava üldise litsentsi (*transportløyve*) hankimist ([28]). Ehkki kõnealuse seaduse sõnastus osutab maanteeameti kaalutlusõigusele, kuna selles on kasutatud sõna „võib“, on Norra õiguses tavaline kasutada seda sõna isegi juhul, kui kaalutlusõigus on tegelikult väike või puudub hoopis. Seaduse ettevalmistamise käigus tehtud tööst ilmneb, et litsentside süsteem on vahend, mille abil kontrollida osutatavate teenuste kvaliteeti ([29]). Professionaalse transpordi määruse 4. peatükis on selgitatud, et litsentsi võib anda taotluse esitajale, kes vastab nõuetele, kui seda ei takista konkreetsed põhjused. Peale selle on Norra konkurentsiamet väitnud, et selline litsents antakse igaühele, kes vastab objektiivsetele tingimustele ([30]). Järelevalveamet ei ole saanud mingit teavet, mis oleks vastuolus eespool toodud järeldustega.

(25) Peale selle nõutakse liinibussiteenuste osutamiseks tavaliselt professionaalse transpordi seaduse 6. peatüki punkti 1 kohast litsentsi, mille on välja andnud asjaomane kohalik omavalitsus ([31]). Haldusettevõtted on litsentsinõudest vabastatud. Kui ühistransporti korraldav asutus on haldusettevõte ja ettevõtja tegutseb tema alltöövõtjana, ei ole litsentsi vaja, sest haldusettevõtte suhtes kohaldatav erand laieneb ka ettevõtjale ([32]).

(26) Professionaalse transpordi seaduse 8. peatükis on sätestatud, et litsentsid veoteenuste jaoks, mille puhul makstakse hüvitist või millega kaasneb ainuõigus, antakse konkurentsipõhiste hangete tulemusel, kui see on ette nähtud professionaalse transpordi seaduse, riigihangete seaduse või ükskõik kumma seaduse põhjal vastu võetud asjakohaste määrustega. Kui on vajalik 6. peatüki kohane litsents, antakse see hanke võitjale ([33]).

([20]) Vt näiteks taotluse lk 40.
([21]) Taotluse lk 11.
([22]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. oktoobri 2007. aasta määrus (EÜ) nr 1370/2007, mis käsitleb avaliku reisijateveoteenuse osutamist raudteel ja maanteel ning millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrused (EMÜ) nr 1191/69 ja (EMÜ) nr 1107/70 (ELT L 315, 3.12.2007, lk 1), inkorporeeritud EMP lepingusse ühiskomitee otsusega nr 85/2008 (ELT L 280, 23.10.2008, lk 20, ja EMP kaasanne nr 64, 23.10.2008, lk 13).
([23]) Taotluse lk 30.
([24]) Kohtuotsus, Smits ja Peerbooms, C-157/99, EU:C:2001:404, punkt 90; kohtuotsus, Müller-Fauré ja van Riet, C-385/99, EU:C:2003:270, punkt 84; kohtuotsus, Watts, C-372/04, EU:C:2006:325, punkt 115; kohtujuristi ettepanek kohtuasjas C-372/04 Watts, EU:C:2005:784, punkt 70.
([25]) Kohtuotsus, Analir jt, C-205/99, EU:C:2001:107, punkt 38; kohtuotsus, Watts, C-372/04, EU:C:2006:325, punkt 116.
([26]) Yrkestransportloven.
([27]) 26. märtsi 2003. aasta määrus nr 401 professionaalse transpordi kohta (yrkestransportforskriften).
([28]) Professionaalse transpordi seaduse 4. peatükk ja professionaalse transpordi määruse 3. peatükk.
([29]) Ot.prp. nr 74 (2001–2002) 2. peatükk.
([30]) Norra konkurentsiameti seisukoht direktiivi 2014/25/EL artikli 34 lõike 1 kohaldamise tingimuste kohta, lk 4.
([31]) Professionaalse transpordi seaduse 6. peatükk ja professionaalse transpordi määruse 3. peatükk.
([32]) Professionaalse transpordi seaduse 6. peatüki punkt 2.
([33]) Norra konkurentsiameti seisukoht direktiivi 2014/25/EL artikli 34 lõike 1 kohaldamise tingimuste kohta, lk 4.

(27) Praktikas osutatakse direktiivi alla kuuluvaid avalikke bussiveoteenuseid ühistransporti korraldavate asutustega sõlmitud hankelepingute alusel. Nende lepingute suhtes kohaldatakse EMP riigihanke-eeskirju, eelkõige ([34])

a) määrus (EÜ) nr 1370/2007,

b) direktiiv 2014/25/EL ja/või

c) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2014/24/EL ([35]).

(28) Direktiivid 2014/24/EL ja 2014/25/EL jõustusid EMPs 1. jaanuaril 2017. Enne seda kohaldati direktiivi 2004/17/EÜ ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2004/18/EÜ ([36]).

(29) Kõigis kolmes praegu kehtivas õigusaktis nõutakse piiratud eranditega avatud, läbipaistvaid, mittediskrimineerivaid ja konkurentsipõhiseid hankeid. Seega tuleb liinibussiteenuste osutamiseks hankelepingute sõlmimisel ja litsentside andmisel kasutada konkurentsipõhist hankemenetlust, välja arvatud juhul, kui on kohaldatav asjakohase EMP õigusakti kohane erand või kui lepingu maksumus jääb allapoole asjakohase õigusakti kohaldamiseks ette nähtud piirmäära. Sama kehtis eelmiste direktiivide alusel.

(30) Taotluse kohaselt on ühistransporti korraldavad asutused kasutanud bussiteenuste osutamist käsitlevate lepingute sõlmimisel üha enam konkurentsipõhiseid hankeid. Kui 2010. aastal osutati vaid 43 % lepingulistest liinivedudest konkurentsipõhise hanke alusel, siis 2018. aastaks oli selliste vedude osakaal suurenenud enam kui 98 %ni ja 3. detsembriks 2019 on see näitaja peaaegu 100 % ([37]). Veel väitis taotluse esitaja, et konkurentsipõhiste hangete puhul ette nähtud erandeid kasutatakse harva, ükski ühistransporti korraldav asutus ei osuta avalikke bussiveoteenuseid määruse (EÜ) nr 1370/2007 artikli 5 lõikes 2 sätestatud erandi alusel ise ning otselepinguid kasutatakse olukorras, kus lepingu maksumus jääb allapoole määruse (EÜ) nr 1370/2007 artikli 5 lõikega 4 ette nähtud piirmäära, väga vähe.

(31) Järelevalveamet võrdles taotluse esitajalt 2018. aasta olukorra kohta saadud teavet teabega, mille ta oli saanud 9. novembril 2018 Norra valitsuselt ([38]) seoses avaliku teenindamise kohustust käsitlevate lepingute üldise analüüsimisega määruse (EÜ) nr 1370/2007 alusel ([39]). See hindamine üldjoones kinnitas taotluse esitajalt saadud teavet. Norra valitsus esitas üksikasjalikku teavet 27 otselepingu kohta, millest 13 oli kavas asendada 2019. aasta jooksul lepingutega, mille jaoks olid juba korraldatud hanked. Otselepingute aastase kogumaksumusena nimetati umbes 275 miljonit Norra krooni, mis moodustab vaid väikese osa Norra avalike maanteevedude sektoris sõlmitud avaliku teenindamise kohustuse lepingute kogumaksumusest (2017. aastal hinnangute kohaselt 11,6 miljardit Norra krooni). Lisaks jäävad pärast 10. augusti 2019 eeldatavasti kehtima vaid sellised otselepingud, mis vastavad määruse (EÜ) nr 1370/2007 artikli 5 lõikes 4 sätestatud tingimustele (mis võimaldavad sõlmida otselepinguid, kui maksumus või vahemaad jäävad allapoole teatud piirmäära).

(32) Uurides õigusnorme, mida kohaldatakse hankelepingute sõlmimisel ja litsentside andmisel avalike bussiveoteenuste osutamiseks Norras, on näha, et sellised lepingud sõlmitakse ja litsentsid antakse praegu mittediskrimineerival viisil. Litsentsi andmise ja hankelepingu sõlmimise menetlused ning asjakohased kriteeriumid on kõikidele turuosalistele samad, seega ei saa seda pidada käesolevas otsuses piiranguks, mis takistab juurdepääsu turule.

(33) Vaba juurdepääsu kõnealusele tegevusele kinnitas ka Norra konkurentsiamet ([40]).

([34]) See, millist õigusakti kohaldatakse, sõltub muu hulgas sõlmitud hankelepingu laadist ja sellest, kas direktiivi 2014/25/EL artiklis 11 sätestatud tingimused, mis on seotud võrgustiku käitamise või teenuste osutamisega, on täidetud. Taotluse esitaja on väitnud, et ühistransporti korraldavad asutused järgivad avalike bussiveoteenuste osutamiseks hankelepingute sõlmimisel üldjuhul direktiivi 2014/25/EL. Samas on mõni taoline asutus sõlminud hankelepinguid ka direktiivi 2014/24/EL alusel ja mõne lepingu suhtes võivad olla kohaldatavad määruse (EÜ) nr 1370/2007 kohased hankenõuded.

([35]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2014. aasta direktiiv 2014/24/EL riigihangete kohta ja direktiivi 2004/18/EÜ kehtetuks tunnistamise kohta (ELT L 94, 28.3.2014, lk 65), mis on inkorporeeritud EMP lepingusse ühiskomitee otsusega nr 97/2016 (ELT L 300, 16.11.2017, lk 49, ja EMP kaasanne nr 73, 16.11.2017, lk 53).

([36]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 31. märtsi 2004. aasta direktiiv 2004/18/EÜ ehitustööde riigihankelepingute, asjade riigihankelepingute ja teenuste riigihankelepingute sõlmimise korra kooskõlastamise kohta (ELT L 134, 30.4.2004, lk 114), mis on inkorporeeritud EMP lepingusse ühiskomitee otsusega nr 68/2006 (ELT L 245, 7.9.2006, lk 22, ja EMP kaasanne nr 44, 7.9.2006, lk 18).

([37]) Taotluse lk 6.

([38]) Dokument nr 1037921, Norra valitsuse 9. novembri 2018. aasta kiri.

([39]) Juhtum nr 74680, avaliku teenindamise kohustuse lepingute analüüsimine määruse (EÜ) nr 1370/2007 alusel.

([40]) Norra konkurentsiameti seisukoht direktiivi 2014/25/EL artikli 34 lõike 1 kohaldamise tingimuste kohta, lk 4.

(34) Järelevalveamet on jõudnud järeldusele, et avalike bussiveoteenuste osutamine Norras korraldatakse valdavalt riigihangete alusel, kus osaleb piisav arv pakkujaid (keskmiselt 3,8) ([41]). Neis hangetes võimaldatakse osaleda mittediskrimineerival viisil.

(35) Eeltoodut arvesse võttes võib direktiivi 2014/25/EL artiklis 34 sätestatud tingimuste hindamisel pidada juurdepääsu avalike bussiveoteenuste osutamise turule vabaks nii *de facto* kui ka *de jure*, ilma et see piiraks konkurentsiõiguse kohaldamist või järelevalveameti suutlikkust uurida oma üldiste järelevalveülesannete täitmisel seda, kas Norra järgib määrust (EÜ) nr 1370/2007, direktiivi 2014/24/EL, direktiivi 2014/25/EL või mis tahes muud riigihangete alast EMP õigusakti, ning ilma et see mõjutaks mis tahes muud EMP õiguse valdkonda.

3.2. **Otsene avatus konkurentsile**

(36) Et hinnata, kas teine tingimus erandi tegemiseks on täidetud – st kas taotluses käsitletud tegevus, mille puhul on nii *de jure* kui ka *de facto* vaba juurdepääs turule, on otseselt avatud konkurentsile –, määratletakse asjaomane toode ja vastav geograafiline turg ning selle põhjal tehakse turuanalüüs.

(37) Otsest avatust konkurentsile tuleks hinnata eri näitajate põhjal, millest ükski ei ole iseenesest otsustav. Käesolevas otsuses käsitletud turgude puhul tuleks ühe kriteeriumina arvesse võtta peamiste turuosaliste turuosa asjaomasel turul. Asjaomaste turgude kui avalike hangete turgude omadusi silmas pidades tuleks arvesse võtta ka muid kriteeriumeid, nagu pakkumismustrid või turuosaliste suutlikkus ja valmisolek esitada praeguste ja tulevaste hankemenetluste raames pakkumusi.

(38) Käesoleva otsuse eesmärk on teha kindlaks, kas taotluses käsitletud teenused on avatud konkurentsile (turgudel, kuhu juurdepääs ei ole direktiivi artikli 34 tähenduses piiratud) sel määral, et ka direktiivis sätestatud üksikasjalikel hanke-eeskirjadel põhineva korra kohaldamiseta on tagatud, et asjaomase tegevuse jaoks vajalikud riigihanked korraldatakse läbipaistval, mittediskrimineerival viisil, tuginedes kriteeriumidele, mis võimaldavad kindlaks teha majanduslikult kõige soodsama pakkumuse.

(39) Sellega seoses on oluline meeles pidada, et asjaomasel turul ei kohaldata kõikide turuosaliste suhtes riigihanke-eeskirju ([42]). Seepärast on ettevõtjatel, kelle suhtes neid eeskirju ei kohaldata, kõnealustel turgudel tegutsedes põhimõtteliselt võimalik avaldada konkurentsisurvet turuosalistele, kes peavad neid eeskirju järgima.

(40) Järelevalveamet peab kindlaks tegema, kas asjaomane tegevus on otseselt avatud konkurentsile. Selleks on ta uurinud taotluse esitajalt saadud tõendeid ja Norra konkurentsiameti esitatud teavet. Järelevalveamet on tuginenud turuosade ja kontsentratsioonitasemete hindamisel eeskätt taotluse esitaja ja Norra konkurentsiameti esitatud turuandmetele. Taotluse esitajalt saadud teabe kõrval võttis Norra konkurentsiamet aluseks ka teabe, mille olid esitanud muud Norra bussiettevõtted ja üheksa ühistransporti korraldavat asutust ([43]).

([41]) Vt taotluse lk 14.

([42]) Lisaks taotluse esitajale kohaldatakse riigihanke-eeskirju ka ettevõtja Unibuss AS suhtes. Teised ettevõtjad, nagu Torghatten ASA, Tide AS, Boreal Bus AS ja Nobina Norge AS, on eraettevõtjad, kes ei vasta tingimustele, mis muudaks EMP riigihanke-eeskirjad neile siduvaks.

([43]) Norra konkurentsiameti seisukoht direktiivi 2014/25/EL artikli 34 lõike 1 kohaldamise tingimuste kohta, lk 3.

3.2.1. *Tooteturu määratlemine*

(41) Taotluse esitaja määratles oma taotluses asjaomase tooteturu kui avalike bussiveoteenuste osutamiseks hankelepingute sõlmimise turu ([44]). Taotluse esitaja väljendas ka arvamust, et ärilised kaugliini bussiteenused (nt kiirbussiteenused), ärilised lähiliini bussiteenused (nt lennuvälja ekspressteenused) ja reisibussi teenused erinevad lepingulistest avalikest bussiveoteenustest ([45]). Ärilisi bussiteenuseid reguleerib vaid turu vajadus ja neid ei rahastata riigi vahenditest. Ärilised bussiteenused konkureerivad turul hinna, teenindussuutlikkuse, sageduse ja muude teenuse omaduste alusel. Avalike bussiteenuste pakkujad seevastu konkureerivad konkurentsipõhiste hankemenetluste tasandil, st avalike bussiveoteenuste osutamiseks hankelepingute sõlmimise turul, ega konkureeri hiljem turul hinna, teenindussuutlikkuse, sageduse või muu teenuse omaduse alusel. Taotluse esitaja kirjeldas, et sellest tulenevalt on ühistransporti korraldava asutusega sõlmitud lepingu alusel tegutsevatel bussiettevõtjatel reisija jaoks olulistele konkurentsi põhiparameetritele, nagu sagedus, sh graafikud, piletihinnad või mugavus, tavaliselt väga väike mõju, sest need määrab üldjuhul kindlaks ühistransporti korraldav asutus, kellega leping sõlmitakse ([46]).

(42) Taotluse esitaja meelest ei ole ühistransporti korraldavate asutuste erinevad nõuded piisavalt konkreetsed, et teha järeldusi eraldi tooteturgude kohta, kus sõlmitakse hankelepinguid avalike bussiveoteenuste osutamiseks ([47]). Et saada kohaliku omavalitsuse või piirkonna tasandil tegutsemiseks leping, peavad bussiettevõtjad põhimõtteliselt järgima sama õigusraamistikku ja nad saavad kohandada oma pakkumust vastavalt asjaomase ühistransporti korraldava asutuse nõuetele. Taotluse esitaja sõnul näitavad suurimate bussiettevõtjate tegelikud pakkumismustrid selliste bussiettevõtjate suutlikkust ja valmisolekut kohandada oma pakkumusi vastavalt erinevate ühistransporti korraldavate asutuste kehtestatud konkreetsetele nõuetele, kuna kõnealused ettevõtjad konkureerivad üldjuhul kõikide Norras riigihangete tulemusel sõlmitavate lepingute saamiseks, olenemata lepingutevahelistest erinevustest ([48]).

(43) Norra konkurentsiamet leidis, et taotluse esitaja nimetatud asjaomane tooteturg oli kooskõlas Norras asjaomases sektoris väljakujunenud tavaga, ja jätkas hindamist, lähtudes taotluse esitaja pakutud määratlusest ([49]).

(44) Komisjon on sedastanud oma varasemates ühistransporti (sh bussiteenuseid) käsitlevates otsustes, et avalike bussiveoteenuste osutamiseks hankelepingute sõlmimiseks on võimalik kindlaks määrata konkreetsed turud ([50]). Komisjon on leidnud ka seda, et soodustingimustel (lepinguliste) avalike bussiteenuste puhul ei saa vahet teha linnasisestel, linnadevahelistel ja kaugliini lepingulistel teenustel, kuna need on tavaliselt reguleeritud sama õigusraamistikuga ja ühistransporti korraldavate asutuste nõuetel on vaid mõni üksik erijoon, mis on seotud tehnilise kirjeldusega ([51]).

(45) Komisjoni praktikas leiab kinnitust ka seisukoht, et ärilised bussiteenused ja (lepingulised) avalikud bussiteenused kuuluvad erinevuste tõttu konkurentsi laadis eri tooteturgudele. Avalike bussiteenuste pakkujad konkureerivad hangete tasandil, st avalike bussiveoteenuste osutamiseks hankelepingute sõlmimise turul, ega konkureeri hiljem turul hinna, teenindussuutlikkuse, sageduse või muu teenuse omaduse alusel ([52]). Võrreldes äriliste teenuste pakkujatega on (lepingu alusel tegutsevatel) avalike bussiteenuste pakkujatel konkurentsi põhimõõtmetele, nagu sagedus, piletihinnad või reisijate mugavus, tavaliselt väga väike mõju, sest need määrab üldjuhul kindlaks ühistransporti korraldav asutus, kellega teenuse osutamiseks leping sõlmitakse Bussiettevõtjad on kohustatud pakkuma teenuseid kooskõlas ühistransporti korraldava asutusega sõlmitud lepinguga ja nad ei saa kohandada teenuseid vastavalt reisijate vajadustele, nagu tavaliselt teevad ärilistel alustel tegutsevad ettevõtjad ([53]).

([44]) Taotluse lk 25.
([45]) Taotluse lk 26.
([46]) Samas.
([47]) Samas.
([48]) Samas.
([49]) Norra konkurentsiameti seisukoht direktiivi 2014/25/EL artikli 34 lõike 1 kohaldamise tingimuste kohta, lk 3.
([50]) Vt juhtum COMP/M.1768 – Schoyens/Goldman Sachs/Swebus, punkti 10 ja 14; juhtum COMP/M.5557 – SNCF-P/CDPQ/Keolis/EFFIA, punktid 16–23; juhtum COMP/M.5855 – DB/Arriva, punkt 21; juhtum COMP/M.6794 – Caisse des Depots et Consignations/Veolia Transdev, punktid 19–21; juhtum COMP/M.6818 – DB/Veolia, punktid 19 ja 56.
([51]) Juhtum COMP/M.6818 – DB/Veolia, punktid 19–21; juhtum COMP/M.5855 – DB/Arriva, punktid 23 ja 24.
([52]) Juhtum COMP/M.5557 – SNCF-P/CDPQ/Keolis/EFFIA, punkt 17; juhtum COMP/M.6818 – DB/Veolia, punktid 22 ja 58; juhtum COMP/M.5855 – DB/Arriva, punkt 22.
([53]) Juhtum COMP/M.6818 – DB/Veolia, punkt 23; juhtum COMP/M.5855 – DB/Arriva, punkt 22.

(46) Võttes arvesse Norra bussituru eripära, millele on osutatud põhjendustes 41 ja 42, ja ilma et see piiraks konkurentsiõiguse kohaldamist, määratletakse direktiivi 2014/25/EL artiklis 34 sätestatud tingimuste hindamiseks asjaomane tooteturg avalike bussiveoteenuste osutamiseks hankelepingute sõlmimise turuna. Järelevalveamet ei ole teinud sel konkreetsel juhul ja eespool nimetatud eesmärkidel kindlaks ühtki asjaolu, mis õigustaks ühistransporti korraldavate asutuste eraldi hangete käsitamist eraldi asjaomaste turgudena.

3.2.2. *Geograafilise turu määratlemine*

(47) Seoses geograafilise turuga leidis taotluse esitaja, et asjaomane avalike bussiveoteenuste osutamiseks hankelepingute sõlmimise turg on ulatuselt vähemalt riiklik, hõlmates kõik Norras osutatavad lepingulised bussiteenused ([54]). Taotluse esitaja väitis, et professionaalse transpordi seadusega on ette nähtud ühine õigusraamistik bussiteenuste konkurentsipõhiste hangete korraldamiseks kõikjal Norras ([55]). Taotluse esitaja märkis ka seda, et peaaegu kõik (98 %) kehtivatest avalike bussiveoteenuste lepingutest on sõlmitud konkurentsipõhise hanke tulemusel ja enamik neist on brutolepingud, millel on ühised põhiomadused ([56]). Seega on mis tahes erinevused hankemenetlustes ja erinevate ühistransporti korraldavate asutuste lepingutes väikesed ning bussiettevõtjatel on nendega lihtne toime tulla.

(48) Taotluse esitaja rõhutas, et ühise õigusraamistiku olemasolu bussiteenuste konkurentsipõhiste hangete korraldamiseks kõikjal Norras kajastub ka praegu turul tegutsevate bussiettevõtjate tegelikus pakkumismustris ([57]). Bussiettevõtjad Torghatten, Boreal ja Nobina tegutsevad kogu riigis ja miski ei takista teistelgi bussiettevõtjatel konkureerida kõikide lepingute saamiseks. Taotluse esitaja kinnitas, et mõne üksiku erandiga on konkurents olnud kõikide alates 1. jaanuarist 2015 sõlmitud bussiteenuste osutamise lepingute puhul märkimisväärne, olenemata mis tahes piirkondlikust esindatusest ([58]).

(49) Taotluse esitaja ütles kokkuvõtteks, et täpse geograafilise turu määratluse võib jätta taotluse eesmärgil lahtiseks ([59]). Taotluse esitaja on seisukohal, et olenemata sellest, kuidas määratleda geograafilist turgu, kus tal on kehtivad lepingud ja/või kus ta on esitanud lepingute saamiseks pakkumusi, on juurdepääs turule piiramatu ja turg on täielikult avatud konkurentsile.

(50) Norra konkurentsiamet on jõudnud järeldusele, et asjaomase geograafilise turu täpse määratluse võib jätta lahtiseks, kuna olenemata kitsamast või laiemast määratlusest on analüüsi tulemus sama ([60]).

(51) Taotluse esitaja seisukoht on kooskõlas komisjoni praktikaga. Jättes geograafilise turu täpse määratluse kõige sagedamini lahtiseks, on komisjon varasemates otsustes lugenud avalike bussiveoteenuste osutamiseks hankelepingute sõlmimise puhul asjaomaseks geograafiliseks turuks piirkonna, kus on bussiteenuste konkurentsipõhiste hangete korraldamiseks ühine õigusraamistik ([61]).

(52) Kokkuvõttes leiab järelevalveamet direktiivi artiklis 34 sätestatud tingimuste hindamisel, ilma et see piiraks konkurentsiõiguse kohaldamist või mõjutaks mis tahes muud EMP õiguse valdkonda, et asjaomase tooteturu geograafiline mõõde on ulatuselt vähemalt riiklik. Seda põhjusel, et seoses ühise õigusraamistiku olemasoluga on ühistransporti korraldavate asutuste hankemenetlustes ning bussiettevõtjate suutlikkuses ja valmisolekus osaleda hankemenetlustes kõikjal Norras vaid väikesed erinevused.

([54]) Taotluse lk 28.
([55]) Samas.
([56]) Samas.
([57]) Samas.
([58]) Samas.
([59]) Taotluse lk 29.
([60]) Norra konkurentsiameti seisukoht direktiivi 2014/25/EL artikli 34 lõike 1 kohaldamise tingimuste kohta, lk 3.
([61]) Juhtum COMP/M.6818 – DB/Veolia, punkt 29; juhtum COMP/M.5855 – DB/Arriva, punkt 27. Vt ka juhtum COMP/M.5557 – SNCF-P/CDPQ/Keolis/EFFIA ja juhtum COMP/M.6794 – Caisse des Depots et Consignations/Veolia Transdev, punkt 31.

3.2.3. *Turuanalüüs*

(53) Leitakse, et avalike bussiveoteenuste osutamiseks riigihankelepingute sõlmimise turul on üks konkurentsi taseme näitaja see, kui suur on suurima turul tegutseva ettevõtja turuosa ja kõige olulisemate turul tegutsevate ettevõtjate turuosa kokku. Vastavalt andmetele, mille taotluse esitaja esitas oma taotluses, on taotluse esitajal asjaomasel turul suurim turuosa: käibe põhjal [25–30 %] ja mahu põhjal 28 % ([62]). Samas on olemas mitu tugevat konkurenti, kelle turuosa on käibe põhjal kahekohaline, nagu Torghatten [15–20 %], Tide [15–20 %] ja Unibuss [12–17 %], kellele järgnevad väiksemad, kuid siiski mitte tähtsusetud turuosalised, nagu Boreal [5–10 %] ja Nobina [5–10 %] ([63]). Ülejäänud turuosa jaguneb 29 väiksema bussiettevõtja vahel. Taotluse esitajalt saadud näitajad turuosade kohta on kooskõlas Norra konkurentsiameti tehtud arvutustega ([64]).

(54) Nagu on selgitatud eespool põhjenduses 45, on konkurents avalike bussiveoteenuste puhul laadilt teistsugune, kuna ettevõtjad konkureerivad turu nimel ja mitte turul hinna, graafikute või teenuse kvaliteedi alusel. Norra avalike bussiveoteenuste osutamise hankelepingute sõlmimise turul konkureeritakse lepingute saamiseks ühistransporti korraldavate asutuste läbiviidavate riigihangete raames. 98 % kõikidest kehtivatest lepingutest on sõlmitud konkurentsipõhise hanke tulemusel ja 3. detsembriks 2019 on see näitaja peaaegu 100 % ([65]). Neid asjaolusid arvesse võttes tuleb konkurentsimõju hindamisel ja turuanalüüsi tegemisel uurida pakkumismustreid ning turuosaliste suutlikkust ja valmisolekut konkureerida praegustes ja tulevastes hangetes.

(55) Taotluse esitaja peamised konkurendid on suured ettevõtjad, kes sageli on mõne hargmaise transpordiettevõtte osa. Torghatten on üks Norra suurimaid transpordiettevõtteid, kes osutab avalikke praami-, kiirlaeva-, bussi- ja lennuveoteenuseid. Ettevõtja pakub ka ärilisi bussiteenuseid ja tema konsolideeritud tulud ületavad 9 miljardit Norra krooni. Tide on osa transpordikontsernist DSD, kes pakub Norras nii avalikke kui ka ärilisi bussiteenuseid ning tegutseb ka Taanis. Kontserni DSD konsolideeritud tulud ulatuvad peaaegu 6 miljardi Norra kroonini. Unibus kuulub Oslo linnale ning pakub nii avalikke kui ka ärilisi teenuseid mitmes Norra linnas. Boreal Buss on osa Boreali kontsernist, kes tegutseb laiahaardeliselt nii avalike kui ka äriliste veoteenuste valdkonnas. Boreali praegune lõppomanik on üks Hongkongi börsivälistesse ettevõtjatesse investeeriv fond, kes otsib kogu maailmast võimalusi investeerida taristusse. Boreali konsolideeritud tulud ulatuvad peaaegu 3 miljardi Norra kroonini. Ja lõpetuseks, Nobina on osa Rootsi Nobina kontsernist, kes pakub ühistransporditeenuseid kogu Skandinaavias. Need ettevõtjad osalevad hankemenetlustes kõikjal Norras, neil on kogemused ja suutlikkus esitada pakkumusi ükskõik millises Norra hankemenetluses.

(56) Taotluse esitaja on täheldanud, et alates 1. jaanuarist 2015 esitas Norra 58 konkurentsipõhises hankes pakkumuse keskmiselt 3,8 konkurenti hanke kohta ([66]). Seda näitajat on kinnitatud Norra konkurentsiameti koostatud hinnangus ([67]). Ehkki teenuseosutajate arv varieerub eri lepingute puhul tublisti, ulatudes Norra konkurentsiameti vaadeldud 46 lepingu puhul ühest kaheksani, leidis Norra konkurentsiamet, et ühistransporti korraldavad asutused on teenuseosutajate arvuga üldjuhul rahul ([68]). Taotluse esitaja esitas ka üksikasjalikku teavet Norra eri piirkondades ühistransporti korraldavate asutuste hankemenetluste kohta, kinnitades, et avalikke bussiveoteenuseid käsitlevate hankelepingute sõlmimine Norras on üldiselt konkurentsipõhine ([69]). Üksikasjalikest andmetest ja taotluse esitaja siseandmetest oli näha ka seda, et kõikidest konkurentsipõhiste hangete tulemusel sõlmitud lepingutest umbes 40 % puhul vahetus ettevõtja ([70]). See kinnitab eri ettevõtjate suutlikust tulemuslikult konkureerida.

([62]) Taotluse lk 30.
([63]) Samas.
([64]) Norra konkurentsiameti seisukoht direktiivi 2014/25/EL artikli 34 lõike 1 kohaldamise tingimuste kohta, lk 5.
([65]) Taotluse lk 6. Vt ka eespool põhjenduses 31 osutatud järelevalveameti menetlus.
([66]) Taotluse lk 14.
([67]) Norra konkurentsiameti seisukoht direktiivi 2014/25/EL artikli 34 lõike 1 kohaldamise tingimuste kohta, lk 5.
([68]) Samas.
([69]) Vt taotluse lk 14–24.
([70]) Taotluse lk 24.

(57) Lisaks väitis taotluse esitaja, et Norra avalike bussiveoteenuste osutamise hankelepingute sõlmimise turgu iseloomustavad väikesed tõkked turule sisenemisel ja laienemisel ning Norra konkurentsiamet hinnangus kinnitati seda järeldust ([71]). Selle järelduseni oli viinud ühistransporti korraldavate asutustega sõlmitud lepingute kaudu teenitud stabiilne ja prognoositav sissetulek ning lihtne juurdepääs vajalikule teabele ja taristule, kuivõrd vajaliku taristu, välja arvatud busside eest kannavad hoolt ühistransporti korraldavad asutused ([72]).Peale selle on asjaomase lepingu eelmise omaniku töötajatel õigus üle minna lepingu uue omaniku juurde. Samuti, kuna ühistransporti korraldavate asutuste pakkumistingimustes nõutakse tavaliselt uut bussiparki, ei ole võimalikud uued ettevõtjad seoses busside soetamisega märkimisväärselt ebasoodsamas olukorras kulude osas ([73]).

(58) Käesoleva otsuse kohaldamisel tuleks põhjendustes 53–57 loetletud tegureid käsitada märgina Norra avalike bussiveoteenuste osutamise konkurentsile avatusest, ilma et see piiraks konkurentsiõiguse kohaldamist. See on kooskõlas ka Norra konkurentsiameti arvamusega. On tõenäoline, et sellel turul tegutsevatele ettevõtjatele avaldatakse piisavat konkurentsisurvet. Miski ei osuta sellele, et sektor ei toimi turupõhiselt. Seepärast on järelevalveamet jõudnud järeldusele, et avalike bussiveoteenuste osutamiseks riigihankelepingute sõlmimise turg on otseselt avatud konkurentsile direktiivi tähenduses.

(59) Järelevalveamet võtab teadmiseks, et avalike bussiveoteenuste osutamiseks hankelepingute sõlmimise turul praegu esinev surve on tingitud peamiselt kehtivast õigusraamistikust ja sellest, et ühistransporti korraldavad asutused viivad läbi konkurentsipõhiseid hankeid, selle asemel, et pakkuda teenuseid majasiseselt või kasutada asjakohaste EMP riigihanke-eeskirjadega ette nähtud erandeid otselepingute sõlmimiseks (v.a otselepingute piiratud kasutamine väikese maksumusega ja/või lühikesi vahemaid käsitlevate lepingute puhul). See tähendab, et nende poliitikapõhimõtete või tavade muutumisel võib muutuda turudünaamika ja üldine konkurentsisurve käesoleva otsusega hõlmatud avalikke bussiveoteenuseid osutavatele hankijatele.

4. **KOKKUVÕTE**

(60) Käesoleva otsuse kohaldamisel tuleks põhjendustes 53–57 loetletud turuanalüüsi järeldusi käsitada märgina Norra avalike bussiveoteenuste osutamise konkurentsile avatusest direktiivi artikli 34 tähenduses, ilma et see piiraks konkurentsiõiguse kohaldamist. Seetõttu – kuna direktiivi 2014/25/EL artikli 34 tingimused on täidetud – tuleks sätestada, et direktiivi 2014/25/EL ei kohaldata lepingute suhtes, mille eesmärk on võimaldada Norras kõnealust tegevust.

(61) Käesolev otsus lähtub kohaldatavast õigusest ning 2015. aasta jaanuarist 2019. aasta juunini kehtinud tegelikust olukorrast, nagu seda on kirjeldatud taotluse esitaja ja Norra konkurentsiameti esitatud teabes. Järelevalveamet jätab endale õiguse käesolev otsus läbi vaadata, kui õigusliku või tegeliku olukorra olulise muutumise tõttu ei ole direktiivi 2014/25/EL artikli 34 kohaldamise tingimused enam täidetud,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

1. EMP lepingu XVI lisa punktis 4 osutatud õigusakti, milles sätestatakse kord riigihankelepingute sõlmimiseks kommunaalteenuste sektoris (direktiiv 2014/25/EL), ei kohaldata sõlmitavate hankelepingute ega ideekonkursside suhtes, mida korraldavad hankijad, kes tegelevad (muu hulgas) avalike bussiveoteenuste osutamisega, kui selliste hangete või ideekonkursside eesmärk on võimaldada neil hankijatel osutada Norras avalikke bussiveoteenuseid (tegevus on seotud sellise võrgustiku käitamisega, milles osutatakse avalikkusele teenust bussivedude valdkonnas).

2. Käesolev otsus on adresseeritud Norra Kuningriigile.

3. Käesolev otsus on autentne inglise keeles.

([71]) Taotluse lk 31 ning Norra konkurentsiameti seisukoht direktiivi 2014/25/EL artikli 34 lõike 1 kohaldamise tingimuste kohta, lk 5.
([72]) Samas.
([73]) Taotluse lk 31.

Brüssel, 17. juuni 2019

EFTA järelevalveameti nimel delegeeritud otsuse nr 19/19/COL alusel

vastutav kolleegiumiliige
Högni S. KRISTJÁNSSON

õigus- ja täitevasjade osakonna direktorina
Carsten ZATSCHLER
allkirjastab