III

(Kiti aktai)

EUROPOS EKONOMINĖ ERDVĖ

ELPA PRIEŽIŪROS INSTITUCIJOS DELEGUOTASIS SPRENDIMAS

Nr. 42/19/COL

2019 m. birželio 17 d.

kuriuo nustatoma, kad viešojo autobusų transporto paslaugoms Norvegijoje netaikoma Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/25/ES [2019/...]

ELPA PRIEŽIŪROS INSTITUCIJA,

atsižvelgdama į EEE susitarimo XVI priedo 4 punkte nurodytą teisės aktą, nustatantį viešųjų pirkimų sutarčių komunalinių paslaugų sektoriuje skyrimo tvarką (2014 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/25/ES dėl subjektų, vykdančių veiklą vandens, energetikos, transporto ir pašto paslaugų sektoriuose, vykdomų pirkimų, kuria panaikinama Direktyva 2004/17/EB ([1]) (toliau – Direktyva)), ypač į jo 34 ir 35 straipsnius,

atsižvelgdama į ELPA valstybių susitarimą dėl Priežiūros institucijos ir Teisingumo Teismo įsteigimo (toliau – Susitarimas dėl Priežiūros institucijos ir Teismo), ypač į jo 1 protokolo 1 ir 3 straipsnius,

pasikonsultavusi su ELPA Viešųjų pirkimų komitetu,

kadangi:

1. **FAKTAI**

(1) 2018 m. lapkričio 27 d., pasibaigus iki pranešimo vykusioms diskusijoms, ELPA priežiūros institucija (toliau – Institucija) gavo bendrovės *Nettbuss AS*, dabar *Vy Buss AS* (toliau – pareiškėjas), prašymą pagal Direktyvos 2014/25/ES 35 straipsnio 1 dalį (toliau – prašymas) ([2]).

(2) Prašymas susijęs su viešojo autobusų transporto paslaugų teikimu Norvegijoje. Prašymas netaikomas viešojo transporto administravimo veiklai, kurią praktiškai atlieka viešojo transporto institucijos ([3]).

(3) Pareiškėjas yra viešoji įmonė, kaip nurodyta Direktyvoje, nes Norvegijos Transporto ir ryšių ministerija netiesiogiai – per nuosavybės teise valdomą įmonę *NSB AS*, dabar – *Vygruppen AS* (transporto grupė, į kurią įeina pareiškėjas) – valdo 100 proc. jos pasirašytojo kapitalo ([4]).

(4) Pareiškėjas vykdo vieną iš veiklos rūšių, patenkančių į Direktyvos taikymo sritį, todėl, kaip nurodyta Direktyvoje, yra perkantysis subjektas.

([1]) OL L 94, 2014 3 28, p. 243. Įtraukta į EEE susitarimą Jungtinio komiteto sprendimu Nr. 97/2016 (OL L 300, 2017 11 16, p. 49, ir EEE priedas Nr. 73, , p. 53).

([2]) Dokumentas Nr. 1040381.

([3]) Taigi, pavyzdžiui, šis prašymas nebus taikomas tuo atveju, kai savivaldybė skiria autobusų paslaugų teikimo sutartį autobusų operatoriui. Ir priešingai, į prašymo taikymo sritį patektų atvejis, kai tas operatorius skiria (pavyzdžiui) valymo įmonei sutartį autobusams valyti arba sutartį įmonei, suteikiančiai autobusus operatoriui naudoti. Šį skirtumą paaiškino Europos Sąjungos Teisingumo Teismas (ESTT) Sprendimo *SJ*, C-388/17, EU:C:2019:161 (toliau – *SJ*), 53 punkte (dar žr. tolesnę 31 konstatuojamąją dalį). Šiame sprendime Institucija remsis sąvoka „veikla“, kaip nustatyta Direktyvoje 2014/25/ES.

([4]) Prašymo p. 3.

(5) Pagal Norvegijos 2016 m. rugpjūčio 12 d. Taisykles Nr. 975 dėl subjektų, veikiančių vandens, energetikos, transporto ir pašto paslaugų sektoriuose, vykdomų viešųjų pirkimų ([5]) perkantieji subjektai gali pateikti prašymus pagal Direktyvos 35 straipsnį.

(6) Prie prašymo buvo pridėta 2018 m. birželio 29 d. Norvegijos konkurencijos institucijos priimta motyvuota ir pagrįsta pozicija, kurioje padaryta išvada, kad pareiškėjas, teikdamas viešojo autobusų transporto paslaugas, tiesiogiai patiria konkurenciją ir kad galimybė patekti į rinką viešojo autobusų transporto paslaugų sutartims gauti Norvegijoje buvo neribojama ([6]).

(7) 2018 m. lapkričio 30 d. Institucija informavo Norvegiją, kad prašymą gavo ([7]).

(8) Remiantis Direktyvos 2014/25/ES IV priedo 1 punktu, Institucija sprendimą dėl prašymo turi priimti per 130 darbo dienų, terminas – 2019 m. birželio 18 d. ([8])

(9) Remdamasi 2019 m. balandžio 23 d. Deleguotuoju sprendimu Nr. 37/19/COL ([9]), Institucija paprašė ELPA Viešųjų pirkimų komiteto pateikti nuomonę pagal Nuolatinio komiteto sprendimo Nr. 3/2012 2 straipsnyje išdėstytą patariamąją procedūrą ([10]).

(10) 2019 m. gegužės 22 d. ELPA Viešųjų pirkimų komitetas pagal rašytinę procedūrą vienbalsiai priėmė teigiamą nuomonę dėl Institucijos sprendimo projekto ([11]).

2. **TEISINIS PAGRINDAS**

(11) Direktyva taikoma, *inter alia*, sutarčių, kuriomis suteikiama galimybė vykdyti veiklą, susijusią su tinklų, kuriais teikiama paslauga visuomenei vežimo autobusais srityje, suteikimu arba eksploatavimu, skyrimui ([12]).

(12) Pagal Direktyvos 11 straipsnio antrą pastraipą laikoma, kad tinklas egzistuoja, kai paslauga yra teikiama laikantis valstybės narės kompetentingos valdžios institucijos nustatytų eksploatavimo sąlygų, kaip antai sąlygų, susijusių su maršrutais, kurie turi būti aptarnaujami, pajėgumais, kurie turi būti užtikrinti, arba paslaugos teikimo dažnumu.

(13) Sprendime *SJ* ([13]), aiškindamas Europos Parlamento ir Tarybos direktyvos 2004/17/EB ([14]) 5 straipsnio 1 dalį (kurios formuluotė yra identiška Direktyvos 11 straipsniui), apie geležinkelių tinklus Teisingumo Teismas nurodė, jog „reikia konstatuoti, kad „tinklų eksploatavimo“ veikla nurodo teisę naudotis geležinkelių tinklu, siekiant teikti transporto paslaugas, o „tinklų teikimo“ veikla reiškia tinklo valdymą“ ([15]). Teisingumo Teismas padarė išvadą, kad „Direktyvos 2004/17 5 straipsnio 1 dalies pirma pastraipa turi būti aiškinama taip, jog geležinkelio įmonės vykdoma veikla, kuri apima transporto paslaugų teikimą visuomenei naudojantis teise naudotis geležinkelių tinklu, yra „tinklų eksploatavimas“, kaip tai suprantama pagal šią direktyvą“ ([16]). Viešojo autobusų transporto paslaugų teikimas Norvegijoje autobusų transporto srityje yra tapatus veiklai, kurią geležinkelių transporto srityje vykdo Sprendime *SJ* nurodyta geležinkelio įmonė, todėl tai yra veikla, kuriai taikoma Direktyva.

([5]) *Forskrift om innkjøpsregler i forsyningssektorene (forsyningsforskriften)* https://lovdata.no/dokument/SF/forskrift/2016-08-12-975.
([6]) Dokumentas Nr. 1040380.
([7]) Dokumentas Nr. 935075.
([8]) Pagal 1971 m. birželio 3 d. Tarybos reglamentą (EEB, Euratomas) Nr. 1182/71, nustatantį terminams, datoms ir laikotarpiams taikytinas taisykles (OL L 124, 1971 6 8, p. 1), į šį laikotarpį neįskaičiuojamos švenčių dienos. Žr. dokumentą „2018 ir 2019 m. švenčių dienos. EEE ELPA valstybės ir EEE institucijos“, OL C 429, 2017 12 14, p. 25, ir EEE priedėlis Nr. 81, , p. 1, taip pat OL C 422, 2018 11 22, p. 7, ir EEE priedėlis Nr. 77, , p. 1.
([9]) Dokumentas Nr. 1056012.
([10]) Pagal adaptuoto 2011 m. vasario 16 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamento (ES) Nr. 182/2011, kuriuo nustatomos valstybių narių vykdomos Komisijos naudojimosi įgyvendinimo įgaliojimais kontrolės mechanizmų taisyklės ir bendrieji principai, 4 straipsnį (OL L 55, 2011 2 28, p. 13).
([11]) Žr. dokumentą Nr. 1070910 dėl rašytinės procedūros rezultatų.
([12]) Direktyvos 11 straipsnis.
([13]) Paminėta 3išnašoje.
([14]) 2004 m. kovo 31 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2004/17/EB dėl subjektų, vykdančių veiklą vandens, energetikos, transporto ir pašto paslaugų sektoriuose, vykdomų pirkimų tvarkos derinimo, OL L 134, 2004 4 30, p. 1, įtraukta į EEE susitarimą Jungtinio komiteto sprendimu Nr. 68/2006 (OL L 245, 2006 9 7, p. 22, ir EEE priedėlis Nr. 44, 2006 9 7, p. 18).
([15]) Žr. Sprendimo *SJ* 53 punktą.
([16]) Sprendimo *SJ* 54 punktas ir rezoliucinės dalies 2 punktas.

(14) Direktyvos 34 straipsnyje nustatyta, kad sutartims, kuriomis siekiama suteikti galimybę vykdyti kurią nors veiklą, kuriai taikoma Direktyva, jos nuostatos netaikomos, jeigu valstybėje, kurioje vykdoma ši veikla, ją tiesiogiai veikia konkurencija rinkose, į kurias patekti nėra apribojimų. Tiesioginis konkurencijos poveikis vertinamas remiantis objektyviais kriterijais, atsižvelgiant į konkrečius susijusio sektoriaus ypatumus.

(15) Direktyvos 35 straipsnyje išdėstyta procedūra, pagal kurią nustatoma, ar taikoma 34 straipsnyje nurodyta išimtis. Adaptuotoje jo redakcijoje nustatyta, kad, jei tai numatoma atitinkamos valstybės teisės aktuose, perkantysis subjektas gali Institucijai pateikti prašymą nustatyti, kad Direktyva netaikoma tai veiklai vykdyti skirtų sutarčių skyrimui arba projekto konkursų rengimui. Institucija turi priimti sprendimą, ar veiklą tiesiogiai veikia konkurencija rinkose, į kurias patekti nėra apribojimų (remdamasi 34 straipsnyje išdėstytais kriterijais).

(16) Šiuo sprendimu nedaroma poveikio konkurencijos ([17]) ir kitų EEE teisės sričių taisyklių taikymui. Visų pirma kriterijai ir metodai, taikyti vertinant Direktyvos 2014/25/ES 34 straipsnyje nurodytą tiesioginį konkurencijos poveikį, nebūtinai sutampa su kriterijais ir metodais, taikytais atliekant vertinimą pagal EEE susitarimo 53 arba 54 straipsnį arba Tarybos reglamentą (EB) Nr. 139/2004 ([18]), pritaikytą prie EEE susitarimo ([19]).

(17) Šiuo sprendimu siekiama nustatyti, ar prašyme nurodytos veiklos rinkoje esama tokio lygio konkurencijos (rinkose, į kurias patekti nėra apribojimų, kaip apibrėžta Direktyvos 34 straipsnyje), kad, – net jeigu netaikomos drausminės priemonės, nustatytos išsamiomis Direktyvoje išdėstytomis viešųjų pirkimų taisyklėmis, – su atitinkamos veiklos vykdymu susiję pirkimai bus vykdomi skaidriai, be diskriminacijos, taikant kriterijus, kuriais remdamiesi pirkėjai gali priimti ekonominiu požiūriu geriausią sprendimą.

3. **VERTINIMAS**

3.1. **Galimybė laisvai patekti į rinką**

(18) Šiuo atveju atitinkama veikla yra viešojo autobusų transporto paslaugų teikimas. Ši veikla vykdoma pagal viešojo transporto institucijų skiriamas sutartis. Norvegijoje teikiamos įvairių rūšių autobusų paslaugos (žr. 41 konstatuojamąją dalį), o atitinkama veikla nacionaliniu lygmeniu vadinama reguliariojo susisiekimo autobusų transporto paslaugų teikimu.

(19) Kalbant apie viešojo autobusų transporto paslaugų teikimą, nėra aktualių EEE teisės aktų, kuriais remiantis būtų galima preziumuoti galimybę laisvai patekti į rinką pagal Direktyvos 34 straipsnio 3 dalį. Todėl reikia atlikti atitinkamą vertinimą remiantis reglamentavimo sistema ir viešojo transporto institucijų praktika, kuriuo turėtų būti įrodyta, kad laisvai patekti į atitinkamą rinką galima *de facto* ir *de jure*.

(20) Reikėtų atsižvelgti į tai, kad šiuo sprendimu siekiama nustatyti, ar prašyme nurodytos veiklos rinkoje esama tokio lygio konkurencijos (rinkose, į kurias patekti nėra apribojimų, kaip apibrėžta Direktyvos 34 straipsnyje), kad, – net jeigu netaikomos drausminės priemonės, nustatytos išsamiomis Direktyvoje išdėstytomis viešųjų pirkimų taisyklėmis, – su atitinkamos veiklos vykdymu susiję pirkimai bus vykdomi skaidriai, be diskriminacijos, taikant kriterijus, kuriais remdamiesi pirkėjai gali priimti ekonominiu požiūriu geriausią sprendimą. Siekiant šiais tikslais atlikti vertinimą, nebūtina patikrinti, ar kiekviena konkreti viešojo autobusų transporto paslaugų teikimo sutartis buvo skirta visiškai laikantis EEE teisės, – veikiau reikia patikrinti, ar reglamentavimo sistemoje ir (arba) viešojo transporto institucijų praktikoje *de facto* arba *de jure* ribojama galimybė patekti į rinką.

([17]) Direktyvos 34 straipsnio 1 dalis. Taip pat žr. direktyvos 44 konstatuojamąją dalį.
([18]) 2004 m. sausio 20 d. Tarybos reglamentas (EB) Nr. 139/2004 dėl koncentracijų tarp įmonių kontrolės (EB Susijungimų reglamentas) (OL L 24, 2004 1 29, p. 1).
([19]) Žr. Sprendimo *Österreichische Post AG / Komisija*, T-463/14, EU:T:2016:243, 28 punktą.

(21) Kalbant apie galimus teisinius galimybės patekti į viešojo autobusų transporto paslaugų teikimo rinką apribojimus, Institucija pažymi, kad taikomi licencijavimo reikalavimai ir paslaugos teikiamos pagal sutartį. Tačiau prašyme pareiškėjas išdėstė požiūrį, kad licencijų suteikimo reikalavimai negalėjo prilygti galimybės patekti į rinką apribojimui ([20]), be to, nebuvo su licencijomis susijusių specialių ar išimtinių teisių ([21]). Pareiškėjas dar nurodė, kad pasiūlymai atitinka Reglamentą (EB) Nr. 1370/2007 ([22]) bei Direktyvą ir todėl jais nei *de jure*, nei *de facto* neribojama galimybė patekti į rinką ([23]).

(22) Pagal nusistovėjusią ESTT praktiką išankstinio leidimo sistema negali pateisinti nacionalinių institucijų savo nuožiūra priimamų sprendimų, dėl kurių sumažėja EEE teisės nuostatų veiksmingumas ([24]). Kad išankstinio leidimo sistema būtų pateisinama net ir tuo atveju, kai ja nukrypstama nuo pagrindinės laisvės teikti paslaugas, ji turi būti grindžiama iš anksto žinomais objektyviais, nediskriminaciniais kriterijais, kad apribotų nacionalinių institucijų teisę spręsti savo nuožiūra ir šia teise atitinkamai nebūtų naudojamasi savavališkai ([25]).

(23) Reguliariojo susisiekimo autobusų transporto paslaugos Norvegijoje yra reglamentuojamos 2002 m. birželio 21 d. Įstatymu Nr. 45 dėl profesionalaus vežimo motorinėmis transporto priemonėmis ar laivais ([26]) (toliau – Profesionalaus vežimo įstatymas) ir to įstatymo pagrindu priimtomis Profesionalaus vežimo taisyklėmis ([27]).

(24) Profesionalaus vežimo įstatymo 4 straipsnyje reikalaujama, kad įmonės, ketinančios teikti viešojo autobusų transporto paslaugas, gautų bendrąją licenciją (*transportløyve*), kurią suteikia Norvegijos Viešųjų kelių administracija (*Statens vegvesen*) ([28]). Nors Profesionalaus vežimo įstatymo formuluote suteikiama tam tikra galimybė Viešųjų kelių administracijai spręsti savo nuožiūra, nes joje vartojamas žodis „gali“, Norvegijos teisėje įprasta vartoti šį žodį, tačiau praktikoje diskrecija yra nedidelė arba jos visai nėra. Iš įstatymo parengiamųjų darbų galima daryti išvadą, kad licencijų suteikimo schema yra priemonė teikiamų paslaugų kokybei kontroliuoti ([29]). Profesionalaus vežimo taisyklių 4 straipsnyje paaiškinama, kad, jeigu nėra ypatingų priežasčių nesuteikti licencijos, reikalavimus atitinkančiam pareiškėjui licencija gali būti suteikta. Be to, Norvegijos konkurencijos institucija nurodė, kad tokia licencija suteikiama kiekvienam, atitinkančiam objektyvias sąlygas ([30]). Institucija negavo informacijos, kuri būtų prieštaravusi minėtiems nustatytiems faktams.

(25) Be to, reguliariojo susisiekimo autobusų transporto paslaugoms teikti paprastai reikalaujama licencijos, numatytos Profesionalaus vežimo įstatymo 6 straipsnio 1 dalyje ([31]). Valdymo įmonėms reikalavimas turėti licenciją netaikomas, o kai viešojo transporto institucija yra valdymo įmonė ir lieka atsakinga visuomenei, o operatorius veikia kaip subrangovas, licencijos nereikalaujama, nes valdymo įmonei skirta išimtis taikoma ir operatoriui ([32]).

(26) Profesionalaus vežimo įstatymo 8 straipsnyje numatyta, kad licencijos transporto paslaugoms, už kurias atliekami kompensaciniai mokėjimai arba kurioms taikoma išimtinė teisė, suteikiamos konkurso tvarka, jeigu tai yra numatyta Profesionalaus vežimo įstatyme, Viešųjų pirkimų įstatyme arba bet kurio iš šių aktų pagrindu priimtose atitinkamose taisyklėse. Jeigu pagal 6 straipsnį reikalaujama licencijos, ji skiriama sutarties laimėtojui ([33]).

([20]) Žr., pavyzdžiui, prašymo p. 40.
([21]) Prašymo p. 11.
([22]) 2007 m. spalio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1370/2007 dėl keleivinio geležinkelių ir kelių transporto viešųjų paslaugų ir panaikinantis Tarybos reglamentus (EEB) Nr. 1191/69 ir (EEB) Nr. 1107/70 (OL L 315, 2007 12 3, p. 1), įtraukta į EEE susitarimą Jungtinio komiteto sprendimu Nr. 85/2008 (OL L 280, 2008 10 23, p. 20, ir EEE priedas Nr. 64, , p. 13).
([23]) Prašymo p. 30.
([24]) Sprendimas *Smits ir Peerbooms*, C-157/99, EU:C:2001:404, 90 punktas; Sprendimas *Müller-Fauré ir van Riet*, C-385/99, EU:C:2003:270, 84 punktas; Sprendimas *Watts*, C-372/04, EU:C:2006:325, 115 punktas; Generalinio advokato nuomonė byloje *Watts*, C-372/04, EU:C:2005:784, 70 punktas.
([25]) ([25])Sprendimas *Analir ir kiti*, C-205/99, EU:C:2001:107, 38 punktas; Sprendimas *Watts*, C-372/04, EU:C:2006:325, 116 punktas.
([26]) *Yrkestransportloven*.
([27]) 2003 m. kovo 26 d. Taisyklės Nr. 401 dėl profesionalaus vežimo (*yrkestransportforskriften*).
([28]) Profesionalaus vežimo įstatymo 4 straipsnis ir Profesionalaus vežimo taisyklių 3 straipsnis.
([29]) Ot.prp. nr. 74 (2001-2002) 2 skyrius.
([30]) Norvegijos konkurencijos institucijos priimta pozicija dėl Direktyvos 2014/25/ES 34 straipsnio 1 dalies taikymo sąlygų, p. 4.
([31]) Profesionalaus vežimo įstatymo 6 straipsnis ir Profesionalaus vežimo taisyklių 3 straipsnis.
([32]) Profesionalaus vežimo įstatymo 6 straipsnio 2 dalis.
([33]) Norvegijos konkurencijos institucijos priimta pozicija dėl Direktyvos 2014/25/ES 34 straipsnio 1 dalies taikymo sąlygų, p. 4.

(27) Praktiškai viešojo autobusų transporto paslaugos, kurioms taikoma Direktyva, teikiamos pagal sutartis, sudaromas su viešojo transporto institucijomis. Šioms sutartims taikomos EEE viešųjų pirkimų taisyklės, konkrečiai: ([34])

a) Reglamentas (EB) Nr. 1370/2007;

b) Direktyva 2014/25/ES ir (arba)

c) Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/24/ES ([35]).

(28) Direktyvos 2014/24/ES ir 2014/25/ES EEE įsigaliojo 2017 m. sausio 1 d. Iki tol buvo taikoma Direktyva 2004/17/EB ir Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2004/18/EB ([36]).

(29) Visuose trijuose dabar galiojančiuose dokumentuose paprastai reikalaujama rengti atvirus, skaidrius, nediskriminacinius konkursus, ir nustatytos ribotos išimtys. Taigi, reguliariojo susisiekimo viešojo autobusų transporto paslaugų sutartys ir licencijos turi būti skiriamos rengiant konkursus, išskyrus atvejus, kai taikoma išimtis pagal atitinkamą EEE aktą arba sutarties vertė yra mažesnė už atitinkamo akto taikymui nustatytą ribinę vertę. Tie patys reikalavimai buvo taikomi pagal ankstesnes direktyvas.

(30) Kaip teigiama prašyme, viešojo transporto institucijos, skirdamos sutartis autobusų paslaugoms teikti, vis dažniau rengia konkursus. Nors 2010 m. konkurso tvarka buvo skiriama tik 43 proc. sutarčių reguliariojo susisiekimo autobusų paslaugoms teikti, 2018 m. ta dalis padidėjo iki daugiau kaip 98 proc. ir iki 2019 m. gruodžio 3 d. bus beveik 100 proc. ([37]) Pareiškėjas dar nurodė, kad nuo konkursų rengimo principo nukrypstama retai, nė viena viešojo transporto institucija pati neteikia viešojo autobusų transporto paslaugų naudodamasi Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 5 straipsnio 2 dalyje nustatyta išimtimi, o tiesioginis skyrimas neviršijant Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 5 straipsnio 4 dalyje nurodytų ribinių verčių naudojamas labai ribotai.

(31) Pareiškėjo pateiktą informaciją apie 2018 m. padėtį Institucija sutikrino su informacija, kurią ji 2018 m. lapkričio 9 d. gavo iš Norvegijos vyriausybės ([38]), kai buvo atliekama bendra Reglamente (EB) Nr. 1370/2007 nurodyto viešųjų paslaugų įsipareigojimo sutarčių analizė ([39]). Atlikus tą analizę iš esmės buvo patvirtinta pareiškėjo pateikta informacija. Norvegijos vyriausybė pateikė išsamią informaciją iš viso apie 27 tiesiogiai skirtas sutartis, iš kurių 13 2019 m. turėjo būti pakeistos sutartimis, kurioms jau buvo taikomas reikalavimas rengti konkursą. Buvo nurodyta, kad bendra metinė tiesiogiai skirtų sutarčių vertė yra maždaug 275 mln. NOK, o tai atitinka tik dalį visos Norvegijos viešojo kelių transporto viešųjų paslaugų įsipareigojimo sutarčių vertės (2017 m. numatoma vertė buvo apie 11,6 mlrd. NOK). Be to, buvo numatoma, kad vienintelės tiesiogiai skiriamos sutartys, kurios liks galioti po 2019 m. rugpjūčio 10 d., bus sutartys, atitinkančios Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 5 straipsnio 4 dalies sąlygas (toje dalyje leidžiama tiesiogiai skirti sutartis, kurių suma neviršija tam tikros vertės, ir neviršijamas tam tikras atstumas).

(32) Viešojo autobusų transporto paslaugų sutarčių skyrimui ir licencijų suteikimui Norvegijoje taikytinų teisės nuostatų analizė rodo, kad tokios sutartys šiuo metu skiriamos ir licencijos suteikiamos nediskriminaciniu pagrindu. Licencijų suteikimo ir sutarčių skyrimo procedūros ir atitinkami kriterijai yra vienodi visiems rinkos dalyviams, todėl tai negali prilygti galimybės patekti į rinką apribojimui šio sprendimo tikslais.

(33) Laisvą galimybę imtis šios veiklos taip pat patvirtino Norvegijos konkurencijos institucija ([40]).

([34]) Kuris dokumentas taikomas, priklauso nuo, *inter alia*, skiriamos sutarties pobūdžio ir nuo to, ar yra įvykdytos Direktyvos 2014/25/ES 11 straipsnyje nustatytos sąlygos dėl tinklo suteikimo ar eksploatavimo. Pareiškėjas nurodė, kad viešojo transporto institucijos, skirdamos sutartis viešojo autobusų transporto paslaugoms teikti, paprastai vadovaujasi Direktyva 2014/25/ES, tačiau kai kurios viešojo transporto institucijos yra skyrusios sutartis pagal Direktyvą 2014/24/ES, o kai kurioms sutartims gali būti taikomi Reglamente (EB) Nr. 1370/2007 nustatyti konkursų rengimo reikalavimai.

([35]) 2014 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2014/24/ES dėl viešųjų pirkimų, kuria panaikinama Direktyva 2004/18/EB, OL L 94, 2014 3 28, p. 65, įtraukta į EEE susitarimą Jungtinio komiteto sprendimu Nr. 97/2016 (OL L 300, 2017 11 16, p. 49, ir EEE priedėlis Nr. 73, , p. 53).

([36]) 2004 m. kovo 31 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2004/18/EB dėl viešojo darbų, prekių ir paslaugų pirkimo sutarčių sudarymo tvarkos derinimo (OL L 134, 2004 4 30, p. 114), įtraukta į EEE susitarimą Jungtinio komiteto sprendimu Nr. 68/2006 (OL L 245, 2006 9 7, p. 22, ir EEE priedėlis Nr. 44, 2006 9 7, p. 18).

([37]) Prašymo p. 6.

([38]) Dokumentas Nr. 1037921, 2018 m. lapkričio 9 d. Norvegijos vyriausybės raštas.

([39]) Bylos Nr. 74680, Viešųjų paslaugų įsipareigojimo sutarčių analizė remiantis Reglamentu (EB) Nr. 1370/2007.

([40]) Norvegijos konkurencijos institucijos priimta pozicija dėl Direktyvos 2014/25/ES 34 straipsnio 1 dalies taikymo sąlygų, p. 4.

(34) Institucija daro išvadą, kad viešojo autobusų transporto paslaugų teikimo veikla Norvegijoje didžiąja dalimi organizuojama rengiant viešuosius konkursus ir juose taip pat dalyvauja pakankamai konkurso dalyvių – vidutiniškai 3,8 dalyvio ([41]). Dalyvauti šiuose konkursuose įmanoma be diskriminacijos.

(35) Atsižvelgiant į visa tai, kas paminėta, siekiant įvertinti Direktyvos 2014/25/ES 34 straipsnyje nustatytas sąlygas ir nedarant poveikio konkurencijos teisės taikymui, Institucijos galimybei, vykdant bendras stebėsenos pareigas, ištirti, kaip Norvegija laikosi Reglamento (EB) Nr. 1370/2007, Direktyvos 2014/24/ES, Direktyvos 2014/25/ES ar bet kurios kitos EEE viešųjų pirkimų teisės aktų nuostatos, taip pat nedarant poveikio bet kurios kitos srities EEE teisės taikymui, galimybę patekti į viešojo autobusų transporto paslaugų teikimo veiklos rinką galima laikyti *de facto* ir *de jure* laisva.

3.2. **Tiesioginis konkurencijos poveikis**

(36) Siekiant įvertinti, ar yra įvykdyta antroji išimties taikymo sąlyga, t. y. ar veikla, su kuria susijęs prašymas ir kuri *de jure* ir *de facto* atitinka galimybės laisvai patekti į rinką sąlygą, patiria tiesioginį konkurencijos poveikį, apibrėžiamas atitinkamas produktas ir atitinkama geografinė rinka ir remiantis ta apibrėžtimi atliekama rinkos analizė.

(37) Tiesioginis konkurencijos poveikis turėtų būti vertinamas remiantis įvairiais rodikliais, kurių nė vienas *per se* nėra lemiamas. Kalbant apie rinkas, kurioms taikomas šis sprendimas, vienas iš kriterijų, į kurį reikėtų atsižvelgti, yra pagrindinių rinkos dalyvių užimama atitinkamos rinkos dalis. Kadangi atitinkamos rinkos yra konkurso rinkos, turėtų būti taip pat atsižvelgiama į papildomus kriterijus, pvz., pasiūlymų teikimo ypatumus arba rinkos dalyvių gebėjimą ir norą teikti pasiūlymus dabartiniuose ir būsimuose konkursuose.

(38) Šiuo sprendimu siekiama nustatyti, ar prašyme nurodytų paslaugų rinkoje esama tokio lygio konkurencijos (rinkose, į kurias patekti nėra apribojimų, kaip apibrėžta Direktyvos 34 straipsnyje), kad, – net jeigu netaikomos drausminės priemonės, nustatytos išsamiomis Direktyvos viešųjų pirkimų taisyklėmis, – su atitinkamos veiklos vykdymu susiję viešieji pirkimai bus vykdomi skaidriai, be diskriminacijos, taikant kriterijus, kuriais remdamiesi pirkėjai gali priimti ekonominiu požiūriu geriausią sprendimą.

(39) Šiomis aplinkybėmis svarbu nepamiršti, kad atitinkamoje rinkoje viešųjų pirkimų taisyklės taikomos ne visiems rinkos dalyviams ([42]). Todėl įmonės, kurioms tos taisyklės netaikomos, veikdamos tose rinkose, iš esmės turi galimybę daryti konkurencinį spaudimą tiems kitiems rinkos dalyviams, kuriems viešųjų pirkimų taisyklės taikomos.

(40) Institucija turi nustatyti, ar atitinkama veikla patiria tiesioginį konkurencijos poveikį. Šiuo tikslu Institucija išnagrinėjo pareiškėjo pateiktus įrodymus ir Norvegijos konkurencijos institucijos pateiktą informaciją. Institucija, siekdama įvertinti rinkos dalis ir koncentracijos lygį, visų pirma rėmėsi pareiškėjo ir Norvegijos konkurencijos institucijos pateiktais duomenimis apie rinką. Be pareiškėjo pateiktos informacijos, Norvegijos konkurencijos institucija taip pat rėmėsi kitų Norvegijos autobusų eksploatavimo įmonių ir devynių viešojo transporto institucijų pateikta informacija ([43]).

([41]) Žr. prašymo p. 14.

([42]) Be pareiškėjo, viešųjų pirkimų taisyklės dar taikomos įmonei *Unibuss AS*. Kiti operatoriai, tokie kaip *Torghatten ASA*, *Tide AS*, *Boreal Bus AS* ar *Nobina Norge AS*, yra privatūs operatoriai ir, atrodo, neatitinka sąlygų, kad jiems būtų taikomos EEE viešųjų pirkimų taisyklės.

([43]) Norvegijos konkurencijos institucijos priimta pozicija dėl Direktyvos 2014/25/ES 34 straipsnio 1 dalies taikymo sąlygų, p. 3.

3.2.1. *Produkto rinkos apibrėžimas*

(41) Prašyme pareiškėjas apibrėžė atitinkamą produkto rinką kaip sutarčių skyrimo viešojo autobusų transporto paslaugoms teikti rinką ([44]). Pareiškėjas taip pat išdėstė požiūrį, kad komercinės tolimojo susisiekimo autobusų paslaugos (pvz., greitųjų autobusų paslaugos), komercinės trumpojo susisiekimo paslaugos (pvz., oro uostų ekspresų paslaugos) ir ekskursinių autobusų paslaugos skiriasi nuo viešojo autobusų transporto paslaugų, kurioms skiriamos sutartys ([45]). Komercines autobusų paslaugas lemia vien rinkos poreikis, finansavimas valstybės lėšomis joms neskiriamas. Visos komercinės autobusų paslaugos konkuruoja rinkoje kaina, pajėgumais, dažnumu ar kitomis paslaugos savybėmis. Kita vertus, viešojo autobusų transporto operatorių konkurencija vyksta konkurencinių viešųjų pirkimų procedūrų lygmeniu, t. y. sutarčių viešojo autobusų transporto paslaugoms teikti skyrimo rinkoje, – vėliau rinkoje kaina, pajėgumais, dažnumu ar kitomis paslaugos savybėmis nekonkuruojama. Pareiškėjas aprašė, kad atitinkamai pagal sutartį su viešojo transporto institucija veikiantys autobusų operatoriai paprastai turi labai mažai įtakos pagrindiniams konkurencinės kovos už keleivius rodikliams, pvz., dažnumui, įskaitant tvarkaraščius, tarifams ar keleivių komfortui, nes šias savybes paprastai nustato sutartį skirianti viešojo transporto institucija ([46]).

(42) Pareiškėjo požiūriu, skirtingi viešojo transporto institucijų reikalavimai nėra pakankamai tikslūs, kad būtų galima daryti išvadas apie atskiras produktų rinkas, kurioms skiriamos sutartys viešojo autobusų transporto paslaugoms teikti ([47]). Kad autobusų operatoriams būtų skirta sutartis veikti savivaldybės ar regiono lygmeniu, jie iš esmės turi vadovautis ta pačia reglamentavimo sistema ir gali pritaikyti savo pasiūlymą atitinkamos viešojo transporto institucijos reikalavimams. Pareiškėjo teigimu, didžiųjų autobusų operatorių faktinės pasiūlymų formulavimo tendencijos rodo, kad šie autobusų operatoriai gali ir nori pritaikyti savo pasiūlymus įvairių viešojo transporto institucijų nustatomiems individualiems reikalavimams, nes jie paprastai konkuruoja dėl visų viešųjų konkursų tvarka Norvegijoje skiriamų sutarčių, nepaisant skirtumų tarp jų ([48]).

(43) Norvegijos konkurencijos institucija konstatavo, kad atitinkama pareiškėjo nurodoma produkto rinka atitinka nusistovėjusią Norvegijos pramonės praktiką, ir toliau atliko savo vertinimą remdamasi pareiškėjo siūloma apibrėžtimi ([49]).

(44) Komisija ankstesniuose sprendimuose dėl viešojo transporto (įskaitant autobusų paslaugas) buvo nurodžiusi, kad galima nustatyti konkrečias sutarčių skyrimo viešojo autobusų transporto paslaugoms teikti rinkas ([50]). Komisija taip pat nusprendė, kad teikiant koncesines (pagal skirtas sutartis) viešojo autobusų transporto paslaugas nebūtų galima atskirti pagal sutartis teikiamų miesto, tarpmiestinių ir tolimojo susisiekimo paslaugų, nes joms paprastai taikoma ta pati reglamentavimo sistema, o viešojo transporto institucijų reikalavimai turėjo tik keletą kitokių ypatumų, kurie buvo susiję su techninėmis specifikacijomis ([51]).

(45) Komisijos praktika taip pat patvirtina požiūrį, kad komercinės autobusų paslaugos ir (pagal sutartis teikiamos) viešojo autobusų transporto paslaugos sudaro skirtingas produktų rinkas, nes skiriasi konkurencijos pobūdis. Konkurencija tarp viešojo autobusų transporto operatorių vyksta pasiūlymų teikimo sutartims gauti lygmeniu, t. y. sutarčių skyrimo viešojo autobusų transporto paslaugoms teikti rinkoje, o vėliau rinkoje kaina, pajėgumais, dažnumu ar kitomis paslaugos savybėmis nekonkuruojama ([52]). Palyginti su komercinėmis paslaugomis, pagal sutartis dirbantys viešojo autobusų transporto operatoriai paprastai turi labai mažai įtakos pagrindiniams konkurencijos rodikliams, pvz., dažnumui, tarifams ar keleivių komfortui, nes šias savybes nustato sutartį paslaugai teikti skiriančios viešojo transporto institucijos. Autobusų operatoriai privalo teikti paslaugas pagal sutartį su viešojo transporto institucija ir negali pritaikyti savo paslaugų prie keleivių poreikių, kaip paprastai darytų komerciniai operatoriai ([53]).

([44]) Prašymo p. 25.
([45]) Prašymo p. 26.
([46]) Ten pat.
([47]) Ten pat.
([48]) Ten pat.
([49]) Norvegijos konkurencijos institucijos priimta pozicija dėl Direktyvos 2014/25/ES 34 straipsnio 1 dalies taikymo sąlygų, p. 3.
([50]) Šiuo klausimu žr. bylą *Schoyens/Goldman Sachs/Swebus*, COMP/M.1768, 10 ir 14 punktus; bylą *SNCF-P/CDPQ/Keolis/EFFIA*, COMP/M.5557, 16–23 punktus; bylą *DB/Arriva*, COMP/M.5855, 21 punktus; bylą *Caisse des Depots et Consignations/Veolia Transdev*, COMP/M.6794, 19–21 punktus; bylą *DB/Veolia*, COMP/M.6818, 19 ir 56 punktus.
([51]) Byla *DB/Veolia*, COMP/M.6818, 19–21 punktai; byla *DB/Arriva*, COMP/M.5855, 23–24 punktai.
([52]) Byla *SNCF-P/CDPQ/Keolis/EFFIA*, COMP/M.5557, 17 punktas; byla *DB/Veolia*, COMP/M.6818, 22 ir 58 punktai; byla *DB/Arriva*, COMP/M.5855, 22 punktas.
([53]) Byla *DB/Veolia*, COMP/M.6818, 23 punktas; byla *DB/Arriva*, COMP/M.5855, 22 punktas.

(46) Atsižvelgiant į 41–42 konstatuojamosiose dalyse nurodytą Norvegijos autobusų rinkos specifiką, siekiant įvertinti Direktyvos 2014/25/ES 34 straipsnyje nustatytas sąlygas ir nedarant poveikio konkurencijos teisės taikymui, atitinkama produkto rinka čia apibrėžiama kaip sutarčių skyrimo viešojo autobusų transporto paslaugoms teikti rinka. Institucija šiuo konkrečiu atveju ir minėtais tikslais nenustatė aplinkybių, kurios pateisintų atskirų viešojo transporto institucijų vykdomų konkursų pripažinimą atskiromis atitinkamomis rinkomis.

3.2.2. *Geografinės rinkos apibrėžimas*

(47) Kalbant apie geografinę rinką, pareiškėjas nurodė, kad atitinkama sutarčių skyrimo viešojo autobusų transporto paslaugoms teikti rinka yra bent jau nacionalinio masto, apimanti visas pagal sutartis teikiamas autobusų paslaugas Norvegijoje ([54]). Pareiškėjas nurodė, kad Profesionalaus vežimo įstatyme nustatyta bendra autobusų paslaugų teikimo visoje Norvegijoje konkursų reglamentavimo sistema ([55]). Pareiškėjas taip pat pažymėjo, kad beveik visos (98 proc.) šiuo metu vykdomos viešojo autobusų transporto paslaugų sutartys buvo skirtos surengus konkursą ir dauguma šių paslaugų yra teikiamos pagal bendras sutartis, kurioms būdingos tos pačios pagrindinės sąlygos ([56]). Atitinkamai bet kokie viešųjų pirkimų procedūrų ir įvairių viešojo transporto institucijų sutarčių skirtumai yra nedideli ir autobusų eksploatavimo įmonėms yra lengva į juos atsižvelgti.

(48) Pareiškėjas pabrėžė, kad bendros autobusų paslaugų teikimo visoje Norvegijoje konkursų reglamentavimo sistemos buvimą taip pat atspindi šiuo metu rinkoje veikiančių autobusų eksploatavimo įmonių faktinės pasiūlymų teikimo tendencijos ([57]). Autobusų operatoriai *Torghatten*, *Boreal* ir *Nobina* veikia visoje šalyje ir nėra nieko, kas užkirstų kelią kitoms autobusų eksploatavimo įmonėms konkuruoti dėl visų sutarčių. Pareiškėjas tvirtino, kad, nepaisant galimos regioninės veiklos, su keliomis išimtimis visoms nuo 2015 m. sausio 1 d. pagal sutartis teikiamoms autobusų paslaugoms būdinga nemaža konkurencija ([58]).

(49) Tačiau pareiškėjas padarė išvadą, kad prašymo tikslais tikslios geografinės rinkos apibrėžties galima ir nenustatyti ([59]). Jo požiūriu, vadovaujantis bet kokia galima geografinės rinkos apibrėžtimi, jeigu pareiškėjas vykdo sutartis ir (arba) teikia pasiūlymus dėl sutarčių, galimybė patekti į rinką yra neribojama ir rinką visiškai veikia konkurencija.

(50) Norvegijos konkurencijos institucija nustatė, kad nėra būtina tiksliai apibrėžti atitinkamos geografinės rinkos, nes analizės rezultatas liktų toks pat, neatsižvelgiant į tai, ar jis būtų grindžiamas siaura, ar platesne rinkos apibrėžtimi ([60]).

(51) Pareiškėjo pozicija sutampa su Komisijos praktika. Ankstesniuose sprendimuose Komisija, nors dažniausiai ir nenustatydama tikslios geografinės rinkos apibrėžties, laikė, kad atitinkama sutarčių skyrimo viešojo autobusų transporto paslaugoms teikti geografinė rinka yra ta teritorija, kurioje galioja bendra autobusų paslaugų konkursų reglamentavimo sistema ([61]).

(52) Apibendrindama ir siekdama įvertinti Direktyvos 34 straipsnyje nustatytas sąlygas, taip pat nedarydama poveikio konkurencijos teisės arba kurios kitos srities EEE teisės taikymui, Institucija mano, kad atitinkamos produkto rinkos atitinkamas geografinis mastas yra bent jau nacionalinis. Taip yra todėl, kad galioja bendra reglamentavimo sistema, viešojo transporto institucijų viešųjų pirkimų procedūros skiriasi labai nedaug, o autobusų operatoriai gali ir nori dalyvauti sutarčių skyrimo procedūrose visoje Norvegijoje.

([54]) Prašymo p. 28.
([55]) Ten pat.
([56]) Ten pat.
([57]) Ten pat.
([58]) Ten pat.
([59]) Prašymo p. 29.
([60]) Norvegijos konkurencijos institucijos priimta pozicija dėl Direktyvos 2014/25/ES 34 straipsnio 1 dalies taikymo sąlygų, p. 3.
([61]) Byla *DB/Veolia*, COMP/M.6818, 29 punktas; byla *DB/Arriva*, COMP/M.5855, 27 punktas. Taip pat žr. bylą *SNCF-P/CDPQ/Keolis/EFFIA*, COMP/M.5557, ir bylą *Caisse des Depots et Consignations/Veolia Transdev*, COMP/M.6794, 31 punktą.

3.2.3. *Rinkos analizė*

(53) Laikoma, kad viešųjų sutarčių skyrimo viešojo autobusų transporto paslaugoms teikti rinkoje vienas iš konkurencijos laipsnio rodiklių yra didžiausio operatoriaus rinkos dalis ir bendra svarbiausių rinkos operatorių rinkos dalis. Remiantis pareiškėjo prašyme pateiktais duomenimis, jis atitinkamoje rinkoje turi didžiausią rinkos dalį [25–30 proc.] pagal apyvartą ir 28 proc. pagal apimtis ([62]). Tačiau veikia keli stiprūs konkurentai, kuriems priklauso dviženkliais skaičiais žymimos rinkos dalys pagal apyvartą, pvz., įmonės *Torghatten* [15–20 proc.], *Tide* [15–20 proc.] ar *Unibuss* [12–17 proc.], o toliau rikiuojasi mažesni, tačiau vis tiek gana reikšmingi rinkos dalyviai, pvz., įmonės *Boreal* [5–10 proc.] ir Nobina [5–10 proc.] ([63]). Likusią rinkos dalį dalijasi 29 mažesni autobusų operatoriai. Pareiškėjo nurodyti duomenys apie rinkos dalis atitinka Norvegijos konkurencijos institucijos atliktus skaičiavimus ([64]).

(54) Kaip pirmiau paaiškinta 45 konstatuojamojoje dalyje, viešojo autobusų transporto paslaugų srityje konkurencijos pobūdis yra kitoks, nes įmonės konkuruoja dėl rinkos, o konkurencija rinkoje kaina, tvarkaraščiais ar paslaugų kokybe nevyksta. Norvegijos sutarčių skyrimo viešojo autobusų transporto paslaugoms teikti rinkoje konkurencija dėl sutarčių skyrimo vyksta per viešojo transporto institucijų rengiamus viešuosius konkursus. Pareiškėjo teigimu, 98 proc. visų vykdomų sutarčių buvo skirtos konkurso tvarka ir šis skaičius iki 2019 m. gruodžio 3 d. taps beveik 100 proc. ([65]) Atsižvelgiant į šias aplinkybes, vertinant konkurenciją ir atliekant rinkos analizę, turi būti nagrinėjamos pasiūlymų teikimo tendencijos ir rinkos dalyvių galėjimas ir noras konkuruoti vykdomuose ir būsimuose konkursuose.

(55) Svarbiausi pareiškėjo konkurentai yra didelės įmonės, kurios dažnai yra daugiašales operacijas vykdančių transporto įmonių dalis. *Torghatten* yra viena iš didžiausių transporto įmonių Norvegijoje, teikianti viešojo transporto paslaugas keltais, greitaisiais laivais, autobusais ir oro transportu. Ji taip pat teikia komercines autobusų paslaugas, jos bendros konsoliduotosios pajamos siekia daugiau kaip 9 mlrd. NOK. Įmonė *Tide* priklauso transporto grupei DSD, kuri Norvegijoje teikia viešąsias ir komercines autobusų paslaugas, taip pat veikia Danijoje. DSD grupės konsoliduotosios pajamos yra beveik 6 mlrd. NOK. Įmonė *Unibuss* nuosavybės teise priklauso Oslo savivaldybei. *Unibuss* grupė teikia ir viešąsias, ir komercines paslaugas keliuose Norvegijos miestuose. Įmonė *Boreal Buss* priklauso grupei *Boreal Group*, vykdančiai plataus masto viešąsias ir komercines transporto operacijas. Dabartinis galutinis *Boreal* savininkas yra Honkongo privataus kapitalo fondas, visame pasaulyje realizuojantis investicijų į infrastruktūrą galimybes. *Boreal* konsoliduotosios pajamos yra beveik 3 mlrd. NOK. Galiausiai įmonė *Nobina* priklauso Švedijos *Nobina* grupei, kuri teikia viešojo transporto paslaugas visoje Skandinavijoje. Šios įmonės dalyvauja viešųjų pirkimų procedūrose visoje Norvegijoje, jos turi pajėgumų ir patirties teikti pasiūlymus bet kurioje Norvegijos viešųjų pirkimų procedūroje.

(56) Pareiškėjas pažymėjo, kad nuo 2015 m. sausio 1 d. Norvegijoje vykusiuose 58 konkursuose pasiūlymus teikė vidutiniškai 3,8 konkurento ([66]). Šį skaičių patvirtina Norvegijos konkurencijos institucijos parengti skaičiavimai ([67]). Nors pagal skirtingas sutartis paslaugų teikėjų skaičius labai skiriasi – nuo vieno iki aštuonių pagal 46 sutartis, kurias nagrinėjo Norvegijos konkurencijos institucija, Norvegijos konkurencijos institucija taip pat nustatė, kad viešojo transporto institucijos paprastai yra patenkintos paslaugų teikėjų skaičiumi ([68]). Pareiškėjas taip pat pateikė išsamią informaciją apie viešųjų pirkimų procedūras įvairiuose Norvegijos viešojo transporto institucijų regionuose, patvirtindamas bendrą konkurencingą viešojo autobusų transporto sutarčių skyrimo pobūdį Norvegijoje ([69]). Išsamūs duomenys ir pareiškėjo vidaus duomenys taip pat parodė, kad pagal konkursų rezultatus operatorius buvo pakeistas maždaug 40 proc. visų sutarčių ([70]). Tai patvirtina įvairių operatorių galimybę efektyviai konkuruoti.

([62]) Prašymo p. 30.
([63]) Ten pat.
([64]) Norvegijos konkurencijos institucijos priimta pozicija dėl Direktyvos 2014/25/ES 34 straipsnio 1 dalies taikymo sąlygų, p. 5.
([65]) Prašymo p. 6. Taip pat žr. 31 konstatuojamojoje dalyje minėtą Institucijos procedūrą.
([66]) Prašymo p. 14.
([67]) Norvegijos konkurencijos institucijos priimta pozicija dėl Direktyvos 2014/25/ES 34 straipsnio 1 dalies taikymo sąlygų, p. 5.
([68]) Ten pat.
([69]) Žr. prašymo p. 14–24.
([70]) Prašymo p. 24.

(57) Pareiškėjas taip pat teigė, kad sutarčių skyrimo viešojo autobusų transporto paslaugoms teikti rinkai būdingos mažos kliūtys į ją patekti ir plėstis, šią išvadą patvirtino ir Norvegijos konkurencijos institucijos įvertinimo rezultatai ([71]). Ši išvada buvo grindžiama tuo, kad pagal sutartis su viešojo transporto institucijomis gaunamos pajamos yra stabilios ir prognozuojamos ir lengva gauti reikiamą informaciją ir naudotis infrastruktūra, nes viešojo transporto institucijos suteikia reikiamą infrastruktūrą, išskyrus autobusus ([72]). Be to, ankstesnio atitinkamos sutarties turėtojo darbuotojai turi teisę pereiti pas naują sutarties turėtoją. Be to, kadangi viešojo transporto institucijų rengiamų konkursų specifikacijose paprastai reikalaujama naujo autobusų parko, galimi nauji operatoriai autobusų įsigijimo sąnaudų požiūriu neatsiduria blogesnėje padėtyje ([73]).

(58) Šio sprendimo tikslais, nedarant poveikio konkurencijos teisės taikymui, 53–57 konstatuojamosiose dalyse išvardyti veiksniai turėtų būti laikomi požymiu, kad viešojo autobusų transporto paslaugoms Norvegijoje būdingas konkurencijos poveikis. Tai atitinka ir Norvegijos konkurencijos institucijos nuomonę. Tikėtina, kad šioje rinkoje veiklą vykdančios įmonės susiduria su dideliu konkurenciniu spaudimu. Nėra jokių požymių, kuriais remiantis būtų galima teigti, kad sektorius neveikia pagal rinkos dėsnius. Todėl institucija daro išvadą, kad viešųjų sutarčių skyrimo viešojo autobusų transporto paslaugoms teikti rinka Direktyvos prasme patiria tiesioginį konkurencijos poveikį.

(59) Institucija pažymi, kad dabartinį konkurencinį spaudimą sutarčių skyrimo viešojo autobusų transporto paslaugoms teikti rinkoje iš esmės lemia galiojanti reglamentavimo sistema ir viešojo transporto institucijos, kurios rengia konkursus, o ne teikia paslaugas pačios ar naudojasi tiesioginio skyrimo išimtimis, numatytomis pagal atitinkamas EEE viešųjų pirkimų taisykles, – tiesiogiai skiriamas tik ribotas sutarčių skaičius, t. y. mažos vertės sutartys ir (arba) sutartys dėl trumpųjų nuotolių. Tai reiškia, kad pakeitus tas politikos priemones ar praktiką gali pakisti rinkos dinamika ir bendras konkurencinis spaudimas perkantiesiems subjektams, vykdantiems viešojo autobusų transporto paslaugų teikimo veiklą, kuriai taikomas šis sprendimas.

4. **IŠVADOS**

(60) Šio sprendimo tikslais, nedarant poveikio konkurencijos teisės taikymui, 53–57 konstatuojamosiose dalyse išvardytos rinkos analizės išvados turėtų būti laikomos požymiu, kad viešojo autobusų transporto paslaugų teikimo veiklai Norvegijoje būdingas konkurencijos poveikis pagal direktyvos 34 straipsnį. Todėl, kadangi Direktyvos 2014/25/ES 34 straipsnyje nustatytos sąlygos įvykdytos, turėtų būti nustatyta, kad Direktyva 2014/25/ES netaikoma sutartims, kuriomis siekiama suteikti galimybę Norvegijoje vykdyti šią veiklą.

(61) Šis sprendimas grindžiamas 2015 m. sausio mėn. – 2019 m. birželio mėn. taikytina teise ir faktine padėtimi, paaiškėjusia iš pareiškėjo ir Norvegijos konkurencijos institucijos pateiktos informacijos. Institucija pasilieka teisę peržiūrėti šį sprendimą, jeigu Direktyvos 2014/25/ES 34 straipsnio taikymo sąlygos taptų nebevykdomos arba jeigu gerokai pasikeistų teisinė ar faktinė padėtis,

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1. EEE susitarimo XVI priedo 4 punkte nurodytas aktas, nustatantis viešųjų pirkimų sutarčių komunalinių paslaugų sektoriuje skyrimo tvarką (Direktyva 2014/25/ES), netaikomas sutartims, kurias skiria perkantieji subjektai, kurių viena iš veiklos rūšių yra viešojo autobusų transporto paslaugų teikimas, arba projekto konkursams, kuriuos rengia tie perkantieji subjektai, jeigu tokiomis sutartimis arba projekto konkursais siekiama sudaryti sąlygas šiems subjektams Norvegijoje teikti viešojo autobusų transporto paslaugas (vykdyti veiklą, susijusią su tinklo, teikiančio paslaugą visuomenei vežimo autobusais srityje, eksploatavimu).

2. Šis sprendimas skirtas Norvegijos Karalystei.

3. Šis sprendimas autentiškas anglų kalba.

([71]) Prašymo p. 31 ir Norvegijos konkurencijos institucijos priimtos pozicijos dėl Direktyvos 2014/25/ES 34 straipsnio 1 dalies taikymo sąlygų p. 5.
([72]) Ten pat.
([73]) Prašymo p. 31.

Priimta Briuselyje 2019 m. birželio 17 d.

ELPA priežiūros institucijos vardu, veikdami pagal Deleguotąjį sprendimą Nr. 19/19/COL

Högni S. KRISTJÁNSSON
Atsakingas kolegijos narys

Carsten ZATSCHLER
Už teisę ir vykdomuosius reikalus atsakingas direktorius, kontrasignuojantis sprendimą