III

(Egyéb jogi aktusok)

EURÓPAI GAZDASÁGI TÉRSÉG

AZ EFTA FELÜGYELETI HATÓSÁG

42/19/COL

felhatalmazáson alapuló határozata

(2019. június 17.)

a norvégiai autóbuszos tömegközlekedési szolgáltatások üzemeltetésének a 2014/25/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv alkalmazása alóli mentesítéséről [2019/…]

AZ EFTA FELÜGYELETI HATÓSÁG,

tekintettel a közüzemi ágazatban a közbeszerzési szerződések odaítélési eljárásait megállapító, az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodás XVI. mellékletének 4. pontjában említett jogszabályra (a vízügyi, energiaipari, közlekedési és postai ágazatban működő ajánlatkérők beszerzési eljárásainak összehangolásáról és a 2004/17/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről szóló, 2014. február 26-i 2014/25/EU európai parlamenti és tanácsi irányelv ([1]), a továbbiakban: irányelv, 2014/25/EU irányelv) és különösen annak 34. és 35. cikkére,

tekintettel az EFTA-tagállamok közötti, a Felügyeleti Hatóság és a Bíróság létrehozásáról szóló megállapodásra („felügyeleti és bírósági megállapodás") és különösen az ahhoz csatolt 1. jegyzőkönyv 1. és 3. cikkére,

a EFTA Közbeszerzési Bizottsággal folytatott konzultációt követően,

mivel:

1. TÉNYÁLLÁS

(1) Az EFTA Felügyeleti Hatósághoz (a továbbiakban: Hatóság) 2018. november 27-én – a bejelentést megelőző egyeztetéseket követően – kérelem érkezett a Nettbuss AS-től (jelenleg Vy Buss AS, a továbbiakban: kérelmező) a 2014/25/EU irányelv 35. cikkének (1) bekezdése alapján (a továbbiakban: kérelem) ([2]).

(2) A kérelem a norvégiai autóbuszos tömegközlekedési szolgáltatások üzemeltetésére vonatkozik. A tömegközlekedés szervezésével kapcsolatos, a gyakorlatban a tömegközlekedési hatóságok által végzett tevékenységre a kérelem nem terjed ki ([3]).

(3) A kérelmező az irányelv értelmében közvállalkozás, mivel a norvégiai Közlekedési és Kommunikációs Minisztérium közvetetten a jegyzett tőke 100 %-át birtokolja az NSB AS-ben (jelenleg Vygruppen AS, olyan fuvarozási csoport, amelynek a kérelmező is tagja) fennálló tulajdonjogán keresztül ([4]).

(4) A kérelmező az irányelv hatálya alá tartozó tevékenységet folytat, így az irányelv értelmében ajánlatkérőnek minősül.

([1]) HL L 94., 2014.3.28., 243. o. Az irányelvet a 97/2016 vegyes bizottsági határozat (HL L 300., 2017.11.16., 49. o. és 73. sz. EGT-kiegészítés, 2017.11.16., 53. o.) foglalta bele az EGT-megállapodásba.

([2]) Dokumentumszám: 1040381.

([3]) Így például a kérelem nem foglalja magában azt az esetet, amikor egy település autóbuszos szolgáltatás üzemeltetéséről szóló szerződést ítél oda egy autóbusz-üzemeltetőnek. Ezzel szemben a kérelem hatálya alá tartozik az a szerződés, amelyet az említett üzemeltető ítél oda (például) egy takarítóvállalatnak az autóbuszok takarításáért, vagy az üzemeltető általi használatra autóbuszokat biztosító vállalatnak. Ezt a különbségtételt a Bíróság a C-388/17. sz. *SJ*-ügyben hozott ítélet (EU:C:2019:161, a továbbiakban: *SJ*-ítélet) 53. pontjában tette egyértelművé (lásd alább a (31) preambulumbekezdést). E határozatban a Hatóság a tevékenység alatt a 2014/25/EU irányelvben meghatározott fogalmat érti.

([4]) A kérelem 3. oldala.

(5) A vízügyi, energiaipari, közlekedési és postai szolgáltatási ágazatban működő ajánlatkérők beszerzéseiről szóló, 2016. augusztus 12-i 975. sz. norvég rendelet ([5]) 2–9. szakasza szerint az ajánlatkérők jogosultak az irányelv 35. cikke alapján kérelmet benyújtani.

(6) A kérelmet a Norvég Versenyhatóság által 2018. június 29-én elfogadott indokolt állásfoglalás kísérte, amely megállapította, hogy a kérelmező közvetlen versenynek vesz részt az autóbuszos tömegközlekedési szolgáltatások nyújtásában, és hogy a belépés a norvégiai autóbuszos tömegközlekedési szolgáltatások üzemeltetésére irányuló szerződések odaítélésének piacára nincs korlátozva ([6]).

(7) A Hatóság tájékoztatta Norvégiát arról, hogy 2018. november 30-án kézhez vette a kérelmet ([7]).

(8) A 2014/25/EU irányelv IV. mellékletének 1. pontjával összhangban a Hatóságnak 130 munkanap áll rendelkezésére arra, hogy határozatot hozzon a kérelem tárgyában; ez a határidő 2019. június 18-án jár le ([8]).

(9) A 2019. április 23-i 037/19/COL felhatalmazáson alapuló határozat ([9]) értelmében a Hatóság felkérte az EFTA Közbeszerzési Bizottságot, hogy közölje véleményét a 3/2012 állandó bizottsági határozat 2. cikkében megállapított tanácsadó bizottsági eljárás keretében ([10]).

(10) Az EFTA Közbeszerzési Bizottsága 2019. május 22-én írásbeli eljárásban egyhangúlag pozitív véleményt nyilvánított a Hatóság határozattervezetéről ([11]).

2. **JOGI KERET**

(11) Az irányelvet kell alkalmazni többek között az autóbuszos személyfuvarozás területén a nyilvánosság számára szolgáltatást nyújtó hálózatok létesítésével vagy üzemeltetésével kapcsolatos tevékenységre irányuló szerződések odaítélésére ([12]).

(12) Az irányelv 11. cikkének második bekezdése értelmében akkor lehet hálózat meglétéről beszélni, ha a szolgáltatást valamely állam illetékes hatósága által meghatározott üzemeltetési feltételek, például az útvonalakra, a rendelkezésre bocsátandó közlekedési kapacitásra vagy a szolgáltatás gyakoriságára vonatkozó feltételek alapján végzik.

(13) a Bíróság az *SJ*-ítéletben ([13]) a 2004/17/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv ([14]) 5. cikkének (1) bekezdését értelmezve (amelynek szövege megegyezik a 2014/25/EU irányelv 11. cikkével) a vasúti hálózatokkal összefüggésben kimondta, hogy „meg kell állapítani, hogy a »hálózat üzemeltetésére« irányuló tevékenység a vasúti hálózat szállítási szolgáltatások céljából történő használatához való jog gyakorlására, míg a »hálózat rendelkezésre bocsátására« irányuló tevékenység a hálózat igazgatására utal" ([15]). A Bíróság arra a következtetésre jutott, hogy „a 2004/17 irányelv 5. cikke (1) bekezdésének első albekezdését úgy kell értelmezni, hogy egy vasúti társaság által folytatott olyan tevékenység, amelynek lényege közlekedési szolgáltatások nyújtása a lakosság számára a vasúti hálózat használatához való jog gyakorlásával, az ezen irányelv értelmében vett »pályahálózat-üzemeltetésnek« minősül" ([16]). A norvégiai „autóbuszos tömegközlekedési szolgáltatások üzemeltetése" az autóbusz-közlekedés terén egyenértékű az *SJ*-ítéletben hivatkozott, egy vasúttársaság által a vasúti közlekedés terén folytatott tevékenységgel, így olyan tevékenység, amelyre az irányelvet alkalmazni kell.

([5]) Forskrift om innkjøpsregler i forsyningssektorene (forsyningsforskriften) https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2016-08-12-975.
([6]) Dokumentumszám: 1040380.
([7]) Dokumentumszám: 935075.
([8]) Az időtartamokra, időpontokra és határidőkre vonatkozó szabályok meghatározásáról szóló, 1971. június 3-i 1182/71/EGK, EURATOM tanácsi rendelet (HL L 124., 1971.6.8., 1. o.) értelmében a munkaszüneti napok nem tartoznak bele az időtartamba. Lásd: Munkaszüneti napok a 2018. és 2019. évben: EGT-tag EFTA-államok és EGT-intézmények, HL C 429, 2017.12.14., 25. o. és 81. sz. EGT-kiegészítés, 2017.12.14., 1. o.; HL C 422., 2018.11.22, 7. o. és 77. sz. EGT-kiegészítés, 2018.11.22., 1. o.
([9]) Dokumentumszám: 1056012.
([10]) A Bizottság végrehajtási hatásköreinek gyakorlására vonatkozó tagállami ellenőrzési mechanizmusok szabályainak és általános elveinek megállapításáról szóló, 2011. február 16-i 182/2011/EU európai parlament és tanácsi rendelet (kiigazított változata) 4. cikkével összhangban (HL L 55., 2011.2.28., 13. o.)..
([11]) Lásd a 1070910. sz. dokumentumot az írásbeli eljárás kimeneteléről.
([12]) Az irányelv 11. cikke.
([13]) A fenti 3. lábjegyzetben hivatkozott ítélet.
([14]) Az Európai Parlament és a Tanács 2004/17/EK irányelve (2004. március 31.) a vízügyi, energiaipari, közlekedési és postai ágazatban működő ajánlatkérők beszerzési eljárásainak összehangolásáról (HL L 134., 2004.4.30., 1. o.), amelyet a 68/2006 vegyes bizottsági határozat (HL L 245., 2006.9.7., 22. o. és 44. EGT-kiegészítés, 2006.9.7., 18. o.) foglalt bele az EGT-megállapodásba.
([15]) *SJ*-ítélet, 53. pont.
([16]) *SJ*-ítélet, 54. pont, és az ítélet rendelkező részének (2) pontja.

(14) Az irányelv 34. cikke előírja, hogy az irányelv alkalmazási körébe tartozó tevékenység folytatására irányuló szerződés nem tartozik az irányelv hatálya alá, ha az államban, ahol a szerződést teljesítik, a tevékenység közvetlen módon ki van téve a versenynek olyan piacokon, amelyekre a belépés nem korlátozott. A versenynek való közvetlen kitettséget objektív szempontok alapján, az érintett ágazat egyedi jellemzőinek figyelembevételével kell értékelni.

(15) Az irányelv 35. cikke meghatározza azt az eljárást, amellyel megállapítható, hogy a 34. cikkben foglalt mentesség alkalmazható-e. A cikk kiigazított szövege úgy rendelkezik, hogy egy állam, vagy annak jogszabályaiban biztosított lehetőséggel élve egy ajánlatkérő kérelmet nyújthat be a Hatósághoz annak megállapítására, hogy az irányelv nem alkalmazandó az említett tevékenység folytatására irányuló szerződések odaítélésére vagy tervpályázat szervezésére. A Hatóságnak határozatot kell hoznia arról, hogy a tevékenység közvetlenül ki van-e téve versenynek olyan piacon, amelyre a belépés nem korlátozott (a 34. cikkben foglalt kritériumok alapján).

(16) Ez a határozat nem érinti a versenyszabályok ([17]) és az EGT-jog más területeinek alkalmazását. Így különösen a versenynek való közvetlen kitettségnek a 2014/25/EU irányelv 34. cikke szerinti értékelésénél használt kritériumok és módszerek nem szükségképpen azonosak azokkal, amelyeket az EGT-megállapodás 53. vagy 54. cikke, illetve az EGT-megállapodáshoz igazított 139/2004/EK tanácsi rendelet ([18]) alapján alkalmaznak ([19]).

(17) E határozat célja annak megállapítása, hogy a kérelemmel érintett tevékenység ki van-e téve olyan mértékű versenynek (olyan piacokon, amelyekre a belépés az irányelv 34. cikke értelmében nem korlátozott), amely biztosítja, hogy az irányelvben meghatározott részletes beszerzési szabályok jelentette fegyelem hiányában is átlátható, megkülönböztetéstől mentes módon történik az érintett tevékenységek folytatására irányuló beszerzés, olyan kritériumok alapján, amelyek lehetővé teszik a beszerzők számára az általánosságban gazdaságilag legelőnyösebb megoldás azonosítását.

3. **ÉRTÉKELÉS**

3.1. **Szabad piacra jutás**

(18) A jelen ügyben az érintett tevékenység az autóbuszos tömegközlekedési szolgáltatások üzemeltetése. A tevékenységet a tömegközlekedési hatóságok által odaítélt szerződések keretében végzik. Norvégiában különböző típusú autóbuszos szolgáltatásokat kínálnak (lásd a (41) preambulumbekezdést alább), az érintett tevékenységre pedig nemzeti szinten menetrend szerinti autóbuszos szállítási szolgáltatások üzemeltetéseként hivatkoznak.

(19) Ami az autóbuszos tömegközlekedési szolgáltatások üzemeltetését illeti, nincs olyan EGT-jogszabály, amelynek alapján a szabad piacra jutás vélelmezhető lenne az irányelv 34. cikkének (3) bekezdése értelmében. Ezért a vonatkozó értékelést a szabályozási keretrendszer és a tömegközlekedési hatóságok gyakorlata alapján kell elvégezni, és annak igazolnia kell, hogy a piacra jutás ténylegesen és jogilag is szabad.

(20) Szem előtt kell tartani, hogy e határozat célja annak megállapítása, hogy a kérelemmel érintett tevékenység ki van-e téve olyan mértékű versenynek (olyan piacokon, amelyekre a belépés az irányelv 34. cikke értelmében nem korlátozott), amely biztosítja, hogy az irányelvben meghatározott részletes beszerzési szabályok jelentette fegyelem hiányában is átlátható, megkülönböztetéstől mentes módon történik az érintett tevékenységek folytatására irányuló beszerzés, olyan kritériumok alapján, amelyek lehetővé teszik a beszerzők számára az általánosságban gazdaságilag legelőnyösebb megoldás azonosítását. Az e célból végzett értékelés nem jár annak felülvizsgálatával, hogy az autóbuszos tömegközlekedési szolgáltatások üzemeltetésére irányuló egyedi szerződéseket teljes mértékben az EGT-jognak megfelelően ítélték-e oda, hanem azt vizsgálja inkább, hogy a szabályozási keretrendszer és/vagy a tömegközlekedési hatóságok gyakorlata ténylegesen vagy jogilag korlátozza-e a piacra jutást.

([17]) Az irányelv 34. cikkének (1) bekezdése. Lásd még az irányelv (44) preambulumbekezdését.
([18]) () A Tanács 139/2004/EK rendelete (2004.január 20.) a vállalkozások közötti összefonódások ellenőrzéséről (az EK összefonódás-ellenőrzési rendelete) (HL L 24., 2004.1.29., 1. o.).
([19]) Lásd a Törvényszék ítéletét, *Österreichische Post AG* kontra *Bizottság*, T-463/14, EU:T:2016:243, 28. pont.

(21) Az autóbuszos tömegközlekedési szolgáltatások üzemeltetésének piacára való belépést illető esetleges jogi korlátok tekintetében a Hatóság megjegyzi, hogy a tevékenység engedélyhez kötött, és hogy a szolgáltatásokat szerződés alapján teljesítik. A kérelemben ugyanakkor a kérelmező azt az álláspontot képviselte, hogy az engedélyhez kötöttség nem egyenértékű a piacra jutási korláttal ([20]), és ezekhez az engedélyekhez nem fűződnek különleges vagy kizárólagos jogok ([21]). A kérelmező továbbá azt állította, hogy a versenytárgyalások megfelelnek az 1370/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletnek ([22]) és az irányelvnek, ezért sem jogilag, sem ténylegesen nem korlátozzák a piacra jutást ([23]).

(22) Az állandó ítélkezési gyakorlat szerint az előzetes engedélyezés rendszere nem legitimálhatja a nemzeti hatóságok önkényes döntéseit, amelyek az EGT-jogi rendelkezéseket megfoszthatják hatékony érvényesülésüktől ([24]). Ahhoz, hogy az előzetes engedélyezésen alapuló rendszer annak ellenére igazolt legyen, hogy eltér a szolgáltatásnyújtás alapvető szabadságától, objektív, hátrányos megkülönböztetéstől mentes és előzetesen ismert szempontokon kell alapulnia, hogy kellően behatárolja a nemzeti hatóságok mérlegelési jogkörének gyakorlását, hogy azok ne tudják önkényesen alkalmazni ([25]).

(23) A menetrend szerinti autóbuszos szállítási szolgáltatásokat Norvégiában a gépjárművel vagy hajóval végzett hivatásszerű szállításról szóló, 2002. június 21-i 45. sz. törvény ([26]) (a továbbiakban: a hivatásszerű szállításról szóló törvény) és az e jogszabály alapján elfogadott, a hivatásszerű szállításról szóló rendelet ([27]) szabályozza.

(24) A hivatásszerű szállításról szóló törvény 4. szakasza előírja az autóbuszos tömegközlekedési szolgáltatásokat üzemeltetni kívánó vállalatok számára, hogy szerezzenek be egy általános engedélyt („transportløyve"), amelyet a Norvég Közúti Igazgatóság (Statens vegvesen) ad ki ([28]). Míg a hivatásszerű szállításról szóló törvény szövege mérlegelési lehetőségre utal a Közúti Igazgatóság oldalán, mivel a „lehet" szót használja, a norvég jogban általánosságban is használják ezt a szót, jóllehet a gyakorlatban nincs mérlegelési lehetőség, vagy az csak csekély. A törvény előkészítő munkáiból az következik, hogy az engedélyezési rendszer a biztosított szolgáltatások minőségét ellenőrző eszköz ([29]). A hivatásszerű szállításról szóló rendelet 4. szakasza pontosítja, hogy ha konkrét okok nem szólnak ellene, az engedélyt meg lehet adni a követelményeket teljesítő kérelmezőnek. Ezenfelül a Norvég Versenyhatóság azt állította, hogy bárki, aki megfelel ezen objektív feltételeknek, megkapja ezt az engedélyt ([30]). A Hatóság birtokában nincs a fenti megállapításoknak ellentmondó információ.

(25) Ezenfelül, a menetrend szerinti autóbuszos szállítási szolgáltatások üzemeltetéséhez általában szükség van a megfelelő megyei önkormányzatok által kiadott, a hivatásszerű szállításról szóló törvény 6. szakaszának (1) bekezdése szerinti engedélyre ([31]). A közlekedésirányítási vállalatok mentesülnek az engedéllyel kapcsolatos követelmény alól, és ha a tömegközlekedési hatóság közlekedésirányítási vállalat, amely továbbra is a nyilvánosság előtt felel, az üzemeltető pedig az ő alvállalkozója, nem írnak elő engedélyt, mivel a közlekedésirányítási vállalat mentessége az üzemeltetőre is vonatkozik ([32]).

(26) A hivatásszerű szállításról szóló törvény 8. szakasza előírja, hogy a kompenzáció fejében vagy kizárólagos jog keretében nyújtott szállítási szolgáltatások engedélyeit versenytárgyaláson ítélik oda, ha erre a hivatásszerű szállításról szóló törvény, a közbeszerzési törvény vagy az ezen aktusok bármelyike alapján elfogadott megfelelő rendeletek felhatalmazást adnak. Ha a 6. szakasz értelmében engedélyre van szükség, azt a nyertes ajánlattevőnek ítélik oda ([33]).

([20]) Lásd például a kérelem 40. oldalát.
([21]) A kérelem 11. oldala.
([22]) Az Európai Parlament és a Tanács 1370/2007/EK rendelete (2007. október 23.) a vasúti és közúti személyszállítási közszolgáltatásról, valamint az 1191/69/EGK és az 1107/70/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 315., 2007.12.3., 1. o.), a rendeletet a 85/2008 vegyes bizottsági határozat (HL L 280., 2008.10.23., 20. o. és 64. sz. EGT-kiegészítés, 2008.10.23., 13. o.) foglalta bele az EGT-megállapodásba.
([23]) A kérelem 30. oldala.
([24]) A Bíróság ítélete, *Smits és Peerbooms*, C-157/99, EU:C:2001:404, 90. pont; a Bíróság ítélete, *Müller-Fauré és van Riet*, C-385/99, EU:C:2003:270, 84. pont; a Bíróság ítélete, *Watts*, C-372/04, EU:C:2006:325, 115. pont; a főtanácsnok indítványa, *Watts*, C-372/04, EU:C:2005:784, 70. pont.
([25]) A Bíróság ítélete, *Analir és társai*, C-205/99, EU:C:2001:107, 38. pont; *Watts*, C-372/04, EU:C:2006:325, 116. pont.
([26]) Yrkestransportloven.
([27]) 2003. március 26.-i 401. sz. rendelet a hivatásszerű szállításról („yrkestransportforskriften").
([28]) A hivatásszerű szállításról szóló törvény 4. szakasza, valamint a hivatásszerű szállításról szóló rendelet 3. szakasza.
([29]) Ot.prp. nr. 74 (2001–2002) 2. fejezet.
([30]) A Norvég Versenyhatóság által a 2014/25/EU irányelv 34. cikke (1) bekezdése alkalmazhatóságának feltételeiről elfogadott álláspont 4. oldala.
([31]) A hivatásszerű szállításról szóló törvény 6. szakasza, valamint a hivatásszerű szállításról szóló rendelet 3. szakasza.
([32]) A hivatásszerű szállításról szóló törvény 6. szakaszának (2) bekezdése.
([33]) A Norvég Versenyhatóság által a 2014/25/EU irányelv 34. cikke (1) bekezdése alkalmazhatóságának feltételeiről elfogadott álláspont 4. oldala.

(27) A gyakorlatban az irányelv hatálya alá tartozó autóbuszos tömegközlekedési szolgáltatásokat a tömegközlekedési hatóságok által odaítélt szerződések keretében teljesítik. Ezek a szerződések az EGT közbeszerzési szabályai, konkrétabban a következő jogszabályok hatálya alatt állnak ([34]):

a) az 1370/2007 rendelet;

b) a 2014/25/EU irányelv; és/vagy

c) a 2014/24/EU irányelv ([35]).

(28) A 2014/24/EU és a 2014/25/EU irányelv 2017. január 1-jén lépett hatályba. Ezeket megelőzően a 2004/17/EK irányelvet és a 2004/18/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvet ([36]) kellett alkalmazni.

(29) Mindhárom hatályos jogi aktus általában megköveteli a nyílt, átlátható, megkülönböztetésmentes versenytárgyalást, ahol csak korlátozottak a kivételek. Így a menetrend szerinti autóbuszos tömegközlekedési szolgáltatásokra vonatkozó szerződéseket és engedélyeket versenytárgyalási eljáráson kell odaítélni, kivéve, ha a vonatkozó EGT-jogszabály szerint mentességet kell alkalmazni, vagy ha a szerződés nem éri el a vonatkozó jogszabály alkalmazására irányadó küszöbértéket. Ugyanez volt érvényes a korábbi irányelvek szerint is.

(30) A kérelemből az tűnik ki, hogy a tömegközlekedési hatóságok egyre növekvő mértékben vesznek igénybe versenytárgyalást a szerződéses autóbuszos szolgáltatások odaítéléséhez. Míg 2010-ben a szerződéses menetrend szerinti autóbuszos szolgáltatások mindössze 43 százalékát ítélték oda versenytárgyaláson, 2018-ban ez az arány meghaladta a 98 százalékot, és 2019. december 3-ra kis híján eléri a 100 százalékot is ([37]). A kérelmező továbbá azt állította, hogy a versenytárgyalási eljárásoktól ritkán alkalmaznak eltérést, és hogy egyetlen tömegközlekedési hatóság sem biztosítja saját maga az autóbuszos tömegközlekedési szolgáltatást az 1370/2007/EK rendelet 5. cikkének (2) bekezdésében meghatározott kivétel szerint, és csak kismértékben folyamodnak az 1370/2007/EK rendelet 5. cikkének (4) bekezdésében megadott küszöbértékektől való elmaradás esetén alkalmazható közvetlen odaítéléshez.

(31) A Hatóság összevetette a kérelmező által a 2018-as helyzet vonatkozásában közölt információt a norvég kormány által a részére a közszolgáltatási szerződéseknek az 1370/2007/EK rendelet alapján történő általános vizsgálatával ([38]) összefüggésben 2018. november 9-én átadott információval ([39]). Az értékelés nagyjából megerősítette a kérelmező által biztosított információt. A norvég kormány összesen 27 közvetlenül odaítélt szerződésről adott részletes tájékoztatást, amelyekből 13-at 2019 során felváltanak olyan szerződésekkel, amelyek már versenytárgyalási eljárás tárgyát képezték. A közvetlenül odaítélt szerződések éves összértékét körülbelül 275 millió NOK-ban határozták meg, amely csak töredéke a közúti tömegközlekedés terén Norvégiában odaítélt közszolgáltatási szerződések összértékének (amelyet 2017-ben 11,6 milliárd NOK-ra becsültek). Emellett 2019. augusztus 10. után várhatóan csak olyan közvetlenül odaítélt szerződések maradnak hatályban, amelyek megfelelnek az 1370/2007/EK rendelet 5. cikkének (4) bekezdésében foglalt feltételeknek (ez a bekezdés egy bizonyos, értékben vagy távolságban kifejezett küszöbérték alatti szerződések közvetlen odaítélésére biztosít lehetőséget).

(32) A norvégiai autóbuszos tömegközlekedési szolgáltatások üzemeltetésére irányuló szerződések odaítélésére és az engedélyek kiadására vonatkozó jogi rendelkezések elemzése arra mutatott rá, hogy ezeket a szerződéseket és engedélyeket jelenleg megkülönböztetésmentesen ítélik oda. Az engedélyek megadására és a szerződések odaítélésére irányadó eljárás, valamint a vonatkozó kritériumok ugyanazok minden piaci szereplő tekintetében, ezért e határozat alkalmazásában ez nem minősíthető a piacra jutás korlátozásának.

(33) Az e tevékenységhez való szabad hozzáférést a Norvég Versenyhatóság is megerősítette ([40]).

([34]) Az, hogy melyik jogi aktust kell alkalmazni többek között az odaítélt szerződés jellegétől és attól függ, hogy teljesülnek-e a 2014/25/EU irányelv 11. cikkének a hálózatok létesítésével vagy üzemeltetésével kapcsolatos feltételei. A kérelmező azt állította, hogy a tömegközlekedési hatóságok általában a 2014/25/EU irányelvet követik, amikor autóbuszos tömegközlekedési szolgáltatás üzemeltetésére irányuló szerződéseket ítélnek oda, ugyanakkor egyes tömegközlekedési hatóságok a 2014/24/EU irányelv alapján ítéltek oda szerződéseket, egyes szerződésekre pedig adott esetben az 1370/2007/EK rendelet versenyeztetési követelményeit kell alkalmazni.

([35]) Az Európai Parlament és a Tanács 2014/24/EU irányelve (2014. február 26.,) a közbeszerzésről és a 2004/18/EK irányelv hatályon kívül helyezéséről (HL L 94., 2014.3.28., 65. o.), amelyet a 97/2016 vegyes bizottsági határozat (HL L 300., 2017.11.16., 49. o. és 73. EGT-kiegészítés, 2017.11.16., 53. o.) foglalt bele az EGT-megállapodásba.

([36]) Az Európai Parlament és a Tanács 2004/18/EK irányelve (2004. március 31.) az építési beruházásra, az árubeszerzésre és a szolgáltatásnyújtásra irányuló közbeszerzési szerződések odaítélési eljárásainak összehangolásáról (HL L 134., 2004.4.30., 114. o.), amelyet a 68/2006 vegyes bizottsági határozat (HL L 245., 2006.9.7., 22. o. és 44. EGT-kiegészítés, 2006.9.7., 18. o.) foglalt bele az EGT-megállapodásba.

([37]) A kérelem 6. oldala.

([38]) 74680. sz. ügy, közszolgáltatási kötelezettséggel kapcsolatos szerződések vizsgálata az 1370/2007/EK rendelet alapján.

([39]) 1037921. sz. dokumentum, a norvég kormány 2018. november 9-i levele.

([40]) A Norvég Versenyhatóság által a 2014/25/EU irányelv 34. cikke (1) bekezdése alkalmazhatóságának feltételeiről elfogadott álláspont 4. oldala.

(34) A Hatóság megállapítja, hogy a norvégiai autóbuszos tömegközlekedési szolgáltatások üzemeltetésében álló tevékenységet túlnyomórészt közbeszerzési eljárás alapján szervezik meg, amely eljárásokban emellett elegendő számú ajánlattevő van jelen, átlagosan 3,8 ([41]). Az ezen eljárásokban való részvétel tekintetében biztosított a megkülönböztetésmentesség.

(35) A fentiekre tekintettel, a 2014/25/EU irányelv 34. cikkében megállapított feltételek értékelése céljából, és a versenyjog alkalmazásának és a Hatóság azon jogosultságának sérelme nélkül, hogy kivizsgálja Norvégia 1370/2007/EK rendeletnek, 2014/24/EU irányelvnek, 2014/25/EU irányelvnek, illetve az EGT közbeszerzési joga bármely rendelkezésének való megfelelését általános felügyeleti feladataival összefüggésben, továbbá nem érintve az EGT-jog bármely más területének alkalmazását, az autóbuszos tömegközlekedési szolgáltatások üzemeltetésével kapcsolatos tevékenység piacára való belépés szabadnak tekinthető mind ténylegesen, mind jogilag.

3.2. **A versenynek való közvetlen kitettség**

(36) Annak értékeléséhez, hogy teljesül-e a mentesség második feltétele, azaz, hogy a kérelemben foglalt tevékenység, amely egyúttal jogilag és ténylegesen teljesíti a szabad piacra jutás feltételét, közvetlenül ki van-e téve versenynek, meg kell határozni az érintett termékpiacot és földrajzi piacot, és ennek alapján piacelemzést kell végezni.

(37) A versenynek való közvetlen kitettséget több mutató alapján kell értékelni, amelyek közül önmagában egyik sem döntő. A határozat által érintett piacokra vonatkozó egyik mérlegelendő paraméter az adott piac meghatározó szereplőinek piaci részesedése. Tekintettel az érintett piacok mint ajánlati piacok jellemzőire, további kritériumokat is figyelembe kell venni, például az ajánlattételi mintákat vagy a piaci szereplők képességét és hajlandóságát arra, hogy ajánlatokat tegyenek a jelenlegi vagy jövőbeli közbeszerzési eljárásokban.

(38) E határozat célja annak megállapítása, hogy a kérelemmel érintett tevékenység ki van-e téve olyan mértékű versenynek (olyan piacokon, amelyekre a belépés az irányelv 34. cikke értelmében nem korlátozott), amely biztosítja, hogy az irányelvben meghatározott részletes beszerzési szabályok jelentette fegyelem hiányában is átlátható, megkülönböztetéstől mentes módon történik az érintett tevékenységek folytatására irányuló beszerzés, olyan kritériumok alapján, amelyek lehetővé teszik a beszerzők számára az általánosságban gazdaságilag legelőnyösebb megoldás azonosítását.

(39) Ezzel összefüggésben fontos szem előtt tartani, hogy az érintett piacon nem minden piaci szereplő áll a közbeszerzési szabályok hatálya alatt ([42]). Ezért amikor a közbeszerzési szabályok hatálya alá nem tartozó vállalatok tevékenykednek ezeken a piacokon, versenykényszert gyakorolhatnak az e szabályok hatálya alá tartozó piaci szereplőkre.

(40) A Hatóságnak meg kell határoznia, hogy az érintett tevékenységek közvetlenül ki vannak-e téve versenynek. Ebből a célból megvizsgálta a kérelmező által átadott bizonyítékot, valamint a Norvég Versenyhatóság által közölt információt. A Hatóság elsődlegesen a kérelmező és a Norvég Versenyhatóság által biztosított piaci adatokat vette alapul a piaci részesedések és koncentrációszintek értékeléséhez. A kérelmező által biztosított információn felül a Norvég Versenyhatóság más norvég autóbusz-üzemeltető vállalatoktól és kilenc tömegközlekedési hatóságtól származó információra is támaszkodott ([43]).

([41]) Lásd a kérelem 14. oldalát.

([42]) A kérelmező mellett az Unibuss AS is a közbeszerzési szabályok hatálya alatt áll. Más üzemeltetők, mint például a Torghatten ASA, a Tide AS, a Boreal Bus AS vagy a Nobina Norge AS olyan magánszereplők, amelyek a jelek szerint nem felelnek meg azoknak a feltételeknek, amelyek alapján az EGT közbeszerzési szabályainak hatálya alá tartoznának.

([43]) A Norvég Versenyhatóság által a 2014/25/EU irányelv 34. cikke (1) bekezdése alkalmazhatóságának feltételeiről elfogadott álláspont 3. oldala.

3.2.1. *A termékpiac meghatározása*

(41) A kérelemben a kérelmező az érintett termékpiacot az autóbuszos tömegközlekedési szolgáltatások üzemeltetésére irányuló szerződések odaítélésének piacaként határozta meg ([44]). A kérelmező azt az álláspontját is kifejtette, hogy a kereskedelmi távolsági autóbuszos szolgáltatások (köztük az autóbuszos gyorsjáratok, a kis távolságra irányuló kereskedelmi szolgáltatások (köztük a repülőtéri gyorsjáratok), valamint az idegenforgalmi autóbuszos szolgáltatások különböznek a szerződéses autóbuszos tömegközlekedési szolgáltatásoktól ([45]). A kereskedelmi autóbuszos szolgáltatásokat kizárólag a piac szükségletei szabályozzák, és azok nem részesülnek állami finanszírozásban. Valamennyi kereskedelmi autóbuszos szolgáltatás versenyben áll egymással az ár, a kapacitás, a gyakoriság vagy a szolgáltatás más jellemzői tekintetében. Ezzel szemben az autóbuszos tömegközlekedés üzemeltetői közötti verseny a versenyeztetésen alapuló közbeszerzési eljárások szintjén zajlik, nevezetesen az autóbuszos tömegközlekedési szolgáltatások üzemeltetésére irányuló szerződések odaítélésének piacán, nem pedig ezt követően a piacon az ár, a kapacitás, a gyakoriság vagy a szolgáltatás más jellemzői terén. A kérelmező leírta, hogy ennek megfelelően egy adott tömegközlekedési hatósággal szerződésben álló autóbusz-üzemeltetőknek általában nagyon kevés befolyásuk van az utasokért zajló verseny alapvető paramétereire, például a gyakoriságra, ideértve a menetrendeket, a díjakat, az utasok kényelmét, mivel e jellemzőket szokásosan az ajánlatkérő tömegközlekedési hatóság határozza meg ([46]).

(42) A kérelmező álláspontja szerint az egyes tömegközlekedési hatóságok különböző követelményei nem elég egyediek ahhoz, hogy különálló termékpiacokra lehessen következtetni az autóbuszos tömegközlekedési szolgáltatások üzemeltetésének odaítélését illetően ([47]). Ahhoz, hogy szerződést kapjanak települési vagy regionális szintű üzemeltetésre, az autóbusz-üzemeltetőknek elvben ugyanazon szabályozási keretrendszert kell követniük, és ajánlatukat az adott tömegközlekedési hatóság követelményeihez igazíthatják. A kérelmező szerint a fontosabb autóbusz-üzemeltetők tényleges ajánlattételi mintái azt mutatják, hogy ezen üzemeltetők képesek és hajlandóak ajánlatukat a különböző tömegközlekedési hatóságok által megállapított egyedi követelményekhez igazítani, mivel általában versenyben állnak Norvégiában minden, közbeszerzés alá vont szerződés tekintetében, a szerződések közötti különbségektől függetlenül ([48]).

(43) A Norvég Versenyhatóság úgy tekintette, hogy a kérelmező által felvetett érintett termékpiac összhangban van a Norvégiában állandósult ágazati gyakorlattal, és értékelésében a kérelmező által javasolt e meghatározást vette alapul ([49]).

(44) A Bizottság a tömegközlekedésre (ideértve az autóbuszos szolgáltatásokat) vonatkozó korábbi határozataiban azt állapította meg, hogy azonosíthatók az autóbuszos tömegközlekedési szolgáltatások üzemeltetésére irányuló szerződések odaítélésének egyedi piacai ([50]). A Bizottság azt is megállapította, hogy a koncessziós (szerződéses) autóbuszos tömegközlekedési szolgáltatásokon belül nem tehető különbség a szerződéses városi, városok közötti és távolsági szolgáltatások között, mivel azokra rendszerint ugyanaz a szabályozási keretrendszer vonatkozik és a tömegközlekedési hatóságok követelményei csak néhány, a műszaki előírásokkal összefüggő ponton térnek el ([51]).

(45) A Bizottság gyakorlata azt az álláspontot is megerősíti, hogy a kereskedelmi autóbuszos szolgáltatások és a (szerződéses) autóbuszos tömegközlekedési szolgáltatások más-más termékpiacok részét képezik, a verseny eltérő jellege miatt. Az autóbuszos tömegközlekedés üzemeltetői közötti verseny a szerződésekre vonatkozó ajánlattétel szintjén, azaz az autóbuszos tömegközlekedési szolgáltatások üzemeltetésére irányuló szerződések odaítélésének piacain zajlik, és nem azt követően a piacon az ár, a kapacitás, a gyakoriság és a szolgáltatás más jellemzői terén ([52]). A kereskedelmi szolgáltatásokhoz képest a (szerződéses) autóbuszos tömegközlekedés üzemeltetői általában csak csekély befolyást gyakorolnak a verseny alapvető dimenzióira, például a gyakoriságra, a díjakra vagy az utasok kényelmére, mivel ezeket a jellemzőket a szolgáltatásnyújtásra irányuló szerződést odaítélő tömegközlekedési hatóságok állapítják meg. Az autóbusz-üzemeltetők kötelesek a szolgáltatást a tömegközlekedési hatósággal kötött szerződés alapján teljesíteni, és nem igazíthatják szolgáltatásaikat az utasok igényeihez, amint tennék azt a kereskedelmi szolgáltatók ([53]).

([44]) A kérelem 25. oldala.
([45]) A kérelem 26. oldala.
([46]) Ugyanott.
([47]) Ugyanott.
([48]) Ugyanott.
([49]) A Norvég Versenyhatóság által a 2014/25/EU irányelv 34. cikke (1) bekezdése alkalmazhatóságának feltételeiről elfogadott álláspont 3. oldala.
([50]) Lásd ebben a tekintetben: COMP/M.1768 – Schoyens/Goldman Sachs/Swebus ügy, 10. és 14. pont; COMP/M.5557 – SNCF-P/CDPQ/Keolis/EFFIA ügy, 16–23. pont; COMP/M.5855 – DB/Arriva ügy, 21. pont; COMP/M.6794 – Caisse des Depots et Consignations/Veolia Transdev ügy, 19–21. pont; COMP/M.6818 – DB/Veolia ügy, 19. és 56. pont.
([51]) COMP/M.6818 – DB/Veolia ügy, 19–21. pont; COMP/M.5855 – DB/Arriva ügy, 23–24. pont.
([52]) COMP/M.5557 – SNCF-P/CDPQ/Keolis/EFFIA ügy, 17. pont; COMP/M.6818 – DB/Veolia ügy, 22. és 58. pont; COMP/M.5855 – DB/Arriva ügy, 22. pont.
([53]) COMP/M.6818 – DB/Veolia ügy, 23. pont; COMP/M.5855 – DB/Arriva ügy, 22. pont.

(46) Tekintettel a norvégiai autóbuszos piac (41) és (42) preambulumbekezdésben említett sajátosságaira, a 2014/25/EU irányelv 34. cikkében foglalt feltételek értékelése céljából, és a versenyjog alkalmazásának sérelme nélkül, a Hatóság az érintett termékpiacot az autóbuszos tömegközlekedési szolgáltatások üzemeltetésére irányuló szerződések odaítélésének piacaként határozza meg. A Hatóság ebben a konkrét ügyben és a fenti célból nem azonosított olyan körülményeket, amelyek azt indokolnák, hogy a tömegközlekedési hatóságok egyes közbeszerzési eljárásait különálló érintett piacokként határozzák meg.

3.2.2. *A földrajzi piac meghatározása*

(47) Ami a földrajzi piacot illeti, a kérelmező úgy vélte, hogy az autóbuszos tömegközlekedési szolgáltatások üzemeltetésére irányuló szerződések odaítélésének érintett piaca legalább nemzeti piac, amely kiterjed Norvégia valamennyi szerződéses autóbuszos szolgáltatására ([54]). A kérelmező azzal érvelt, hogy a hivatásszerű szállításról szóló törvény közös szabályozási keretet biztosít az autóbuszos szolgáltatások versenyeztetésére egész Norvégiában ([55]). A kérelmező azt is megjegyezte, hogy a jelenleg hatályos, autóbuszos tömegközlekedési szolgáltatásra irányuló szerződések gyakorlatilag összességét (98 százalékát) versenytárgyalás keretében ítélték oda, és a legtöbb azonos alapvető jellemzőkkel rendelkező, bruttóköltség-alapú szerződés ([56]). Ennek megfelelően, az egyes tömegközlekedési hatóságok közbeszerzési eljárásaiban és szerződéseiben rejlő különbségek elenyészők, és azokkal az autóbusz-üzemeltető vállalatok könnyen megbirkóznak.

(48) A kérelmező hangsúlyozta, hogy az autóbuszos szolgáltatások versenyeztetésére egész Norvégiában irányadó közös szabályozási keretrendszer megléte a piacon jelenleg aktív autóbusz-üzemeltető vállalatok mostani ajánlattételi mintáiból is kitűnik ([57]). A Torghatten, a Boreal és a Nobina autóbusz-üzemeltetők nemzeti szinten működnek, és más autóbusz-üzemeltető vállalatokat semmi nem gátol meg abban, hogy valamennyi szerződésért versengjenek. A kérelmező azt állította, hogy kevés kivétellel igen élénk verseny volt tapasztalható valamennyi, 2015. január 1-jétől odaítélt szerződéses autóbuszos szolgáltatásért, a meglévő regionális jelenléttől függetlenül ([58]).

(49) A kérelmező ugyanakkor megállapította, hogy a kérelem alkalmazásában a földrajzi piac pontos meghatározása végső soron nyitva maradhat ([59]). Meglátása szerint bármilyen potenciális földrajzipiac-meghatározásról legyen is szó, amely piacon a kérelmező hatályos szerződésekkel vagy szerződési ajánlatokkal rendelkezik, a piacra jutás nem korlátozott és teljes mértékben ki van téve versenynek.

(50) A Norvég Versenyhatóság arra a következtetésre jutott, hogy az érintett földrajzi piac pontos meghatározása nyitva hagyható, mivel az elemzés ugyanazzal az eredménnyel járna, függetlenül attól, hogy az elemzés a piac szűk vagy tág meghatározására épül-e ([60]).

(51) A kérelmező álláspontja összhangban van a Bizottság gyakorlatával. A korábbi határozatokban a Bizottság, míg leginkább nyitva hagyta a földrajzi piac pontos meghatározását, úgy vélte, hogy az autóbuszos tömegközlekedési szolgáltatások üzemeltetésére irányuló szerződések odaítélésének érintett földrajzi piaca az a térség, ahol az autóbuszos szolgáltatások versenyeztetésére irányadó közös szabályozási keret van hatályban ([61]).

(52) Következésképpen, az irányelv 34. cikkében megállapított feltételek értékelésének céljából és a versenyjog, illetve az EGT-jog bármely más területe alkalmazásának sérelme nélkül a Hatóság úgy ítéli meg, hogy az érintett termékpiac érintett földrajzi kiterjedése legalább nemzeti. Ennek oka, hogy közös szabályozási keret van hatályban, és csak csekélyek a különbségek a tömegközlekedési hatóságok közbeszerzési eljárásai között, továbbá az autóbusz-üzemeltetők képesek és hajlandóak részt venni az odaítélési eljárásokban egész Norvégiában.

([54]) A kérelem 28. oldala.
([55]) Ugyanott.
([56]) Ugyanott.
([57]) Ugyanott.
([58]) Ugyanott.
([59]) A kérelem 29. oldala.
([60]) A Norvég Versenyhatóság által a 2014/25/EU irányelv 34. cikke (1) bekezdése alkalmazhatóságának feltételeiről elfogadott álláspont 3. oldala.
([61]) COMP/M.6818 – DB/Veolia ügy, 29. pont; COMP/M.5855 – DB/Arriva ügy, 27. pont. Lásd még: COMP/M.5557 – SNCF-P/CDPQ/Keolis/EFFIA és COMP/M.6794 – Caisse des Depots et Consignations/Veolia Transdev ügy, 31. pont.

3.2.3. *Piacelemzés*

(53) Úgy tekinthető, hogy az autóbuszos tömegközlekedési szolgáltatások üzemeltetésére irányuló szerződések odaítélésének piaca tekintetében a verseny mértékének egyik mutatója a legnagyobb piaci szereplő részesedése, illetve a legfontosabb piaci szereplők teljes piaci részesedése. A kérelmező által a kérelemben benyújtott adatok szerint a kérelmező rendelkezik a legnagyobb piaci részesedéssel az érintett piacon, amely [25–30] % a forgalom és 28 % a volumen alapján ([62]). Ugyanakkor több erőteljes versenytárs is két számjegyű részesedéssel rendelkezik a forgalom alapján, például a Torghatten [15–20 %], a Tide [15–20 %] vagy az Unibuss [12–17 %], őket olyan kisebb, de még mindig nem jelentéktelen szereplők követik, mint a Boreal [5–10 %] és a Nobina [5–10 %] ([63]). A piac fennmaradó része 29 kisebb autóbuszos szolgáltató között oszlik meg. A kérelmező által közölt számadatok összhangban vannak a Norvég Versenyhatóság számításaival ([64]).

(54) A fenti (45) preambulumbekezdésben kifejtettek szerint a verseny jellege más az autóbuszos tömegközlekedési szolgáltatások esetében, mivel a vállalatok a piacért és nem a piacon versenyeznek az ár, a menterend vagy a szolgáltatás minősége alapján. Az autóbuszos tömegközlekedési szolgáltatások üzemeltetésére irányuló szerződések odaítélésének norvég piacán a szerződések odaítéléséért zajló versenyre a tömegközlekedési hatóságok által kiírt közbeszerzési eljárás formájában kerül sor. A kérelmező szerint a hatályos szerződések 98 %-át versenytárgyaláson ítélték oda, és ez a számadat 100 %-hoz lesz közel 2019. december 3-ig ([65]). Tekintettel ezekre a körülményekre, a verseny értékelése és a piacelemzés során meg kell vizsgálni az ajánlattételi mintákat és a piaci szereplők képességét és hajlandóságát arra, hogy az aktuális vagy jövőbeni közbeszerzési eljárásokban versenyezzenek.

(55) A kérelmező legjelentősebb versenytársai olyan nagyvállalatok, amelyek gyakran multinacionális tevékenységet folytató fuvarvállalatok részei. A Torghatten Norvégia egyik legnagyobb fuvarvállalata, amely komppal, hajós gyorsjárattal, autóbusszal és légi úton biztosít tömegközlekedési szolgáltatásokat. A vállalat kereskedelmi autóbuszos szolgáltatásokat is üzemeltet, és konszolidált összbevétele meghaladja a 9 milliárd NOK-t. A Tide a DSD fuvarozási csoport tagja, amely mind tömegközlekedési, mind kereskedelmi autóbuszos szolgáltatásokat nyújt Norvégiában, és jelen van Dániában is. A DSD csoport konszolidált bevétele közel 6 milliárd NOK. Az Unibuss Oslo város tulajdonában áll. Az Unibuss csoport mind tömegközlekedési, mind kereskedelmi szolgáltatásokat kínál több norvég városban. A Boreal Buss a Boreal csoport tagja, és kiterjedt fuvarozási tevékenységet folytat mind tömegközlekedési, mind kereskedelmi formában. A Boreal jelenlegi végső tulajdonosa egy hongkongi magántőkealap, amely az infrastruktúra területén céloz meg befektetési lehetőségeket világszerte. A Boreal konszolidált bevétele majdnem 3 milliárd NOK. Végezetül a Nobina a svéd Nobina csoport tagja, amely tömegközlekedési szolgáltatásokat kínál egész Skandináviában. Ezek a vállalatok egész Norvégiában részt vesznek közbeszerzési eljárásokban, és rendelkeznek az ahhoz szükséges kapacitással és tapasztalattal, hogy bármely norvég közbeszerzési eljárásban ajánlatot tegyenek.

(56) A kérelmező észrevételezte, hogy 2015. január 1-jétől az 58 versenyeztetésen alapuló norvég közbeszerzési eljárásban átlagosan 3,8 fél nyújtott be ajánlatot ([66]). Ezt a számadatot a Norvég Versenyhatóság becslése is megerősítette ([67]). Noha a szolgáltatók száma nagymértékben eltér a különböző szerződésekben (1 és 8 között volt a Norvég Versenyhatóság által vizsgált 46 esetben), a Norvég Versenyhatóság azt is megállapította, hogy a tömegközlekedési hatóságok általában elégedettek a szolgáltatók számával ([68]). A kérelmező ezenfelül részletes tájékoztatást adott a norvég tömegközlekedési hatóságok által a különböző régiókban lefolytatott közbeszerzési eljárásokról, amely megerősítette, hogy Norvégiában az autóbuszos tömegközlekedési szolgáltatásokra irányuló szerződések odaítélése általában véve versenyalapon történik ([69]). A részletes adatok és a kérelmező belső adatai azt mutatták, hogy a versenyeztetésen alapuló közbeszerzési eljárásokban odaítélt összes szerződés megközelítőleg 40 %-ában megváltozott a szolgáltató ([70]). Ez megerősíti a különböző piaci szereplők hatékony versenyre való képességét.

([62]) A kérelem 30. oldala.
([63]) Ugyanott.
([64]) A Norvég Versenyhatóság által a 2014/25/EU irányelv 34. cikke (1) bekezdése alkalmazhatóságának feltételeiről elfogadott álláspont 5. oldala.
([65]) A kérelem 6. oldala. Lásd még a Hatóság fenti (31) preambulumbekezdésében említett eljárását.
([66]) A kérelem 14. oldala.
([67]) A Norvég Versenyhatóság által a 2014/25/EU irányelv 34. cikke (1) bekezdése alkalmazhatóságának feltételeiről elfogadott álláspont 5. oldala.
([68]) Ugyanott.
([69]) Lásd a kérelem 14–24. oldalát.
([70]) A kérelem 24. oldala.

(57) A kérelmező azzal is érvelt, hogy az autóbuszos tömegközlekedési szolgáltatások üzemeltetésére irányuló szerződések odaítélésének norvégiai piacán alacsonyak a belépési és a terjeszkedési korlátok, és a Norvég Versenyhatóság értékelése megerősítette ezt a megállapítást ([71]). Ez a megállapítás azon alapult, hogy a tömegközlekedési hatóságokkal kötött szerződések stabil és kiszámítható jövedelmet jelentenek, és hogy a szükséges információkhoz és infrastruktúrához könnyű hozzáférni, mivel a tömegközlekedési hatóságok biztosítják a szükséges infrastruktúrát, az autóbuszokat kivéve ([72]). Továbbá a korábbi szerződő fél alkalmazottai jogosultak arra, hogy átmenjenek az új szerződő félhez. Emellett, mivel a tömegközlekedési hatóságok által meghatározott kiírási feltételek általában új autóbuszparkot követelnek meg, a potenciális új üzemeltetőket nem éri jelentős költséghátrány az autóbuszok beszerzése tekintetében ([73]).

(58) E határozat alkalmazásában, valamint a versenyjog sérelme nélkül az (53)–(57) preambulumbekezdésben felsorolt tényezőket arra utaló jelnek kell tekinteni, hogy az autóbuszos tömegközlekedés üzemeltetése ki van téve versenynek Norvégiában. Ez összhangban van a Norvég Versenyhatóság véleményével. Valószínű, hogy az e piacon tevékeny vállalatok kellő versenykényszernek vannak kitéve. Semmi sem mutat arra, hogy az ágazat ne működne piacorientált módon. A Hatóság tehát azt állapítja meg, hogy az autóbuszos tömegközlekedési szolgáltatások üzemeltetésére irányuló szerződések odaítélésének piaca közvetlenül ki van téve versenynek az irányelv értelmében.

(59) A Hatóság megjegyzi, hogy az autóbuszos tömegközlekedési szolgáltatások üzemeltetésére irányuló szerződések odaítélésének piacán jelenleg érvényesülő versenykényszert a hatályos szabályozási keretrendszer, valamint a tömegközlekedési hatóságok idézik elő azzal, hogy a saját maguk által szervezett szolgáltatás, illetve az EGT vonatozó közbeszerzési szabályai által előírt közvetlen odaítéléssel kapcsolatos kivétel alkalmazása helyett versenytárgyalásokat szerveznek, ide nem értve a csekély értékű vagy kis távolságot érintő szerződések közvetlen odaítélésének korlátozott igénybevételét. Ez azt jelenti, hogy e politika vagy gyakorlat változásai módosíthatják a piac dinamikáját és az e határozattal érintett autóbuszos tömegközlekedési szolgáltatásokat üzemeltető ajánlatkérők általános versenykényszerét.

4. **KÖVETKEZTETÉSEK**

(60) E határozat alkalmazásában, valamint a versenyjog alkalmazásának sérelme nélkül a piacelemzésnek az (53)–(57) preambulumbekezdésben ismertetett megállapításait arra utaló jelnek kell tekinteni, hogy az autóbuszos tömegközlekedés norvégiai üzemeltetése az irányelv 34. cikke értelmében ki van téve versenynek. Következésképpen, mivel a 2014/25/EU irányelv 34. cikkében foglalt feltételek teljesülnek, meg kell állapítani, hogy a 2014/25/EU irányelv nem alkalmazandó az említett tevékenység Norvégiában történő folytatását lehetővé tevő szerződésekre.

(61) E határozat alapját a 2015. január és 2019. június közötti időszakban hatályos jog és fennálló ténybeli helyzet képezi, ahogyan az a kérelmező és a Norvég Versenyhatóság által benyújtott információkból kitűnik. A Hatóság fenntartja a jogot, hogy e határozatot felülvizsgálja, amennyiben a 2014/25/EU irányelv 34. cikkének alkalmazhatóságára vonatkozó feltételek már nem teljesülnek, illetve a jogi vagy ténybeli helyzetben jelentős változások állnak be,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. A közüzemi ágazatban a közbeszerzési szerződések odaítélési eljárásait megállapító, az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodás XVI. mellékletének 4. pontjában említett jogszabály (2014/25/EU irányelv) nem alkalmazandó azokra a szerződésekre vagy tervpályázatokra, amelyeket a tevékenységük keretében Norvégiában tömegközlekedési szolgáltatásokat üzemeltető ajánlatkérők ítélnek oda, illetve szerveznek, amennyiben ezek a szerződések vagy tervpályázatok arra szolgálnak, hogy lehetővé tegyék számukra a tömegközlekedési szolgáltatások norvégiai üzemeltetését (ez a tevékenység az autóbuszos szállítás terén közszolgáltatást nyújtó hálózat működéséhez kapcsolódik).

2. Ennek a határozatnak a Norvég Királyság a címzettje.

3. Ez a határozat angol nyelven hiteles.

([71]) A kérelem 31. oldala, valamint a Norvég Versenyhatóság által a 2014/25/EU irányelv 34. cikke (1) bekezdése alkalmazhatóságának feltételeiről elfogadott álláspont 5. oldala.
([72]) Ugyanott.
([73]) A kérelem 31. oldala.

Kelt Brüsszelben, 2019. június 17-én.

A 019/19/COL felhatalmazáson alapuló határozat alapján eljáró EFTA Felügyeleti Hatóság részéről

Högni S. KRISTJÁNSSON
felelős testületi tag

Carsten ZATSCHLER
ellenjegyző igazgatóként
Jogi és Végrehajtási Ügyek