III

(Citi tiesību akti)

EIROPAS EKONOMIKAS ZONA

EBTA UZRAUDZĪBAS IESTĀDES DELEĢĒTAIS LĒMUMS

Nr. 42/19/COL

(2019. gada 17. jūnijs)

atbrīvot sabiedriskā autobusu transporta pakalpojumu sniegšanu Norvēģijā no Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2014/25/ES piemērošanas [2019/…]

EBTA UZRAUDZĪBAS IESTĀDE,

ņemot vērā EEZ līguma XVI pielikuma 4. punktā minēto tiesību aktu, ar ko paredz publiskā iepirkuma līgumu piešķiršanas procedūras komunālo pakalpojumu nozarē (Eiropas Parlamenta un Padomes 2014. gada 26. februāra Direktīva 2014/25/ES par iepirkumu, ko īsteno subjekti, kuri darbojas ūdensapgādes, enerģētikas, transporta un pasta pakalpojumu nozarēs, un ar ko atceļ Direktīvu 2004/17/EK ([1]) (turpmāk tekstā – "Direktīva")), un jo īpaši tā 34. un 35. pantu,

ņemot vērā Nolīgumu starp EBTA valstīm par Uzraudzības iestādes un Tiesas izveidi ("Uzraudzības un Tiesas nolīgums") un jo īpaši tā 1. protokola 1. un 3. pantu,

pēc apspriešanās ar EBTA Iepirkuma komiteju,

tā kā:

1. **FAKTI**

(1) 2018. gada 27. novembrī pēc pirmspaziņošanas apspriedēm EBTA Uzraudzības iestāde (turpmāk tekstā – "Iestāde") saņēma pieprasījumu no *Nettbuss AS*, tagad *Vy Buss AS* (turpmāk tekstā – "Pieteikuma iesniedzējs") saskaņā ar Direktīvas 2014/25/ES 35. panta 1. punktu (turpmāk tekstā – "Pieprasījums") ([2]).

(2) Pieprasījums skar sabiedriskā autobusu transporta pakalpojumu sniegšanu Norvēģijā. Pieprasījums neskar sabiedriskā transporta pārvaldības darbības, kuras praksē veic sabiedriskā transporta iestādes ([3]).

(3) Pieteikuma iesniedzējs ir "publisks uzņēmums" Direktīvas izpratnē, jo Norvēģijas Transporta un sakaru ministrijai kā *NSB AS*, tagad *Vygruppen AS* (transporta grupa, kurā ietilpst Pieteikuma iesniedzējs), īpašniecei netieši pieder 100 % tā parakstītā kapitāla ([4]).

(4) Pieteikuma iesniedzējs veic kādu no darbībām, uz kurām attiecas Direktīva, un tādējādi ir "līgumslēdzējs" Direktīvas izpratnē.

([1]) OV L 94, 28.3.2014., 243. lpp. Iekļauta EEZ līgumā ar Apvienotās komitejas Lēmumu Nr. 97/2016 (OV L 300, 16.11.2017., 49. lpp., un EEZ papildinājums Nr. 73, 16.11.2017., 53. lpp.).

([2]) Dokuments Nr. 1040381.

([3]) Tātad, piemēram, ja pašvaldība piešķir līgumu par autobusu pakalpojumu sniegšanu autobusu operatoram, to šis Pieprasījums neskar. Turpretim līgums, ko minētais operators piešķir (piemēram) tīrīšanas uzņēmumam autobusu tīrīšanai vai uzņēmumam, kas nodrošina autobusu izmantošanu operatora vajadzībām, ietilpst Pieprasījuma tvērumā. Šo atšķirību EST ir precizējusi lietā C-388/17, *SJ*, EU:C:2019:161 (turpmāk tekstā – "*SJ*"), 53. punkts (sk. turpmāk 31. apsvērumu). Iestāde šajā lēmumā atsaucas uz jēdzienu "darbība", kā noteikts Direktīvā 2014/25/ES.

([4]) Pieprasījuma 3. lpp.

(5) Saskaņā ar Norvēģijas 2016. gada 12. augusta Noteikumu Nr. 975 par iepirkumu, ko veic subjekti, kas darbojas ūdensapgādes, enerģētikas, transporta un pasta pakalpojumu nozarēs ([5]), 2.-9. punktu līgumslēdzēji var iesniegt pieprasījumus saskaņā ar Direktīvas 35. pantu.

(6) Pieprasījumam bija pievienota Norvēģijas Konkurences iestādes 2018. gada 29. jūnijā pieņemta pamatota un argumentēta nostāja, kurā secināts, ka Pieteikuma iesniedzēju tieši skar konkurence, sniedzot sabiedriskā autobusu transporta pakalpojumus, un ka piekļuve līguma slēgšanas tiesību piešķiršanas tirgum sabiedriskā autobusu transporta pakalpojumu sniegšanai Norvēģijā ir neierobežota ([6]).

(7) Iestāde 2018. gada 30. novembrī informēja Norvēģiju par Pieprasījuma saņemšanu ([7]).

(8) Saskaņā ar Direktīvas 2014/25/ES IV pielikuma 1. punktu Iestādei lēmums attiecībā uz Pieprasījumu ir jāpieņem 130 darba dienu laikā, tādējādi termiņš ir 2019. gada 18. jūnijs ([8]).

(9) Atbilstīgi 2019. gada 23. aprīļa Deleģētajam lēmumam Nr. 37/19/COL ([9]) Iestāde lūdza EBTA Iepirkuma komiteju sniegt atzinumu saskaņā ar Pastāvīgās komitejas Lēmuma Nr. 3/2012 2. pantā noteikto atzinuma sniegšanas procedūru ([10]).

(10) EBTA Iepirkuma komiteja sniedza pozitīvu atzinumu, 2019. gada 22. maijā vienprātīgi nobalsojot par Iestādes lēmuma projektu saskaņā ar rakstisko procedūru ([11]).

2. **TIESISKAIS REGULĒJUMS**

(11) Direktīvu cita starpā piemēro līgumu slēgšanas tiesību piešķiršanai tādu darbību veikšanai, kas saistītas ar tādu tīklu nodrošināšanu vai ekspluatāciju, kas sniedz sabiedriskos pakalpojumus autobusu transporta jomā ([12]).

(12) Saskaņā ar Direktīvas 11. panta otro daļu uzskata, ka tīkls pastāv, ja pakalpojumu sniedz saskaņā ar dalībvalsts kompetentās iestādes noteiktiem darbības nosacījumiem, piemēram, nosacījumiem par apkalpojamiem maršrutiem, piedāvājamo pakalpojumu apjomu vai to sniegšanas biežumu.

(13) Lietā *SJ* ([13]), interpretējot Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīvas 2004/17/EK ([14]) 5. panta 1. punktu (kura formulējums ir identisks Direktīvas 11. panta formulējumam) saistībā ar dzelzceļa tīkliem, EST norādīja, ka "(..) ir jāuzskata, ka darbība, kas ir vērsta uz "tīklu ekspluatāciju", nozīmē tiesības izmantot dzelzceļa tīklu transporta pakalpojumu sniegšanai, savukārt ar "tīklu nodrošināšanu" saistīta darbība nozīmē tīklu pārvaldi" ([15]). Tiesa secināja, ka "Direktīvas 2004/17 5. panta 1. punkta pirmā daļa ir jāinterpretē tādējādi, ka darbība, ko veic dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums un kas izpaužas kā transporta pakalpojumu sniegšana iedzīvotājiem dzelzceļa tīklā, šim uzņēmumam īstenojot tiesības izmantot dzelzceļa tīklu, ir "tīklu ekspluatācija" šīs direktīvas izpratnē" ([16]). "Sabiedrisko autobusu transporta pakalpojumu sniegšana" Norvēģijā autobusu pārvadājumu jomā ir pielīdzināma darbībai, ko veic dzelzceļa pārvadājumu uzņēmums, kas minēts *SJ* dzelzceļa transporta jomā, tādējādi tā ir darbība, uz kuru attiecas Direktīva.

([5]) *Forskrift om innkjøpsregler i forsyningssektorene (forsyningsforskriften)*. https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2016-08-12-975

([6]) Dokuments Nr. 1040380.

([7]) Dokuments Nr. 935075.

([8]) Saskaņā ar Padomes 1971. gada 3. jūnija Regulu (EEK, Euratom) Nr. 1182/71, ar ko nosaka laikposmiem, datumiem un termiņiem piemērojamus noteikumus (OV L 124, 8.6.1971., 1. lpp.) oficiālās brīvdienas laikposmā netiek ņemtas vērā. Sk. oficiālās brīvdienas 2018. un 2019. gadā: EEZ EBTA valstis un EEZ iestādes, OV C 429, 14.12.2017., 25. lpp., un EEZ papildinājums Nr. 81, 14.12.2017., 1. lpp., un OV C 422, 22.11.2018., 7. lpp., un EEZ papildinājums Nr. 77, 22.11.2018., 1. lpp.

([9]) Dokuments Nr. 1056012.

([10]) Saskaņā ar 4. pantu Eiropas Parlamenta un Padomes 2011. gada 16. februāra Regulā (ES) Nr. 182/2011, ar ko nosaka normas un vispārīgus principus par dalībvalstu kontroles mehānismiem, kuri attiecas uz Komisijas īstenošanas pilnvaru izmantošanu (OV L 55, 28.2.2011., 13. lpp.), pielāgotajā redakcijā.

([11]) Rakstiskās procedūras rezultātu skatīt Dokumentā Nr. 1070910.

([12]) Direktīvas 11. pants.

([13]) Iepriekš minēts 3 zemsvītras piezīmē.

([14]) Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 31. marta Direktīva 2004/17/EK, ar ko koordinē iepirkuma procedūras, kuras piemēro subjekti, kas darbojas ūdensapgādes, enerģētikas, transporta un pasta pakalpojumu nozarēs, OV L 134, 30.4.2004., 1. lpp., iekļauta EEZ līgumā ar Apvienotās komitejas Lēmumu Nr. 68/2006 (OV L 245, 7.9.2006., 22. lpp., un EEZ papildinājums Nr. 44, 7.9.2006., 18. lpp.).

([15]) *SJ*, sprieduma 53. punkts.

([16]) *SJ*, sprieduma rezolutīvās daļas 54. punkts un 2. punkts.

(14) Direktīvas 34. pantā noteikts, ka direktīva neattiecas uz līgumiem, kas paredzēti, lai dotu tiesības veikt kādu no darbībām, uz kurām attiecas direktīva, ja dalībvalstī, kurā attiecīgo darbību veic, uz to attiecas tieša konkurence tirgos, piekļuve kuriem nav ierobežota. To, vai kāda darbība ir tieši pakļauta konkurencei, novērtē, pamatojoties uz objektīviem kritērijiem, ņemot vērā attiecīgās nozares īpatnības.

(15) Direktīvas 35. pantā ir izklāstīta procedūra, kādā nosaka, vai ir piemērojams 34. pantā paredzētais atbrīvojums. Pielāgojot, tajā paredzēts, ka valsts vai, ja attiecīgās valsts tiesību akti to paredz, līgumslēdzējs var iesniegt Iestādei pieprasījumu noteikt, ka Direktīva neattiecas uz līguma slēgšanas tiesību piešķiršanu vai projektu konkursu organizēšanu attiecīgās darbības veikšanai. Iestāde pieņem lēmumu par to, vai darbība tieši pakļauta konkurencei tirgos, kuriem piekļuve nav ierobežota (pamatojoties uz 34. pantā noteiktajiem kritērijiem).

(16) Šis lēmums neskar noteikumu piemērošanu konkurences ([17]) un citās EEZ tiesību aktu jomās. Konkrētāk, kritēriji un metodika, kas izmantoti, lai novērtētu tiešu pakļautību konkurencei saskaņā ar Direktīvas 2014/25/ES 34. pantu, ne vienmēr ir identiski tiem, kurus izmanto, lai veiktu novērtējumu saskaņā ar EEZ līguma 53. vai 54. pantu vai Padomes Regulu (EK) Nr. 139/2004 ([18]), kas pielāgota EEZ līgumam ([19]).

(17) Šā lēmuma mērķis ir noteikt, vai uz Pieprasījumā minēto darbību attiecas konkurence (tirgos, kuriem piekļuve nav ierobežota Direktīvas 34. panta nozīmē) līmenī, kas nodrošinātu, ka arī gadījumā, kad nepastāv disciplīna, ko paredz Direktīvā izklāstītie detalizētie iepirkuma noteikumi, iepirkums attiecīgās darbības veikšanai tiks īstenots pārredzamā un nediskriminējošā veidā, pamatojoties uz kritērijiem, kas pircējiem ļauj konstatēt, kurš kopumā ir ekonomiski visizdevīgākais risinājums.

3. **NOVĒRTĒJUMS**

3.1. **Brīva piekļuve tirgum**

(18) Šajā gadījumā attiecīgā darbība ir sabiedriskā autobusu transporta pakalpojumu sniegšana. Šī darbība tiek veikta saskaņā ar līgumiem, kurus piešķir sabiedriskā transporta iestādes (*PTA*). Norvēģijā pastāv dažādi autobusu transporta veidi (sk. 41. apsvērumu), un attiecīgo darbību valsts līmenī sauc par regulārā autobusu transporta pakalpojumu sniegšanu.

(19) Attiecībā uz autobusu transporta pakalpojumu sniegšanu nav atbilstošu EEZ tiesību aktu, uz kuru pamata var uzskatīt, ka saskaņā ar direktīvas 34. panta 3. punktu ir brīva piekļuve tirgum. Tādēļ ir jāveic attiecīgais novērtējums, pamatojoties uz tiesisko regulējumu un *PTA* praksi, kurā būtu jāpierāda, ka piekļuve tirgum ir *de facto* un *de jure* brīva.

(20) Būtu jāpatur prātā, ka šā lēmuma mērķis ir noteikt, vai pieprasījumā minētā darbība ir pakļauta tādam konkurences līmenim (tirgos, kuriem piekļuve nav ierobežota Direktīvas 34. panta izpratnē), kas nodrošinās, ka arī gadījumā, ja nav ieviesta Direktīvā noteikto detalizēto iepirkuma noteikumu disciplīna, iepirkums attiecīgās darbības veikšanai tiks īstenots pārredzamā un nediskriminējošā veidā, pamatojoties uz kritērijiem, kas pircējiem ļautu noteikt risinājumu, kurš kopumā ir ekonomiski visizdevīgākais. Šim nolūkam veiktais novērtējums nenozīmē, ka jāpārbauda, vai katrs līgums par sabiedriskā autobusu transporta pakalpojumu sniegšanu ir piešķirts, pilnībā ievērojot EEZ tiesību aktus, bet gan, vai tiesiskais regulējums un/vai *PTA* prakse ierobežo piekļuvi tirgum *de facto* vai *de jure*.

([17]) Direktīvas 34. panta 1. punkts. Sk. arī Direktīvas 44. apsvērumu.
([18]) Padomes 2004. gada 20. janvāra Regula (EK) Nr. 139/2004 par kontroli pār uzņēmumu koncentrāciju (EK Apvienošanās Regula) (OV L 24, 29.1.2004., 1. lpp.).
([19]) Sk. spriedumu lietā *Österreichische Post AG*/Komisija, T-463/14, EU:T:2016:243, 28. punkts.

(21) Saistībā ar iespējamiem tiesiskajiem ierobežojumiem attiecībā uz piekļuvi sabiedriskā autobusu transporta pakalpojumu tirgum, Iestāde norāda, ka pastāv licencēšanas prasības un pakalpojumi tiek veikti saskaņā ar līgumu. Tomēr Pieprasījumā Pieteikuma iesniedzējs uzskata, ka licencēšanas prasības nevar tikt uzskatīts par ierobežojumu piekļuvei tirgum ([20]), turklāt licences nav saistītas ar īpašām vai ekskluzīvām tiesībām ([21]). Pieteikuma iesniedzējs arī paziņoja, ka piedāvājumi atbilst Eiropas Parlamenta un Padomes Regulai (EK) Nr. 1370/2007 ([22]) un Direktīvai, un tāpēc piekļuve tirgum nav *de jure* vai *de facto* ierobežota ([23]).

(22) Saskaņā ar pastāvīgo judikatūru sistēma, saskaņā ar kuru ir jāsaņem iepriekšēja atļauja, nevar leģitimēt valsts iestāžu diskrecionāros lēmumus, kas var negatīvi ietekmēt EEZ tiesību aktu noteikumu efektivitāti ([24]). Lai iepriekšējas atļaujas saņemšanas sistēma būtu pamatota, pat atkāpjoties no pamatbrīvības sniegt pakalpojumus, tai jābalstās uz objektīviem, nediskriminējošiem kritērijiem, kas ir zināmi iepriekš, veidā, kas ierobežo valsts iestāžu rīcības brīvību, lai tā netiktu izmantota patvaļīgi ([25]).

(23) Regulārus autobusu transporta pakalpojumus Norvēģijā reglamentē 2002. gada 21. jūnija Likums Nr. 45 par transportlīdzekļu vai kuģu darba transportu ([26]) (turpmāk tekstā – "Darba transporta likums") un Noteikumi par darba transportu, kas pieņemti, pamatojoties uz šo likumu ([27]).

(24) Darba transporta likuma 4. pantā noteikts, ka sabiedrībām, kuras vēlas sniegt sabiedriskā autobusu transporta pakalpojumus, jāsaņem vispārēja licence (*transportløyve*), ko izsniedz Norvēģijas Valsts autoceļu pārvalde (*Statens vegvesen*) ([28]). Lai gan Darba transporta likuma formulējumā ir paredzēta Valsts autoceļu pārvaldes rīcības brīvība, jo lietots vārds "var", Norvēģijas tiesību aktos parasti tiek izmantots šis vārds, kaut arī praksē rīcības brīvība ir ierobežota vai tās nav vispār. No likuma sagatavošanas darbiem izriet, ka licencēšanas sistēma ir sniegto pakalpojumu kvalitātes kontroles līdzeklis ([29]). Noteikumu par darba transportu 4. punktā paskaidrots, ka, ja vien konkrēti iemesli nav pretrunā, licenci var izsniegt pieteikuma iesniedzējam, kurš atbilst prasībām. Turklāt Norvēģijas Konkurences iestāde ir norādījusi, ka ikvienam, kurš atbilst objektīviem nosacījumiem, šāda licence tiek piešķirta ([30]). Iestāde nav saņēmusi nekādu informāciju, kas būtu pretrunā iepriekš minētajiem konstatējumiem.

(25) Turklāt, lai sniegtu regulārus autobusu transporta pakalpojumus, parasti saskaņā ar Darba transporta likuma 6. panta 1. punktu ir nepieciešama licence, ko izsniegušas attiecīgās apgabala pašvaldības ([31]). Pārvaldības sabiedrības ir atbrīvotas no licences saņemšanas prasības un, ja *PTA* ir pārvaldības sabiedrība un tā joprojām ir atbildīga pret sabiedrību, un operators darbojas kā apakšuzņēmējs, licence nav nepieciešama, jo pārvaldības sabiedrības atbrīvojums attiecas arī uz operatoru ([32]).

(26) Darba transporta likuma 8. pantā ir noteikts, ka licences tādu transporta pakalpojumu sniegšanai, uz kuriem attiecas kompensācijas maksājumi vai ekskluzīvas tiesības, piešķir konkursa kārtībā, ja to paredz Darba transporta likums, Publisko iepirkumu likums vai attiecīgie noteikumi, kas pieņemti, pamatojoties uz kādu no šiem tiesību aktiem. Ja ir nepieciešama licence saskaņā ar 6. pantu, to piešķir līguma slēgšanas tiesību saņēmējam ([33]).

([20]) Sk., piemēram, Pieprasījuma 40. lpp.
([21]) Pieprasījuma 11. lpp.
([22]) Eiropas Parlamenta un Padomes 2007. gada 23. oktobra Regula (EK) Nr. 1370/2007 par sabiedriskā pasažieru transporta pakalpojumiem, izmantojot dzelzceļu un autoceļus, un ar ko atceļ Padomes Regulu (EEK) Nr. 1191/69 un Padomes Regulu (EEK) Nr. 1107/70 (OV L 315, 3.12.2007., 1. lpp.), un iekļauts EEZ līgumā ar EEZ Apvienotās komitejas Lēmumu Nr. 85/2008 (OV L 280, 23.10.2008., 20. lpp., un EEZ papildinājums Nr. 64, 23.10.2008., 13. lpp.).
([23]) Pieprasījuma 30. lpp.
([24]) Spriedumi lietā *Smits* un *Peerbooms*, C-157/99, EU:C:2001:404, 90. punkts; *Müller-Fauré* un *van Riet*, C-385/99, EU:C:2003:270, 84. punkts. *Watts*, C-372/04, EU:C:2006:325, 115. punkts. Ģenerāladvokāta atzinums lietā *Watts*, C-372/04, EU:C:2005:784, 70. punkts.
([25]) Spriedumi lietās *Analir* u. c., C-205/99, EU:C:2001:107, 38. punkts; *Watts*, C-372/04, EU:C:2006:325, 116. punkts.
([26]) *Yrkestransportloven*.
([27]) 2003. gada 26. marta Noteikumi par darba transportu Nr. 401 (*yrkestransportforskriften*).
([28]) Darba transporta likuma 4. pants un Noteikumu par darba transportu 3. punkts.
([29]) *Ot.prp*. nr. 74 (2001–2002), 2. nodaļa.
([30]) Norvēģijas Konkurences iestādes pieņemtās nostājas par Direktīvas 2014/25/ES 34. panta 1. punkta piemērošanas nosacījumiem 4. lpp.
([31]) Darba transporta likuma 6. pants un Noteikumu par darba transportu 3. punkts.
([32]) Darba transporta likuma 6. panta 2. punkts.
([33]) Norvēģijas Konkurences iestādes pieņemtās nostājas par Direktīvas 2014/25/ES 34. panta 1. punkta piemērošanas nosacījumiem 4. lpp.

(27) Praksē sabiedriskā autobusu transporta pakalpojumi, uz kuriem attiecas šī Direktīva, tiek veikti saskaņā ar līgumiem, kurus piešķir *PTA*. Uz šiem līgumiem attiecas EEZ publiskā iepirkuma noteikumi, īpaši ([34]):

a) Regula (EK) Nr. 1370/2007;

b) Direktīva 2014/25/ES; un/vai

c) Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2014/24/ES ([35]).

(28) Direktīvas 2014/24/ES un 2014/25/ES stājās spēkā EEZ 2017. gada 1. janvārī. Pirms tam tika piemērota Direktīva 2004/17/EK un Eiropas Parlamenta un Padomes Direktīva 2004/18/EK ([36]).

(29) Visiem trim pašreizējiem instrumentiem parasti ir nepieciešams atklāts, pārredzams, nediskriminējošs konkurss ar ierobežotiem izņēmumiem. Tādējādi līgumi un licences regulārajiem sabiedriskā autobusu transporta pakalpojumiem ir jāpiešķir konkursa kārtībā, ja vien nav piemērojams izņēmums saskaņā ar attiecīgo EEZ tiesību aktu vai ja līguma vērtība ir zemāka par attiecīgā tiesību akta piemērošanas robežvērtībām. Tas pats attiecās, piemērojot iepriekšējās direktīvas.

(30) Saskaņā ar Pieprasījumu *PTA* arvien biežāk izmantoja konkursus, piešķirot tiesības sniegt autobusu pakalpojumus. Lai gan tikai 43 % no regulārajiem autobusu pārvadājumiem, par kuriem noslēgti līgumi, 2010. gadā tika piešķirti konkursa kārtībā, 2018. gadā šī daļa palielinājās līdz vairāk nekā 98 % un līdz 2019. gada 3. decembrim būs tuvu 100 % ([37]). Pieteikuma iesniedzējs turklāt norāda, ka reti tiek izmantotas atkāpes no konkursa, neviena *PTA* nesniedz sabiedriskā transporta pakalpojumus saskaņā ar Regulas (EK) Nr. 1370/2007 5. panta 2. punktā paredzēto izņēmumu, un tiešā līguma slēgšanas tiesību piešķiršana, ja līguma vērtība ir zemāka par Regulas (EK) Nr. 1370/2007 5. panta 4. punktā noteikto robežvērtību, tiek izmantota ļoti ierobežotā apjomā.

(31) Iestāde salīdzināja Pieteikuma iesniedzēja sniegto informāciju par situāciju 2018. gadā ar informāciju, ko Iestāde saņēma no Norvēģijas valdības 2018. gada 9. novembrī ([38]) sakarā ar sabiedrisko pakalpojumu saistību līgumu vispārēju pārbaudi, pamatojoties uz Regulu (EK) Nr. 1370/2007 ([39]). Šis novērtējums kopumā apstiprināja Pieteikuma iesniedzēja sniegto informāciju. Norvēģijas valdība sniedza informāciju par 27 tieši noslēgtiem līgumiem, no kuriem 13 bija jāaizstāj 2019. gadā ar līgumiem, kuriem jau piemēroja konkursa procedūru. Tieši piešķirto līgumu kopējā gada vērtība tika noteikta aptuveni 275 miljonu NOK apmērā, kas veido tikai daļu no sabiedrisko pakalpojumu saistību līgumu kopējā apjoma sabiedriskā autotransporta pakalpojumu jomā Norvēģijā (aplēsts, ka 2017. gadā tas būs 11,6 miljardi NOK). Turklāt vienīgie tieši piešķirtie līgumi, kas, domājams, paliks spēkā pēc 2019. gada 10. augusta, ir līgumi, kas atbilst Regulas (EK) Nr. 1370/2007 5. panta 4. punkta nosacījumiem (kas ļauj slēgt līgumus zem noteiktas līguma vērtības vai attālumu robežvērtībām).

(32) Izpēte par tiesību normām, kas piemērojamas līgumu slēgšanas tiesību piešķiršanai un licenču izsniegšanai sabiedriskā autobusu transporta pakalpojumu sniegšanai Norvēģijā, liecina, ka šādi līgumi un licences pašlaik tiek piešķirtas bez diskriminācijas. Licenču un līgumu slēgšanas tiesību piešķiršanas procedūras un attiecīgie kritēriji visiem tirgus dalībniekiem ir vienādi, tāpēc tas nevar būt ierobežojums piekļuvei tirgum šā lēmuma izpratnē.

(33) Norvēģijas Konkurences iestāde ir apliecinājusi, ka piekļuve šai darbībai ir neierobežota ([40]).

([34]) Kurš instruments ir piemērojams, cita starpā ir atkarīgs no piešķirtā līguma veida un no tā, vai ir izpildīti Direktīvas 2014/25/ES 11. panta nosacījumi attiecībā uz tīkla nodrošināšanu vai ekspluatāciju. Pieteikuma iesniedzējs ir norādījis, ka, noslēdzot līgumus par sabiedriskā autobusu transporta pakalpojumu sniegšanu, *PTA* parasti ievēro Direktīvu 2014/25/ES, tomēr daži *PTA* ir piešķīruši tiesības slēgt līgumus saskaņā ar Direktīvu 2014/24/ES, un Regulas (EK) Nr. 1370/2007 konkursa prasības var attiekties uz dažiem līgumiem.

([35]) Eiropas Parlamenta un Padomes 2014. gada 26. februāra Direktīva 2014/24/ES par publisko iepirkumu un ar ko atceļ Direktīvu 2004/18/EK (OV L 94, 28.3.2014., 65. lpp.), un iekļauta EEZ līgumā ar Apvienotās komitejas Lēmumu Nr. 97/2016 (OV L 300, 16.11.2017., 49. lpp., un EEZ papildinājums Nr. 73, 16.11.2017., 53. lpp.).

([36]) Eiropas Parlamenta un Padomes 2004. gada 31. marta Direktīva 2004/18/EK par to, kā koordinēt būvdarbu valsts līgumu, piegādes valsts līgumu un pakalpojumu valsts līgumu slēgšanas tiesību piešķiršanas procedūru (OV L 134, 30.4.2004., 114. lpp.), iekļauta EEZ līgumā ar Apvienotās komitejas Lēmumu Nr. 68/2006 (OV L 245, 7.9.2006., 22. lpp., un EEZ papildinājums Nr. 44, 7.9.2006., 18. lpp.).

([37]) Pieprasījuma 6. lpp.

([38]) Dokuments Nr. 1037921, Norvēģijas valdības 2018. gada 9. novembra vēstules.

([39]) Lieta Nr. 74680, Sabiedrisko pakalpojumu saistību līgumu izpēte, pamatojoties uz Regulu (EK) Nr. 1370/2007.

([40]) Norvēģijas Konkurences iestādes pieņemtās nostājas par Direktīvas 2014/25/ES 34. panta 1. punkta piemērošanas nosacījumiem 4. lpp.

(34) Iestāde secina, ka sabiedriskā autobusu transporta pakalpojumu darbība Norvēģijā ir lielā mērā organizēta, pamatojoties uz publiskiem konkursiem, kuros piedalās pietiekams skaits pretendentu, vidēji 3,8 pretendenti ([41]). Dalība šajos konkursos ir iespējama bez diskriminācijas.

(35) Ņemot vērā iepriekš minēto, novērtējot Direktīvas 2014/25/ES 34. pantā paredzētos nosacījumus un neskarot konkurences tiesību aktu piemērošanu, Iestādes spēja izmeklēt Norvēģijas atbilstību Regulai (EK) Nr. 1370/2007, Direktīvai 2014/24/ES, Direktīvai 2014/25/ES vai jebkuram citam EEZ publisko iepirkumu reglamentējoša tiesību akta noteikumam saistībā ar tās vispārējiem uzraudzības pienākumiem vai jebkurā citā EEZ tiesību aktu piemērošanas jomā, piekļuvi sabiedriskā autobusu transporta pakalpojumu darbības tirgum var uzskatīt par brīvu *de facto* un *de jure*.

3.2. **Tieša konkurence**

(36) Lai novērtētu, vai ir izpildīts otrais atbrīvojuma nosacījums, proti, ka darbība, uz kuru attiecas Pieprasījums un kas atbilst nosacījumam par brīvu piekļuvi tirgum *de jure* un *de facto*, ir tieši pakļauta konkurencei, definē attiecīgo produktu un atbilstošo ģeogrāfisko tirgu, un, pamatojoties uz to, veic tirgus analīzi.

(37) Tas, vai darbības ir pakļautas tiešai konkurencei, būtu jānovērtē, pamatojoties uz dažādiem rādītājiem, no kuriem neviens nav pats par sevi izšķirošs. Attiecībā uz šā lēmuma skartajiem tirgiem viens no vērā ņemamiem kritērijiem ir galveno tirgus dalībnieku tirgus daļa attiecīgajā tirgū. Ņemot vērā tirgu, kurus uzskata par cenu piedāvājumu tirgiem, īpatnības, būtu jāņem vērā arī citi kritēriji, piemēram, cenu piedāvājuma modeļi vai tirgus dalībnieku spēja un vēlme iesniegt piedāvājumus pašreizējo un nākotnes konkursa procedūru ietvaros.

(38) Šā lēmuma mērķis ir noteikt, vai uz pieprasījumā minētajiem pakalpojumiem attiecas (tirgos, kuriem piekļuve nav ierobežota Direktīvas 34. panta nozīmē) konkurence līmenī, kas nodrošinātu, ka arī gadījumā, kad nepastāv disciplīna, ko paredz Direktīvā izklāstītie detalizētie iepirkuma noteikumi, iepirkums attiecīgo darbību veikšanai tiks īstenots pārredzamā un nediskriminējošā veidā, pamatojoties uz kritērijiem, kas pircējiem ļauj konstatēt, kurš kopumā ir ekonomiski visizdevīgākais risinājums.

(39) Šajā sakarā ir svarīgi paturēt prātā, ka attiecīgajā tirgū ne uz visiem tirgus dalībniekiem attiecas publiskā iepirkuma noteikumi ([42]). Tādēļ uzņēmumiem, uz kuriem šie noteikumi neattiecas, darbojoties šajos tirgos, principā ir iespēja radīt konkurences spiedienu uz tiem tirgus dalībniekiem, uz kuriem attiecas publiskā iepirkuma noteikumi.

(40) Iestādei ir jānosaka, vai attiecīgās darbības ir tieši pakļautas konkurencei. Šajā nolūkā tā ir pārbaudījusi Pieteikuma iesniedzēja sniegtos pierādījumus, kā arī Norvēģijas Konkurences iestādes sniegto informāciju. Iestāde galvenokārt balstījusies uz Pieteikuma iesniedzēja un Norvēģijas Konkurences iestādes sniegtajiem tirgus datiem, novērtējot tirgus daļas un koncentrācijas līmeņus. Papildus Pieteikuma iesniedzēja sniegtajai informācijai Norvēģijas Konkurences iestāde paļāvās arī uz informāciju, ko snieguši citi Norvēģijas autobusu uzņēmumi un deviņi *PAT* ([43]).

([41]) Sk. Pieprasījuma 14. lpp.

([42]) Papildus Pieteikuma iesniedzējam publiskā iepirkuma noteikumi attiecas arī uz *Unibuss AS*. Citi operatori, piemēram, *Torghatten ASA, Tide AS, Boreal Bus AS* vai *Nobina Norge AS*, ir privāti operatori, kuri, šķiet, neatbilst EEZ publiskā iepirkuma noteikumu saistošajiem nosacījumiem.

([43]) Norvēģijas Konkurences iestādes pieņemtās nostājas par Direktīvas 2014/25/ES 34. panta 1. punkta piemērošanas nosacījumiem 3. lpp.

3.2.1. *Produkta tirgus definīcija*

(41) Pieprasījumā Pieteikuma iesniedzējs definē attiecīgo produktu tirgu kā sabiedriskā autobusu transporta pakalpojumu līgumu slēgšanas tiesību piešķiršanas tirgu ([44]). Pieteikuma iesniedzējs arī izklāsta savu viedokli, ka komerciālie tālsatiksmes autobusu pakalpojumi (piemēram, ātrgaitas autobusu pakalpojumi), komerciālie īstermiņa pārvadājumi (piemēram, lidostas ātrgaitas pakalpojumi) un tūristu autobusu pakalpojumi atšķiras no līgumā paredzētajiem sabiedriskā autobusu transporta pakalpojumiem ([45]). Komerciālo autobusu pakalpojumus regulē tikai tirgus nepieciešamība un tie nesaņem valsts finansējumu. Visi komerciālie autobusu pakalpojumi tirgū konkurē pēc cenas, spējas, biežuma vai citām pakalpojumu sniegšanas funkcijām. Pretēji tam konkurence starp sabiedriskā autobusu transporta operatoriem rodas konkursa kārtībā, proti, sabiedriskā autobusu transporta pakalpojumu līgumu slēgšanas tiesību piešķiršanas tirgū, nevis tirgū, kur konkurē pēc cenas, spējas, biežuma vai citām pakalpojumu sniegšanas funkcijām. Pieteikuma iesniedzējs apraksta, ka attiecīgi autobusu transporta operatori, kas darbojas saskaņā ar līgumu ar *PTA*, parasti ļoti maz ietekmē pasažieru konkurences pamatparametrus, piemēram, biežumu, tostarp grafikus, biļešu cenas vai pasažieru komfortu, jo šīs funkcijas parasti nosaka *PAT* ([46]).

(42) Pieteikuma iesniedzējs uzskata, ka atšķirīgās *PTA* prasības nav pietiekami konkrētas, lai izdarītu secinājumus par atsevišķiem produktu tirgiem nolūkā piešķirt tiesības slēgt līgumus par sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanu ([47]). Lai autobusu operatoriem tiktu piešķirtas tiesības slēgt līgumu darbībai pašvaldības vai reģionālajā līmenī, tiem principā ir jāievēro viens un tas pats tiesiskais regulējums, un viņi var pielāgot savu piedāvājumu atbilstoši attiecīgā *PTA* prasībām. Pieteikuma iesniedzējs uzskata, ka lielāko autobusu operatoru faktiskie cenu piedāvājuma modeļi liecina par šādu autobusu operatoru spēju un vēlmi pielāgot savus piedāvājumus dažādām *PTA* noteiktajām prasībām, jo šie operatori parasti konkurē par visiem līgumiem, uz kuriem attiecas publiskie konkursi Norvēģijā neatkarīgi no to savstarpējām atšķirībām ([48]).

(43) Norvēģijas Konkurences iestāde uzskata, ka Pieteikuma iesniedzēja ieteiktais attiecīgais produktu tirgus ir saskaņā ar iedibināto nozares praksi Norvēģijā, un turpināja novērtējumu, pamatojoties uz šo Pieteikuma iesniedzēja ierosināto definīciju ([49]).

(44) Iepriekšējos lēmumos par sabiedrisko transportu (tostarp autobusu pakalpojumiem) Komisija ir atzinusi, ka var identificēt konkrētus tirgus tiesību slēgt līgumus par sabiedriskā autobusu transporta pakalpojumu sniegšanu piešķiršanas nolūkiem ([50]). Komisija arī uzskata, ka koncesionāru (līgumdarbu) sabiedrisko autobusu pārvadājumu pakalpojumu starpā nav iespējams nošķirt pilsētas, starppilsētu un tālsatiksmes līgumus, jo tos parasti regulē viens un tas pats tiesiskais regulējums un *PTA* prasībām ir tikai dažas atšķirīgas iezīmes, kas saistītas ar tehniskajām specifikācijām ([51]).

(45) Komisijas prakse arī apstiprina viedokli, ka komerciālie autobusu pārvadājumi un (līgumdarbu) sabiedriskā autobusu transporta pakalpojumi veido dažādus produktu tirgus konkurences atšķirību dēļ. Konkurence starp sabiedriskā autobusu transporta operatoriem ir līgumu slēgšanas tiesību piešķiršanas līmenī, proti, sabiedriskā autobusu transporta pakalpojumu līgumu slēgšanas tiesību piešķiršanas tirgū, nevis tirgū, kur konkurē pēc cenas, spējas, biežuma vai citām pakalpojumu funkcijām ([52]). Salīdzinājumā ar komercpakalpojumiem (līguma) sabiedriskā autobusu transporta operatoriem parasti ir ļoti maza ietekme uz konkurences pamata parametriem, piemēram, biežumu, biļešu cenām vai pasažieru komfortu, jo šos elementus nosaka *PTA*, kas piešķir līguma tiesības pakalpojuma sniegšanai Autobusu transporta operatoriem ir pienākums sniegt savus pakalpojumus saskaņā ar līgumu ar *PTA* un viņi nevar pielāgot savus pakalpojumus atbilstoši pasažieru vajadzībām, kā to parasti dara komerciālie operatori ([53]).

([44]) Pieprasījuma 25. lpp.
([45]) Pieprasījuma 26. lpp.
([46]) Turpat.
([47]) Turpat.
([48]) Turpat.
([49]) Norvēģijas Konkurences iestādes pieņemtās nostājas par Direktīvas 2014/25/ES 34. panta 1. punkta piemērošanas nosacījumiem 3. lpp.
([50]) Šajā sakarā skatīt lietu COMP/M.1768 – *Schoyens/Goldman Sachs/Swebus,* 10. un 14. punkts; lieta COMP/M.5557 – *SNCF-P/CDPQ/Keolis/EFFIA*, 16.–23. punkts; lieta COMP/M.5855 – *DB/Arriva*, 21. punkts; lieta COMP/M.6794 – *Caisse des Depots et Consignations/Veolia Transdev,* 19.–21. punkts; lieta COMP/M.6818 – *DB/Veolia,* 19. un 56. punkts.
([51]) Lieta COMP/M.6818 – *DB/Arriva*, 19.–21. punkts; lieta COMP/M.5855 – *DB/Arriva*, 23.–24. punkts.
([52]) Lieta COMP/M.5557 – *SNCF-P/CDPQ/Keolis/EFFIA*, 17. punkts; lieta COMP/M.6818 – *DB/Veolia*, 22. un 58. punkts; lieta COMP/M.5855 – *DB/Arriva*, 22. punkts.
([53]) Lieta COMP/M.6818 – *DB/Arriva*, 23. punkts; lieta COMP/M.5855 – *DB/Arriva*, 22. punkts.

(46) Ņemot vērā Norvēģijas autobusu tirgus īpatnības, kā minēts 41. un 42. apsvērumā, lai novērtētu Direktīvas 2014/25/ES 34. pantā paredzētos nosacījumus un neskarot konkurences piemērošanu, attiecīgais produktu tirgus tiek definēts kā līgumu slēgšanas tiesību tirgus sabiedriskā autobusu transporta pārvadājumu pakalpojumu sniegšanai. Iestāde šajā konkrētajā gadījumā un iepriekš minētajos nolūkos nav konstatējusi nekādus apstākļus, kas attaisnotu atsevišķu *PTA* konkursu definēšanu kā atsevišķus attiecīgos tirgus.

3.2.2. *Tirgus ģeogrāfiskā definīcija*

(47) Attiecībā uz ģeogrāfisko tirgu Pieteikuma iesniedzējs uzskata, ka attiecīgais tirgus sabiedriskā autobusu transporta pārvadājumu pakalpojumu sniegšanai ir vismaz valsts mēroga tirgus, kas aptver visus autobusu pārvadājumu līgumus Norvēģijā ([54]). Pieteikuma iesniedzējs apgalvo, ka Darba transporta likumā paredzēta vispārēja reglamentējoša bāze autobusu pārvadājumu konkursiem visā Norvēģijā ([55]). Pieteikuma iesniedzējs arī atzīmē, ka gandrīz visi (98 procenti) pašreizējie līgumi par autobusu transporta pakalpojumiem ir piešķirti konkursa kārtībā un lielākā daļa tiek izmantoti kā bruto līgumi ar vienām un tām pašām galvenajām iezīmēm ([56]). Līdz ar to jebkuras atšķirības dažādu *PTA* konkursa procedūrās un līgumos ir nelielas un autobusu pārvadājumu uzņēmumiem viegli pārvaramas.

(48) Pieteikuma iesniedzējs uzsver, ka vispārējo tiesisko regulējumu attiecībā uz autobusu pārvadājumu konkursiem visā Norvēģijā atspoguļo arī pašreiz tirgū aktīvo autobusu pārvadājumu uzņēmumu faktiskie cenu piedāvājumu modeļi ([57]). Autobusu operatori *Torghatten*, *Boreal* un *Nobina* darbojas visā valstī, un nekas neliedz citiem autobusu uzņēmumiem konkurēt par visu līgumu tiesību piešķiršanu. Pieteikuma iesniedzējs apgalvo, ka ar dažiem izņēmumiem konkurence ir bijusi ievērojama uz visiem autobusu pakalpojumiem, kuru līguma slēgšanas tiesības piešķirtas kopš 2015. gada 1. janvāra, neatkarīgi no esošās klātbūtnes reģionā ([58]).

(49) Tomēr Pieteikuma iesniedzējs secina, ka Pieprasījuma vajadzībām precīzu ģeogrāfiskā tirgus definīciju galu galā var neizstrādāt ([59]). Pēc tā domām, saskaņā ar jebkuru iespējamo ģeogrāfiskā tirgus definīciju, ja Pieteikuma iesniedzējam ir spēkā esoši līgumi un/vai cenu piedāvājumi līgumiem, piekļuve tirgum ir neierobežota un pilnībā pakļauta konkurencei.

(50) Norvēģijas konkurences iestāde konstatēja, ka konkrētā ģeogrāfiskā tirgus precīzu definīciju var neizstrādāt, jo analīzes rezultāts paliek tāds pats neatkarīgi no tā, vai analīzes pamatā ir šaura vai plaša tirgus definīcija ([60]).

(51) Pieprasījuma iesniedzēja nostāja atbilst Komisijas praksei. Iepriekšējos lēmumos Komisija, gan visbiežāk nesniedzot precīzu ģeogrāfiskā tirgus definīciju, uzskatīja, ka sabiedriskā autobusu transporta pakalpojumu līgumu slēgšanas tiesību piešķiršanas attiecīgais ģeogrāfiskais tirgus ir zona, kurā ir kopīgs tiesiskais regulējums konkursa procedūrām autobusu pakalpojumu sniegšanai ([61]).

(52) Noslēgumā, lai novērtētu Direktīvas 34. pantā paredzētos nosacījumus un neskarot konkurences tiesību vai citu EEZ tiesību aktu piemērošanu, Iestāde uzskata, ka attiecīgā produkta tirgus attiecīgā ģeogrāfiskā dimensija ir vismaz valsts mēroga. Tas ir tāpēc, ka pastāv kopējs tiesiskais regulējums, ir tikai nelielas atšķirības *PTA* konkursu procedūrās un autobusu transporta operatori spēj un vēlas piedalīties līguma tiesību piešķiršanas procedūrās visā Norvēģijā.

([54]) Pieprasījuma 28. lpp.
([55]) Turpat.
([56]) Turpat.
([57]) Turpat.
([58]) Turpat.
([59]) Pieprasījuma 29. lpp.
([60]) Norvēģijas Konkurences iestādes pieņemtās nostājas par Direktīvas 2014/25/ES 34. panta 1. punkta piemērošanas nosacījumiem 3. lpp.
([61]) lieta COMP/M.6818 – *DB/Arriva*, 29. punkts; lieta COMP/M.5855 – *DB/Arriva*, 27. punkts. Sk. arī lietu COMP/M.5557 – *SNCF-P/CDPQ/Keolis/EFFIA* un lietu COMP/M.6794 – *Caisse des Depots et Consignations/Veolia Transdev*, 31. punkts.

3.2.3. *Tirgus analīze*

(53) Uzskata, ka attiecībā uz publisko līgumu slēgšanas tiesību piešķiršanu sabiedriskā autobusu transporta pakalpojumu sniegšanai viens konkurences pakāpes rādītājs ir lielākā operatora tirgus daļa un svarīgāko tirgus dalībnieku kopējā tirgus daļa tirgū. Saskaņā ar Pieteikuma iesniedzēja Pieprasījumā iesniegtajiem datiem, tam ir vislielākā tirgus daļa attiecīgajā tirgū ar [25–30 %], balstoties uz apgrozījumu, un 28 %, balstoties uz apjomu ([62]). Tomēr ir vairāki spēcīgi konkurenti, kuru tirgus daļa ir mērāma diviem ciparie, balstoties uz apgrozījumu, piemēram, *Torghatten* [15–20 %], *Tide* [15–20 %] vai *Unibuss* [12–17 %], kam seko mazāki, taču nozīmīgi tirgus dalībnieki, piemēram, *Boreal* [5–10 %] un *Nobina* [5–10 %] ([63]). Atlikušo tirgus daļu savā starpā sadala 29 mazāki autobusu transporta operatori. Pieteikuma iesniedzēja sniegtie tirgus daļas rādītāji atbilst Norvēģijas Konkurences iestādes aprēķiniem ([64]).

(54) Kā paskaidrots iepriekš 45. apsvērumā, konkurence ir atšķirīga sabiedriskā autobusu transporta pakalpojumu gadījumā, jo uzņēmumi konkurē par tirgu, nevis tirgū, pamatojoties uz cenu, grafikiem vai pakalpojumu kvalitāti. Norvēģijas tirgū, kurā tiek piešķirtas līguma tiesības sabiedriskā transporta pakalpojumu sniegšanai, konkurence par līgumu piešķiršanu notiek publisko iepirkumu veidā, ko organizē *PTA*. Pēc Pieteikuma iesniedzēja domām 98 % no visiem pašreizējiem līgumiem ir piešķirti konkursa kārtībā, un šis skaitlis līdz 2019. gada 3. decembrim būs tuvu 100 % ([65]). Ņemot vērā šos apstākļus, konkurences novērtējumā un tirgus analīzē ir jāpārbauda cenu piedāvājuma modeļi un tirgus dalībnieku spēja un vēlme konkurēt pašreizējos un nākotnes konkursos.

(55) Svarīgākie Pieteikuma iesniedzēja konkurenti ir lieli uzņēmumi, kas bieži ir daļa no transporta uzņēmumiem, kuri strādā starptautiskā līmenī. *Torghatten* ir viens no lielākajiem transporta uzņēmumiem Norvēģijā un prāmju, ātrgaitas laivu, autobusu un gaisa transporta sabiedriskā transporta pakalpojumu sniedzējs. Tas sniedz arī komerciālos autobusu transporta pakalpojumus, un uzņēmuma kopējie konsolidētie ieņēmumi ir vairāk nekā 9 miljardi NOK. *Tide* ietilpst transporta pakalpojumu grupā *DSD*, kas darbojas gan sabiedriskā, gan komerciālā autobusu transporta pakalpojumu sniegšanā Norvēģijā, kā arī Dānijā. *DSD* grupas konsolidētie ieņēmumi ir gandrīz 6 miljardi NOK. *Unibuss* pieder Oslo pašvaldībai. *Unibuss* grupa piedāvā gan sabiedriskā transporta, gan komerciālus pakalpojumus vairākās Norvēģijas pilsētās. *Boreal Buss* ietilpst *Boreal Group*, kas plaši darbojas transporta jomā, sniedzot gan sabiedriskā, gan komerciālā transporta pakalpojumus. *Boreal* pašreizējais faktiskais īpašnieks ir Honkongas privātā kapitāla fonds, kura mērķis ir investēt infrastruktūrā visā pasaulē. *Boreal* konsolidētie ieņēmumi ir gandrīz 3 miljardi NOK. Visbeidzot, *Nobina* ietilpst Zviedrijas *Nobina* grupā, kas sniedz sabiedriskā transporta pakalpojumus visā Skandināvijā. Šie uzņēmumi piedalās konkursa procedūrās visā Norvēģijā, tiem ir iespējas un pieredze iesniegt cenu piedāvājumus jebkurā Norvēģijas konkursa procedūrā.

(56) Pieteikuma iesniedzējs ir novērojis, ka no 2015. gada 1. janvāra 58 konkursos Norvēģijā vidēji bija 3,8 pretendenti, kas iesniedza cenu piedāvājumus ([66]). Šo skaitli apstiprināja Norvēģijas Konkurences iestādes sagatavotie aprēķini ([67]). Lai arī pakalpojumu sniedzēju skaits dažādos līgumos stipri atšķiras (no viena līdz astoņiem pakalpojumu sniedzējiem Norvēģijas Konkurences iestādes apskatītajos 46 līgumos), Norvēģijas Konkurences iestāde arī konstatēja, ka *PTA* parasti ir apmierināti ar pakalpojumu sniedzēju skaitu ([68]). Pieteikuma iesniedzējs sniedza arī detalizētu informāciju par konkursa procedūrām dažādos Norvēģijas *PTA* reģionos, kas apliecina vispārēju konkurenci autobusu pārvadājumu līgumu piešķiršanā Norvēģijā ([69]). Sīki izstrādāti dati un Pieteikuma iesniedzēja iekšējie dati arī apliecināja, ka aptuveni 40 % no visiem līgumiem operatori konkursa kārtībā mainījās ([70]). Tas apstiprina dažādu operatoru spēju efektīvi konkurēt.

([62]) Pieprasījuma 30. lpp.
([63]) Turpat.
([64]) Norvēģijas Konkurences iestādes pieņemtās nostājas par Direktīvas 2014/25/ES 34. panta 1. punkta piemērošanas nosacījumiem 5. lpp.
([65]) Pieprasījuma 6. lpp. Sk. arī Iestādes procedūru, kas minēta iepriekš 31. apsvērumā.
([66]) Pieprasījuma 14. lpp.
([67]) Norvēģijas Konkurences iestādes pieņemtās nostājas par Direktīvas 2014/25/ES 34. panta 1. punkta piemērošanas nosacījumiem 5. lpp.
([68]) Turpat.
([69]) Sk. Pieprasījuma 14.–24. lpp.
([70]) Pieprasījuma 24. lpp.

(57) Pieteikuma iesniedzējs arī apgalvo, ka sabiedriskā autobusu transporta pakalpojumu sniegšanas tirgum Norvēģijā ir raksturīgs zems ienākšanas tirgū un paplašināšanās slieksnis, un Norvēģijas Konkurences iestādes novērtējums apstiprina šo secinājumu ([71]). Šāds secinājums balstījās uz stabilu un prognozējamu ienākumu, izmantojot līgumus ar *PTA*, un vieglu piekļuvi nepieciešamajai informācijai un infrastruktūrai, jo *PTA* nodrošina nepieciešamo infrastruktūru, izņemot autobusus ([72]). Turklāt bijušā attiecīgā līguma turētāja darbiniekiem ir tiesības pāriet pie jaunā līguma turētāja. Turklāt, tā kā *PTA* konkursa specifikācijās parasti ir ietverta prasība, lai būtu jauns autobusu parks, potenciālajiem jaunajiem operatoriem nerodas nekādi būtiski trūkumi saistībā ar izmaksām autobusu iegādē ([73]).

(58) Šī lēmuma nolūkiem un neskarot konkurences tiesību aktu piemērošanu, 53. līdz 57. apsvērumā uzskaitītie faktori būtu jāuzskata par norādi uz konkurences pastāvēšanu sabiedriskā autobusu transporta darbībā Norvēģijā. Tas arī atbilst Norvēģijas Konkurences iestādes atzinumam. Ticams, ka uz uzņēmumiem, kas aktīvi darbojas šajā tirgū, tiek izdarīts pietiekams konkurences spiediens. Nav liecību par to, ka nozari nevirza tirgus. Tādēļ Iestāde secina, ka publisko līgumu slēgšanas tiesību piešķiršanas tirgus sabiedriskā autobusu transporta pakalpojumu sniegšanai ir tieši pakļauts konkurencei Direktīvas izpratnē.

(59) Iestāde ņem vērā to, ka pašreizējais konkurences spiediens publisko līgumu slēgšanas tiesību piešķiršanas tirgū sabiedriskā autobusu transporta pakalpojumu sniegšanai galvenokārt ir atkarīgs no spēkā esošā tiesiskā regulējuma un *PTA*, kas organizē konkursus, nevis sniedz pakalpojumus iekšienē vai izmantojot izņēmumus tiešai piešķiršanai, ko paredz attiecīgie EEZ publiskā iepirkuma noteikumi, izņemot ierobežotu tiešo piešķiršanu līgumiem par nelielu līguma vērtību un/vai nelielu attālumu. Tas nozīmē, ka izmaiņas minētajā politikā vai praksē var mainīt tirgus dinamiku un vispārējo konkurences spiedienu uz līgumslēdzējiem, kas veic autobusu transporta pakalpojumu darbības, uz ko attiecas šis lēmums.

4. **SECINĀJUMI**

(60) Šī lēmuma nolūkiem un neskarot konkurences tiesību aktu piemērošanu, 53. līdz 57. apsvērumā uzskaitītie tirgus analīzes secinājumi būtu jāuzskata par norādi uz konkurences pastāvēšanu Direktīvas 34. panta izpratnē sabiedriskā autobusu transporta pakalpojumu sniegšanas darbībā Norvēģijā. Līdz ar to, tā kā Direktīvas 2014/25/ES 34. pantā izklāstītie nosacījumi ir izpildīti, būtu jānosaka, ka Direktīva 2014/25/ES neattiecas uz līgumiem, kas paredzēti, lai dotu tiesības Norvēģijā veikt šo darbību.

(61) Šis lēmums ir balstīts uz piemērojamiem tiesību aktiem un faktisko situāciju laikposmā no 2015. gada janvāra līdz 2019. gada jūnijam, kā tas izriet no Pieteikuma iesniedzēja un Norvēģijas Konkurences iestādes sniegtās informācijas. Iestāde patur tiesības šo lēmumu pārskatīt, ja pēc būtiskām juridiskās vai faktiskās situācijas pārmaiņām Direktīvas 2014/25/ES 34. panta piemērošanas nosacījumi vairs nav izpildīti,

IR PIEŅĒMUSI ŠO LĒMUMU.

1. EEZ līguma XVI pielikuma 4. punktā minētais tiesību akts, ar ko nosaka publiskā iepirkuma līgumu slēgšanas tiesību piešķiršanas kārtību komunālo pakalpojumu nozarē (Direktīva 2014/25/ES), neattiecas uz līgumiem, ko piešķir, vai metu konkursiem, ko organizē līgumslēdzēji subjekti, kuru darbība vai viena no darbībām ir sabiedriskā autobusu transporta pakalpojumu sniegšana, ja šādi līgumi vai metu konkursi ir paredzēti sabiedriskā autobusu transporta pakalpojumu sniegšanai Norvēģijā (darbība, kas saistīta ar tāda tīkla ekspluatāciju, kas sniedz sabiedrībai pakalpojumus autobusu transporta jomā).

2. Šis lēmums ir adresēts Norvēģijas Karalistei.

3. Autentisks ir šā lēmuma teksts angļu valodā.

([71]) Pieprasījuma 31. lpp. un Norvēģijas Konkurences iestādes pieņemtās nostājas par Direktīvas 2014/25/ES 34. panta 1. punkta piemērošanas nosacījumiem 5. lpp.
([72]) Turpat.
([73]) Pieprasījuma 31. lpp.

Briselē, 2019. gada 17. jūnijā

EBTA Uzraudzības iestādes vārdā, rīkojoties saskaņā ar Lēmumu Nr. 019/19/COL, –

atbildīgais kolēģijas loceklis
Högni S. KRISTJÁNSSON

līdzparakstījies Tieslietu un administratīvo lietu nodaļas direktora status
Carsten ZATSCHLER