III

(Drugi akti)

EUROPSKI GOSPODARSKI PROSTOR

DELEGIRANA ODLUKA NADZORNOG TIJELA EFTA-E

br. 42/19/COL

od 17. lipnja 2019.

o izuzimanju upravljanja uslugama javnog autobusnog prijevoza u Norveškoj iz primjene Direktive 2014/25/EU Europskog parlamenta i Vijeća [2019/…]

NADZORNO TIJELO EFTA-e,

uzimajući u obzir akt iz točke 4. Priloga XVI. Sporazumu o EGP-u o utvrđivanju postupaka za dodjelu javnih ugovora u sektoru komunalnih usluga (Direktiva 2014/25/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 26. veljače 2014. o nabavi subjekata koji djeluju u sektoru vodnog gospodarstva, energetskom i prometnom sektoru te sektoru poštanskih usluga i stavljanju izvan snage Direktive 2004/17/EZ ([1]) („Direktiva"), a posebno njezine članke 34. i 35.,

uzimajući u obzir Sporazum među državama EFTA-e o osnivanju Nadzornog tijela i Suda („Sporazum o nadzoru i sudu"), a posebno članak 1. i članak 3. njegova Protokola 1.,

nakon savjetovanja s Odborom EFTA-e za nabavu,

budući da:

1. **ČINJENICE**

(1) Dana 27. studenoga 2018., nakon rasprava koje su prethodile postupku obavješćivanja, Nadzorno tijelo EFTA-e („Nadzorno tijelo") zaprimilo je od poduzeća Nettbuss AS, sada poznatog pod nazivom Vy Buss AS („podnositelj zahtjeva") zahtjev na temelju članka 35. stavka 1. Direktive 2014/25/EU („zahtjev") ([2]).

(2) Zahtjev se odnosi na upravljanje uslugama javnog autobusnog prijevoza u Norveškoj. Djelatnosti upravljanja javnim prijevozom koje u praksi obavljaju tijela za javni prijevoz nisu obuhvaćene zahtjevom ([3]).

(3) Podnositelj zahtjeva smatra se „javnim poduzećem" u smislu Direktive s obzirom na to da je 100 % njegova upisanog kapitala u neizravnom vlasništvu norveškog Ministarstva prometa i komunikacija putem vlasništva nad poduzećem NSB AS, sada poznatim kao Vygruppen AS (prijevoznička grupa kojoj pripada i podnositelj zahtjeva) ([4]).

(4) Podnositelj zahtjeva obavlja jednu od djelatnosti obuhvaćenih Direktivom i stoga se smatra „naručiteljem" u smislu Direktive.

([1]) SL L 94, 28.3.2014., str. 243. Uključena u Sporazum o EGP-u Odlukom Zajedničkog odbora br. 97/2016 (SL L 300, 16.11.2017., str. 49. i Dodatak o EGP-u br. 73, 16.11.2017., str. 53.).

([2]) Dokument br. 1040381.

([3]) Stoga, primjerice, ugovor koji neka općina dodijeli autobusnom prijevozniku za upravljanje uslugama autobusnog prijevoza ne bi bio obuhvaćen ovim zahtjevom. Za razliku od toga, ugovor koji taj prijevoznik dodjeli, primjerice, poduzeću za čišćenje za usluge čišćenja autobusa ili poduzeću koje prijevozniku stavlja na raspolaganje autobuse, bio bi obuhvaćen zahtjevom. Tu je razliku pojasnio Sud EU-a u predmetu C-388/17, *SJ*, EU:C:2019:161 („*SJ*"), točki 53. (vidjeti uvodnu izjavu 31. u nastavku). U ovoj će Odluci Nadzorno tijelo koristiti pojam „djelatnosti" kako je utvrđen Direktivom 2014/25/EU.

([4]) Stranica 3. zahtjeva.

(5) Na temelju odjeljka 2-9. norveške Uredbe od 12. kolovoza 2016. br. 975 o nabavi subjekata koji djeluju u sektoru vodnog gospodarstva, energetskom i prometnom sektoru te sektoru poštanskih usluga ([5]), naručitelji mogu podnijeti zahtjev na temelju članka 35. Direktive.

(6) Zahtjev je bio popraćen obrazloženim i utemeljenim stajalištem, koje je 29. lipnja 2018. donijela Norveška agencija za tržišno natjecanje, uz zaključak da je podnositelj zahtjeva bio izravno izložen tržišnom natjecanju u kontekstu pružanja usluga javnog autobusnog prijevoza i da pristup tom tržištu radi dodjele ugovora za upravljanje uslugama javnog autobusnog prijevoza u Norveškoj nije bio ograničen ([6]).

(7) Nadzorno tijelo 30. studenoga 2018. obavijestilo je Norvešku o primitku zahtjeva ([7]).

(8) U skladu s točkom 1. Priloga IV. Direktivi 2014/25/EU Nadzorno tijelo ima 130 radnih dana za donošenje odluke o zahtjevu, odnosno do 18. lipnja 2019. ([8]).

(9) U skladu s Delegiranom odlukom br. 37/19/COL od 23. travnja 2019. ([9]), Nadzorno tijelo zatražilo je od Odbora EFTA-e za nabavu da dostavi svoje mišljenje u skladu sa savjetodavnim postupkom utvrđenim člankom 2. Odluke Stalnog odbora br. 3/2012 ([10]).

(10) Odbor EFTA-e za nabavu 22. svibnja 2019. jednoglasno je dao pozitivno mišljenje o nacrtu odluke Nadzornog tijela u okviru pisanog postupka ([11]).

2. **PRAVNI OKVIR**

(11) Direktiva se, među ostalim, odnosi na dodjelu ugovora za obavljanje djelatnosti povezanih s pružanjem mreža ili upravljanjem mrežama kojima se pruža usluga javnosti u području autobusnog prijevoza ([12]).

(12) U skladu s člankom 11. stavkom 2. Direktive smatra se da mreža postoji ako se usluga pruža pod poslovnim uvjetima koje je utvrdilo nadležno tijelo države, kao što su uvjeti o linijama koje se trebaju pružiti, kapacitet koji se treba staviti na raspolaganje ili učestalosti usluge.

(13) U predmetu *SJ* ([13]), pri tumačenju članka 5. stavka 1. Direktive 2004/17/EZ Europskog parlamenta i Vijeća ([14]) (koji glasi jednako kao članak 11. Direktive), u kontekstu željezničkih mreža Sud je izjavio da „…valja utvrditi da se djelatnost obuhvaćena izrazom ‚upravljanje mrežama' odnosi na ostvarivanje prava korištenja željezničkom mrežom radi pružanja prijevoznih usluga, dok se djelatnost obuhvaćena izrazom ‚pružanjem mreža' odnosi na upravljanje mrežom" ([15]). Sud je zaključio da „[č]lanak 5. stavak 1. prvi podstavak Direktive 2004/17 treba tumačiti na način da djelatnost koju obavlja željeznički prijevoznik, a koja se sastoji od pružanja javnosti usluga prijevoza ostvarivanjem prava korištenja željezničkom mrežom, čini ‚upravljanje mrežama' u svrhu te direktive" ([16]). „Upravljanje uslugama javnog autobusnog prijevoza" u Norveškoj u području autobusnog prijevoza ekvivalentno je djelatnosti koju obavlja željeznički prijevoznik iz predmeta SJ u području željezničkog prijevoza, te je stoga riječ o djelatnosti na koju se primjenjuje Direktiva.

([5]) Forskrift om innkjøpsregler i forsyningssektorene (forsyningsforskriften). https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2016-08-12-975.
([6]) Dokument br. 1040380.
([7]) Dokument br. 935075.
([8]) U skladu s Uredbom Vijeća (EEZ, EURATOM) br. 1182/71 od 3. lipnja 1971. o utvrđivanju pravila koja se primjenjuju na razdoblja, datume i rokove (SL L 124, 8.6.1971., str. 1.) državni praznici izuzimaju se iz tog razdoblja. Državni praznici u 2018. i 2019.: države EFTA-e koje su članice EGP-a i institucije EGP-a, SL C 429, 14.12.2017., str. 25. i Dodatak o EGP-u br. 81, 14.12.2017., str. 1. i SL C 422, 22.11.2018., str. 7. i Dodatak o EGP-u br. 77, 22.11.2018., str. 1.
([9]) Dokument br. 1056012.
([10]) U skladu s člankom 4. Uredbe (EU) br. 182/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. veljače 2011. o utvrđivanju pravila i općih načela u vezi s mehanizmima nadzora država članica nad izvršavanjem provedbenih ovlasti Komisije (SL L 55, 28.2.2011., str. 13.), kako je prilagođena.
([11]) Vidjeti dokument br. 1070910 o ishodu pisanog postupka.
([12]) Članak 11. Direktive.
([13]) Prethodno navedeno u bilješci 3.
([14]) Direktiva 2004/17/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 31. ožujka 2004. o usklađivanju postupaka nabave subjekata koji djeluju u sektoru vodnog gospodarstva, energetskom i prometnom sektoru te sektoru poštanskih usluga, SL L 134, 30.4.2004., str. 1., uključena u Sporazum o EGP-u Odlukom Zajedničkog odbora br. 68/2006 (SL L 245, 7.9.2006., str. 22. i Dodatak o EGP-u br. 44, 7.9.2006., str. 18.).
([15]) SJ, točka 53. presude.
([16]) SJ, točka 54. i točka 2. izreke presude.

(14) Člankom 34. Direktive propisuje se da ugovori kojima se namjerava omogućiti obavljanje jedne od djelatnosti na koje se Direktiva primjenjuje nisu predmet Direktive ako je u državi u kojoj se ta djelatnost obavlja ona izravno izložena natjecanju na tržištima kojima pristup nije ograničen. Izravna izloženost tržišnom natjecanju ocjenjuje se na temelju objektivnih kriterija, uzimajući u obzir posebna obilježja predmetnog sektora.

(15) Člankom 35. Direktive utvrđuje se postupak kojim se utvrđuje može li se primijeniti izuzeće iz članka 34. Kako je prilagođen, njime se propisuje da država ili, ako zakoni predmetne države tako propisuju, naručitelj može podnijeti zahtjev Nadzornom tijelu da utvrdi da se Direktiva ne primjenjuje na dodjelu ugovora ili organizaciju projektnih natječaja za obavljanje predmetne djelatnosti. Nadzorno tijelo donosi odluku o tome je li djelatnost izravno izložena tržišnom natjecanju na tržištima kojima pristup nije ograničen (na temelju kriterija utvrđenih člankom 34.).

(16) Ovom odlukom ne dovode se u pitanje primjena pravila o tržišnom natjecanju ([17]) i ostala područja prava EGP-a. Konkretno, kriteriji i metodologija koje se upotrebljava za procjenu izravne izloženosti tržišnom natjecanju na temelju članka 34. Direktive 2014/25/EU nisu nužno istovjetni onima koji se upotrebljavaju za procjenu na temelju članka 53. ili 54. Sporazuma o EGP-u ili Uredbe Vijeća (EZ) br. 139/2004 ([18]), kako je prilagođena u Sporazumu o EGP-u ([19]).

(17) Cilj je ove Odluke utvrditi je li djelatnost na koju se odnosi zahtjev izložena takvoj razini tržišnog natjecanja (na tržištima kojima pristup nije ograničen u smislu članka 34. Direktive) zahvaljujući kojoj će se i u nedostatku discipline koja proizlazi iz podrobnih pravila o nabavi utvrđenih u Direktivi nabava za obavljanje predmetne djelatnosti provoditi na transparentan i nediskriminirajući način na temelju kriterija koji kupcima omogućuju da odrede koje je rješenje sveukupno ekonomski najpovoljnije.

3. **PROCJENA**

3.1. **Slobodan pristup tržištu**

(18) U ovom je predmetu relevantna djelatnost upravljanje uslugama javnog autobusnog prijevoza. Ta se djelatnost obavlja na temelju ugovora koje dodjeljuju tijela za javni prijevoz. U Norveškoj postoje različite vrste usluga autobusnog prijevoza (vidjeti uvodnu izjavu 41. u nastavku), a relevantnom se djelatnošću smatra upravljanje uslugama linijskog autobusnog prijevoza na nacionalnoj razini.

(19) Kad je riječ o upravljanju uslugama javnog autobusnog prijevoza, nema relevantnog zakonodavstva EGP-a na temelju kojeg se može pretpostaviti slobodan pristup tržištu u skladu s člankom 34. stavkom 3. Direktive. Stoga je potrebno provesti relevantnu procjenu na temelju regulatornog okvira i prakse tijelâ za javni prijevoz, čiji bi rezultati trebali pokazati da je pristup tržištu slobodan *de facto* i *de jure*.

(20) Treba imati na umu da je cilj ove Odluke utvrditi je li djelatnost na koju se odnosi zahtjev izložena takvoj razini tržišnog natjecanja (na tržištima kojima pristup nije ograničen u smislu članka 34. Direktive) zahvaljujući kojoj će se i u nedostatku discipline koja proizlazi iz podrobnih pravila o nabavi utvrđenih u Direktivi nabava za obavljanje predmetne djelatnosti provoditi na transparentan i nediskriminirajući način na temelju kriterija koji kupcima omogućuju da odrede koje je rješenje sveukupno ekonomski najpovoljnije. Procjenom provedenom u te svrhe ne provjerava se je li svaki pojedini ugovor za upravljanje uslugama javnog autobusnog prijevoza dodijeljen potpuno u skladu s pravom EGP-a, već ograničava li regulatorni okvir i/ili praksa tijelâ za javni prijevoz pristup tržištu, *de facto* ili *de jure*.

([17]) Članak 34. stavak 1. Direktive. Vidjeti i uvodnu izjavu 44. Direktive.
([18]) Uredba Vijeća (EZ) br. 139/2004 od 20. siječnja 2004. o kontroli koncentracija između poduzetnika (Uredba EZ o koncentracijama) (SL L 24, 29.1.2004., str. 1.).
([19]) Vidjeti presudu u predmetu *Österreichische Post AG/Komisija*, T-463/14, EU:T:2016:243, točka 28.

(21) Kad je riječ o potencijalnim pravnim ograničenjima u vezi s pristupom tržištu upravljanja uslugama javnog autobusnog prijevoza, Nadzorno tijelo ističe da postoje zahtjevi za dozvole i da se usluge obavljaju na temelju ugovora. Međutim, podnositelj zahtjeva u zahtjevu tvrdi da se zahtjevi za dozvole ne mogu smatrati ograničavanjem pristupa tržištu ([20]) i da, osim toga, s dozvolama nisu povezana posebna ili isključiva prava ([21]). Nadalje, podnositelj zahtjeva izjavio je da su postupci nadmetanja u skladu s Uredbom (EZ) br. 1370/2007 Europskog parlamenta i Vijeća ([22]) i s Direktivom te se stoga njima ne ograničava pristup tržištu ni *de jure* ni *de facto* ([23]).

(22) Prema ustaljenoj sudskoj praksi, sustav prethodnog odobrenja ne može dati legitimitet diskrecijskim odlukama koje su donijela nacionalna tijela, a kojima se poništava učinkovitost odredaba prava EGP-a ([24]). Da bi sustav prethodnog odobrenja bio opravdan iako odstupa od temeljne slobode pružanja usluga, mora se temeljiti na unaprijed poznatim objektivnim, nediskriminirajućim kriterijima na način kojim se ograničava diskrecijsko pravo nacionalnih tijela kako se ne bi primjenjivalo proizvoljno ([25]).

(23) Usluge linijskog autobusnog prijevoza u Norveškoj uređene su Zakonom od 21. lipnja 2002. br. 45 o profesionalnom prijevozu motornim vozilima ili plovilima ([26]) („Zakon o profesionalnom prijevozu") i Uredbom o profesionalnom prijevozu donesenom na temelju tog zakona ([27]).

(24) Prema odjeljku 4. Zakona o profesionalnom prijevozu, poduzeća koja namjeravaju upravljati uslugama javnog autobusnog prijevoza moraju ishoditi općenitu dozvolu („transportløyve"), koju izdaje Norveška uprava za javne ceste (Statens vegvesen) ([28]). Iako formulacija Zakona o profesionalnom prijevozu upućuje na mogućnost diskrecije Norveške uprave za javne ceste zbog upotrebe glagola „moći", u norveškom se pravu ta riječ često upotrebljava iako u praksi ima malo ili nema nimalo diskrecije. Iz pripremne dokumentacije za zakon proizlazi da je sustav izdavanja dozvola sredstvo kontrole kvalitete pruženih usluga ([29]). U odjeljku 4. Uredbe o profesionalnom prijevozu pojašnjava se da se dozvola može izdati podnositelju zahtjeva koji ispunjava uvjete ako ne postoje posebni razlozi za suprotno. Nadalje, Norveška agencija za tržišno natjecanje izjavila je da se dozvola dodjeljuje svakome tko ispunjava objektivne uvjete ([30]). Nadzorno tijelo nije primilo nikakve informacije koje bi bile proturječne navedenim zaključcima.

(25) Isto tako, za upravljanje uslugama linijskog autobusnog prijevoza obično je potrebna dozvola na temelju odjeljka 6. stavka 1. Zakona o profesionalnom prijevozu, koju izdaju nadležne okružne općine ([31]). Poduzeća za upravljanje izuzimaju se iz zahtjeva za dozvolu, a ako je tijelo za javni prijevoz ujedno i poduzeće za upravljanje i zadržava odgovornost prema javnosti, a prijevoznik djeluje kao podugovaratelj, dozvola nije potrebna jer se izuzeće poduzeća za upravljanje primjenjuje i na prijevoznika ([32]).

(26) Prema odjeljku 8. Zakona o profesionalnom prijevozu, dozvole za pružanje prijevoznih usluga dozvole za pružanje prijevoznih usluga za koje se isplaćuju naknade ili daje isključivo pravo dodjeljuju se u konkurentnom postupku nadmetanju ako tako proizlazi iz Zakona o profesionalnom prijevozu, Zakona o javnoj nabavi ili relevantnih uredaba donesenih na temelju jednog od tih zakona. Ako je potrebna dozvola na temelju odjeljka 6., ona se dodjeljuje pobjedniku natječaja ([33]).

([20]) Vidjeti, na primjer, stranicu 40. zahtjeva.
([21]) Stranica 11. zahtjeva.
([22]) Uredba (EZ) br. 1370/2007 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. listopada 2007. o uslugama javnog željezničkog i cestovnog prijevoza putnika i stavljanju izvan snage uredaba Vijeća (EEZ) br. 1191/69 i (EEZ) br. 1107/70 (SL L 315, 3.12.2007., str. 1.) i uključena u Sporazum o EGP-u Odlukom Zajedničkog odbora br. 85/2008 (SL L 280, 23.10.2008., str. 20. i Dodatak o EGP-u br. 64, 23.10.2008., str. 13.).
([23]) Stranica 30. zahtjeva.
([24]) Presude u predmetima *Smits i Peerbooms*, C-157/99, EU:C:2001:404, točka 90.; *Müller-Fauré i van Riet*, C-385/99, EU:C:2003:270, točka 84.; *Watts*, C-372/04, EU:C:2006:325, točka 115.; mišljenje nezavisnog odvjetnika u predmetu *Watts*, C-372/04, EU:C:2005:784, točka 70.
([25]) Presude u predmetu *Analir i drugi*, C-205/99, EU:C:2001:107, točka 38.; *Watts*, C-372/04, EU:C:2006:325, točka 116.
([26]) Yrkestransportloven.
([27]) Uredba o profesionalnom prijevozu od 26. ožujka 2003. br. 401 („yrkestransportforskriften").
([28]) Odjeljak 4. Zakona o profesionalnom prijevozu i odjeljak 3. Uredbe o profesionalnom prijevozu.
([29]) Ot.prp. br. 74 (2001.–2002.), poglavlje 2.
([30]) Stranica 4. Stajališta koje je donijela Norveška agencija za tržišno natjecanje o uvjetima za primjenu članka 34. stavka 1. Direktive 2014/25/EU.
([31]) Odjeljak 6. Zakona o profesionalnom prijevozu i odjeljak 3. Uredbe o profesionalnom prijevozu.
([32]) Odjeljak 6 stavak 2. Zakona o profesionalnom prijevozu.
([33]) Stranica 4. Stajališta koje je donijela Norveška agencija za tržišno natjecanje o uvjetima za primjenu članka 34. stavka 1. Direktive 2014/25/EU.

(27) U praksi se usluge javnog autobusnog prijevoza koje su obuhvaćene Direktivom obavljaju na temelju ugovora koje dodjeljuju tijela za javni prijevoz. Ti ugovori podliježu pravilima EGP-a o javnoj nabavi, točnije ([34]):

(a) Uredbi (EZ) br. 1370/2007;

(b) Direktivi 2014/25/EU; i/ili

(c) Direktivi 2014/24/EU Europskog parlamenta i Vijeća ([35]).

(28) Direktive 2014/24/EU i 2014/25/EU stupile su na snagu u EGP-u 1. siječnja 2017. Prije toga su se primjenjivale Direktiva 2004/17/EZ i Direktiva 2004/18/EZ Europskog parlamenta i Vijeća ([36]).

(29) Sva tri propisa koja se trenutačno primjenjuju općenito propisuju otvoreno, transparentno, nediskriminirajuće konkurentno nadmetanje uz ograničene iznimke. Stoga se ugovori i dozvole za usluge linijskog javnog autobusnog prijevoza moraju dodjeljivati putem konkurentnih postupaka nadmetanja, osim ako se primjenjuje izuzeće u skladu s relevantnim propisom EGP-a ili ako su vrijednosti ugovora manje od graničnih vrijednosti za primjenu relevantnog zakona. Isto je vrijedilo i prema prijašnjim direktivama.

(30) Prema zahtjevu, tijela za javni prijevoz sve više dodjeljuju ugovore za autobusni prijevoz na temelju provedenih konkurentnih postupaka nadmetanja. Dok je 2010. samo 43 posto ugovorenih usluga redovnog autobusnog prijevoza dodijeljeno putem konkurentnog nadmetanja, taj se udio 2018. povećao na više od 98 posto i do 3. prosinca 2019. iznosit će gotovo 100 posto ([37]). Podnositelj zahtjeva naveo je i da se rijetko primjenjuju odstupanja od konkurentnog nadmetanja, da nijedno tijelo za javni prijevoz sâmo ne pruža usluge javnog autobusnog prijevoza na temelju izuzeća predviđenog člankom 5. stavkom 2. Uredbe (EZ) br. 1370/2007 i da se izravna dodjela ugovora ispod graničnih vrijednosti iz članka 5. stavka 4. Uredbe (EZ) br. 1370/2007 primjenjuje u vrlo ograničenoj mjeri.

(31) Nadzorno tijelo usporedilo je informacije koje je podnositelj zahtjeva dostavio o situaciji 2018. s informacijama koje je 9. studenoga 2018. Nadzorno tijelo zaprimilo od norveške vlade ([38]) u kontekstu općenitog ispitivanja ugovora o javnim uslugama na temelju Uredbe (EZ) br. 1370/2007 ([39]). Tom su procjenom općenito potvrđene informacije koje je dostavio podnositelj zahtjeva. Norveška je vlada dostavila pojedinosti o ukupno 27 izravno dodijeljenih ugovora, od kojih je 13 trebalo biti zamijenjeno tijekom 2019. ugovorima koji su već prošli postupak nadmetanja. Ukupna godišnja vrijednost izravno dodijeljenih ugovora procijenjena je na približno 275 milijuna NOK, što je samo malen dio ukupne vrijednosti ugovora o obvezi obavljanja javnih usluga u području javnog cestovnog prometa u Norveškoj (koja se procjenjuje na 11,6 milijardi NOK za 2017.). Nadalje, jedini izravno dodijeljeni ugovori za koje se očekuje da će ostati na snazi nakon 10. kolovoza 2019. ugovori su koji ispunjavaju uvjete iz članka 5. stavka 4. Uredbe (EZ) br. 1370/2007 (kojim se dopušta izravna dodjela ugovora ispod određenih granica vrijednosti ili udaljenosti).

(32) Ispitivanje pravnih odredbi koje se primjenjuju na dodjelu ugovora i izdavanje dozvola za upravljanje uslugama javnog autobusnog prijevoza u Norveškoj pokazuje da se takvi ugovori i dozvole trenutačno dodjeljuju bez diskriminiranja. Postupci za dodjelu dozvola i ugovora te relevantni kriteriji jednaki su za sve subjekte na tržišnu i stoga se ne mogu smatrati ograničenjem pristupa tržištu za potrebe ove Odluke.

(33) Slobodan pristup toj djelatnosti potvrdila je i Norveška agencija za tržišno natjecanje ([40]).

([34]) Koji se propis primjenjuje ovisi, među ostalim, o prirodi dodijeljenog ugovora i o tome jesu li ispunjeni uvjeti iz članka 11. Direktive 2014/25/EU o pružanju mreže ili upravljanju njome. Podnositelj zahtjeva izjavio je da se tijela za javni prijevoz općenito pridržavaju Direktive 2014/25/EU pri dodjeli ugovora za upravljanje uslugama javnog autobusnog prijevoza, ali neka su tijela za javni prijevoz dodijelila ugovore na temelju Direktive 2014/24/EU, dok se na neke ugovore mogu primijeniti zahtjevi za nadmetanje iz Uredbe (EZ) br. 1370/2007.

([35]) Direktiva 2014/24/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 26. veljače 2014. o javnoj nabavi i o stavljanju izvan snage Direktive 2004/18/EZ (SL L 94, 28.3.2014., str. 65.) i uključena u Sporazum o EGP-u Odlukom Zajedničkog odbora br. 97/2016 (SL L 300, 16.11.2017., str. 49. i Dodatak o EGP-u br. 73, 16.11.2017., str. 53.).

([36]) Direktiva 2004/18/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 31. ožujka 2004. o usklađivanju postupaka za sklapanje ugovora o javnim radovima, ugovora o javnoj nabavi robe te ugovora o javnim uslugama (SL L 134, 30.4.2004., str. 114.), uključena u Sporazum o EGP-u Odlukom Zajedničkog odbora br. 68/2006 (SL L 245, 7.9.2006., str. 22. i Dodatak o EGP-u br. 44, 7.9.2006., str. 18.).

([37]) Stranica 6. zahtjeva.

([38]) Dokument br. 1037921, dopis norveške vlade od 9. studenoga 2018.

([39]) Slučaj br. 74680, Ispitivanje ugovora o obvezi obavljanja javnih usluga na temelju Uredbe (EZ) br. 1370/2007.

([40]) Stranica 4. Stajališta koje je donijela Norveška agencija za tržišno natjecanje o uvjetima za primjenu članka 34. stavka 1. Direktive 2014/25/EU.

(34) Nadzorno tijelo zaključuje da je djelatnost upravljanja uslugama javnog autobusnog prijevoza u Norveškoj pretežno organizirana na temelju javnih nadmetanja, na kojima sudjeluje i dovoljan broj ponuditelja, prosječno 3,8 ([41]). U tim je nadmetanjima moguće sudjelovati bez diskriminacije.

(35) Imajući u vidu prethodno navedeno, za potrebe procjene uvjeta utvrđenih u članku 34. Direktive 2014/25/EU i ne dovodeći u pitanje primjenu prava tržišnog natjecanja, sposobnost Nadzornog tijela da u kontekstu svojih općih obveza nadzora istraži pridržava li se Norveška Uredbe (EZ) br. 1370/2007, Direktive 2014/24/EU, Direktive 2014/25/EU ili bilo koje druge odredbe prava EGP-a o javnoj nabavi ili primjenu bilo kojeg drugog područja prava EGP-a, pristup tržištu radi obavljanja djelatnosti upravljanja uslugama javnog autobusnog prijevoza može se smatrati slobodnim *de facto* i *de jure*.

3.2. **Izravna izloženost tržišnom natjecanju**

(36) Da bi se procijenilo je li ispunjen drugi uvjet za izuzeće, odnosno je li djelatnost koja je obuhvaćena zahtjevom i koja ispunjava uvjet slobodnog pristupa tržištu *de jure* i *de facto* izravno izložena tržišnom natjecanju, određuje se relevantno tržište proizvoda i pripadajuće zemljopisno tržište te se na temelju toga provodi analiza tržišta.

(37) Izravnu izloženost tržišnom natjecanju trebalo bi procijeniti na temelju više pokazatelja, od kojih nijedan nije odlučujući sam po sebi. Kad je riječ o tržištima na koja se odnosi ova Odluka, jedan od kriterija koje bi trebalo uzeti u obzir tržišni je udio glavnih sudionika na određenom tržištu. Budući da predmetna tržišta imaju obilježja tržišta na kojima se podnose ponude, trebalo bi u obzir uzeti i dodatne kriterije, kao što je obrazac podnošenja ponuda ili sposobnost i spremnost sudionika na tržištu da podnose ponude u sadašnjim i budućim postupcima nadmetanja.

(38) Cilj je ove Odluke utvrditi jesu li usluge na koje se odnosi zahtjev izložene (na tržištima kojima pristup nije ograničen u smislu članka 34. Direktive) takvoj razini tržišnog natjecanja zahvaljujući kojoj će se i u nedostatku discipline koja proizlazi iz podrobnih pravila o nabavi utvrđenih u Direktivi nabava za obavljanje predmetnih djelatnosti provoditi na transparentan i nediskriminirajući način na temelju kriterija koji kupcima omogućuju da odrede koje je rješenja sveukupno ekonomski najpovoljnije.

(39) U ovom je kontekstu važno imati na umu da na predmetnom tržištu ne podliježu svi sudionici pravilima o javnoj nabavi ([42]). Stoga kada poduzeća koja ne podliježu tim pravilima djeluju na tim tržištima, ona u načelu imaju mogućnost vršiti konkurentski pritisak na druge sudionike na tržištu koji pak podliježu tim pravilima.

(40) Nadzorno tijelo mora utvrditi jesu li predmetne djelatnosti izravno izložene tržišnom natjecanju. U tu je svrhu pregledalo dokaze koje je podnio podnositelj zahtjeva te informacije koje je dostavila Norveška agencija za tržišno natjecanje. Pri procjeni tržišnih udjela i razina koncentracije Nadzorno tijelo prvenstveno se oslanjalo na podatke o tržištu koje su dostavili podnositelj zahtjeva i Norveška agencija za tržišno natjecanje radi procjene. Uz informacije koje je dostavio podnositelj zahtjeva, Norveška agencija za tržišno natjecanje oslonila se i na informacije ostalih poduzeća za autobusni prijevoz u Norveškoj i devet tijela za javni prijevoz ([43]).

([41]) Vidjeti stranicu 14. zahtjeva.
([42]) Uz podnositelja zahtjeva, i poduzeće Unibuss AS podliježe pravilima o javnoj nabavi. Drugi prijevoznici, kao što su Torghatten ASA, Tide AS, Boreal Bus AS ili Nobina Norge AS, privatni su subjekti za koje se ne čini da ispunjavaju uvjete na temelju kojih bi bili obvezani pravilima EGP-a o javnoj nabavi.
([43]) Stranica 3. Stajališta koje je donijela Norveška agencija za tržišno natjecanje o uvjetima za primjenu članka 34. stavka 1. Direktive 2014/25/EU.

3.2.1. *Definicija tržišta proizvoda*

(41) U zahtjevu je podnositelj zahtjeva odredio relevantno tržište proizvoda kao tržište za dodjelu ugovora za upravljanje uslugama javnog autobusnog prijevoza ([44]). Podnositelj zahtjeva usto je naveo da smatra da se komercijalne usluge prijevoza autobusom na veće udaljenosti (kao što su usluge ekspresnog autobusnog prijevoza), komercijalne usluge prijevoza na manje udaljenosti (kao što su usluge izravnog prijevoza iz/do zračnih luka) i turističkog putovanja autobusom razlikuju od ugovorenih usluga javnog autobusnog prijevoza ([45]). Komercijalne usluge autobusnog prijevoza ovise samo o potrebama tržišta i ne financiraju se državnim sredstvima. Sve komercijalne usluge autobusnog prijevoza međusobno se natječu na tržištu u pogledu cijene, kapaciteta, učestalosti linija i drugih obilježja usluga. Za razliku od toga, natjecanje među prijevoznicima u javnom autobusnom prijevozu odvija se na razini konkurentnih postupaka nadmetanja, odnosno na tržištu za dodjelu ugovora za upravljanje uslugama javnog autobusnog prijevoza, a ne naknadno na temelju cijene, kapaciteta, učestalosti linija i drugih obilježja usluga. Podnositelj zahtjeva opisao je da u skladu s time autobusni prijevoznici koji djeluju na temelju ugovora s tijelom za javni prijevoz obično imaju vrlo malo utjecaja na osnovne parametre natjecanja za putnike, kao što su učestalost linija, uključujući rasporede, cijene prijevoza ili udobnost putnika, jer te značajke obično određuje tijelo za javni prijevoz koje dodjeljuje ugovor ([46]).

(42) Prema mišljenju podnositelja zahtjeva, različiti zahtjevi tijelâ za javni prijevoz nisu dovoljno specifični da bi se moglo doći do zaključka o postojanju zasebnih tržišta proizvoda za dodjelu ugovora za upravljanje uslugama javnog autobusnog prijevoza ([47]). Da bi se autobusnim prijevoznicima dodijelili ugovori za djelovanje na općinskoj ili regionalnoj razini, oni u načelu moraju slijediti isti regulatorni okvir i mogu prilagoditi svoju ponudu zahtjevima određenog tijela za javni prijevoz. Prema podnositelju zahtjeva, stvarni obrasci sudjelovanja na natječajima pokazuju sposobnost i spremnost glavnih autobusnih prijevoznika da prilagode svoje ponude pojedinačnim zahtjevima koje propisuju različita tijela za javni prijevoz s obzirom na to da se ti prijevoznici općenito nadmeću za sve ugovore koji se dodjeljuju postupkom javnog nadmetanja u Norveškoj bez obzira na razlike među njima ([48]).

(43) Norveška agencija za tržišno natjecanje smatrala je da je relevantno tržište proizvoda koje je naveo podnositelj zahtjeva u skladu s ustaljenom praksom u industriji u Norveškoj i nastavila je s procjenom na temelju definicije koju je predložio podnositelj zahtjeva ([49]).

(44) Komisija je u prethodnim odlukama povezanima s javnim prijevozom (uključujući usluge autobusnog prijevoza) odredila da se mogu utvrditi posebna tržišta za dodjelu ugovora za upravljanje uslugama javnog autobusnog prijevoza ([50]). Komisija je isto tako utvrdila da među uslugama javnog autobusnog prijevoza na temelju koncesije (ugovorenim uslugama) nije bilo moguće razlikovati među gradskim i međugradskim ugovorenim uslugama te uslugama prijevoza na velike udaljenosti jer su one obično uređene istim regulatornim okvirom, a zahtjevi tijela za javni prijevoz sadržavali su samo nekoliko specifičnih obilježja povezanih s tehničkim specifikacijama ([51]).

(45) Praksa Komisije isto tako potvrđuje stajalište da komercijalne usluge autobusnog prijevoza i (ugovorene) usluge javnog autobusnog prijevoza pripadaju različitim tržištima proizvoda zbog razlike u prirodi tržišnog natjecanja. Tržišno natjecanje među prijevoznicima u javnom autobusnom prijevozu odvija se na razini podnošenja ponuda za ugovore, točnije na tržištu za dodjelu ugovora za upravljanje uslugama javnog autobusnog prijevoza, a ne naknadno na tržištu na temelju cijene, kapaciteta, učestalosti linija i drugih obilježja usluga ([52]). U usporedbi s komercijalnim uslugama, (ugovoreni) prijevoznici u javnom autobusnom prijevozu obično imaju veoma malo utjecaja na osnovne dimenzije natječaja, kao što su učestalost linija, cijene prijevoza ili udobnost putnika, jer ta obilježja utvrđuju tijela za javni prijevoz koja dodjeljuju ugovor za pružanje usluge. Autobusni prijevoznici dužni su pružati usluge u skladu s ugovorom potpisanim s tijelom za javni prijevoz i ne mogu prilagođavati svoje usluge u skladu s potrebama putnika kao što bi to obično mogli komercijalni prijevoznici ([53]).

([44]) Stranica 25. zahtjeva.
([45]) Stranica 26. zahtjeva.
([46]) Ibidem.
([47]) Ibidem.
([48]) Ibidem.
([49]) Stranica 3. Stajališta koje je donijela Norveška agencija za tržišno natjecanje o uvjetima za primjenu članka 34. stavka 1. Direktive 2014/25/EU.
([50]) Vidjeti u tom pogledu predmet COMP/M.1768 – Schoyens/Goldman Sachs/Swebus, točke 10. i 14.; predmet COMP/M.5557 – SNCF-P/CDPQ/Keolis/EFFIA, točke od 16. do 23.; predmet COMP/M.5855 – DB/Arriva, točku 21.; predmet COMP/M.6794 – Caisse des Depots et Consignations/Veolia Transdev, točke od 19. do 21.; predmet COMP/M.6818 – DB/Veolia, točke 19. i 56.
([51]) Predmet COMP/M.6818 – DB/Veolia, točke od 19. do 21.; predmet COMP/M.5855 – DB/Arriva, točke od 23. do 24.
([52]) Predmet COMP/M.5557 – SNCF-P/CDPQ/Keolis/EFFIA, točka 17.; predmet COMP/M.6818 – DB/Veolia, točke 22. i 58.; predmet COMP/M.5855 – DB/Arriva, točka 22.
([53]) Predmet COMP/M.6818 – DB/Veolia, točka 23.; predmet COMP/M.5855 – DB/Arriva, točka 22.

(46) Uzimajući u obzir posebnosti norveškog tržišta za autobusni prijevoz iz uvodnih izjava 41. i 42., za potrebe procjene uvjeta utvrđenih u članku 34. Direktive 2014/25/EU i ne dovodeći u pitanje primjenu prava tržišnog natjecanja, relevantno tržište proizvoda definira se kao tržište za dodjelu ugovora za upravljanje uslugama javnog autobusnog prijevoza. Nadzorno tijelo u ovom konkretnom slučaju i u prethodno navedene svrhe nije utvrdilo nikakve okolnosti koje bi opravdale određivanje zasebnih postupaka nadmetanja tijela za javni prijevoz kao zasebnih relevantnih tržišta.

3.2.2. *Definicija zemljopisnog tržišta*

(47) Kad je riječ o zemljopisnom tržištu, podnositelj zahtjeva smatrao je da je relevantno tržište za dodjelu ugovora za upravljanje uslugama javnog autobusnog prijevoza po svojem opsegu barem nacionalno i da obuhvaća sve ugovorene usluge autobusnog prijevoza u Norveškoj ([54]). Podnositelj zahtjeva naveo je i da Zakon o profesionalnom prijevozu pruža zajednički regulatorni okvir za konkurentno nadmetanje u području autobusnih usluga u cijeloj Norveškoj ([55]). Podnositelj zahtjeva isto je tako istaknuo da su gotovo svi tekući ugovori (njih 98 posto) za usluge javnog autobusnog prijevoza dodijeljeni na temelju konkurentnog nadmetanja, većinom se upravlja kao ugovorima na temelju bruto cijene i imaju zajednička glavna obilježja ([56]). U skladu s tim, sve su razlike u postupcima nadmetanja i ugovorima različitih tijela za javni prijevoz male i autobusni ih prijevoznici mogu lako nadići.

(48) Podnositelj zahtjeva istaknuo je da se postojanje zajedničkog regulatornog okvira za konkurentno nadmetanje u području usluga autobusnog prijevoza u cijeloj Norveškoj isto tako odražava u stvarnim obrascima podnošenja ponuda poduzeća za autobusni prijevoz koja su trenutačno aktivna na tržištu ([57]). Autobusni prijevoznici Torghatten, Boreal i Nobina djeluju na nacionalnoj razini i ništa ne sprječava druga poduzeća za autobusni prijevoz da se natječu za bilo koji ugovor. Podnositelj zahtjeva tvrdio je da su, uz nekoliko iznimki, svi ugovori za usluge autobusnog prijevoza koji su dodijeljeni od 1. siječnja 2015. bili predmet znatnog tržišnog nadmetanja, bez obzira na postojeću prisutnost u regiji ([58]).

(49) Međutim, podnositelj zahtjeva zaključio je da se za potrebe zahtjeva precizna definicija zemljopisnog tržišta naposljetku može ostaviti otvorenom ([59]). Prema njegovu mišljenju, pristup tržištu nije ograničen i u potpunosti je izložen natjecanju prema svakoj potencijalnoj definiciji zemljopisnog tržišta na kojem je podnositelj zahtjeva sklopio tekuće ugovore i/ili se natječe za ugovore.

(50) Norveška agencija za tržišno natjecanje zaključila je da točna definicija relevantnog zemljopisnog tržišta može ostati otvorena s obzirom na to da je rezultat analize ostao isti neovisno o tome je li se temeljio na užoj ili široj definiciji tržišta ([60]).

(51) Stajalište podnositelja zahtjeva u skladu je s praksom Komisije. Iako je Komisija u prethodnim odlukama najčešće ostavljala točnu definiciju zemljopisnog tržišta otvorenom, smatrala je da je relevantno zemljopisno tržište za dodjelu ugovora za upravljanje uslugama javnog autobusnog prijevoza područje na kojem postoji zajednički regulatorni okvir za konkurentno nadmetanje za usluge autobusnog prijevoza ([61]).

(52) Zaključno, za svrhe procjene uvjeta utvrđenih u članku 34. Direktive i ne dovodeći u pitanje primjenu prava tržišnog natjecanja ili bilo kojeg drugog područja prava EGP-a, Nadzorno tijelo smatra da je relevantna zemljopisna dimenzija mjerodavnog tržišta proizvoda po svojem opsegu barem nacionalna. Razlozi su za to postojanje zajedničkog regulatornog okvira, samo neznatne razlike u natječajnim postupcima tijela za javni prijevoz te sposobnost i spremnost autobusnih prijevoznika da sudjeluju u postupcima dodjele ugovora u cijeloj Norveškoj.

([54]) Stranica 28. zahtjeva.
([55]) Ibidem.
([56]) Ibidem.
([57]) Ibidem.
([58]) Ibidem.
([59]) Stranica 29. zahtjeva.
([60]) Stranica 3. Stajališta koje je donijela Norveška agencija za tržišno natjecanje o uvjetima za primjenu članka 34. stavka 1. Direktive 2014/25/EU.
([61]) Predmet COMP/M.6818 – DB/Veolia, točka 29.; predmet COMP/M.5855 – DB/Arriva, točka 27. Vidjeti i predmet COMP/M.5557 – SNCF-P/CDPQ/Keolis/EFFIA i predmet COMP/M.6794 – Caisse des Depots et Consignations/Veolia Transdev, točku 31.

3.2.3. *Analiza tržišta*

(53) Smatra se da je, u pogledu tržišta za dodjelu javnih ugovora za upravljanje uslugama javnog autobusnog prijevoza, jedan pokazatelj razine tržišnog natjecanja tržišni udio najvećeg prijevoznika i ukupni tržišni udio najvažnijih prijevoznika na tržištu. Prema podacima koje je u svojem zahtjevu dostavio podnositelj zahtjeva, sam podnositelj ima najveći tržišni udio na relevantnom tržištu s [25–30 %] na temelju prometa i 28 % na temelju obujma ([62]). Međutim, postoji nekoliko jakih konkurenata s dvoznamenkastim tržišnim udjelom na temelju prometa, kao što su Torghatten [15–20 %], Tide [15–20 %] ili Unibuss [12–17 %], nakon čega slijede manji, ali i dalje značajni sudionici na tržištu, kao što su Boreal [5–10 %] i Nobina [5–10 %] ([63]). Preostali tržišni udio dijeli se među 29 manjih autobusnih prijevoznika. Preostali tržišni udio dijeli se među 29 manjih autobusnih prijevoznika. Podaci o tržišnom udjelu koje je dostavio podnositelj zahtjeva u skladu su s izračunima Norveške agencije za tržišno natjecanje ([64]).

(54) Kako je prethodno objašnjeno u uvodnoj izjavi 45., priroda tržišnog natjecanja razlikuje se u slučaju usluga javnog autobusnog prijevoza jer se poduzeća natječu za tržište, a ne na tržištu na temelju cijene, rasporeda linija ili kvalitete usluge. Na norveškom tržištu za dodjelu ugovora za upravljanje uslugama javnog autobusnog prijevoza, natjecanje za dodjelu ugovora odvija se u obliku postupaka javnog nadmetanja koje organiziraju tijela za javni prijevoz. Prema podnositelju zahtjeva, 98 % svih tekućih ugovora dodijeljeno je na temelju konkurentnog nadmetanja, a ta će vrijednost biti gotovo 100 % do 3. prosinca 2019. ([65]). S obzirom na te okolnosti, pri procjeni tržišnog natjecanja i analizi tržišta moraju se istražiti obrasci podnošenja ponuda te sposobnost i spremnost sudionika na tržištu da se natječu u trenutačnim i nadolazećim postupcima nadmetanja.

(55) Najvažniji su konkurenti podnositelja zahtjeva velika poduzeća koja su često dio prijevozničkih poduzeća koja djeluju u više zemalja. Torghatten je jedno od najvećih prijevozničkih poduzeća u Norveškoj, koje pruža javni prijevoz trajektom, ekspresnim brodovima, autobusom i zračni prijevoz. Upravlja i komercijalnim uslugama autobusnog prijevoza i njegov ukupni konsolidirani prihod iznosi više od 9 milijardi NOK. Tide je dio prijevozničke grupe DSD, koja upravlja i javnim i komercijalnim uslugama autobusnog prijevoza u Norveškoj, a prisutna je i u Danskoj. Konsolidirani prihod grupe DSD iznosi gotovo 6 milijardi NOK. Unibuss je u vlasništvu općine Oslo. Grupa Unibuss pruža i javne i komercijalne usluge u nekoliko gradova u Norveškoj. Boreal Buss dio je Grupe Boreal i obavlja brojne djelatnosti prijevoza u javnom i komercijalnom obliku. Krajnji vlasnik Boreala trenutačno je fond privatnog vlasničkog kapitala iz Hong Konga koji je usmjeren na ulaganje u infrastrukturu na svjetskoj razini. Konsolidirani prihod Boreala iznose gotovo 3 milijarde NOK. Naposljetku, Nobina je dio švedske grupe Nobina koja pruža usluge javnog prijevoza u cijeloj Skandinaviji. Navedena poduzeća sudjeluju u postupcima nadmetanja u cijeloj Norveškoj te imaju mogućnosti i iskustvo za podnošenje ponuda u svim postupcima nadmetanja u Norveškoj.

(56) Podnositelj zahtjeva primijetio je da je od 1. siječnja 2015. u 58 konkurentnih postupaka nadmetanja u Norveškoj u prosjeku 3,8 konkurenata podnijelo ponude ([66]). Taj su podatak potvrdile procjene koje je pripremila Norveška agencija za tržišno natjecanje ([67]). Iako se broj pružatelja usluga u 46 ugovora koje je ispitala Norveška agencija za tržišno natjecanje znatno razlikuje, od jednog do osam ponuditelja, Agencija je također zaključila da su tijela za javni prijevoz općenito zadovoljna brojem pružatelja usluga ([68]). Podnositelj zahtjeva dostavio je i podrobne informacije o postupcima nadmetanja u različitim regijama norveških tijela za javni prijevoz koje potvrđuju opću konkurentnu prirodu dodjele ugovora za usluge javnog autobusnog prijevoza u Norveškoj ([69]). Iz podrobnih podataka i internih podataka podnositelja zahtjeva vidljivo je i da je u približno 40 % svih ugovora koji su bili predmet konkurentnog postupka nadmetanja došlo do promjene prijevoznika ([70]). To je dodatna potvrda da se različiti prijevoznici mogu učinkovito natjecati.

([62]) Stranica 30. zahtjeva.
([63]) Ibidem.
([64]) Stranica 5. Stajališta koje je donijela Norveška agencija za tržišno natjecanje o uvjetima za primjenu članka 34. stavka 1. Direktive 2014/25/EU.
([65]) Stranica 6. zahtjeva. Vidjeti i postupak Nadzornog tijela koji se prethodno spominje u uvodnoj izjavi 31.
([66]) Stranica 14. zahtjeva.
([67]) Stranica 5. Stajališta koje je donijela Norveška agencija za tržišno natjecanje o uvjetima za primjenu članka 34. stavka 1. Direktive 2014/25/EU.
([68]) Ibidem.
([69]) Vidjeti stranice od 14. do 24. zahtjeva.
([70]) Stranica 24. zahtjeva.

(57) Podnositelj zahtjeva tvrdio je i da je tržište za dodjelu ugovora za usluge javnog autobusnog prijevoza u Norveškoj obilježeno malim preprekama ulasku i širenju na njemu, što je potvrdila i procjena Norveške agencije za tržišno natjecanje ([71]). Taj se zaključak temeljio na stabilnim i predvidivim prihodima na temelju ugovora s tijelima za javni prijevoz i na jednostavnom pristupu potrebnim informacijama i infrastrukturi jer tijela za javni prijevoz pružaju potrebnu infrastrukturu, uz izuzetak autobusa ([72]). Štoviše, zaposlenici prethodnog nositelja određenog ugovora imaju pravo prijeći novom nositelju ugovora. Isto tako, budući da se u natječajnoj specifikaciji tijela za javni prijevoz obično zahtijeva novi vozni park autobusa, potencijalni novi prijevoznici nisu u znatno lošijem položaju s obzirom na troškove nabave autobusa ([73]).

(58) Za potrebe ove Odluke i ne dovodeći u pitanje primjenu prava tržišnog natjecanja, čimbenike navedene u uvodnim izjavama od 53. do 57. treba shvatiti kao pokazatelje izloženosti upravljanja uslugama javnog autobusnog prijevoza u Norveškoj tržišnom natjecanju. To je u skladu i s mišljenjem Norveške agencije za tržišno natjecanje. Poduzeća aktivna na ovom tržištu vjerojatno podliježu dovoljnom konkurentskom pritisku. Ništa ne ukazuje na to da sektor ne funkcionira na temelju zahtjeva tržišta. Stoga Nadzorno tijelo zaključuje da je tržište za dodjelu javnih ugovora za upravljanje uslugama javnog autobusnog prijevoza izravno izloženo tržišnom natjecanju u smislu Direktive.

(59) Nadzorno tijelo uzima u obzir činjenicu da je trenutačni konkurentski pritisak na tržištu za dodjelu ugovora za upravljanje uslugama javnog autobusnog prijevoza u osnovi potaknut uspostavljenim regulatornim okvirom i tijelima za javni prijevoz koja organiziraju konkurentne postupke nadmetanja, a ne pružanjem usluga interno ili primjenom izuzeća za izravnu dodjelu ugovora predviđenih relevantnim pravilima EGP-a o javnoj nabavi, osim ograničene primjene izravne dodjele za ugovore male vrijednosti i/ili za male udaljenosti. To znači da bi promjene tih pravila ili prakse mogle dovesti do promjene dinamike tržišta i općenitog konkurentnog pritiska na naručitelje koji se bave djelatnošću upravljanja uslugama javnog autobusnog prijevoza na koje se odnosi ova Odluka.

4. **ZAKLJUČCI**

(60) Za potrebe ove Odluke i ne dovodeći u pitanje primjenu prava tržišnog natjecanja, zaključci analize tržišta navedeni u uvodnim izjavama od 53. do 57. trebali bi se smatrati pokazateljima izloženosti djelatnosti upravljanja uslugama javnog autobusnog prijevoza u Norveškoj tržišnom natjecanju u smislu članka 34. Direktive. Slijedom toga, s obzirom na to da su ispunjeni uvjeti utvrđeni člankom 34. Direktive 2014/25/EU, trebalo bi utvrditi da se Direktiva 2014/25/EU ne primjenjuje na ugovore kojima je namjena omogućivanje obavljanja te djelatnosti u Norveškoj.

(61) Ova se Odluka temelji na primjenjivom pravu i činjeničnom stanju od siječnja 2015. do lipnja 2019. kako proizlazi iz informacija koje su dostavili podnositelj zahtjeva i Norveška agencija za tržišno natjecanje. Nadzorno tijelo zadržava pravo revidirati ovu Odluku ako uvjeti za primjenjivost članka 34. Direktive 2014/25/EU više ne budu ispunjeni ili uslijed znatnih promjena pravnog ili činjeničnog stanja,

DONIJELO JE OVU ODLUKU:

1. Akt iz točke 4. Priloga XVI. Sporazumu o EGP-u o utvrđivanju postupaka za dodjelu javnih ugovora u sektoru komunalnih usluga (Direktiva 2014/25/EU Europskog parlamenta i Vijeća) ne primjenjuje se na dodijeljene ugovore ili organizirane projektne natječaje naručitelja koji se bave upravljanjem uslugama javnog autobusnog prijevoza ili kojima je to jedna od djelatnosti ako je namjera takvih ugovora ili projektnih natječaja omogućiti im obavljanje djelatnosti upravljanja uslugama javnog autobusnog prijevoza u Norveškoj (ako je ta djelatnost povezana s upravljanjem mrežom kojom se pruža usluga javnosti u području autobusnog prijevoza).

2. Ova je Odluka upućena Kraljevini Norveškoj.

3. Vjerodostojan je samo tekst na engleskom jeziku.

([71]) Stranica 31. zahtjeva i stranica 5. Stajališta koje je donijela Norveška agencija za tržišno natjecanje o uvjetima za primjenu članka 34. stavka 1. Direktive 2014/25/EU.
([72]) Ibidem.
([73]) Stranica 31. zahtjeva.

Sastavljeno u Bruxellesu 17. lipnja 2019.

Za Nadzorno tijelo EFTA-e, na temelju Delegirane odluke br. 19/19/COL,

Högni S. KRISTJÁNSSON
Odgovorni član Kolegija

Carsten ZATSCHLER
Potpisuje kao director
za pravne i izvršne poslove